Du 18 février au 2 mars

Tous les plaisirs de l'automobile

l'auto-journal

N°952



RENAULT LANCE LA NOUVELLE BERLINETTE

ALPINE 2016



+ LES PREMIÈRES IMAGES DU FUTUR SUV ALPINE



Toutes les infos sur la nouvelle star française



M 06816 - 952 - F: 5,49 € - RD



ESSAI 10 000 KM

RENAULT TALISMAN

UNE VRAIE GRANDE ROUTIÈRE ?



ESSAI

NOUVEAU VW TIGUAN

Le 1er test



PEUGEOT 2008

Nouveau look pour le petit SUV

FACE-À-FACE

JAGUAR XF 3.0 D / BMW 535d

Enfin une anglaise au top?



BMW xDrive

www.bmw.fr

Le plaisir de conduire



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

BMW xDRIVE. LA TECHNOLOGIE 4 ROUES MOTRICES INTELLIGENTE.

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

Moins d'1/10ème 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.



Consommations des BMW Série 1, BMW Série 2 Active Tourer, BMW Série 2 Gran Tourer et BMW Série 4 Gran Coupé équipées de BMW xDrive en cycle mixte selon dimension des jantes : **4,3 à 8,5 l/100 km.** CO_2 : **113 à 198 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.



NOUVEAU FORD **RANGER**

Moderne et équipé des toutes dernières technologies embarquées,
le Nouveau Ford Ranger est fidèle à son ADN tout-terrain.
Il est prêt pour tous les milieux et tous les défis.
Sa capacité de charge utile et tractable impressionnante et son confort
remarquable font de lui le véhicule le plus vendu de son segment.
Réservez-le vite chez votre concessionnaire Ford.

*Source AAA des immatriculations sur les produits de même segment jusqu'à décembre 2015.

Consommations mixtes (l/100km) : 6,5/8,9. Rejets de CO_2 (g/km) : 171/234
(données homologuées conformément à la Directive 80/1268/EEC amendée).

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

Ford

Go Further

ford.fr

Sommaire [N° 952]









Tous les plaisirs de l'automobile

du 18 février au 2 mars 2016













Découvrir

[NOUVEAUTÉS]
14 Alpine Concept Vision
20 Alpine SUV
24 Seat Ateca
26 Volvo V90
28 Peugeot 2008 restylé

Comprendre

[L'ENQUÊTE DE LA QUINZAINE]
32 Sécurité Routière : la vitesse, le coupable idéal

Conduire

[ESSAI 10 000 km]
40 Renault Talisman 1.6 dCi 130 ch
[1ers ESSAIS]
52 Ford Focus RS 350 ch
56 Smart Fortwo 0.9 90 ch
[FACE-À-FACE]
60 Jaguar XF 3.0 D 300 ch / BMW 535d xDrive 313 ch
[1er ESSAI XL]
68 Volkswagen Tiguan 2.0 TDI 150 ch
[GRAND ANGLE]
76 DS 4 1.2 130 ch
[LES EXPERTS]
78 Mini Clubman Cooper S 192 ch
[ESSAI]
80 Opel Astra 1.6 CDTI 110 ch
[DERNIER ESSAI]
84 Fiat Freemont

Vibrer

[REPORTAGE]
86 Vente Artcurial à Rétromobile
[SPORT]
92 F1 : Renault, un retour en trompe l'œil
[RÉTRO]
94 Lancia Beta 2000

Partager

[COURRIER DES LECTEURS]
98 La vie de vos autos
99 Le chef des essais vous répond

S'offrir

[CONFIGURATEUR]
100 Honda HR-V
[FICHE OCCASION]
104 Audi A4
[LE PRIX DU NEUF]
107 Le tarif des voitures neuves
[LES PROFESSIONNELS S'AFFICHENT]
113 Les petites annonces

MESURES
Auto-Journal
SUR CIRCUIT D'ESSAIS

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

Ce numéro comporte un encart catalogue Boutique *L'Auto-Journal* jeté en 4e de couverture pour les abonnés France et un encart jeté Société française des monnaies pour l'ensemble des abonnés. Une partie de la diffusion kiosques est vendue avec un gratte-givre.

NOUVELLE HONDA

JAZZ

VOTRE NOUVEAU LABOR



C'est le moment de vous occuper de votre liberté : plongée sous-marine, violoncelle, tir à l'arc, apiculture...? À vous de voir, car avec son nouveau look dynamique, son style de monospace urbain, ses sièges arrière magiques, sa nouvelle motorisation 1.3 i-VTEC 102 ch Earth Dreams Technology, ses nouvelles transmissions manuelle à 6 rapports ou automatique CVT, la nouvelle Jazz va vous aider à relever tous les défis !

**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 remisé de 13 790 € incluant 1 810 € de remise Concessionnaire, 500 € d'aide à la reprise conditionnée à l'acceptation de la reprise par votre Concessionnaire Honda participant hors coût supplémentaire lié à l'option peinture métallisée incluse. **Prix catalogue du modèle présenté Jazz 1.3 i-VTEC Exclusive Navi** hors option peinture métallisée (460 €) : **19 100** € selon tarif au 02/01/2016. 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
The Power of Dreams*

ATOIRE D'EXPÉRIENCES



GAMME JAZZ À PARTIR DE
249 €
PAR MOIS SUR 48 MOIS
SANS APPORT(1)

ALL INCLUSIVE**

LOCATION
ENTRETIEN
GARANTIE
ASSISTANCE

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**

SEAT

SEAT LEON ST

PLUS D'ESPACE, PLUS DE VIE



TECHNOLOGY TO ENJOY



/ Projecteurs Full LED



/ GPS Europe tactile 6,5''



/ Grand coffre allant jusqu'à 1470 L

TECHNOLOGY TO ENJOY = La technologie au service du plaisir.

GAMME SEAT LEON : consommations mixtes (l/100km) : 4,2 à 6,8. Émissions de CO_2 (g/km) : 108 à 158.

SEATSECOMPARE.COM

RCS SOISSONS B602025538



CLÉMENT CHOULOT

Edito

Jean-Eric Raoul
Rédacteur en chef
jeaneric.raoul@mondadori.fr

ÇA VOUS A FAIT RÉAGIR...

Je me permets de vous signaler que la marque Porsche n'apparaît plus dans la rubrique *"Le Prix du neuf"* depuis le numéro 950.
Gérard Vermont
Nous avons deux variantes de notre *Prix du neuf*, établies soit sur six, soit sur sept pages. La version courte doit faire l'impasse sur un certain nombre de modèles et de marques, de moins grande diffusion, lorsque la pagination du reste du magazine nous impose de réduire cette rubrique en dernière minute. Mais rassurez-vous, ces marques et ces modèles vont revenir !

J'ai lu sur votre site Internet que la prochaine Volkswagen up! serait plus grande de quelques centimètres et abandonnerait ses moteurs actuels au profit de blocs essence de nouvelle génération. Bénéficiera-t-elle de la nouvelle plate-forme MQB A0 ?
Jean-Charles Caramazza
Il est probable qu'elle sera établie sur cette future plate-forme. Mais elle ne l'inaugurera pas, car c'est Seat qui devrait en profiter en premier sur la prochaine Ibiza.

RECONQUÊTE

Ce n'est pas une découverte récente. La France est absente du haut de gamme depuis la Seconde Guerre mondiale. On peut identifier quelques coupables. Le fameux plan Pons, dans les années 40, qui s'est mis en tête d'administrer la production automobile française à la manière soviétique. Adieu, donc, Delahaye, Delage, Hotchkiss, Salmson, Talbot ou Bugatti. Mais il n'est pas le seul responsable de leur disparition. Ces marques vieillissantes manquaient de capitaux et de débouchés internationaux. L'aventure Facel Vega, à la fin des années 50, ranime brièvement la flamme. La crise de Suez, une assise financière insuffisante et un moteur raté referment cette belle parenthèse en à peine dix ans.

À l'issue des trente glorieuses revient le désir de modèles plus prestigieux pour l'industrie française, dont le sommet peut se résumer au trio Citroën DS, Peugeot 504 et Renault 16. Mais avec le premier choc pétrolier, les ambitions repartent à la baisse. La carrière de la Citroën SM souffre des limitations de vitesse… et de sa fiabilité incertaine. Le V8 rêvé pour les grandes Renault et Peugeot, futures R30 et 604, doit être tronçonné pour se transformer en V6 un peu bancal. L'instauration de la "supervignette" pour les plus de 16 CV, censée protéger l'industrie tricolore, brise pendant des décennies toute envie d'aller voir plus haut. Pas de chance, c'est à cette époque que BMW et Mercedes montent en puissance. En attendant Audi.



GREG WHITE

Avec la renaissance d'Alpine, Renault ose enfin sortir de sa zone de confort !

Aujourd'hui pourtant, l'espoir revient pour de bon. Avec la renaissance d'Alpine, Renault ose enfin viser plus haut, sortir de sa zone de confort, en parallèle à son retour en Formule 1. Il n'est plus temps de s'interroger sur la pertinence du design rétro de la future sportive française. À défaut d'innover, ce choix attirera probablement la bienveillance d'une clientèle internationale, qui identifie la Berlinette A110 comme une icône historique. Tant mieux si cela contribue à son succès. Car elle doit marquer le point de départ d'une reconquête difficile, qui peut s'articuler sur le déploiement d'une gamme, comme nous le proposons dans ce numéro. Alpine réussira-t-elle à briser le plafond de verre du haut de gamme quand, chez PSA, DS peine à faire la démonstration de ses ambitions ? Nous en rêvons depuis si longtemps…

ABONNEZ-VOUS ! Retrouvez toutes nos offres p. 35 et sur www.kiosquemag.com

ON A AIMÉ,
CETTE QUINZAINE





HALLUCINATION COLLECTIVE

Si le Père Noël était réel et qu'il se décidait à offrir des cadeaux aux adultes, voici probablement à quoi ressemblerait son antre. Il ne s'agit pas d'un audacieux photomontage réalisé par un passionné, mais des vrais ateliers de McLaren à Woking (Royaume-Uni) dans lesquels repose une partie des 50 exemplaires désormais produits de la P1 GTR. Cette version affiche 1 000 ch, coûte plus de 2,5 millions d'euros et seuls les propriétaires d'une P1 "de route" (déjà rares) ont été autorisés à en passer commande. En revanche, vous pouvez librement rêver devant les splendides livrées dévoilées sur ce cliché qui rassemble 12 exemplaires de cet engin de toute façon impossible à croiser sur la route, puisque non homologué…

TOYOTA FRANCE - 20 bd de la République, 92420 Vaucresson - SAS au capital de 2 123 127 € - RCS Nanterre B 712 034 040 - SAATCHI & SAATCHI + duke



L'esprit salomon arrive en ville.

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

Consommations mixtes ⟨L/100 km⟩ et émissions de CO_2 : Auris Touring Sports Hybride Salomon : 4 et 92 / Avensis Touring Sports Salomon : de 4,2 à 4,6 et de 110 à 120. Données homologuées ⟨CE⟩.

⟨1⟩ Exemple pour une Auris Touring Sports Hybride Salomon neuve au prix exceptionnel de **27 250 €**, remise déduite de **2 800 €**. Exemple pour une Avensis Touring Sports Salomon neuve au prix exceptionnel de **25 890 €**, remise déduite de **6 210 €**. ⟨2⟩ Location avec Option d'Achat d'une Auris Touring Sports Hybride Salomon 37 mois, 1er loyer de **5 250 €** ⟨après déduction de **750 €** de Bonus Écologique**⟩, suivi de 36 loyers de **299 €**/mois hors assurances facultatives. Option d'achat : **14 221 €** dans la limite de 37 mois & 45 000 km. Montant total dû en cas d'acquisition : **30 985 €**. Assurance de personnes facultative à partir de **29,98 €**/mois en sus de votre loyer, soit **1 109,26 €** sur la durée totale du prêt. ⟨3⟩ Location avec Option d'Achat d'une Avensis Touring Sports Salomon 37 mois, 1er loyer de **3 600 €**, suivi de 36 loyers de **299 €**/mois hors assurances facultatives. Option d'achat : **15 980 €** dans la limite de 37 mois & 45 000 km. Montant total dû en cas d'acquisition : **30 344 €**. Assurance de personnes facultative à partir de **28,48 €**/mois en sus de votre loyer, soit **1 053,76 €** sur la durée totale du prêt. *Entretien inclus dans la limite de 3 ans & 45 000 km ⟨au 1er des 2 termes atteint⟩. **Pour l'acquisition ou la location ⟨durée ≥ 24 mois⟩ d'un véhicule hybride neuf émettant jusqu'à 110 g/km de CO_2. Selon conditions et modalités des articles D 251-1 et suivants du Code de l'Énergie. Offre réservée aux particuliers, valable jusqu'à épuisement des stocks chez les distributeurs Toyota participants et portant sur le tarif en vigueur au jour de la souscription du contrat. En fin de contrat, restitution du véhicule dans votre concession avec paiement des frais de remise en état standard et des éventuels kilomètres excédentaires. Sous réserve d'acceptation par TOYOTA France FINANCEMENT, 36 bd de la République 92423 Vaucresson, RCS 412 653 180 - n° ORIAS 07 005 419 consultable sur www.orias.fr.

TOYOTA

TOUJOURS
MIEUX
TOUJOURS
PLUS LOIN



Séries Toyota salomon Auris Touring Sports Hybride & Avensis Touring Sports

Auris Touring Sports Hybride
LOA(2) 37 mois. 1er loyer de 5 250 €
(Bonus Écologique** déduit) suivi de 36 loyers de 299 €
Montant total dû en cas d'acquisition : 30 985 €

À 299 €/mois(1)
ENTRETIEN INCLUS*
& sans condition de reprise

Avensis Touring Sports
LOA(3) 37 mois. 1er loyer de 3 600 €
suivi de 36 loyers de 299 €
Montant total dû en cas d'acquisition : 30 344 €

LES INFOS CLÉS

Prix estimé :
à partir de 40 000 €

Commercialisation :
début 2017

À suivre...

La patience n'est pas le fort des fans. Pour nourrir leur appétit de nouveautés, Alpine distille ses informations avec parcimonie. En attendant l'officialisation de la fiche technique, voici l'habitacle du concept Vision.

Par **Florian Chopin**





Ce croquis de l'habitacle donne une première idée de la présentation intérieure. La console centrale très haute induit une ambiance sportive.

GREG WHITE



L'instrumentation est 100 % digitale, comme sur une Audi TT. Le bouton rouge Sport, sur le volant, sert à augmenter les sensations de conduite.

Entre plaisir et frustration, Alpine aime s'amuser et prendre son temps. Nous devrons patienter encore avant de connaître la fiche technique du futur coupé, qui indique officiellement le retour de la marque. Et attendre plus encore pour pouvoir en prendre les commandes. Dévoilé aujourd'hui, l'habitacle dispose de deux beaux baquets bien enveloppants agrémentés de harnais. Une fois encore, Alpine nous frustre… Retrouvera-t-on ces détails sur la version de série, ou bien ne sont-ils là que pour faire le *show* sur les routes tourmentées du Turini, lieu de la présentation publique de cette Vision ? Pour le savoir, il faudra encore patienter… Comme nous le faisons depuis le 5 novembre 2012, date à laquelle Carlos Ghosn, patron du groupe Renault, a officialisé la relance d'Alpine, quelques mois après la présentation du concept A110-50, célébrant les 50 ans de la Berlinette. Pourtant, depuis un an, les fans ont été pour le moins gâtés avec le concept Celebration, en juin 2015, et, aujourd'hui, le Vision.

L'an dernier, au Mans, le concept bleu indiquait l'orientation stylistique adoptée par Antony Villain, directeur du design Alpine. Les codes de la Berlinette sont respectés, les lignes sont équilibrées, mais cela n'empêchera pas certains de la juger trop néo-rétro et de rêver à une vraie supercar. Ce que n'a pourtant jamais été l'A110. Le but de l'exercice d'alors était de nous familiariser avec la silhouette évocatrice de l'engin. Sur l'intérieur ou la base technique, rien ne filtrera officiellement. Patientons encore…

On vous l'avait annoncé dans *L'Auto-Journal*

Fin mai 2015, *L'AJ* vous dévoile en avant-première le style de la future Alpine. Beaucoup n'y croient pas. Un mois plus tard, le concept Celebration affiche la même silhouette. Certains avancent qu'il ne s'agit que d'un concept. Désormais, avec le concept Vision, impossible d'imaginer une autre ligne pour le coupé Alpine…



Pour la suite, Alpine change de décor pour se recentrer sur les origines de la marque : les Alpes. Le concept change d'appellation (Vision), change de couleur (blanc neige) mais conserve la même ligne que le Celebration, dont certains côtés rappellent la sobriété du premier Audi TT.
Dans le détail, quelques éléments évoluent. L'auto se veut plus civilisée : les optiques apparaissent (le dessin des feux arrière donne vie à une poupe très sobre), les ouïes noires disparaissent, les jantes offrent un nouveau style avec cinq écrous, les vitrages sont désormais conventionnels et non plus en polycarbonate.

L'Alpine s'est muée en élégant coupé capable de rivaliser avec les Porsche Cayman

Esthétiquement parlant, l'Alpine "bête de piste" s'est transformée en une séductrice digne de concurrencer les Porsche Cayman. Mais le point d'orgue de ce concept, c'est sans conteste son intérieur.
Si les arceaux de sécurité ne sont plus qu'un souvenir, l'ambiance est toujours orientée vers la sportivité : outre les sièges baquet évoqués plus haut, l'habitacle mélange le cuir et la microfibre à l'aluminium et au carbone, mais, surtout, de nombreuses commandes évoquent clairement certaines références du monde de l'automobile sportive. Le bouton "Sport" sur le volant comme la manipulation de la boîte robotisée donnera l'impression de rouler en Ferrari. Quant au bouton de démarrage, il ravira les fans de Lamborghini.
Alpine entend bien démontrer que cette Berlinette moderne appartient au XXIe siècle. Aussi, les ingénieurs se sont employés à proposer une interface homme-machine dernier cri. Cela passe par le système d'info-divertissement tactile trônant sur la console centrale, ou encore l'instrumentation totalement digitale faisant face au conducteur. Selon nos informations, un soin tout particulier a été apporté à la qualité des matériaux ainsi qu'à la finition sur le modèle de série. Renault, propriétaire de la marque Alpine, a pris à bras-le-corps ce problème récurrent sur ces dernières productions. Ce coupé pourrait être la parfaite vitrine d'un savoir-faire remis à jour. →



Les commandes de la boîte robotisée rappellent celles des Ferrari, et le bouton de démarrage évoque les Lamborghini. Seule la montre est analogique.



Cette pleine face ne pourra pas laisser indifférents les nostalgiques de la Berlinette. Mais la Vision appartient au XXIe siècle, elle utilise des optiques à LED…



ÉRIC ZEZIOLA

« Le style de notre future voiture de série s'en rapproche à 80 %. »

Antony Villain, **directeur du design Alpine**

La future Alpine repose sur un nouveau châssis. Il ne devrait pas disposer des roues arrière directrices, mais il pourrait recevoir le MultiSense.

Le moteur, placé en position centrale arrière, est un 4 cylindres turbo 1.8 de 260 à 300 ch et couplé à une boîte à double embrayage et 7 rapports.



Les Alpine marquantes

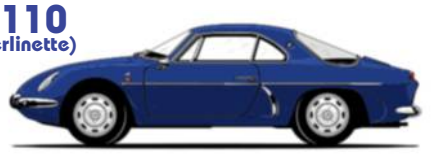
Dans la galaxie Alpine, il y a certes la Berlinette, mais pas que. La preuve…

A106



1re Alpine, en 1955. Il s'agit d'une base de Renault 4 CV recarrossée par Chappe et Gessalin. Elle sera proposée en coach (2 portes) et en cabriolet dès 1957.

A110 (Berlinette)



A110, en 1962. Sa carrosserie en fibre de carbone lui permet de contenir son poids. Elle s'illustrera en championnat des rallyes qu'elle remportera en 1971 et 1973.

A310



1971, Jean Rédélé, rêve d'une GT plus confortable. L'A310 pioche dans la banque d'organes Renault. En 1976, elle adopte le V6 d'une puissance proche de celle d'une 911.

A610



Apparue en 1991, l'auto se dotera du V6 PRV (250 et 280 ch). Spacieuse (2+2) et plutôt bien équipée, l'A610 s'affichera à un tarif trop élevé. Ce sera son principal défaut.

Mais une fois encore, Alpine nous frustre. Le concept Vision a tout pour plaire, une esthétique séduisante, un intérieur plaisant… Reste une fiche technique désespérément vierge. Seules certitudes, l'auto est une propulsion entraînée par un 4 cylindres turbo en position centrale arrière associé à une boîte à double embrayage. Le tout est capable d'éjecter le coupé de 0 à 100 km/h en moins de 4,5 s. Très optimiste ! À titre de comparaison, il faut opter pour la version GT4 du Cayman dans la gamme Porsche (4,4 s) pour trouver un équivalent avec la même architecture. Ce chiffre ne pourra être approché qu'en dépassant les 300 ch.

Nouveau moteur 1.8 turbo

Deux versions seront proposées, l'une sage, aux alentours de 260 ch, l'autre plus sulfureuse, capable d'accrocher le Cayman GT4 à son tableau de chasse. Par ailleurs, si la mayonnaise prend, rien n'interdit Renault de proposer des versions plus accessibles et équipées du futur bloc 1.3 turbo, actuellement en développement en partenariat avec Mercedes, et destiné à remplacer l'actuel 1.6 turbo culminant à 205 ch (Mégane GT). Alpine recréerait ainsi une double offre comme ce fut le cas avec la Berlinette proposée en deux versions : 1 300 et en 1 600 cm^3.
Mais tout ceci est encore à confirmer. Heureusement, nous n'avons jamais été aussi proches du dénouement. Encore quelques mois à patienter, l'auto définitive sera révélée en toute fin d'année… Que c'est long ! ■



L'avis de **Florian Chopin** **Si le style extérieur de la nouvelle Alpine divise encore, l'intérieur devrait faire l'unanimité par son ambiance sportive et high-tech. L'auto donne envie de se mettre à son volant et de pousser le petit bouton rouge. Affaire à suivre…**

Compagnon de cordée

Et si Alpine n'était plus seulement un modèle, mais une marque à part entière. À l'instar de ce que Porsche a réalisé, Renault rêve d'une gamme sportive dont le 2e élément pourrait être un SUV…

LES INFOS CLÉS

Prix estimé :
à partir de 40 000 €

Commercialisation :
fin 2018

Le SUV Alpine disposera de moteurs turbo 1.3 et 1.8 offrant une plage d'utilisation de 200 à 300 ch.



En reposant sur la base technique CMF-C/D, ce SUV Alpine devrait adopter les technologies MultiSense, voire 4Control. De quoi venir taquiner le Porsche Macan.

ILLUSTRATION JEAN-FRANÇOIS HUBERT


PORSCHE

CONCURRENT
L'exemple Porsche

L'arrivée du Cayenne, puis plus récemment du Macan *(en photo)* au sein de la gamme Porsche, a permis à la marque de faire grimper ses ventes et ses bénéfices à des sommets jamais atteints jusqu'alors. Dans les deux cas, la firme allemande a repris une base technique existante pour la passer entre les mains de ses ingénieurs maison. Une recette gagnante qu'Alpine entend bien reprendre à son compte.



Comme tout bon SUV, l'Alpine recevra une transmission 4x4. Proviendra-t-elle de chez Nissan ou de chez Mercedes ?

'A110 est à Alpine ce que la 911 est à Porsche". La comparaison avancée par Laurens van den Acker, responsable du style du groupe Renault, lorsque nous l'avions rencontré au Salon de Shanghai, au printemps 2015, est flatteuse pour la marque française. Mais elle n'est pas infondée, tant la Berlinette a marqué les esprits, et pas seulement en France. En effet, une étude de notoriété, menée par Renault en Europe en 1992, plaçait Alpine juste derrière Porsche et Ferrari. Au-delà de la comparaison entre les deux modèles, le rapprochement entre Alpine et Porsche est intéressant sur le plan du déploiement de la gamme. Ainsi, outre la renaissance d'un coupé sportif, la filiale française de Renault envisage de développer une gamme complète de véhicules, à l'instar de la firme de Zuffenhausen. Étonnamment, le premier modèle qui viendrait seconder le coupé serait un SUV. Pas bête : outre le fait de surfer sur la tendance de ce genre de carrosserie, Alpine comblera ceux qui, attirés par le coupé, ne peuvent malheureusement se contenter d'une stricte 2 places.

Pour servir de base technique, la logique voudrait que la firme de Dieppe pioche dans la banque d'organes Renault. La plate-forme CMF-C/D, qui a servi aux récents Kadjar et Espace V ferait parfaitement l'affaire. Elle peut recevoir une transmission intégrale provenant de Nissan, ainsi que la technologie 4Control. Les deux systèmes n'ont encore jamais été associés chez Renault. Sans oublier le MultiSense et l'amortissement piloté.

Le SUV Alpine sortirait deux ans après le coupé

Côté mécanique, l'engin pourra se montrer plus démocratique que le projet AS1 en proposant une gamme de motorisations 1,3 l et 1,8 l turbo s'étalant de 200 à plus de 300 ch. Une offre diesel n'est pas à exclure pour augmenter la rentabilité. Porsche l'a bien fait ! Mais le vrai plus de ce SUV Alpine aurait été un système hybride rechargeable basé sur un bloc essence. Mais cela aurait entraîné l'auto dans la spirale infernale du poids. Une Alpine doit conserver un poids raisonnable.

Toutefois, des rumeurs avancent la possibilité d'intégrer Alpine au partenariat entre l'Alliance Renault-Nissan et Daimler. Comprenez par là que l'auto pourrait reposer sur les éléments techniques de la Mercedes GLA et donc avoir accès au 4 cylindres turbo de sa version AMG. Il avoisinerait, alors, les 400 ch.

Toutefois, si l'envie et les idées sont là, ce SUV est encore loin d'être une réalité commerciale. Il est lié à l'accueil que recevra le projet AS1. Laurens van den Acker nous l'a rappelé : *"Réussissons la première Alpine. Après il y aura des opportunités."*



L'avis de **Florian Chopin** **Une sportive pour l'image, un SUV pour les ventes. Voilà un programme alléchant pour (re)lancer une vraie marque sportive et haut de gamme en France. Rêvons un peu et imaginons ensuite une élégante GT, voire un coupé 4 portes.**


RÉVEILLEZ VOS RÊVES.
DDB
HONDA
Africa Twin
La mythique Africa Twin est de retour pour vous redonner le goût de l'aventure. Explorez de nouvelles routes et de nouvelles sensations grâce à l'alliance d'un moteur coupleux de 1000 cm³ et d'un condensé de technologies :
HONDA Finance
HONDA ASSURANCE


HONDA
The Power of Dreams
Africa Twin
ABS déconnectable, antipatinage HSTC réglable et éclairage full LED. L'Africa Twin, à partir de 12 999 € est également disponible en version DCT (*transmission à double embrayage) avec mode Tout Terrain. Venez découvrir notre large gamme d'accessoires sur moto.honda.fr
+
SDN
−
DUAL CLUTCH TRANSMISSION*
MOTUL
moto.honda.fr

L'Ateca est l'un des SUV les plus compacts du marché, avec 4,36 m de longueur, soit 13 cm de moins que l'actuel VW Tiguan.

LES INFOS CLÉS

Prix estimé : à partir de 21 900 €

Commercialisation : avril 2016



« Il répond aux codes de robustesse du marché des SUV, mais il est aussi dynamique, avec ses lignes très tendues qui lui donnent du caractère tout en conservant une harmonie. »

Alejandro Mesonero, **responsable du design Seat**





Sérieux, l'intérieur offre une belle ergonomie mais manque d'originalité.

L'habitabilité est bonne et le volume du coffre atteint 485 dm³.



Seat débarque enfin sur le marché très couru des SUV compacts avec une offre sérieuse, dans la lignée de la Leon. Bien équipé, bien présenté, l'Ateca pourrait en agacer plus d'un… Par **Florian Chopin** Photos **Renata Giorgi**

Le gendre idéal

Le SUV va permettre à Seat de faire un bond en avant en termes d'image." Luca de Meo, récemment promu à la tête de la firme espagnole, est lucide. Malgré une excellente année 2015 lui permettant de dépasser les 400 000 unités vendues dans le monde (oui, Seat n'est pas uniquement européen), la marque manque cruellement d'image. Aussi, pour se replacer dans les listes d'achats, rien de mieux qu'un SUV, marché en pleine expansion *(voir p. 39)*.

Le plan produit espagnol comprend deux SUV dans les deux prochaines années. Le premier, baptisé Ateca, du nom d'un petit village viticole près de Saragosse, viendra agrémenter le segment déjà bien chargé des SUV compacts. Développé à Barcelone, l'engin affiche des dimensions très contenues : avec 4,36 m de longueur, il est 6 cm plus court que le tout premier Volkswagen Tiguan. Quant à son style, il est dans la lignée de celui de la Leon. *"Il répond aux codes de robustesse du marché des SUV, mais il est aussi dynamique avec ses lignes très tendues qui lui donnent du caractère tout en conservant une harmonie."* Alejandro Mesonero, responsable du design Seat, nous explique, dans un français parfait, qu'il aime la simplicité et la précision. L'intérieur est à l'image de la carrosserie : *"C'est là où on habite ; je me sens au calme et je retrouve toutes les commandes aisément"*, raconte le Madrilène, qui nous avoue que le côté très germanique de la présentation correspond très bien – contrairement à ce que l'on pense – au caractère organisé espagnol. Soit, mais un peu plus de couleur et d'originalité auraient été bienvenues. En revanche, le bon point de cet habitacle, c'est son espace, notamment aux places arrière, où nous avons relevé une très belle hauteur sous pavillon (102 cm) et une belle aisance au niveau des genoux (35 cm entre les sièges). Dommage toutefois que l'assise ne soutienne pas assez sous les jambes et que la banquette ne coulisse pas…

Côté motorisations, l'offre essence se compose du 3 cylindres 1.0 de 115 ch et du 1.4 TSI de 150 ch. La gamme diesel comprend le 1.6 TDI de 115 ch, épaulé par les 2.0 TDI de 150 et 190 ch. La transmission intégrale et la boîte à double embrayage DSG seront disponibles selon les moteurs. Une offre hybride est également dans les tuyaux. Au rayon des équipements, Seat joue dans la cour des grands avec des optiques 100 % LED, l'assistance aux embouteillages, l'ouverture et la fermeture mains-libres du coffre, l'info-divertissement via un écran tactile de 8 pouces et la possibilité de recharger son téléphone portable par induction. Tout ceci pour un prix d'appel qui se situera juste en dessous des 22 000 €, histoire de se maintenir dans le sillage du concurrent désigné : le Qashqai. Vous savez, celui qui avait permis à Nissan de faire un bond en avant en termes d'image…

GAMME : pléthore de nouveautés à venir

Après quelques années de disette, la gamme Seat va se réveiller dans les deux prochaines années. Ainsi, après l'Ateca, la Leon se refera une beauté avec un restylage prévu pour le Mondial de Paris. Rendez-vous est ensuite pris pour Genève 2017, où la nouvelle génération d'Ibiza débarquera avec sa nouvelle bouille et sa nouvelle plate-forme modulaire. Un châssis MQB servira enfin à un petit SUV destiné à taquiner les Renault Captur et Peugeot 2008.



L'avis de **Florian Chopin** **Pour son premier SUV, Seat a parfaitement respecté les codes du marché. La ligne est réussie, sans fioriture, manquant toutefois d'un peu d'originalité. En revanche, pour l'ergonomie et la qualité de présentation, on frise le sans-faute.**

Pièce maîtresse

LES INFOS CLÉS

Prix estimé :
à partir de 44 000 €

Commercialisation :
été 2016

À l'occasion du Salon de Genève, Volvo présentera le V90, son nouveau break familial. Avec, comme argument premier, le bien-être à bord. Par **Guy L'Hospital**



La qualité de vie à bord est à Volvo ce que le plaisir de conduite est à Porsche : une valeur qu'il n'est pas question de transgresser. En dévoilant aujourd'hui son break haut de gamme, sur base et plate-forme de la série 90 (S90 et XC 90), le constructeur suédois sait qu'il va être jugé sur sa capacité à dynamiser le profil du V90, sans nuire au bien-être à bord ni à l'habitabilité, deux traits de caractère qui ont fait le succès des breaks suédois.

En tout cas, la plate-forme modulaire (SPA) le permet. Volvo a fait le choix de conserver l'empattement de la berline (2,94 m) et même de réduire le porte-à-faux arrière de 27 mm. Ce qui ne nuit nullement à la sensation d'espace à l'arrière ni à la bonne accessibilité au compartiment à bagages.

À l'avant, on retrouve la même planche de bord que dans la berline et, notamment, l'impressionnant écran central multimédia. Presque aucun bouton physique, tout se commande de manière tactile avec une belle réactivité. Reste qu'il faudra sans doute un petit temps d'adaptation avant d'en maîtriser les principales fonctions.

Côté motorisations, le V90 devrait reprendre la gamme de la berline : deux blocs essence (T5 de 254 ch, T6 de 320 ch), trois diesels (D3 de 150 ch, D4 de 190 ch et D5 de 235 ch), sans oublier le fameux hybride rechargeable (T8 Twin Engine de 410 ch cumulés).

Si le V90 sera l'attraction principale du stand Volvo au Salon de Genève, la version baroudeuse ne sera déclinée qu'à l'automne prochain.



L'avis de **Guy L'Hospital** **Aussi élégant que la berline correspondante, le V90 va pouvoir mettre en avant son sens pratique. S'il affiche le même niveau de confort que le SUV XC90, la concurrence a du mouron à se faire.**



Équipements high-tech et luxueux matériaux composent l'habitacle du V90.



Celui qu'il remplace : V70

Par ses dimensions, le V90 se situe un cran au-dessus. Dans les faits, dans l'esprit aussi, il remplacera bien le V70, icône break de la marque, commercialisé depuis plus de neuf ans et qui a représenté jusqu'à 10 % des ventes avant l'arrivée des SUV dans la gamme Volvo.



PRÊTS PERSONNELS
AUTO, TRAVAUX OU PROJET[1]

À partir de

2,99 % TAEG FIXE

de 8 000 € à 20 000 €
sur 12 à 60 mois, **sans frais de dossier,**
du 01/02 au 02/04/2016 inclus

MOI JE VEUX ALLER DE L'AVANT, ALORS MA BANQUE M'A PROPOSÉ UN CRÉDIT CONSO AU BON TAUX.

LA BANQUE POSTALE

BANQUE ET CITOYENNE

0 805 901 915 Service & appel gratuits | BUREAUX DE POSTE | LABANQUEPOSTALE.FR[2]

EXEMPLES[3] DE PRÊT PERSONNEL AUTO · TRAVAUX · PROJET

Montant du prêt	Durée	Montant de la mensualité	Taux débiteur fixe	TAEG fixe	Frais de dossier	Montant total dû	ASSURANCE DÉCÈS INVALIDITÉ[4] FACULTATIVE		
							Montant en €/mois (non inclus dans la mensualité)	TAEA	Montant total dû sur la durée totale du prêt
8 000 €	12 MOIS	677,37 €	2,95 %	2,99 %	0 €	8 128,44 €	5,33 €	1,51 %	63,96 €
10 000 €	48 MOIS	225,43 €	3,92 %	3,99 %	0 €	10 820,64 €	6,67 €	1,54 %	320,16 €

Flashez ce code et faites une simulation personnalisée sur votre mobile.

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

Offre de Prêts personnels Auto, Travaux ou Projet, de 8 000 € à 20 000 € de 12 à 60 mois, TAEG fixe de 2,99 % à 4,49 % du 01/02 au 02/04/2016 inclus.
(1)Offre réservée aux particuliers, sous réserve d'étude et d'acceptation définitive de votre dossier par le prêteur. Vous disposez d'un délai légal de rétractation de 14 jours calendaires révolus. (2)Coût de connexion selon le fournisseur d'accès. L'Espace client Internet est accessible uniquement aux clients de La Banque Postale détenteurs d'un accès aux Services en ligne. (3)Exemples sur la base d'une première échéance à 30 jours. (4)Selon conditions contractuelles. Prêteur : La Banque Postale Financement – S.A. à Directoire et Conseil de Surveillance au capital de 2 200 000 €. Siège social : CS 40014, 1 avenue François Mitterrand, 93212 La Plaine Saint-Denis CEDEX. RCS Bobigny 487 779 035. Code APE 6492Z. Intermédiaire d'assurance immatriculé à l'ORIAS sous le n° 09 051 330. La Banque Postale Financement est une filiale de La Banque Postale. Distributeur/intermédiaire de crédit du prêteur : La Banque Postale – S.A. à Directoire et Conseil de Surveillance au capital de 4 046 407 595 €. Siège social : 115 rue de Sèvres, 75275 Paris CEDEX 06. RCS Paris 421 100 645. Code APE 6419Z. Intermédiaire d'assurance immatriculé à l'ORIAS sous le n° 07 023 424. Assureur : SOGECAP – S.A. d'Assurance sur la Vie et de Capitalisation au capital de 1 168 305 450 € entièrement libéré, régie par le Code des Assurances – RCS Nanterre 086 380 730. Siège social : Tour D2, 17 bis Place des Reflets 92919 Paris La Défense 2. SOGECAP est une filiale de la Société Générale qui détient une participation de plus de 10 % dans La Banque Postale Financement. Autorité de Contrôle Prudentiel et de Résolution, 61 rue Taitbout, 75009 Paris.

M&C SAATCHI.GAD



Présentation identique avec le i-Cockpit dont les informations sont lisibles par-dessus le petit volant.

“Muscle ton jeu”

Après la 208, c’est au tour de son pendant SUV de s’offrir une remise à jour de mi-carrière. Au programme : esthétique plus affirmée et boîte automatique de dernière génération.

Par **Florian Chopin**





CONCURRENCE : L'Opel Mokka se met à jour

Pour son restylage, l'Opel Mokka, rebaptisé Mokka X (allez comprendre !) s'offre un look plus baroudeur et une présentation intérieure plus moderne (écran tactile de 7 ou 8 pouces).
Sa gamme de moteurs a été revue et ils peuvent être associés à une transmission intégrale, inexistante chez Peugeot.



La gamme des teintes du 2008 progresse et s'agrémente du rouge Ultimate de la 308 GTi.



LES INFOS CLÉS

Prix estimé :
à partir de 16 000 €

Commercialisation :
printemps 2016

Dire que Peugeot a eu le nez creux, en 2013, en abandonnant le break 207 au profit d'un SUV urbain est un doux euphémisme. Le 2008 est la cinquième voiture la plus vendue en France en 2015, et le troisième SUV urbain le plus couru en Europe, sur la même période. Au vu des prestations de l'engin, il y a la place pour améliorer cela. Ainsi pour faire encore mieux, Peugeot a décidé de viriliser son modèle. La calandre s'agrandit et se verticalise. Son dessin reprend le thème apparu sur le Food Truck, le concept à l'origine du Traveller qui fera sa première apparition en public au Salon de Genève. Ce détail n'est pas anodin, ce dernier véhicule et le 2008 partagent le même responsable design : Keith Ryder.
Les sabots de protection et les élargisseurs d'ailes accentuent encore le nouveau charisme de l'engin. À l'arrière, l'effet 3D de la griffe est plus marqué. Saluons aussi le remaniement de la palette des couleurs. Elles sont désormais au nombre de neuf (contre six auparavant), dont cinq métallisées et deux opaques. Mais, surtout, le 2008 peut également se parer du rouge intense (baptisé Ultimate chez Peugeot) de la 308 GTi. Il n'est pas encore question de la "coupe franche", mais si vous insistez, Peugeot pourrait faire un petit effort…
À l'intérieur, la présentation est identique avec le i-Cockpit, le petit volant et l'écran tactile pour l'infodivertissement avec fonction Mirror Screen. La dotation en équipements permet d'adopter le freinage d'urgence en ville, la caméra de recul, l'assistance au stationnement ainsi que le Grip Control offrant cinq modes de conduite différents. Celui-ci n'est disponible qu'à partir de 100 ch.
Sous le capot, le 2008 conserve sa gamme de moteurs essence 3 cylindres PureTech (82, 110 et 130 ch) et son offre diesel BlueHDi (75, 100 et 120 ch). La grande nouveauté concerne le bloc essence 110 ch qui peut être associé, en option, à une vraie boîte automatique à 6 rapports. Pour que le tableau soit parfait, cette transmission aurait également dû remplacer la boîte pilotée toujours présente avec le 1.6 BlueHDi 100 ch. Mais cela laisse encore une marge de progression…



L'avis de **Florian Chopin** **Le restylage du 2008 va plus loin que celui opéré sur la 208 l'an dernier. Souvent jugé trop sérieux, trop "gentil" face à des concurrents plus délurés, l'engin s'affirme aujourd'hui comme l'un des futurs patrons du marché.**

L'ACTU DE VOTRE MARQUE

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


Kia Sportage

De A à Z

Par **Daniel Carroux**

Kia

Sportage Quatre moteurs, deux transmissions, trois boîtes de vitesses, le tout détaillé dans le tableau ci-dessous : le Sportage débarque sur le marché surencombré des SUV compacts bien armé, sans oublier les quatre finitions. L'affaire débute en livrée Motion avec, au programme, l'autoradio-CD (Bluetooth, port USB et commandes au volant), la climatisation manuelle, le régulateur de vitesse, les jantes alliage 16 pouces et l'assistance de direction asservie à la vitesse. Après un bond en avant de 3 900 €, le Sportage joue les grands seigneurs dès le second échelon, alias Active, en distribuant l'écran tactile 7 pouces, la caméra de recul, le GPS, l'allumage automatique des phares et des essuie-glaces, la climatisation automatique bizone, les jantes 17 pouces, les antibrouillards et les rails de toit. Et encore, on ne vous dit pas tout. La finition GT Line surenchérit de 1 800 € en accordant les feux diurnes et les antibrouillards à LED, les jantes 19 pouces (est-ce bien raisonnable ?), la sellerie cuir et divers éléments de décoration typés sport qui lui sont spécifiques, dont le volant à méplat. Les rails de toit disparaissent. Ils reviennent sur l'exécution Premium, laquelle porte bien son nom. Audio haut de gamme, écran 8 pouces, sièges électriques et chauffants, toit panoramique ouvrant, de quoi faire passer la pilule des 40 500 € demandés par la version la plus chère. Les coréennes à prix attrayants, faut oublier !

LA GAMME Kia Sportage

	Motorisations/boîtes	Bonus/malus écologique	Finitions	Prix
Essence	1.6 GDi 132 ch BVM6 4x2	900 €	Motion/Active	23 000/26 900 €
	1.6 T-GDi 177 ch BVR7 4x4	3 000 €	GT Line	34 400 €
Diesel	1.7 CRDi 115 ch BVM6 4x2	0 €	Motion/Active/Premium	de 25 000 à 33 500 €
	2.0 CRDi 136 ch BVM6 4x2	0 €	Active/GT Line/Premium	de 30 900 à 35 500 €
	2.0 CRDi 136 ch BVM6 4x4	250 €	Active/GT Line/Premium	de 32 900 à 37 500 €
	2.0 CRDi 136 ch BVA6 4x4	1 600 €	Active/GT Line/Premium	de 34 400 à 39 000 €
	2.0 CRDi 185 ch BVA6 4x4	2 200 €	GT Line/Premium	37 500/40 500 €

Lexus

RC Le coupé RC 200t réquisitionne un 4 cylindres 2 l turbo de 245 ch associé à une BVA8. Le tout écope d'un malus (2 200 €, pour 7,2 l/100 km). Il n'est disponible que sous les finitions F Sport et F Sport Executive, aux prix respectifs de 54 390 et 59 990 €. Soit les mêmes tarifs que le RC 300h, l'hybride, à finitions équivalentes. Cette version se décline également en finition Luxe (49 990 €) et Executive (58 790 €). Elle dispose d'un bloc 2,5 l de 181 ch lié à un électromoteur de 143 ch pour une puissance cumulée de 223 ch. La boîte CVT est toujours de la partie. Ni bonus ni malus pour le RC 300h.

Mazda

3 La compacte japonaise dispose désormais d'un diesel de puissance mesurée. Le 4 cylindres 1.5 Skyactive-D de 105 ch peut s'allier, au choix, à la BVM6 ou à la BVA6. Ce bloc ouvre l'offre diesel de 23 500 € à 30 400 € avec la BVM6 (3,8 l/100 km). Les prix vont de 27 200 à 32 400 € avec la BVA6 (4,4 l/100 km). Pas de malus, c'est entendu.


Mazda3

INGO BARENSCHEE


Mercedes SLC

Mercedes

SLC Ne dites plus SLK mais SLC, l'engin ne changeant pas pour autant de nature. Il s'agit toujours d'un roadster coupé-cabriolet, l'un des derniers survivants de l'espèce. Le SLC salue les copains en enrôlant cinq blocs, dont un diesel. Il s'agit du 4 cylindres 2,1 l diesel de 204 ch avec le renfort de la BVA9. Ce SLC 250 d se négocie entre 45 200 et 56 400 € et échappe au malus. Pour moins cher, on a le SLC 180 animé par un 4 cylindres essence 1.6 turbo de 156 ch associé à la BVM6. Ses prix varient de 36 100 à 47 300 € (malus 150 €). À l'étage au-dessus, le SLC 200 mobilise un 4 cylindres 2.0 turbo de 184 ch (BVM6) à des prix s'échelonnant de 41 000 à 52 200 € (malus 900 ou 1 600 € en fonction des finitions). Cette même unité développe 245 ch sous le capot du SLC 300, secondée par la BVA9. Dans ce cas, la facture fluctue de 48 900 à 60 100 € (malus 250 ou 500 €). La gamme est chapeautée par l'AMG SLC 43, lequel recourt aux services d'un V6 3.0 biturbo de 367 ch (BVA9). Prix : 66 000 €, auxquels s'ajoutent les 3 000 € du malus.

Porsche

718 Boxster N'en doutons pas, l'abandon du flat 6 au profit d'un roturier flat 4, certes suralimenté, va faire le buzz. Ce n'est pas le sujet du jour et, ce faisant, voici les prix. Le 718 Boxster reçoit un 4 cylindres à plat 2.0 turbo de 300 ch qu'il affiche à 56 000 € avec la BVM6. Le malus est de 2 200 €. Son compère plus puissant, alias 718 Boxster S, élève la cylindrée à 2,5 l dans le noble but de libérer une harde de 350 ch, qu'il facture 68 750 € avec la BVM6. Le malus est de 3 600 €. Dans les deux cas, la boîte robotisée PDK7 réclame un supplément de 2 850 € mais réduit la consommation et donc le malus sur le 718 Boxster S (2 200 €).


Porsche 718 Boxter

VICTOR JON GOICO

clicpeugeot.com
Modèles récents | Garantie constructeur jusqu'à 18 mois | Véhicules de 1re main | Faibles kilométrages
PEUGEOT RECOMMANDE TOTAL Consommation mixte (l/100 km) : 2008 : de 3,7 à 4,9 ; 308 : de 3,1 à 6,0 (308 GTi by Peugeot Sport inclus) ; 3008 : de 4,1 à 6,0 (avec roue 16" type Mud and Snow ou 18"). Émissions de CO_2 (g/km) : 2008 : de 96 à 114 ; 308 : de 95 à 139 (308 GTi by Peugeot Sport inclus) ; 3008 : de 108 à 138 (avec roue 16" type Mud and Snow ou 18").
LE PLUS GRAND CHOIX D'ANNONCES DE VÉHICULES COLLABORATEURS D'OCCASION
MOTION & EMOTION
PEUGEOT



VINCENT ISORE/IP3 PRESS/MAXPPP

2014

“Il ne s’agit pas de multiplier le nombre des radars à l’infini. […] Avec près de 4 100 équipements installés aujourd’hui et une centaine de plus en 2014, nous sommes arrivés à maturité du déploiement.”

Le Premier ministre Manuel Valls, le 20 janvier 2014.

SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Vitesse

LE COUPABLE IDÉAL

Par **Brice Perrin**

LA POLITIQUE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE **SE FOCALISE TOUJOURS SUR LA RÉPRESSION,** ELLE-MÊME CIBLÉE SUR **LES EXCÈS DE VITESSE.** MAIS **L’ALCOOL ET LES STUPÉFIANTS**, DE PLUS EN PLUS **IMPLIQUÉS DANS LES DÉCÈS SUR LA ROUTE, CONTINUENT À ÊTRE NÉGLIGÉS.**

Chiffres faussés et formules à l’emporte-pièce

DES CHIFFRES PARTIELS ET PROVISOIRES, DONC FAUX

L’ONISR* annonce que *“la vitesse excessive ou inadaptée reste la première cause principale des accidents mortels”*. Une affirmation qui repose sur une donnée provisoire, issue des remontées rapides des forces de l’ordre, à un stade où les enquêtes ne sont pas bouclées et où les causes de 35 % des accidents demeurent indéterminées… Une fois les enquêtes terminées, quel pourcentage atteint la vitesse en tant que facteur déclenchant d’accident mortel ? Mystère, puisque même les bilans annuels se contentent de citer le chiffre provisoire…

LA VITESSE N’EST PLUS UN PROBLÈME

D’après l’Observatoire des vitesses, les vitesses moyennes en 2015 étaient toujours inférieures à celles autorisées : 118 km/h sur autoroute, 103 km/h sur les voies limitées à 110 km/h, 82 km/h sur route et 48 km/h en zone urbaine. Les dépassements restent modestes : 4 % des automobilistes dépassent de plus de 10 km/h la vitesse limite sur route, et 3 % sur autoroute. Cela n’empêche pas l’État de confier au secteur privé les tournées des voitures équipées de radars mobiles mobiles, d’envisager l’installation de 600 nouveaux radars et 10 000 radars leurres d’ici trois ans, et d’expérimenter la répression de la vitesse à l’aide de drones.

LA VITESSE, UN FACTEUR PARMI D’AUTRES

La *“vitesse excessive ou inadaptée aux circonstances”* n’est pas le seul facteur qui cause des accidents mortels – loin s’en faut. Souvent, plusieurs éléments se combinent dans un accident. Enfin, il est important de rappeler que l’alcool, les stupéfiants, un malaise ou un appel téléphonique peuvent amener à rouler trop vite ou à perdre le contrôle mais qu’à l’opposé, un excès de vitesse ne rend ni ivre, ni drogué, ni inconscient. La vitesse peut donc être la conséquence d’un autre facteur, mais pas l’inverse.



GUILLAUME BONNEFONT/IP3 PRESS/MAXPPP

*Observatoire national interministériel de sécurité routière.



CHRISTOPHE MORIN/IP3 PRESS/MAXPPP

2015

"Le nombre de radars fixes va augmenter, pour atteindre 4 700 d'ici trois ans."

Le ministre de l'Intérieur Bernard Cazeneuve, dans une interview au *Parisien* le 26 janvier. Interview dans laquelle il évoque sept fois les radars, et pas une seule fois l'alcool.

2015

"L'installation des radars en 2003 a permis de faire chuter le nombre de morts de façon spectaculaire."

En fait, pas vraiment: depuis l'installation du premier radar voici douze ans, la mortalité a baissé de 42,8%. Dans les douze années qui avaient précédé cette implantation, la mortalité avait baissé... de 42,2%.

Addiction au volant, mort au tournant

LES STUPÉFIANTS, UN FLÉAU SOUS-ESTIMÉ

Les stupéfiants sont impliqués dans 25 % des accidents mortels ! Et peut-être plus, puisque 31 % des conducteurs concernés par un accident mortel n'ont pas subi de dépistage de stupéfiant en 2014, et 67 % pour les accidents corporels ! Or le ministère de l'Intérieur confie qu'"*environ 100 000 dépistages salivaires ont été effectués en 2014, permettant ainsi de densifier les contrôles, même si leur mise en œuvre s'avère particulièrement consommatrice en heures/gendarme*". En clair : ça coûte trop cher. D'ailleurs, entre 2013 et 2014, le nombre de dépistages préventifs de stupéfiants avait inexplicablement baissé de 13 %.



OLIVIER OGERON/MAXPPP

L'ALCOOL, PROBLÈME NUMÉRO 1

C'est depuis 2006 le premier facteur responsable des décès sur la route – près d'un tiers d'entre eux. Ce qui n'empêche pas que, dans 21 % des accidents mortels, le dépistage d'alcoolémie n'ait pas été réalisé sur l'ensemble des conducteurs impliqués ! Et depuis 2005, le nombre de dépistages préventifs stagne, aux alentours de 10,5 millions. L'éthylotest obligatoire, mesure entrée en vigueur au 1er mars 2012, a finalement été abrogé pile un an plus tard. Sans commentaires… Tout aussi inexplicable, l'éthylotest antidémarrage n'est toujours pas imposé systématiquement aux auteurs d'un délit de conduite en état alcoolique.

LES PRINCIPAUX FACTEURS RESPONSABLES DES 3 464 DÉCÈS EN 2015* :

ALCOOL : 30 %
STUPÉFIANTS : 25 %
VITESSE : 25 %**
REFUS DE PRIORITÉ : 14 %
MALAISE OU FATIGUE : 9 %

*Chiffres provisoires. **Sur dix mois ; chiffre absent du bilan provisoire mais cité par Bernard Cazeneuve.

RÉPARTITION DES TUÉS PAR CATÉGORIE EN 2015 :

AUTOMOBILISTES : 1 798
MOTOCYCLISTES : 619
PIÉTONS : 463
AUTRES* : 226
CYCLISTES : 151
CYCLOMOTORISTES : 149
USAGERS POIDS LOURDS : 58

*Utilitaires, voiturettes, tricycles, quads, transports en commun…

MOINS D'ACCIDENTS, PLUS DE MORTS

Depuis 2013, la mortalité routière repart légèrement à la hausse. En revanche, **le nombre d'accidents corporels et de blessés a encore baissé en 2015.** Les accidents ont donc soit été plus violents, soit ils ont concerné des véhicules avec des occupants plus nombreux – l'accident de car de Puisseguin a totalisé 43 victimes. Reste que, sur une période de dix ans, les progrès sont évidents : le nombre d'accidents corporels, de blessés et de tués sur les routes a baissé de 35 %.



ARNAUD BEINAT/MAXPPP

Autoroutes

LES PRINCIPALES CAUSES D'ACCIDENT NÉGLIGÉES

Sur le réseau autoroutier, 31 % des accidents mortels impliquent la somnolence, 21 % l'alcool et la drogue, et 15 % la vitesse. En clair : 45 personnes ont perdu la vie sur autoroute l'an dernier à cause d'une vitesse excessive, ce qui n'empêche pas l'État d'installer un radar sur cinq sur ce réseau. Ce même État a accordé dix ans aux concessionnaires pour généraliser les bandes sonores, pourtant très utiles. Et de l'alcool continue d'être vendu sur les aires d'autoroute.

Une sécurité adaptée à tous les usagers ?



YANN LEFEBVRE

LES AUTOMOBILISTES… ET LES AUTRES

Les conducteurs d'automobiles ne représentent plus que la moitié des tués sur les routes, contre 66 % il y a quinze ans, et ils ne sont reconnus responsable de l'accident que dans 59 % des cas. A contrario, comme l'ONISR le rappelle : *"Les deux-roues motorisés représentent 43 % des blessés graves, 22 % des personnes tuées, et moins de 2 % du trafic motorisé"*. Qu'attend l'État pour adapter les infrastructures à tous les véhicules, motorisés ou non, pour améliorer la coexistence entre usagers et mettre un terme à la dangereuse impunité dont bénéficient piétons et cyclistes – tout en rappelant aux conducteurs la nécessité de respecter ces usagers vulnérables ?



CAROLINE BLUMBERG/MAXPPP

DES ÉQUIPEMENTS DE SÉCURITÉ TROP PEU RESPECTÉS

Le port du casque en deux-roues et la ceinture attachée en voiture sont des réflexes acquis depuis maintenant plusieurs décennies. Ces deux équipements ont prouvé leur efficacité dans la baisse de la mortalité et de la gravité des blessures. Hélas, ils ne sont toujours pas utilisés de manière systématique. Ainsi, 9 % des cyclomotoristes et 3 % des motards tués ne portaient pas de casque. Et 21 % des automobilistes, 27 % des conducteurs d'utilitaires et 37 % des chauffeurs de poids lourd tués n'avaient pas bouclé leur ceinture.

Conclusion

L'accidentalité est une équation complexe, aux multiples paramètres. En continuant à concentrer ses moyens et sa communication sur la répression des excès de vitesse, l'État s'assure une rente annuelle qui pourrait bientôt atteindre le milliard d'euros. Mais en remplaçant les forces de l'ordre sur le terrain par des boîtes et en évitant de considérer l'ensemble des usagers, la France ne peut s'attendre à d'autres progrès que ceux, évidents, apportés par l'amélioration continue des équipements de sécurité (active et passive) des automobiles. Réprimer la vitesse excessive reste utile, mais pour atteindre l'objectif fixé pour 2020 (moins de 2 000 morts par an sur les routes), il faudrait investir dans l'éducation routière (à peine 21 millions d'euros de dépenses pour 2016, contre plus de 200 millions pour les radars) et ne plus faire reposer la prévention sur la seule bonne volonté du tissu associatif, heureusement très actif.

ABONNEZ-VOUS à l'auto-journal

Tous les plaisirs de l'automobile



+



AVEC VOTRE ABONNEMENT

Batterie de secours universelle

Pour smartphone / Charge complète / Batterie préchargée / Ultra fin

Stop aux pannes de batterie !
Cette batterie externe est compatible et recharge n'importe quel téléphone portable ou tablette. Facile à transporter, elle est idéale pour les longues journées !

45%
DE RÉDUCTION

1 AN - 25 nos
+ 5 GUIDES

(4 Auto-Journal évasion 4x4
+ Le Guide L'Auto-Journal)

79€
SEULEMENT
au lieu de ~~145,74 €~~

KIOSQUE mag
ABONNEZ-VOUS aussi sur :
www.kiosquemag.com/abonnement/auto-journal

BULLETIN D'ABONNEMENT

A compléter et à renvoyer à Service Abonnement
L'AUTO-JOURNAL- CS 90125 - 27091 EVREUX CEDEX 9

☐ **OUI, je m'abonne à l'offre 1 an (25n°) dont le Spécial Salon + 5 Guides + la batterie portable pour 79 € SEULEMENT** au lieu de 145,74€ (prix au n°) soit **45% de réduction (831958)**

☐ Je m'abonne à L'Auto-Journal 1 an (25 n°) + la batterie portable à 65 € (831966)
☐ Je m'abonne à L'Auto-Journal 1 an (25 n°) seulement à 64 € (831974)
☐ Je commande seulement la batterie portable à 20 € (654400)

MES COORDONNÉES

Nom: ☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐ Prénom: ☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐

Adresse ☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐



PORSCHE

Le concept Sport Turismo, présenté en 2012, préfigurait déjà la future Panamera shooting brake, mais sur une base de Panamera actuelle.



SB MEDIEN

Le profil a le mérite de faire de la Panamera break une vraie voiture familiale, et pas une variante maladroitement rallongée de la 911.

PORSCHE PRÉPARE UNE PANAMERA SHOOTING BRAKE

Quatre ans après le spectaculaire concept Sport Turismo, Porsche développe enfin un break de chasse sur base de Panamera.

Elle n'a pas un physique facile, la Panamera. Mais cela n'a pas empêché la routière sportive de Porsche de s'écouler à plus de 150 000 exemplaires dans le monde depuis son lancement en 2009, bien aidée par un comportement exemplaire, des performances étonnantes et une gamme de motorisations très complète. Présenté au Mondial de Paris en 2012, le concept Sport Turismo avait, au contraire, un physique très avenant : ce break de chasse basé sur l'actuelle génération de Panamera combinait une allure spectaculaire et plusieurs éléments de certaines Porsche actuelles – notamment les feux arrière, une partie de l'habitacle et la motorisation hybride rechargeable.



SB MEDIEN

Ce break de chasse partagera sa plate-forme, ses moteurs et sa face avant avec la nouvelle Panamera berline.

Alors que cette déclinaison de carrosserie semblait oubliée par la marque, surprise !
Les premiers prototypes ont été surpris par nos photographes espions, en compagnie de la nouvelle génération de Panamera berline qui sera lancée cette année. La version break de chasse sera plus logeable et bénéficiera elle aussi de la nouvelle plate-forme MSB du groupe Volkswagen, réservée aux modèles de haut de gamme, et qui permettra d'économiser une centaine de kilos par rapport à la génération actuelle, grâce à davantage d'aluminium. Comme la berline, le "shooting brake" de la Panamera sera décliné sous plusieurs motorisations (V6 diesel, V6 et V8 essence, hybride) et transmissions (2 ou 4 roues motrices), et sera également proposé dans la variante la plus puissante baptisée Turbo, avec une puissance culminant aux environs de 600 ch.

La Panamera "shooting brake" ne sera toutefois pas lancée avant 2017 : la 2e génération de la berline Panamera sera en effet dévoilée en premier, à la fin de cette année.

LES INFOS CLÉS

Commercialisation : été 2017

Prix : à partir de 90 000 €

Concurrent de la Mercedes CLS Shooting Brake



FERRARI

ÉCONOMIE

Ferrari en pleine tempête financière

La marque au cheval cabré n'a jamais vendu autant de voitures : 7 664 l'an passé. Et le chiffre devrait grimper à 8 000 unités en 2016. En 2015, Ferrari a enregistré un bénéfice net de 290 millions d'euros (+ 9,5 %) mais la dette de l'entreprise atteint désormais 1,94 milliard d'euros. Des nouvelles qui n'ont pas suffi à rassurer les investisseurs : depuis son introduction en octobre 2015 à la bourse de New York, le titre Ferrari a perdu près d'un tiers de sa valeur.

DÉPOLLUTION

Les nouvelles normes votées

Le Parlement européen a-t-il, comme on a pu le lire, autorisé les constructeurs à émettre deux fois plus de NOx que la norme l'exige ? En fait, non, les normes ne sont pas moins sévères, elles ajoutent au contraire une contrainte supplémentaire : à partir de 2017, le test RDE (pour Real Driving Emissions) mesurera les émissions polluantes sur un cycle routier réel, à l'inverse du cycle NEDC actuel, très peu exigeant et mesuré en laboratoire sur des bancs. Le seuil d'émissions de NOx est certes relevé pour le RDE à 168 mg/km (puis 120 mg/km deux ans plus tard) contre 80 mg/km sur le cycle NEDC actuel, mais aujourd'hui, en conditions réelles, ces émissions sont en moyenne de 400 mg/km ! Le test RDE va donc contraindre les constructeurs à produire des autos moins polluantes, et non les autoriser à polluer plus.

(51 % C'EST LA PART DE MARCHÉ DES VOITURES À MOTEUR DIESEL EN FRANCE EN JANVIER 2016, contre 57 % pour l'année 2015 et 64 % pour 2014. Le rééquilibrage du marché en faveur de l'essence est donc plus que jamais évident.

Les chiffres du marché français en janvier 2016



+ 3,5 %*

*Immatriculations de voitures neuves par rapport à janvier 2015.

+ 39,2 %

C'est la hausse des immatriculations d'Audi en janvier (4 607 unités), suivi de près par BMW (3 956 voitures, + 35,6 %). Mercedes ferme la marche avec 3 635 autos (- 5,7 %).

137 788

C'est le nombre de voitures neuves immatriculées en France au mois de janvier, contre 425 432 voitures d'occasion (- 1,6 % par rapport à janvier 2015).

7 606

C'est le nombre de Peugeot 208 immatriculées en janvier, devant la Peugeot 308 II (6 077). La Renault Clio IV se contente ainsi de la 3e place (5 992 unités).

LES 12 ET 13 MARS
LE 23e RALLYE DE PARIS
www.rallystory.com



Les plus belles voitures de sport produites depuis 1950 traverseront une partie de la France et profiteront d'escapades sur circuit. Et elles se laisseront admirer toute la journée du 11 mars à Paris.

Les DeLorean de retour dans le futur

Une évolution législative locale va permettre à un entrepreneur texan de reprendre la production de la mythique DeLorean DMC-12, grâce à l'important stock de pièces détachées disponibles, la production initiale ayant été stoppée après moins de 9000 exemplaires assemblés. Le prix de cette version modernisée, qui sera disponible début 2017 et devrait afficher au minimum 300 ch, pourrait avoisiner les 100000 $. Pour vous renseigner ou tout simplement rêver, vous pouvez vous connecter sur le site officiel: www.delorean.com.





L'ACTU AUTO CROQUÉE PAR GOUBELLE



66 %

C'est, d'après une étude présentée par la Prévention Routière, la proportion d'enfants qui ne sont pas correctement retenus en voiture. *"Soit parce que le siège auto n'est pas adapté, soit en raison d'erreurs d'installation du siège ou de l'enfant dans son siège, soit parce que les enfants ne sont pas attachés du tout"*, précise l'association.

LES 2 ET 3 AVRIL
LE 5e SALON CAR ENTR'AID
www.carentraid.com



350 voitures de prestige et de collection réunies au lycée Saint-Riquier d'Amiens, une entrée à tout petit prix (2 €) et un but louable : récolter des fonds pour divertir les enfants hospitalisés au CHU d'Amiens.



VOITURES ÉLECTRIQUES

Une usine Tesla en France ?

Elon Musk, le patron de Tesla, ne cache pas sa volonté d'étendre sa puissance industrielle, d'abord en Chine, où produire sur place est bien plus avantageux que d'importer, puis en Europe. Surprise : lors d'une rencontre avec des clients à Chambourcy, il a confié à nos confrères d'*Automobile Propre* qu'il pourrait envisager l'implantation de cette usine en France, peut-être en Alsace, la région étant idéalement située en Europe. Suspense.

INDUSTRIE

Renault enfin en Chine !

Après des années d'absence industrielle incompréhensible sur le 1er marché mondial, Renault vient enfin d'inaugurer sa première usine en Chine. Installée à Wuhan, tout comme les usines de PSA, GM, Nissan ou encore Honda, qui totalisent 1,8 million de voitures assemblées en 2015, ce site sera géré en co-entreprise avec le constructeur local Dongfeng. Avec une capacité annuelle initiale de 150000 voitures, cette usine assemblera des Kadjar – les SUV représentent près d'un tiers du marché chinois.



LES SUV EN TÊTE EN EUROPE

Le segment des SUV progresse rapidement en Europe : ses immatriculations ont augmenté de 24 % entre 2014 et 2015, et il est ainsi devenu le 1er segment sur le continent, avec une part de marché de 22,5 %, soit 3,2 millions d'unités. En baisse, les citadines polyvalentes et les compactes sont reléguées en 2e et 3e positions, avec respectivement 22 % et 20,6 % du marché en 2015. Les monospaces sont également en baisse (ils passent de 11,6 % à 10,5 %) mais tous les autres segments restent stables.

OFF

Citroën prépare une C6 II

Alors que les premiers prototypes viennent de prendre la route, la préproduction d'une toute nouvelle C6 a déjà commencé sur les lignes d'assemblage chinoises. Mais cette grande routière, qui devrait être révélée sous la forme d'un showcar en avril au Salon de Beijing (Pékin), ne sera commercialisée que sur ce marché – en tout cas dans un premier temps.

La Mégane IV R.S. arrive au printemps

Il suffit de lire entre les lignes du dernier communiqué de Renault Sport pour comprendre que la très attendue version R.S. de la nouvelle Mégane sera vraisemblablement présentée fin mai, au Grand Prix de Monaco. Elle devrait partager sa mécanique d'environ 300 ch avec la berlinette Alpine.

300 km pour la Golf électrique

D'après un responsable du développement de Volkswagen cité par nos confrères américains d'*Autoblog*, la version électrifiée de la Golf VIII, qui sera lancée fin 2018, affichera une autonomie réelle de 300 km, contre 120 km pour l'actuelle. Cela représente une batterie d'une capacité de 60 kWh !



RENAULT TALISMAN 1.6 dCi 130 ch Intens

SYMPHONIE INACHEVÉE

Avec la Talisman, Renault entend jouer à nouveau dans les plus grandes salles. Pour y parvenir, il a mis aux commandes de sa familiale un chef d'orchestre hors pair : le châssis 4Control. Mais les musiciens qui l'accompagnent sont-ils à la hauteur ? Pour le vérifier, nous l'avons emmenée sur les routes d'Espagne.

Par **Mélina Priam** Photos **Tibo**



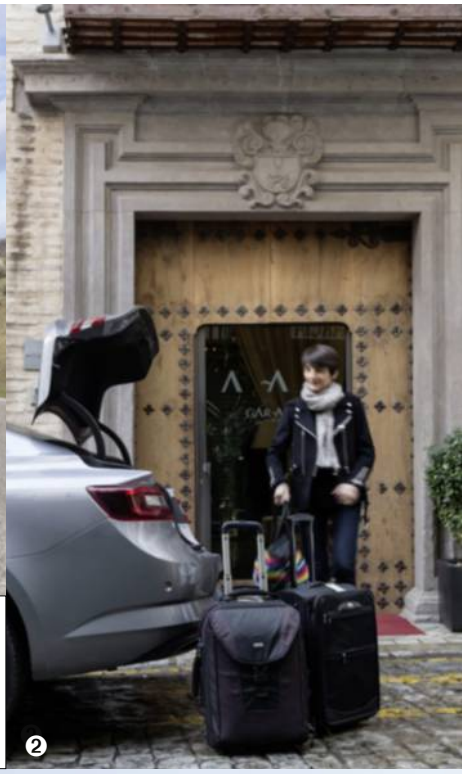




1- Autant l'avouer tout de suite, sur les hauteurs de la Sierra Nevada, le dCi 130 ch n'est pas au mieux de sa forme. 2- Il n'y a pas que Don Quichotte qui peut arpenter les ruelles des villages de la Mancha. Avec ses roues arrière directrices, l'imposante Talisman se montre assez maniable. 3- Il faut opter pour les finitions Intens ou Initiale Paris pour bénéficier des phares à LED Pure Vision. 4- Sur route, le châssis 4Control fait des merveilles.





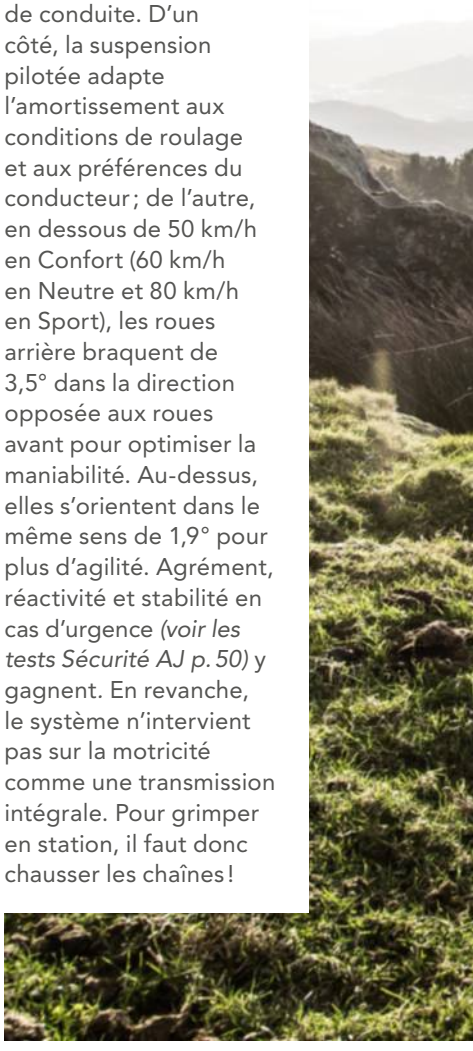


1- C'est sur route que la Talisman dévoile le mieux ses talents d'agilité et de maniabilité. 2- Le coffre affiche un beau volume. Mais l'accès par malle est moins pratique qu'un hayon. 3- Malgré des pneus de 19 pouces, les suspensions pilotées assurent un bon confort.



4Control : l'option à cocher

Le 4Control (de série sur Initiale Paris, 1 700 € sur Intens) associe suspension pilotée et roues arrière directrices tout en étant lié au réglage du mode de conduite. D'un côté, la suspension pilotée adapte l'amortissement aux conditions de roulage et aux préférences du conducteur ; de l'autre, en dessous de 50 km/h en Confort (60 km/h en Neutre et 80 km/h en Sport), les roues arrière braquent de 3,5° dans la direction opposée aux roues avant pour optimiser la maniabilité. Au-dessus, elles s'orientent dans le même sens de 1,9° pour plus d'agilité. Agrément, réactivité et stabilité en cas d'urgence *(voir les tests Sécurité AJ p. 50)* y gagnent. En revanche, le système n'intervient pas sur la motricité comme une transmission intégrale. Pour grimper en station, il faut donc chausser les chaînes !



Les journalistes sont des enfants gâtés ! Trop, sans doute. Je ne dénoncerai personne, ce n'est pas le genre de la maison, mais figurez-vous que pour une fois, au moment de prendre la route, je n'ai guère fait d'envieux à la rédaction. Primo, un essai 10 000 km en hiver ne fait rêver personne. Il fait froid, et au bureau… c'est chauffé ! Deuzio, élément plus déterminant : la Renault Talisman ! Je ne suis pas chef des Essais et je ne roule pas en Audi A4 Avant *(voir le 10 000 km de* L'AJ *n° 950)*. Surtout, les a priori ont la dent dure, même chez les initiés. En revanche, les réflexions entendues ça et là ont le mérite de poser les bonnes questions : *"Un dCi de 130 ch dans une berline de 4,85 m de longueur et 1 600 kg, tu ne vas pas te marrer tous les jours"* ; ou bien, *"En plus, en boîte manuelle ! Je te la laisse…"* Décidément, les journalistes sont partisans du moindre effort ! Tout cela sans oublier : *"J'espère au moins qu'elle a le 4Control ?"* – *"Oui, Monsieur, elle l'a"*. Ah, zut ! Ça, c'est la pub Peugeot.

Mais au moment de mettre cap sur l'Andalousie, je m'oblige à faire un *reset* complet. Car, détail assez rare pour être souligné, les circonstances ont voulu qu'avant cet essai, je n'aie pas eu l'occasion de m'asseoir dans la nouvelle Renault. J'oublie donc les grincheux et, en route. Par ailleurs, j'ai bien vu que la nouvelle Renault suscite un certain intérêt. Après tout, qui a dit : *"En bien ou en mal, pourvu qu'on parle de moi"* ? Pour l'anecdote : Sacha Guitry. Si la Talisman connaît une carrière comparable, banco !

Dans l'immédiat, sans aller jusqu'à provoquer un attroupement sur son passage, la Talisman fait causer ! *"Ah, c'est la nouvelle Renault ? Elle n'est pas mal…"* Honnêtement, si les dernières "petites" Renault ont profité d'un accueil chaleureux – il suffit de compter le nombre de Captur en circulation –, cela fait quand même un bail qu'un haut de gamme de la marque n'a pas laissé une bonne première impression. Reste à confirmer.



“LE CHÂSSIS EST REMARQUABLE ! ÇA PASSE BIEN, VITE ET FORT. MALGRÉ TOUT, LE CONFORT N’EN FAIT PAS TROP LES FRAIS.”
Guy L’Hospital, rédacteur en chef adjoint

Pour partir toutes les deux du bon pied, ma Talisman me donne en prime un coup de main : elle sait recevoir. Imaginez un parking froid et sombre au petit matin. Apercevoir les phares de votre voiture jouer les guides ; avoir juste à glisser votre pied sous le bouclier arrière pour que la malle s’ouvre (elle ne charge pas encore la valise toute seule mais, qui sait, ça viendra peut-être un jour) ; s’installer à bord ; démarrer sans sortir la carte mains-libres du sac à main et, enfin, voir les boutons du volant et des sièges chauffants vous faire de l’œil… cela met tout de suite de meilleure humeur, non ?

Tibo, le photographe qui va devoir me supporter pendant l’aventure, me fait remarquer que le coffre est assez grand. Et que le joint dudit coffre est déjà en train de se faire la… malle – je sais, elle est facile. Laissons à Renault le bénéfice du doute : parfois, les premières voitures sorties de chaîne souffrent de petits défauts qui disparaissent par la suite.

À l’intérieur, la mise est soignée. Certes les plastiques durs, qui habillent les parties basses de la planche de bord et de la console centrale, n’auraient pas droit de cité dans une berline allemande, même d’entrée de gamme, alors que notre Talisman figure dans le haut du panier chez Renault ! Aujourd’hui, que voulez-vous, je suis indulgente ! Sans doute l’effet des sièges chauffants et du petit massage lombaire (options groupées dans le pack Cuir à tout de même 2 500 €).

La présentation n’est pas désagréable du tout. Elle est classique, limite austère diront certains, mais harmonieuse. L’imitation bois de la baguette décorative est acceptable, et – comme décidément je suis de bonne humeur – je ne vais pas chicaner sur la régularité hasardeuse des surpiqûres du cuir. En y réfléchissant, j’ai tout de même un doute et je ne suis pas certaine qu’au moment de signer un chèque de commande, ces détails ne me feraient pas renoncer.

Une chose est sûre, alors que nous n’avons pas glissé le ticket de l’autoroute dans le pare-soleil, pas question de supporter plus longtemps l’agressivité →



EN TOUTE SAISON
En option, les sièges avant peuvent être chauffants l'hiver, ventilés l'été et massants toute l'année !



CHACUN SA PRISE USB
Conducteur et passager avant disposent chacun d'une connexion USB. Les occupants des places arrière ont aussi droit à la leur.



TÊTE HAUTE DU PAUVRE
L'affichage tête haute est de série. Hélas, les infos s'affichent sur un tout petit écran amovible et non sur le pare-brise.



RÉTRACTABLES
C'est une astuce simple mais bien pensée. Les appuie-tête arrière s'escamotent facilement pour ne pas gêner la rétrovision.



À BONNE DISTANCE
Le régulateur de vitesse est adaptatif sur Intens. Mais, primo, il ne fonctionne pas au-delà de 140 km/h ; deuzio, les deux fonctions sont liées. Donc, vous êtes aussi privés de la régulation de vitesse et… d'autoroutes allemandes !

Sans surprise

Pendant ce mois d'essai, un mot est souvent revenu pour qualifier la première impression ressentie en montant à bord : déception ! Mais cette déception touche surtout le style, très classique, de la planche de bord : *"J'aurais aimé retrouver à bord l'audace et l'originalité de la ligne extérieure"*, a-t-on fréquemment entendu à *L'AJ*. C'est vrai qu'à l'intérieur, la Talisman joue la carte du classique ; du basique, diront les plus sévères. Seul le grand écran tactile vertical de 8,7 pouces apporte une touche high-tech. Mais le classique a du bon pour l'ergonomie notamment. Même si l'ensemble présente bien, il est difficile de ne pas être aussi un peu déçu par la qualité de certains matériaux (ceux qui habillent le bas du tableau de bord) et la finition, à l'image de la surpiqûre irrégulière de l'insert de la planche bord ; du couvercle du vide-poches de la console centrale qui ferme mal ; ou encore du joint du coffre déjà défaillant. Des détails qui montrent que Renault doit encore progresser dans ce domaine.

EN DIRECT
Si vous n'avez pas envie de salir l'écran tactile, Renault a eu la bonne idée de conserver une molette classique. La petite fleur permet, quant à elle, d'accéder directement aux réglages du mode de conduite.

PETIT MAIS AU FRAIS
La Talisman voit un peu petit question rangements. En revanche, elle n'est pas dénuée de sens pratique. L'accoudoir central dissimule un espace réfrigéré.



L'affichage du combiné d'instrumentation change de style en fonction du mode de conduite. Il brille toujours par sa sobriété et se révèle parfaitement lisible. En bas à gauche, une petite fleur éclôt si vous adoptez une bonne conduite.





1- La Talisman est économe, mais le réservoir de 47 l impose des ravitaillements trop fréquents. 2- Le 4Control entraîne un surpoids de 25 kg, mais le gain en agrément est plus fort. 3- Pas encore star, mais elle prend déjà la pause au milieu des décors de films dans le désert de Tarbenas.



de la loupiote d'ambiance du plafonnier. Heureusement, un petit tour dans le menu des réglages et l'affaire est pliée ! Du moins tant que je ne me suis pas aventurée à changer les modes de conduite. Pour définitivement neutraliser ce faisceau qui me donne l'impression d'être sous le "néon" de ma dentiste, il faut aller le désactiver à cinq reprises, dans chaque mode de conduite proposé. Cela étant, lorsqu'il s'agit de sa propre voiture, une fois ses préférences paramétrées (il faut prendre le temps de le faire !), on n'y revient pas tous les quatre matins.

Cette manipulation me donne l'occasion de naviguer dans le système multimédia R-Link 2 et de constater que sa prise en main se révèle assez intuitive, grâce à l'écran tactile de 8,7 pouces élégant, pratique, mais salissant. Rassurez-vous, si vous n'êtes pas tactile, Renault a laissé la possibilité d'accéder à de nombreuses fonctions (pas toutes !) via une molette située sur la console centrale. Mais tout le monde n'est pas du même avis, à commencer par mon voisin de droite qui s'agace en voulant programmer notre première destination – Saint-Sébastien – dans le GPS ! Tibo me fait judicieusement remarquer que l'écran tactile est parfait quand on est bien calé dans son siège conducteur, mais qu'il n'a pas été pensé pour le passager, qui est moins maintenu. Lorsqu'il avance sa main vers l'écran, elle a tendance à suivre les mouvements de la voiture et à effleurer les touches de raccourcis placées à droite ; donc à annuler l'action en cours ! Idem pour la molette dont le sens d'utilisation est logiquement pensé pour l'occupant de gauche. Rien de rédhibitoire, mais ce constat est à l'image de nombreux équipements.

Plusieurs dispositifs d'aides à la conduite donnent en effet l'impression de n'être pas aboutis ou au rabais.

Ainsi, nous avons découvert au fil de notre périple que ces aides, attrayantes au début, déçoivent ensuite à l'usage *(voir l'encadré ci-contre)*. C'est le cas du régulateur de vitesse adaptatif. Non pas qu'il fonctionne mal. Au contraire. Il est bien paramétré, il ralentit progressivement, reprend de la vitesse doucement (très doucement même puisqu'il ne fait pas gagner de puissance au dCi), mais il se désactive à 140 km/h. De plus, il n'est pas possible →

High-tech

Un écran ludique et relativement facile à prendre en main



CONDUITE À LA CARTE
Le mode Perso permet de mixer suspension Confort, direction Sport et réponse moteur Neutre. D'autres paramétrages sont possibles : ambiance lumineuse, lancement des sièges massants...



UN EXEMPLE À SUIVRE
La Talisman s'abreuve peu. Pour optimiser votre budget carburant, elle vous distille quelques conseils de conduite et vous permet de suivre votre historique de consommation.



CHEMINS MÊLÉS...
En principe, le GPS du R-Link calcule le trajet le plus rapide. Mais parfois, il peut vous perdre dans un dédale de petites rues au lieu d'emprunter un contournement du centre-ville.



GUIDE TOURISTIQUE
Le R-Link 2 dispose de la reconnaissance vocale, peut lire les e-mails et propose des applications liées au voyage. La 1re année de connexion et d'infotrafic est gratuite.

"C'est plutôt pas mal, **mais...**"

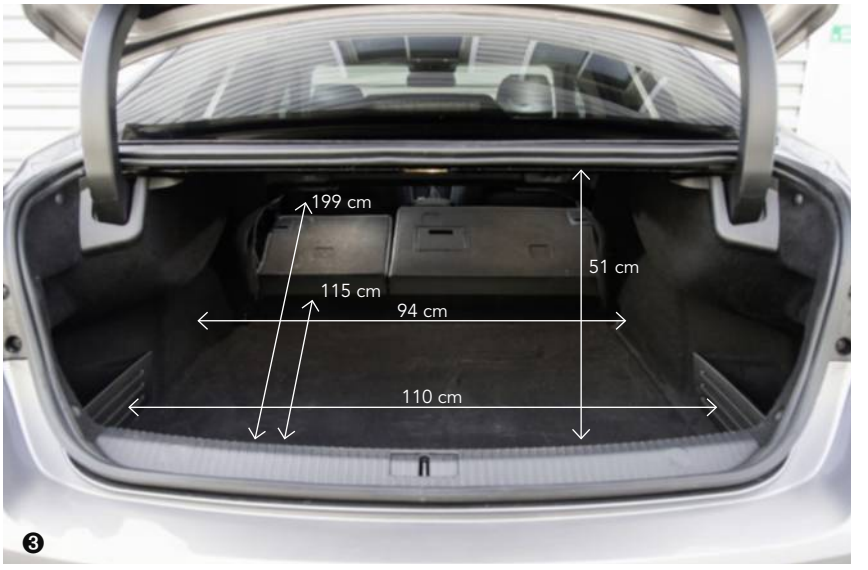
Voilà en résumé la maxime de cet essai. Deux façons de voir les choses : le verre à moitié plein en soulignant les progrès et innovations (en coupant la phrase après la virgule) ; ou en étant plus critique (réaliste je dirais), et mesurer qu'il reste encore à Renault un peu de chemin à parcourir. Petit florilège.

▶**Le régulateur de vitesse adaptatif** est bien paramétré, mais… il ne fonctionne pas au-delà de 140 km/h !
▶**Le siège conducteur** dispose d'une mémoire de position, mais… pour une seule position !
▶**L'affichage tête haute est de série,** mais… il ne projette pas directement les infos sur le pare-brise.
▶**L'écran tactile est top,** mais… pas pour le passager qui a tendance à effleurer les raccourcis (à droite) en approchant sa main de l'écran.
▶**Les touches de raccourcis** permettent d'accéder plus vite aux fonctions, mais… il en manque une pour le GPS.
▶**La climatisation est bizone et automatique,** mais… nous avons eu vraiment froid !
▶**Les rangements sont bien là,** mais… ils sont trop petits.
▶**Le passage automatique codes/phares et inversement** est bien réalisé, mais… ne se fait pas toujours assez rapidement.
▶**Les essuie-glaces sont automatiques,** mais… paresseux.
▶**La commande de boîte est plaisante,** mais… le levier est placé trop haut.
▶**L'ambiance lumineuse est à la carte,** mais… le spot du plafonnier est trop agressif.
▶**Le volant est chauffant,** mais… sur une petite partie uniquement.
▶**L'accoudoir central est bien là,** mais… dommage qu'il ne soit pas réglable en hauteur.
▶**L'ouverture du coffre peut être mains-libres,** mais… le bouton pour ouvrir manuellement est trop petit.
▶**La caméra de recul est précise,** mais… elle n'est pas protégée, donc se salit très vite.





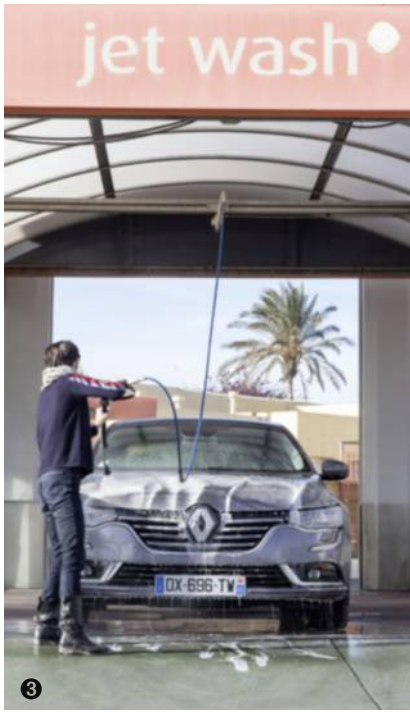
1- Pour retrouver la voie du succès, Renault a opté pour un style consensuel. Avec ses 4,85 m, la Talisman en impose sur la route. 2- Les passagers sont choyés : la banquette est accueillante et la place suffisante. 3- Le coffre est assez grand, mais tout en profondeur.





1- Pour profiter du soleil et donner plus de luminosité à l'habitacle, il est possible d'avoir un toit ouvrant panoramique (1 100 €). 2- La présentation est classique mais fonctionnelle. Selon la couleur choisie, l'ambiance lumineuse est un peu agressive ; l'intensité est ajustable. 3- Les antibrouillards offrent une fonction éclairage d'angle.





de découpler la régulation de distance de celle de vitesse. C'est tout ou rien. En l'occurrence rien au-dessus de 140 km/h. Je sais, en France, il n'y a pas lieu d'aller au-delà. Mais quid des automobilistes allemands ? En revanche, un bon point pour l'efficacité de la lecture des panneaux de vitesse.

Même d'excellente humeur, il faut avouer qu'avec le dCi de 130 ch, la Talisman manque de brio. Sur l'A10 qui mène au Pays basque, les remarques de mes collègues qui me promettaient de suer sang et eau me reviennent. Il ne faut pas attendre Biarritz pour reconnaître qu'ils avaient raison ! Ce n'est pas tant la faute du dCi 130 ch, mais pour optimiser au maximum la consommation, Renault lui impose un étagement de boîte de vitesses long, très long même sur les deux derniers rapports. Au premier faux plat à l'horizon, mieux vaut anticiper et rétrograder ne serait-ce que pour garder une vitesse constante. La bonne nouvelle est que ladite boîte est agréable à manier : douce, avec des rapports bien verrouillés. Le traitement imposé est cependant extrêmement efficace pour le portefeuille.

PLUS
Châssis exceptionnel (4 roues directrices)
Habitabilité, coffre
Commandes douces
Équipements
Consommation

MOINS
Confort à basse vitesse
Lacunes de finition
Accessibilité coffre
Autonomie

Les milliers de kilomètres parcourus n'ont fait que confirmer les excellents résultats obtenus sur circuit *(cf. p 51)*. En revanche, le réservoir de 47 l (à cause du 4Control) plombe l'autonomie ! En effet, cela faisait longtemps que nous n'avions pas dû ravitailler aussi souvent lors d'un essai sur 10 000 km. L'addition est plus légère, mais elle revient plus souvent : pas sûr que les gros rouleurs apprécient.

Les jours suivants sur les routes sinueuses d'Espagne et éventuellement en altitude, le verdict est encore plus sévère pour le dCi 130 ch. Il a beau faire preuve de souplesse et d'élasticité, à 2 000 m, la montée de la Sierra Nevada est un sacerdoce. Poussé dans ses retranchements, il en devient même un poil grognon, lui plutôt discret lorsqu'on ne lui en demande pas trop. La tentative de passer en mode Sport ne fait illusion qu'un temps. Elle alourdit même inutilement à mon goût une direction précise et bien calibrée. C'est d'autant plus dommage que le fameux châssis 4Control est à son avantage. Les épingles, les courbes, c'est son truc. Il ne demande que cela. Au point de nous faire

L'avis de Mélina Priam



Heureusement que le châssis 4Control donne un peu de piment à la Talisman. Sans cela…

60 % Quotient Émotionnel



Dans les montées des cols, le dCi de 130 ch manque un peu de souffle. Efficaces, les freins souffrent toutefois un peu en descente.

oublier la faiblesse mécanique ? Pas toujours… Mais l'agilité et l'aisance dont fait preuve cette grande berline sont sidérantes. D'ailleurs, sur ce point, c'est l'unanimité absolue.

Les roues arrière directrices, associées à la suspension pilotée, apportent énormément à la Talisman.

Elles sauvent tout bonnement le conducteur de l'ennui dans le cas d'un moteur modeste. Cette pointe de piment est d'autant plus appréciable que le confort n'en souffre pas trop ! Sur route ou autoroute, la Talisman est impériale : précise, équilibrée, elle vire à plat en digérant parfaitement les éventuelles irrégularités. En ville, à basse vitesse, elle réagit plus sèchement sur les dos-d'âne et nids-de-poule. Je vous avouerais aussi que je ne l'ai pas trouvée très maniable lors de manœuvres urbaines et dans les ruelles étroites. La Talisman se révèle même assez encombrante. Dans les situations extrêmes, quand les radars ou autres aides au stationnement assisté ne sont plus d'une grande utilité car les marges qu'ils imposent ne sont pas là, les 4,85 m de la Talisman vous ramènent à la réalité. ■

En détail

LA CONDUITE

AGRÉMENT ★★★½☆

Le châssis 4Control contribue beaucoup à l'agrément de conduite. Les commandes de direction, d'embrayage et de boîte sont plaisantes et bien calibrées. Ne comptez pas sur le dCi 130 pour vous procurer des sensations.

SÉCURITÉ ★★★★☆

Sur ce chapitre aussi, le châssis 4Control apporte sa pierre à l'édifice *(voir tests d'évitement p. 50)*. La Talisman affiche une tenue de route sereine, même en cas d'urgence. Le freinage est du même ordre, malgré une attaque un peu molle. Tous les voyants de sécurité passive sont au vert (6 airbags, freinage actif d'urgence, 5 étoiles à l'EuroNCAP…).

PERFORMANCES

★★☆☆☆

Le dCi 130 n'est pas en cause mais avec les 1 600 kg de la Talisman, il ne fait pas le poids ! Il est désavantagé par un étagement trop long des deux derniers rapports de boîte.

LA VIE À BORD

CONFORT ★★★★½

Le châssis 4Control impose une monte en 19 pouces qui dégrade un peu le confort de suspension. Dommage, mais rien de rédhibitoire. Tant qu'on ne le pousse pas dans ses retranchements, le dCi ne crie pas trop fort, mais l'insonorisation demeure tout juste correcte.

HABITABILITÉ

★★★★☆

La Talisman a l'esprit de famille. Moins qu'une Skoda, mais elle n'est pas étriquée et la banquette arrière est confortable. Si le coffre manque un peu de largeur, le volume est là (596 dm^3) !

QUALITÉ ★★★☆☆

L'ensemble manque de personnalité, mais il reste harmonieux. L'effort réalisé au niveau de la partie supérieure de la planche de bord est louable : les inserts plastiques n'imitent pas trop mal le bois. Hélas, le cuir fait des faux plis et la finition pèche encore !

LE BUDGET

COÛT À L'ACHAT

★★★½☆

La Talisman s'aligne sur la concurrence généraliste et a conscience qu'elle n'a pas les charmes des berlines allemandes. La finition Intens est déjà bien pourvue en équipements de confort. Le châssis 4Control est en option.

COÛT À L'USAGE

★★★★☆

La Talisman est frugale. Sur les hauts de gamme, Renault offre une garantie de 3 ans ou 150 000 km. En revanche, avec l'option 4Control, prévoyez un solide budget pneus 19 pouces.

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL

★★★½☆

Le concert Talisman nous laisse sur notre faim. Certes, le chef d'orchestre qu'est le châssis 4Control frise le génie. Mais le dCi de 130 ch est un instrument modeste à diriger. D'autres musiciens doivent aussi encore travailler leurs gammes : certains plastiques chagrinent ; la finition laisse échapper quelques fausses notes et les aides à la conduite ainsi que les équipements ont déjà un temps de retard sur les meilleurs dispositifs du marché.

Nos fiches techniques

RENAULT TALISMAN 1.6 dCi 130 ch Intens

LA TECHNIQUE

Le 1.6 dCi 130 ch est un vieux routard, présent sur la plupart des Renault et Nissan. La Talisman fait aussi pot commun avec l'Espace pour le châssis, mais profil, poids et réglages lui sont spécifiques. La présence, en option sur notre modèle d'essai, du châssis 4Control change totalement la donne.

Moteur	
Puissance maxi	130 ch à 4 000 tr/mn
Couple maxi	320 Nm à 1 750 tr/mn
Type	4 cyl. en ligne, turbo diesel
Cyl. / Puissance fiscale	1 598 cm³ / 6 CV

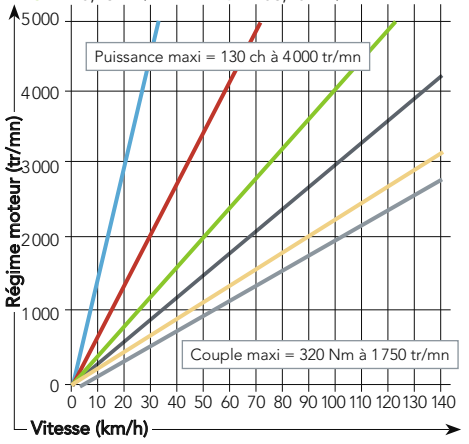
Transmission	
Type	aux roues avant
Boîte / nbr de rapports	manuelle / 6

➜ Diagramme des vitesses

Le dCi 130 ch est déjà un peu juste et l'étagement privilégie la consommation, surtout sur les rapports élevés. Heureusement, la commande de boîte est agréable. Bientôt proposée, la transmission à double embrayage EDC6 conviendra sans doute aussi très bien au caractère placide du moteur.

Vitesse à 1 000 tr/mn

En 1re = 8,52 km/h
En 2e = 15,53 km/h
En 3e = 25,23 km/h
En 4e = 37,34 km/h
En 5e = 47,1 km/h
En 6e = 53,25 km/h



Châssis	
Direction	à crémaillère, assistance électrique
Diamètre de braquage	11,4 m
Suspensions AV	pseudo McPherson
Suspensions AR	essieu semi-rigide
Freins AV / AR	disques ventilés / disques
Pneumatiques	245/40 YR 19
Roue de secours	galette

Dimensions / poids	
L/l/h/empattement	4,85 / 1,87 / 1,47 / 2,81 m
Poids / tractable freiné	1 563 / 1 850 kg

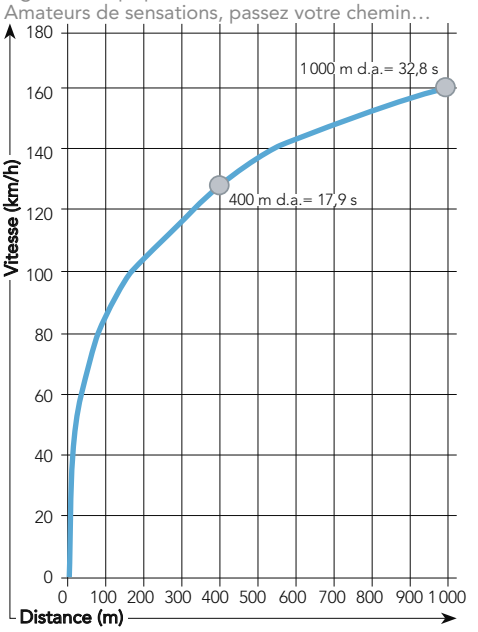
LA CONDUITE

La botte secrète de la Talisman réside dans le système 4Control, qui donne un peu de piment à la conduite sur route. Sur les longs parcours, la douceur des commandes, la souplesse de la mécanique et l'insonorisation correcte sont appréciables. Dommage que le moteur peine tant à la relance. Au premier faux plat, ne pas hésiter à tomber un ou deux rapports pour rester dans le rythme. Heureusement, la commande de boîte est agréable.

Performances	
1 000 m départ arrêté	32,8 s
400 m départ arrêté	17,9 s
0 à 100 km/h	10,8 s
Vitesse maxi	189 km/h

➜ Courbe d'accélération

130 ch pour pas loin de 1 600 kg, le tout assaisonné d'un étagement de boîte paramétré à l'avantage de la consommation ne sont pas des ingrédients qui plaident en faveur des chronos. Amateurs de sensations, passez votre chemin…



Reprises	
90 à 130 km/h en 4e / 5e / 6e	10,8 / 13,5 / 15,8 s
Tps minimum pour dépasser un camion roulant à 90 km/h en 4e	14,1 s
Distance minimum pour dépasser un camion roulant à 90 km/h en 4e	448 m

Freinage	
Depuis 50 km/h	10 m
Depuis 90 km/h	31 m
Depuis 130 km/h	63 m

➜ Tests sécurité AJ

ÉVITEMENT EN VILLE

Ce test simule un évitement en ville (ouverture d'une portière), en freinant sur sol mouillé. Les distances de freinage s'inscrivent dans la moyenne (4,1 m à 30 km/h et 12,1 m à 50 km/h). Mais grâce à l'agilité générée par les roues arrière directrices, la Talisman réussit aussi notre test à 60 km/h. C'est la seule!

VERDICT ■

LEVER DE PIED EN COURBE


PILOU

Toujours sur sol humide, ce test consiste à lever brutalement le pied de l'accélérateur en virage. La Talisman décroche à partir de 52 km/h, comme la plupart de ses consœurs. Mais, là encore, l'excellence de son châssis permet de retarder l'intervention de l'ESP. Il suffit de soulager l'accélérateur pour corriger le sous-virage.

VERDICT ■

ÉVITEMENT SUR AUTOROUTE


PILOU

Ce test reproduit un brusque changement de file. Il est effectué entre 100 km/h et 120 km/h. Peu sensible au roulis, la Talisman ne repousse pas les limites de la physique pour autant. Elle échoue à 120 km/h et ne parvient déjà plus à se remettre en ligne à 110 km/h. Le train avant sous-vire sur le premier coup de volant et l'arrière décroche sur le second. L'ESP intervient trop tard pour la rattraper. Heureusement la direction précise permet à un bon conducteur de rattraper la situation. VERDICT ■

FACE À LA CONCURRENCE

		Peugeot 508 1.6 BlueHDi 120 ch Allure*	Volkswagen Passat 1.6 TDI 120 ch*
Puissance maxi (ch à tr/mn)	Technique	120 à 3 500	120 à 3 600
Couple maxi (Nm à tr/mn)	Technique	300 à 1 750	250 à 1 750
Moteur	Technique	4 cylindres en ligne, turbo diesel	4 cylindres en ligne, turbo diesel
L/l/h/empattement (m)	Technique	4,83 / 1,86 / 1,46 / 2,82 m	4,77 / 1,84 / 1,46 / 2,80 m
0 à 100 km/h (s)	Conduite	11	10,8
Vitesse maxi (km/h)	Conduite	202	206
90/130 km/h en 4e / 5e (s)	Conduite	NC	NC
Prix/bonus-malus (€)	Budget	32 850 / 0 (103** g/km)	35 500 / 0 (109** g/km)
Conso. moyenne (l/100 km)	Budget	4**	4,2**
Le verdict de l'Auto-Journal		★★★☆☆	★★★★☆





La Talisman n'a rien à craindre de ses rivales françaises – vieillissantes – même si le BlueHDi 120 ch est aussi un bon moteur. Grâce au 4Control, elle s'avère plus plaisante à conduire que la Passat. Cette dernière est en revanche plus spacieuse et mieux finie. La plupart de ses rivales laissent le choix de la transmission.

*Données constructeur. ** Avec jantes de 18 ou 19 pouces.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

EN CHIFFRES

MESURES Auto-Journal SUR CIRCUIT D'ESSAIS

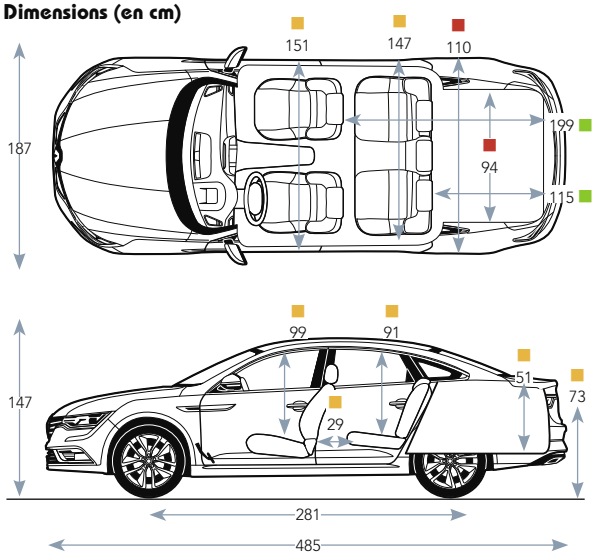
LA VIE À BORD

Sans être de la trempe d'une Skoda Superb, la Talisman sait recevoir. Heureusement, car avec ses 4,85 m de longueur, elle en impose. En revanche, petite déception en ce qui concerne les rangements d'appoint, souvent étriqués. Le coffre est d'un volume très correct, mais il est étroit et tout en longueur. L'ouverture par une malle ne facilite pas l'accès.

Coffre		
Volume	■	596 dm³
Niveau sonore		
Au ralenti / 90 / 130 km/h	■	41,6 / 65 / 68,3 dB

Dimensions (en cm)

TOM SAM YOU



Test éclairage AJ

Type projecteurs	full LED Pure Vision
Puissance codes (à 25 m) / phases (à 70 m)	51,5 lux / 27,5 lux



ÉRIC MONTGOBERT

La technologie full LED, de série sur Intens, assure puissance et surtout homogénéité de l'éclairage même en restant en codes. L'efficacité en plein phares paraît presque moins impressionnante. De série, la gestion du passage de codes à feux de route et inversement est bien réalisée, pour le plus grand confort du conducteur et surtout des automobilistes qu'il croise ; on regrette toutefois qu'il soit un peu lent. **VERDICT** ■

Test climatisation AJ

Désormais, les systèmes décevants sont rares et, en principe, Renault maîtrise la technologie. Toutefois, lors de notre essai, nombreux sont ceux qui se sont plaints d'avoir non pas chaud puisque nous sommes en hiver mais… froid. Il nous a souvent fallu régler la température à 24 ou 25 °C pour obtenir un résultat correct. **VERDICT** ■

LE BUDGET

Si l'on reste "raisonnable" (le dCi 130 ch et la finition Intens qui comprend déjà l'essentiel), la Talisman reste relativement accessible. D'autant qu'elle inclut une garantie de 3 ans ou 150 000 km. En revanche, faire son marché du côté des options fait vite grimper l'addition, comme le prouve notre version dotée de tous les packs. Dans ce cas, autant opter pour la livrée Initiale Paris qui en dispose de série et pour moins cher. Ou alors s'offrir un modèle dCi 160 ch EDC6 en ajoutant "juste" le 4Control hautement recommandable !

Prix	■	**34 200 €**
Bonus / malus (CO_2)	■	0 € (102 g/km)
Prix du modèle essayé*		40 610 €
Garantie	■	3 ans ou 150 000 km

*Avec options et bonus/malus inclus

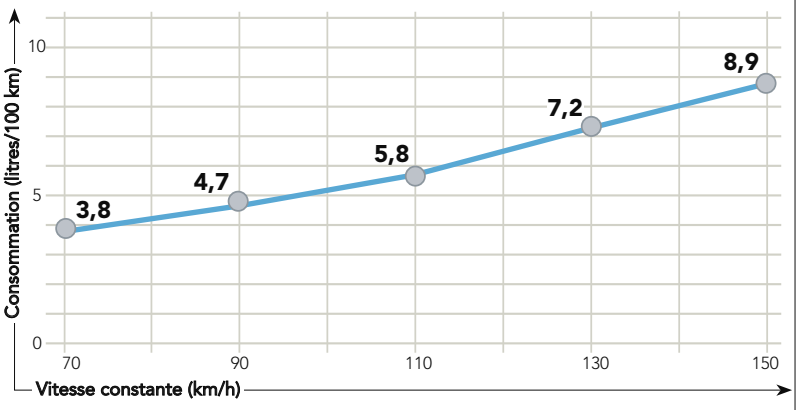
Équipements de série ■

6 airbags, accès et démarrage mains-libres, affichage tête haute, aide au démarrage en côte, aide au parking AV/AR, alerte distance de sécurité et franchissement de ligne, banquette 60/40 avec trappe à skis, Bluetooth, capteurs pluie/luminosité, clim. auto. bizone, contrôle pression des pneus, jantes 18 pouces, phares full LED avec fonction codes/phares auto., reconnaissance panneaux de signalisation, réglage lombaire conducteur, réglage mode de conduite, régul./limiteur de vitesse adaptatif, rétros ext. rabattables elec., sellerie mixte cuir/similicuir, syst. multimédia R-Link 2 (écran tactile 8,7 pouces, GPS, reconnaissance vocale, prises USB, commandes radio au volant et services connectés), vitres électriques…

Options

Pack City (Easy Park Assist, ouv. mains-libres du coffre, cam. de recul, avert. angles morts)	1 270 €
Pack Cuir (sellerie cuir + sièges AV élec., chauf. et ventilés + siège passager massant)	2 500 €
Pack 4Control (4 roues directrices + amortis. piloté et jantes alliage 19 pouces)	1 700 €
Pack Hiver (sièges AV et volant chauf., lave-phares et buse chauf.)	550 €
Lecteur CD	100 €
Peinture métallisée / spéciale	720 / 920 €
Roue de secours galette	120 €
Système hi-fi Bose	800 €
Toit ouvrant électrique panoramique	1 100 €

Test consommations AJ



Moyenne (l/100 km)	■	6
Autoroute (l/100 km)	■	5,8
Ville (l/100 km)	■	6,2
Route (l/100 km)	■	6,1
Autonomie	■	783 km
Capacité du réservoir	■	47 l

Cocher l'option 4Control rime avec comportement routier plus agile et agrément de conduite en hausse. Mais aussi avec réservoir plus petit (47 l au lieu de 52 l, ce qui n'est déjà pas énorme). Du coup, l'autonomie est un peu juste pour une berline familiale. Heureusement que les consommations sont particulièrement basses, même en ville. **VERDICT** ■

LA GAMME

Moteurs / Prix (en €)

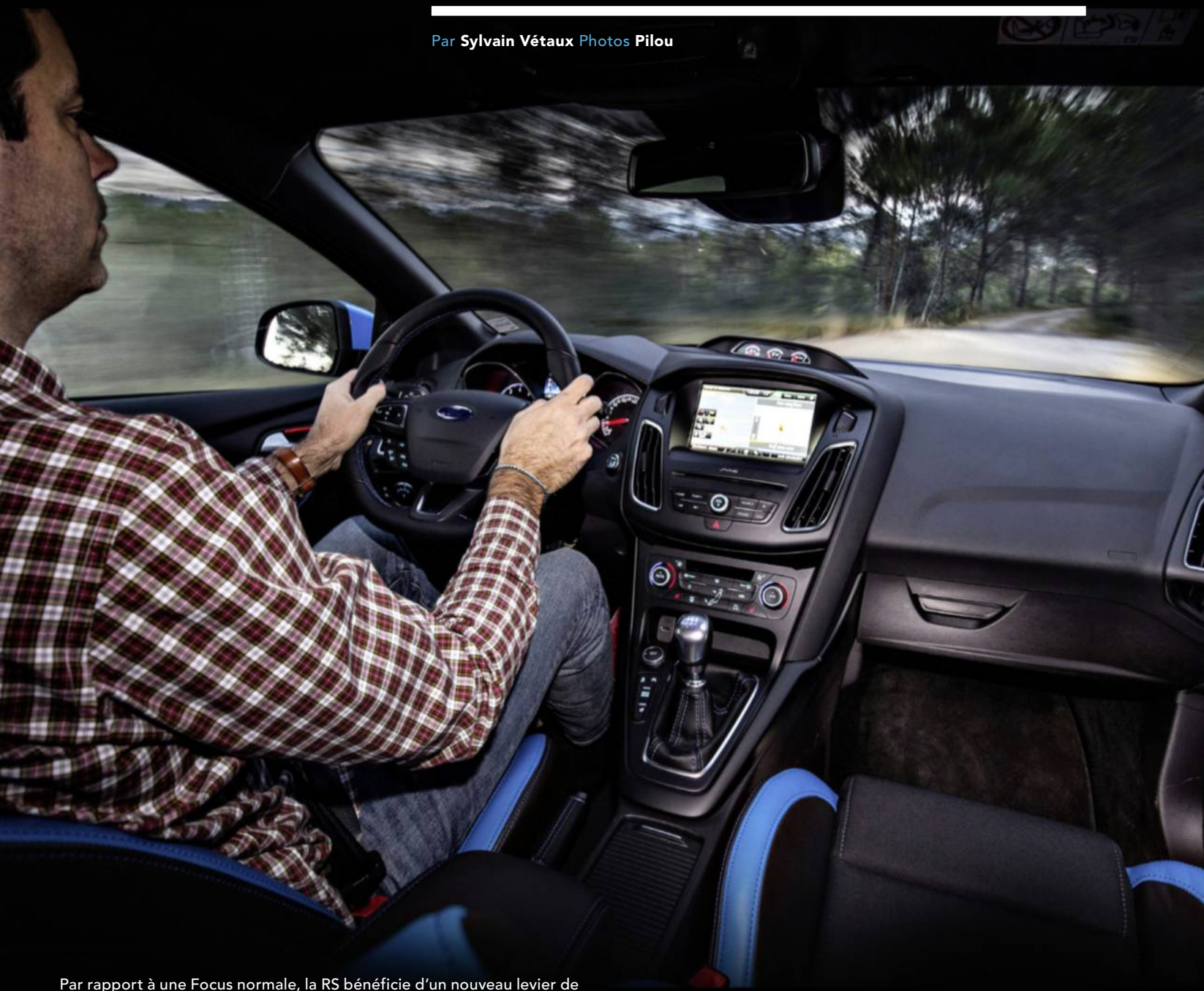
	Life	Zen	**Intens**	Initiale Paris	Business
1.6 TCe 200 ch EDC7	–	–	35 800 €	40 300 €	–
1.5 dCi 110 ch BVM6	27 900 €	29 900 €	32 900 €	–	31 300 €
1.6 dCi 130 ch BVM6	–	31 200 €	**34 200 €**	38 700 €	32 600 €
1.6 dCi 160 ch EDC6	–	–	36 500 €	41 000 €	–

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

Dynastie

La précédente Focus RS, dont la puissance oscillait entre 300 et 350 ch, était l'épouvantail de la catégorie. Sa descendante fait-elle aussi bien ? Mieux que ça. Cette génération s'impose d'office comme la référence du segment. Explications.

Par **Sylvain Vétaux** Photos **Pilou**



Par rapport à une Focus normale, la RS bénéficie d'un nouveau levier de vitesses dont le guidage est plus précis. La direction est faiblement démultipliée (2 tours de volant d'une butée à l'autre) et très dense en mode Sport.



Sa suspension pilotée n'est pas trop raide sur route. En revanche, le mode Circuit doit être réservé à la piste.

Comme son aïeule, lancée en 2009, la berline survitaminée adopte une tenue vestimentaire racoleuse. *"Rien n'est superflu ou décoratif"* précise pourtant Tyrone Johnson, le directeur technique de Ford Performance. Les trous aux extrémités du bouclier avant aident au refroidissement des freins. La nouvelle grille de calandre laisse entrer plus d'air pour nourrir un intercooler qui *"ne pouvait pas être plus gros"*. L'aérodynamique est très peaufinée. Objectif : zéro portance, zéro traînée. Les appendices extérieurs sont dans l'ensemble plus discrets que sur sa devancière et sans cette magnifique livrée bleue, "notre" Focus sous hormones passe presque inaperçue.

À bord, en revanche, nous regrettons toujours la présence de plastiques durs et une ergonomie des menus parfois compliquée. Mais les sièges baquet Recaro livrés de série et les surpiqûres nous assurent que notre "déplaçoir" n'est pas un modeste 1.0 EcoBoost.

Le bloc 5 cylindres 2.5, qui œuvrait par le passé sous le capot de la Focus est parti aux oubliettes.

"Trop gros, trop vieux" balance Tyrone. À sa place, un moteur plus classique avec un cylindre en moins. Ce 2,3 l, nous le connaissons déjà dans les Mustang. Mais sous le capot de la Focus, il est non seulement plus puissant (350 ch contre 317 ch) mais aussi plus sonore. À l'arrière, l'échappement pétarade au rétrogradage et emplit l'habitacle d'un râle grave.

Ce moteur est-il plus expressif ici que dans la Mustang ? Sans aucun doute. Assure-t-il les prestations qu'on est en droit d'attendre d'un tel blason ? À coup sûr et plus encore. Ford annonce un 0 à 100 km/h en 4,7 s. Les Audi RS3 et Mercedes A45 AMG, plus puissantes, dotées d'une transmission à double embrayage font toutefois mieux (4,3 s et 4,2 s) mais elles sont bien plus onéreuses. Le 4 cylindres Ford est plein tout le temps, sans pic de couple sensible. Il se fait couper la chique à 6 800 tr/mn et offre davantage l'agrément d'un gros diesel que d'une mécanique pointue qui mérite d'être cravachée.

La RS ne ferait-elle donc pas mieux que ses concurrentes ? Pourtant si, et de beaucoup. La raison : sa nouvelle transmission. *"Comme rien ne nous convenait, nous avons créé notre propre système"*. Ils sont comme ça chez Ford… L'ajout de ce dernier alourdit la Focus, le constructeur avouant une cinquantaine de kilos supplémentaires ; mais croyez-nous, le conducteur s'y retrouve vraiment. Le module de contrôle est placé sur l'essieu arrière. Ce nouveau procédé ➔





PLUS
Comportement efficace et amusant
Performances
Prix/plaisir/polyvalence

MOINS
Consommation
Direction en mode normal
Mode Circuit réservé… au circuit

permet une vectorisation du couple, comprenez que la répartition entre les roues arrière est variable. Dès lors, la motricité et l'agilité sont peaufinées. Voilà pour le discours officiel. Mais dans la vraie vie, ça change quoi ?

Ford abandonne son train avant à pivot découplé, devenu inutile avec sa nouvelle transmission, et revient à un McPherson et un multibras à l'arrière. L'amortissement est piloté mais pas en continu. Pour résumer, soit vous acceptez quelques menus mouvements de caisse en appui, soit vous les annihilez au prix d'une compression raide comme un bout de bois.

La Focus est la seule de sa catégorie à proposer quatre modes de conduite dont le plus attractif est indéniablement le programme Drift. Faire des "glissades" avec une Focus devient possible, et ceci en toute sécurité. Il faut braquer beaucoup, y aller franco avec l'accélérateur et gérer la glisse au volant, en modulant à peine les gaz, pied dedans.

Ford voulait une voiture drôle à conduire, c'est réussi.

Il la voulait aussi rapide et efficace. Là aussi, c'est carton plein. Bien aidée par des Michelin Sport Cup 2 optionnels (les Super Sport de série sont moins collants), l'américano-allemande (produite à Saarlouis, comme toutes les Focus) devient une véritable sangsue. La direction électrique souffre bien d'un point milieu perfectible et d'une raideur dans les montées en effort, mais grâce à la transmission intégrale, couplée à la bonne forme, et à la souplesse de la mécanique, la Ford transforme chaque virage, qu'il soit serré ou non, en rampe de lancement. L'ESC, entièrement déconnectable, est parfaitement calibré en mode Sport et n'est pas castrateur. Les freins ? Sans faille… enfin presque ! Le mordant est là, l'amplificateur un peu trop présent et sur le circuit de Valencia, théâtre de notre seconde partie d'essai, l'endurance donne satisfaction. Bref, après plus de deux années de mise au point, la Focus RS est bel et bien prête à semer la zizanie dans un segment où la performance grimpe en flèche, mais parfois au détriment du plaisir de conduite. La Focus RS parvient à combiner les deux. ■



1- De série, la RS est en 19 pouces. Moyennant 1 900 €, les roues peuvent êtres forgées et enveloppées de pneus Michelin Sport Cup 2.
2- Les jolis sièges baquet Recaro (cuir/tissu) font partie de la dotation d'origine mais pour qui souhaite plus de maintien, il est possible de choisir des sièges typés course (1 700 €).





1- Cette 3e génération de Focus RS est un brin plus sage que ses aïeules. Heureusement, la teinte bleu Nitrous attire l'œil. 2- Les crépitements du 5 cylindres d'antan ont été remplacés par des déflagrations un peu trop artificielles à notre goût. 3- À l'exception d'un liseré bleu entourant les compteurs, l'instrumentation manque de sportivité.



LA FOCUS RS EST BEL ET BIEN PRÊTE À SEMER LA ZIZANIE DANS UN SEGMENT OÙ LA PERFORMANCE GRIMPE EN FLÈCHE, PARFOIS AU DÉTRIMENT DU PLAISIR DE CONDUITE •••



FORD FOCUS RS 350 ch EN CHIFFRES

DONNÉES CONSTRUCTEUR

Moteur / Transmission		
Puissance maxi	■	350 ch à 6000 tr/mn
Couple maxi	■	440 Nm* de 2000 à 4500 tr/mn
Type		4 cylindres en ligne, turbo essence
Cylindrée / puissance fiscale		2261 cm³ / 24 CV
Transmission		intégrale
Boîte / nombre de rapports		manuelle / 6

* 470 Nm avec overboost

Châssis		
Diamètre de braquage	■	11,8 m
Pneumatiques		235/35 R 19

Dimensions / Poids	
L / l / h / empattement	4,39 / 1,82 / 1,47 / 2,65 m
Poids / tractable freiné	1599 kg / NC

Performances		
0 à 100 km/h	■	4,7 s
Vitesse maxi	■	266 km/h

Habitabilité / Coffre		
Volume de coffre	■	260 dm³

LE BUDGET

Prix	■	39 600 €
Bonus/malus (CO_2)	■	malus 2200 € (175 g/km)
Prix du modèle essayé**		43750 €
Garantie	■	2 ans, km illimité

**Avec options et bonus/malus inclus.

Équipements de série ■

6 airbags, Bluetooth, clim. auto. bizone, détecteurs de pluie et de luminosité, ESP, fixations Isofix, jantes 19 pouces, phares bixénon dynamiques, rétro. ext. électriques chauffants, rétro. intérieur jour/nuit auto., suspension sport, volant cuir réglable en hauteur et profondeur, sellerie cuir/tissu Recaro, syst. multimédia avec écran tactile.

Options

Accès et démarrage sans clé (300 €), caméra de recul (250 €), GPS (600 €), jantes forgées avec pneus Michelin Sport Cup 2 (1900 €), régulateur/limiteur de vitesse (230 €), peinture métal. bleu Nitrous (1200 €), sièges baquet Recaro monocoque (1700 €), toit ouvrant électrique (600 €)

Consommations		
Mixte	■	7,7 l/100 km
Urbaine / extra-urbaine	■	10 / 6,3 l/100 km
Réservoir	■	51 l

Note EuroNCAP	5 étoiles
Pays de fabrication	Allemagne

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL

★★★★½

Moins de 40000 € pour une 4 roues motrices de 350 ch, aussi amusante à conduire qu'efficace et équilibrée : Ford réussit son retour de main de maître. Les Peugeot 308 GTi et Honda Civic Type R accélèrent moins fort, et les Audi RS3 et Mercedes A45 AMG sont plus pantouflardes. Chapeau bas !

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie



Plus Smart, tu



meurs !

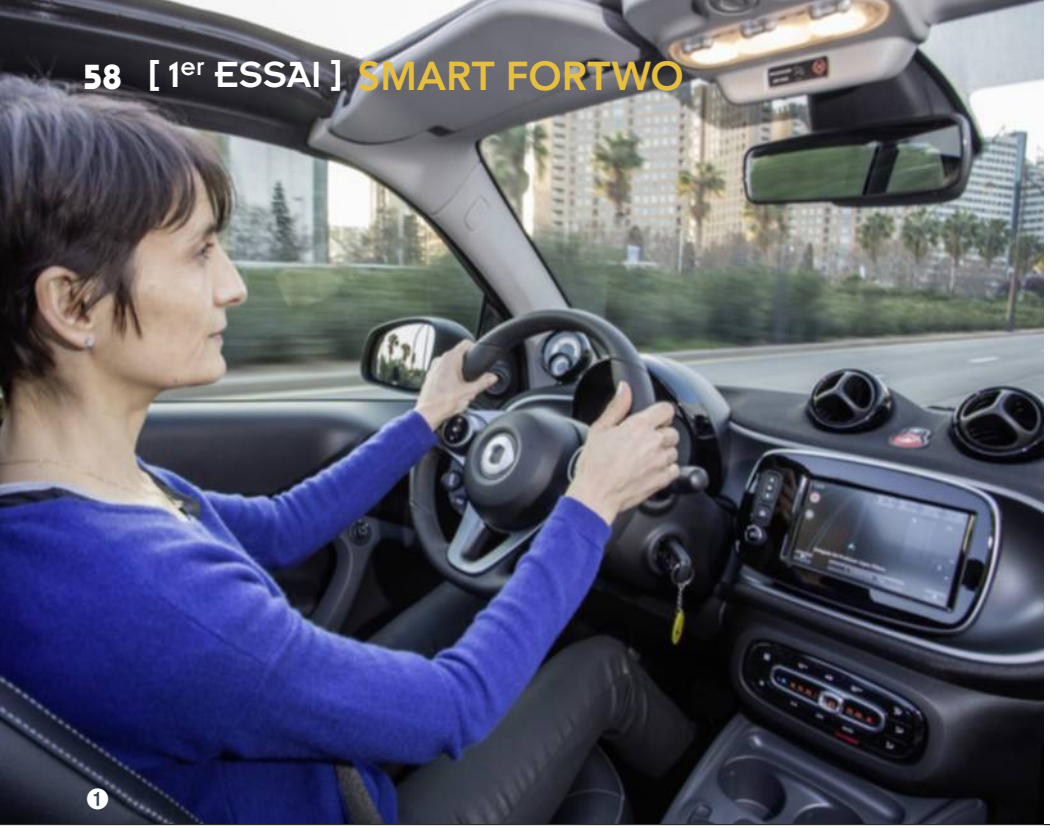
L'hiver est doux cette année. La Smart Fortwo n'attend donc pas le printemps pour se découvrir et ébouriffer gentiment les citadin(e)s dans le vent.

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

À moins d'être resté sourd à toute actualité automobile depuis quinze ans, en poussant la porte d'une concession Smart, en principe, on sait ce que l'on vient chercher et ce que l'on va trouver ! Malgré les tentatives de diversifications de la marque – encore récemment grâce aux accords avec Renault, qui ont permis de retenter l'aventure d'une citadine 4 portes fausse jumelle de la Twingo –, aucune autre marque n'est à ce point associée à un modèle. Faites l'expérience : dites Smart à votre interlocuteur, inutile d'ajouter Fortwo : il pensera tout de suite à la puce de 2,70 m qui se faufile partout en ville et se gare dans un trou de souris. La seule précision que vous pourriez apporter, c'est de lui préciser Coupé ou Cabrio.

Le Cabrio incarne encore mieux l'esprit ludique de la microcitadine préférée des urbain(e)s pressé(e)s.

Une Smart n'est pas spacieuse : il n'y a que deux places. Elle n'est pas très pratique : le coffre est ridiculement petit. Et elle n'est pas non plus réputée pour son confort. Malgré de gros progrès en la matière, elle reste un brin tape-fesses. Mais une Smart démarre au quart de tour au feu vert. Elle est la reine de la maniabilité grâce à son diamètre de braquage de moins de 7 m et elle est amusante à conduire. En un mot : la Smart est fun ! Le Cabrio plus encore que le Coupé. Il lui suffit de 12 s pour vous donner l'impression de changer de saison… et de voiture. Cela sans s'arrêter ni même ralentir puisque la manœuvre peut s'effectuer en roulant, sans limite de vitesse – sauf celle de la voiture elle-même, qui plafonne à un peu plus de 150 km/h. Certes, la Smart Cabrio usurpe l'appellation de cabriolet. En réalité, pour →







1- Le système multimédia MirrorLink avec écran tactile de 7 pouces est livré de série sur Prime. 2- La Smart cache de petits rangements là où elle peut, comme ce minitiroir derrière la console centrale. 3-Le coffre est minuscule et son seuil assez haut (76 cm) puisque le 3 cylindres loge en dessous.

s'effeuiller aussi vite, elle se contente de faire coulisser son grand toit en toile dans un premier temps, comme le ferait n'importe quel toit ouvrant géant, puis, dans un second temps, en repliant aussi la partie arrière avec la lunette vitrée. Mais les arches de toit restent en place. Pour vraiment avoir la sensation de conduire un cabriolet, il faut les retirer manuellement. L'exercice est un jeu d'enfant. Les arches se déverrouillent en un tournemain, ne sont pas lourdes et, même si le coffre est XXS, Smart a trouvé le moyen d'aménager un espace de rangement pour les glisser à l'intérieur du battant inférieur du hayon.

En ville, la Smart Cabrio est un vrai bonheur !

Agile, vive et énergique, elle se joue des changements de file grâce à sa direction incisive, se régale à faire des demi-tours (autorisés !) sans passer la marche arrière et trouve toujours une petite place pour se garer en deux temps

LE CABRIO SMART VOUS PERMETTRA DE PROFITER DES EMBOUTEILLAGES POUR PRÉPARER VOTRE PEAU AU BRONZAGE ESTIVAL ●●●

L'avis de Mélina Priam

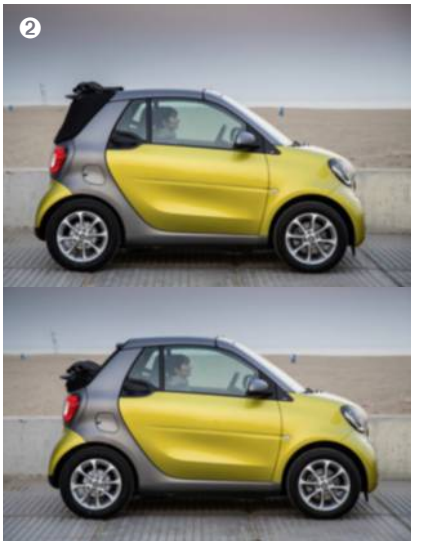
80 % pour une Smart ? Je l'avoue, j'ai craqué. Sur route, elle ne vaut pas un kopeck mais rend addict en ville !

80% *Quotient Émotionnel*



Reine incontestée des petites rues, la Smart Cabrio ne rechigne pas à s'aventurer sur la route, pour peu que l'on ne soit pas trop exigeant en confort.





1- La finition Prime propose la sellerie cuir de série. 2- L'ouverture ou la fermeture de la capote est entièrement électrique et ultrarapide : 12 s. Les arches de toit se retirent manuellement (et facilement) et se rangent dans le coffre.

trois mouvements. En outre, le Cabrio est livré d'office avec la boîte robotisée à double embrayage. Une transmission qui correspond parfaitement à sa vocation urbaine. L'étagement est calibré à ces fins, et cette nouvelle génération est nettement plus rapide et moins sujette aux à-coups que la précédente. Elle broute encore un peu parfois, mais rien à voir avec les mouvements de va-et-vient que faisait subir sa devancière.

Pour peu, la Smart deviendrait même confortable. Les suspensions réagissent un peu sèchement sur les nids-de-poule et autres plaques d'égout mais ces sautillements restent supportables. Tant que l'on reste à des vitesses urbaines, l'insonorisation de la capote est elle aussi satisfaisante. L'affaire se corse quand on envisage une escapade sur route ou, pire, sur autoroute. Idée saugrenue direz-vous, tant Smart et ville sont indissociables. La Fortwo traîne encore la réputation de la 1re génération, guère rassurante à mener au-delà de 100 km/h. Mais en quinze ans, la petite a fait du chemin, gagné en puissance et, surtout, en assurance. Elle est dotée d'un système de stabilisation contre le vent latéral pour compenser son frêle gabarit et affiche une tenue de route suffisamment assurée pour imaginer partir en week-end sereinement. À condition tout de même d'avoir entre les mains une Smart de 90 ch. Le petit 3 cylindres turbocompressé est vaillant et énergique en ville mais il ne faut pas lui demander la lune. Poussé dans ses retranchements, il a même tendance à picoler. Officiellement, Smart le promet économe (4,2 l/100 km) et même plus que le 999 cm³ de 71 ch. Dans la vraie vie, il paraît peu probable qu'il soit aussi raisonnable. Lors de notre essai dans les rues de Valencia, en Espagne, nous avons certes snobé le mode Eco, mais l'ordinateur de bord affichait un bon 8 l/100 km.

PLUS
Maniabilité
Programme de personnalisation
Fonctionnement pratique de la capote

MOINS
Prix
Matériaux et finition
Bruyant sur autoroute

Sans réel concurrent, le cabriolet Smart ne fait pas de cadeau.

Il facture cher son originalité, 4 400 € de plus que le coupé pour être précis. À l'arrivée, l'addition flambe au-dessus de 20 000 € pour une version 90 ch bien équipée, comme l'était la nôtre. Certes, il est possible d'opter pour une finition moins garnie en équipements. Mais franchement, une Smart Cabrio sans clim, sans feux de jour à LED, sans toute la connectivité du système multimédia avec écran tactile MirrorLink de 7 pouces, streaming audio et GPS et dans une couleur anodine, ce serait trop raisonnable pour être Smart ! ■

SMART FORTWO
Cabrio 90 ch Prime
EN CHIFFRES

DONNÉES CONSTRUCTEUR

Moteur/Transmission		
Puissance maxi	■	90 ch à 6 200 tr/mn
Couple maxi	■	135 Nm à 2 500 tr/mn
Type		3 cylindres en ligne, essence, turbocompressé
Cylindrée/puissance fiscale		898 cm³/4 CV
Transmission		aux roues arrière
Boîte/nombre de rapports		robotisée double embrayage /6
Châssis		
Diamètre de braquage	■	7 m
Pneumatiques AV/AR		165/65 R 15 / 185/60 R 15
Dimensions/Poids		
L/l/h/empattement		2,70/1,67/1,55/1,88 m
Poids/tractable freiné		995 kg/ –
Performances		
0 à 100 km/h	■	11,7 s
Vitesse maxi	■	155 km/h
Habitabilité/Coffre		
Volume de coffre	■	260 dm³

LE BUDGET

Prix	■	**20 600 €**
Bonus/malus (CO_2)	■	0 € (97 g/km)
Prix du modèle essayé*		22 460 €
Garantie	■	2 ans, km illimité

*Avec options et bonus/malus inclus.

Équipements de série ■

5 airbags, antibrouillards, Bluetooth, capote électrique, clim auto., contrôle de la pression des pneus, détecteurs pluie/luminosité, ESP, fixation Isofix sur siège passager AV, feux de jour à LED, GPS, jantes alliage, ouverture à distance du hayon vitré, régul./lim. de vitesse, sellerie cuir, sièges chauffants, syst. de stabilisation du vent latéral, syst. multimédia avec écran tactile 7 pouces, MirrorLink et prises USB.

Options

AFIL (390 €), accoudoir central (100 €), avertisseur anticollision (260 €), aide au parking avec caméra de recul (650 €), capote rouge (150 €), déflecteur d'air (70 €), éclairage d'ambiance (160 €), peinture métallisée (400 €).

Consommations		
Mixte	■	4,2 l/100 km
Urbaine/extra-urbaine	■	4,9/3,8 l/100 km
Réservoir	■	35 l
Note EuroNCAP		**4 étoiles**
Pays de fabrication		**France**

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL

★★★½☆

Le cabriolet Smart n'est ni spacieux ni pratique ni vraiment confortable. Mais, comme le coupé, il se faufile partout et est attachant car amusant à conduire. Sa capote en toile très facile d'utilisation apporte un agrément supplémentaire, qu'il faut malheureusement payer fort cher.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

Chasse AU GROS GIBIER



Comme son étonnante petite sœur, la XE, la grande Jaguar XF ne veut pas se contenter des restes et vient sans complexe chasser sur les terres de la BMW Série 5. Mais a-t-elle suffisamment de cartouches pour faire mouche ?

Par **Pierre Lefebvre** Photos **Denis Meunier**

Aucune chance d'avoir accès à leurs agendas, et encore moins de les mettre sur écoute. Mais nous sommes prêts à parier que lors des réunions sur la concurrence, les dirigeants des constructeurs allemands parlent de plus en plus souvent de Jaguar. Depuis que le mécène indien Tata s'est emparé de ce joyau de l'empire britannique automobile et a décidé de le refaire briller, le Félin se porte de mieux en mieux et, surtout, a de plus en plus d'appétit.

Bouquet final du grandiose feu d'artifice de nouveautés de cette dernière décennie, cette 2e génération de berline XF boucle la boucle. C'est le tout dernier modèle d'une gamme entièrement repensée, qui confirme les grandes ambitions de la marque. Comme sa petite sœur la XE, qui a tout remis à plat et s'avance avant tout comme l'une des autos les plus enthousiasmantes à mener dans sa catégorie, la Jaguar XF a plus d'une corde à son arc pour inquiéter une référence du calibre de la BMW Série 5. L'anglaise n'en fera-t-elle qu'une bouchée ? Pas si sûr…

SUR LA ROUTE

Pour se faire remarquer, il ne faut pas se satisfaire du minimum et calquer ses prestations sur celles des autres. La copie ne vaut en effet jamais mieux que l'original et ça, du côté britannique, on l'a bien compris. Il fallait donc apporter un petit quelque chose en plus, une plus-value. C'est cette réflexion qui a conduit au développement des Jaguar ces dernières années. Et c'est sur le terrain du plaisir de conduite que le constructeur britannique a voulu marquer le coup ; la XF mise donc avant tout sur cet atout.



*La séance photo a été réalisée avec une BMW 530d xDrive.

JAGUAR XF

BMW SÉRIE 5





AVEC LES COMPLIMENTS DE LA DIRECTION
Que ce soit dans la XF ou dans la Série 5, on touche à l'équilibre parfait entre tenue de route et confort. Mais côté sensations, la Jaguar en offre un peu plus grâce à sa direction plus informative.





COMMANDES DE JEU
Originalité partagée par toutes les Jaguar à boîte automatique, cette molette s'extrait de la console à la mise sous contact. Chez BMW, on est plus classique mais la commande du levier est à impulsion.





COULEUR À TOUS LES ÉTAGES
En fonction du programme de conduite sélectionné, les couleurs de fonds des compteurs changent. Notez que ceux de la BMW sont en réalité un écran.

Conduire ou se faire conduire ?

Comme les allemandes, la Jaguar XF s'approche de la voiture autonome. Régulateur de vitesse adaptatif avec fonction embouteillage pour ne s'occuper que du volant, contrôle actif de maintien dans la file pour laisser la voiture revenir sur la bonne trajectoire toute seule ou encore détecteur de risque de collision en marche arrière, la longue liste d'équipements et d'options en témoigne. Livré de série et reposant sur la technologie de la caméra 3D stéréoscopique, son système d'avertissement de risque de collision avec fonction freinage automatique d'urgence s'est avéré particulièrement sensible et… agaçant. Si la XF n'a jamais, durant notre essai, recouru à un freinage d'urgence inopiné, la sonnerie d'alarme n'a cessé de se faire entendre, au point de nous donner envie de désactiver le système !

LA XF EFFACE COMME PAR MAGIE SES 2 TONNES. MAIS IMPOSSIBLE POUR LES FREINS DE FAIRE ILLUSION LONGTEMPS ●●●



Pléthore de moteurs, roues arrière directrices ou transmission intégrale, impossible de ne pas trouver son bonheur avec la Série 5.



Comme ses sœurs de la famille Jaguar, la XF est vraiment plaisante à conduire. Mais côté minceur, elle ne tient pas ses promesses.

Dès l'ouverture de la portière, tout est fait pour que le conducteur ait la sensation de s'installer au volant d'une berline à part. Planche de bord imposante et enveloppante façon coupé inspirée de celle de la XE, aérateurs latéraux apparaissant comme par magie lors de la mise sous contact, molette de vitesse s'élevant de la console centrale – une tradition partagée avec ses sœurs – ou encore clignotement façon cœur qui bat du bouton de démarrage : la mise en scène est soignée. Et, rassurez-vous, la suite du programme l'est tout autant.

Dès que l'on pose ses mains sur le volant, la XF procure immédiatement un grand sentiment de confiance. Aussi précise qu'informative, sa direction électrique prend le contre-pied de ce qui se fait chez la concurrence, y compris BMW, en ne filtrant pas exagérément les sensations. Du coup, on profite sans retenue des jolies qualités dynamiques de l'anglaise. Équilibrée grâce à une répartition des masses (50/50) aussi chérie par les ingénieurs BMW à Munich, agile malgré son gabarit très imposant, cette propulsion avant tout destinée aux grands rubans autoroutiers ne craint pas les virages serrés du réseau secondaire. Bien au contraire, elle s'en sort avec une aisance déconcertante donnant sans cesse envie de hausser le rythme.

Malgré sa cure d'amaigrissement, la XF n'est pas une demi-portion.

Hélas et malgré la promesse – jamais – tenue de Jaguar qui annonce un poids en nette baisse (jusqu'à 190 kg) grâce à une structure faisant largement appel à l'aluminium, la XF finit, dans une forte odeur de freins, par faire comprendre qu'elle n'est pas une demi-portion. Si l'on ne s'en rend pas vraiment compte au volant, elle pèse en effet bel et bien ses presque deux tonnes ! Mais ce qui pourrait passer pour un gros défaut ne l'est pas tant que cela ; et ce pour deux raisons. La première, c'est que la XF n'est évidemment pas une voiture de sport, et qu'elle doit être conduite comme telle. La seconde, c'est que, pour arriver à ce genre de déconvenue, il faudra lui en avoir demandé bien plus que ce qu'exigera la clientèle visée. Du coup, l'anglaise mérite les félicitations du jury côté plaisir de conduite et exploite sans complexe le fonds de commerce revendiqué depuis toujours par BMW !

Reste qu'en la matière, la Série 5 mérite elle aussi une bonne note et n'a pas à rougir de la comparaison même si elle joue selon nous sur un registre légèrement différent. Émoussant davantage les sensations, y compris lorsque l'on bascule sur le programme de conduite Sport – qui existe également chez Jaguar et modifie aussi la réponse du moteur et la dureté de la suspension pilotée optionnelle –, sa direction donne moins la sensation de sentir au creux de ses paumes ce qui se passe sous les roues. C'est, aux yeux de certains amoureux de la marque, le petit défaut de nombreuses BMW modernes. ➔

Mais, particulièrement équilibrée malgré un poids coquet, l'allemande n'a pour le reste rien à envier à l'anglaise. Elle dispose même de deux atouts supplémentaires hélas en option : d'abord de roues arrière directrices renforçant son agilité (réservées aux versions propulsion), ensuite, comme sur notre modèle d'essai, d'une transmission intégrale dont la XF pourrait elle aussi profiter dans quelques mois avec son gros diesel, le petit 2 l y ayant déjà droit.

Préservant le dynamisme de l'engin avec un renvoi prépondérant de couple sur le train arrière, la transmission xDrive de la Série 5 permet de ne pas se poser de question au moment d'accélérer en sortie de virage sur route humide, car côté moteur, l'allemande a, comme la Jaguar, la santé. Si la motricité de la XF n'est pas à proprement parler un problème, grâce à un habile travail des aides électroniques à la conduite, il faut tout de même garder à l'esprit que son gros V6 diesel développe un couple encore plus camionesque que le moteur de la BMW ! Plus performant face au chrono, le 6 cylindres en ligne allemand n'est pas pour autant la mécanique la plus plaisante. Moins discret à l'accélération, il ne fait pas non plus la différence côté transmission, et c'est logique. À 8 rapports dans les deux cas, les efficaces boîtes de vitesses automatiques proviennent du même fournisseur : ZF.

LA VIE À BORD

Bois précieux, lourd parfum de cuir et, surtout, style ampoulé pour ne pas dire vieillot… il y a bien longtemps que Jaguar ne verse plus dans ce registre ! C'est d'ailleurs la 1re génération de XF qui a mis un gros coup de jeune à la marque il y a près de dix ans. Depuis, Jaguar a peaufiné sur ces bases l'habitacle de ses voitures avec, notamment et comme signalé plus haut, l'originale molette de vitesse circulaire. Hélas, l'habitacle de cette nouvelle XF ne fera pas l'unanimité. Deux raisons à cela. La première, c'est que, comme sa petite sœur la XE et comme depuis toujours chez Jaguar, on ne retrouve pas les centimètres de l'extérieur à bord.

L'accès à l'arrière est peu aisé, l'assise basse et le pavillon descendant. Bref, la banquette est loin d'offrir un accueil digne de ce que l'on attend des 5 m de longueur de l'ensemble. Il y a de la place oui, mais sans plus, perception renforcée par les faibles surfaces vitrées, augmentant la sensation de confinement. En comparaison et sans pour autant faire beaucoup mieux côté chiffres, la Série 5 soigne davantage l'accueil de ses hôtes. Un sentiment que l'on partage aussi à l'avant, avec un poste de conduite certes plus classique dans son dessin mais qui s'avère nettement moins massif. ➤

JAGUAR XF

BMW SÉRIE 5



ESPACE AFFAIRES
Malgré son gabarit XXL, la Jaguar XF n'offre pas un accueil royal à l'arrière, la faute au pavillon très incliné. C'est mieux dans la BMW, mais le passager du centre devra faire avec le tunnel de servitude.



LA VIE SUR UN ÉCRAN
Qu'il soit tactile ou commandé par une molette (dans la Série 5), l'écran de ces berlines propose bien plus que le GPS et la radio. Accès internet, lecture des SMS… tout est possible, mais pas forcément de série !





Assise basse, planche de bord massive, la XF joue des mêmes charmes que sa petite sœur la XE. Mais dommage qu'il y ait autant de commandes sur le volant.



Comme dans la Jaguar, un rappel sur le volant indique que la finition est sportive, ici un M.

SI LA XF VEUT BIEN FAIRE À BORD, ELLE NE PARVIENT PAS À SE DÉPARTIR D'UNE MAUVAISE TRADITION JAGUAR : GRAND DEHORS, PETIT DEDANS •••





L'avis de Pierre Lefebvre

Après la XE, j'attendais beaucoup de cette XF. Elle ne m'a pas déçu côté plaisir de conduite : gros coup de cœur !

90% *Quotient Émotionnel*

PERFORMANCE, PLAISIR AU VOLANT ET MÊME SOBRIÉTÉ, LA XF SERAIT PARFAITE SI SON RÉSERVOIR ÉTAIT PLUS GRAND ! ●●●

L'originalité de la XF se paie donc côté habitabilité, sans que cela soit rédhibitoire.

C'est aussi le cas dans le domaine de la finition. Comme la XE, la XF fait belle impression, à condition de ne pas trop s'attarder sur les détails : placages en plastique censés imiter l'aluminium sans y parvenir, cuirs à l'aspect discutable… Pas de grief en revanche du côté des équipements. Comme la munichoise, la XF peut améliorer l'ordinaire déjà excellent d'une berline de luxe à grands coups d'options. Placages décoratifs, cuirs, climatisation aux places arrière, coffre à ouverture électrique, tout est possible à condition d'y mettre le prix. Et, bien évidemment, dans cette liste non exhaustive, les nouvelles technologies occupent une place de choix avec, en plus des équipements de sécurité dernier cri *(voir encadré p. 63)*, la connexion internet pour communiquer à distance avec sa voiture ou la transformer en bureau roulant. Plus utile selon nous, la suspension pilotée optionnelle permet, pour l'une comme pour l'autre, d'améliorer le confort de roulement tout en choisissant une finition à connotation sportive qui s'accompagne immanquablement d'un châssis sport. Si vous avez les moyens, vous ne vous poserez pas la question, vous prendrez la totale !

LE BUDGET

Par tradition et toutes proportions gardées, les Jaguar ont toujours affiché un rapport prix/prestations compétitif. Malheureusement, les choses évoluent dans le mauvais sens. À force de vouloir concurrencer le haut de gamme allemand, le constructeur anglais aligne désormais ses prix et sa politique d'options sur BMW et compagnie et ce n'est pas forcément une bonne stratégie pour qui veut occuper une position de challenger.

Certes, la XF est un peu moins chère et un peu mieux équipée que la Série 5, mais la facture explose dès que l'on s'offre des extras. Bien sûr, la clientèle visée n'est pas à quelques milliers d'euros près, pas plus qu'elle ne sera réellement sensible à une garantie un an plus longue. En revanche, en dépit d'une consommation plus raisonnable, la taille ridicule de son réservoir risque bien d'en agacer plus d'un, obligeant à des ravitaillements plus fréquents. ■

VERDICTS

LA VIE À BORD : JAGUAR XF
SUR LA ROUTE : BMW SÉRIE 5
LE BUDGET : JAGUAR XF

JAGUAR XF 3.0 D R-Sport
BMW 535d xDrive M Sport
EN CHIFFRES

MESURES Auto-Journal SUR CIRCUIT D'ESSAIS

L'avis de Pierre Lefebvre



Je dois l'avouer, je trouve les BMW de moins en moins fun à conduire. Mais le résultat est tout de même de très haut vol.

80% Quotient Émotionnel



Alternative crédible à une référence comme la Série 5, la nouvelle XF est loin d'être parfaite mais elle est terriblement attachante. Alors, pour qui recherche l'originalité…

JAGUAR XF

PLUS

Conduite très plaisante
Sobriété et discrétion du moteur
Habitacle original…

—

MOINS

… mais pas vraiment spacieux
Soin du détail
Réservoir trop petit pour une routière

BMW SÉRIE 5

PLUS

Compromis confort/tenue de route
Performances moteur
Présentation très soignée

—

MOINS

Direction trop filtrante
Moteur moins discret
Tarifs encore plus déraisonnables



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.

	Jaguar XF	BMW 535d
Moteur/Transmission		
Puissance maxi	300 ch à 4000 tr/mn	313 ch à 4400 tr/mn
Couple maxi	700 Nm à 2000 tr/mn	630 Nm à 1500 tr/mn
Type	V6 biturbo, diesel	6 cylindres en ligne, biturbo diesel
Cylindrée/puissance fiscale	2993 cm³/19 CV	2993 cm³/20 CV
Transmission	aux roues arrière	intégrale
Boîte/nombre de rapports	automatique/8	automatique/8
Châssis		
Diamètre de braquage	12 m	11,9 m
Pneumatiques AV/AR	235/35 R 20	245 40 R 19 / 275 35 R 19
Dimensions / poids		
L/l/h/empattement	4,96/1,88/1,46/2,96 m	4,91/1,86/1,47/2,97 m
Poids/tractable freiné	1949 kg/NC	1990/2000 kg
Performances		
1000 m d.a.	27,3 s	26,4 s
0 à 100 km/h	7 s	6,2 s
90-130 km/h en D	5,7 s	5,6 s
Vitesse maxi	250 km/h*	250 km/h*
Freinage à 50/90/130 km/h	NM	10/32/68 m
Habitabilité/Coffre		
Longueur aux jambes AR	29 cm	30 cm
Largeur aux coudes AV/AR	153/146 cm	154/149 cm
Volume de coffre	542 dm³	520 dm³
Niveau sonore		
Au ralenti/90/130 km/h	NM	47,5/62/67,5 dB
Prix	**67 620 €**	**69 400 €**
Bonus/malus écologique (CO_2)	malus 500 € (144 g/km)**	malus 500 € (147 g/km)**
Prix du modèle essayé	89 858 €	82 970 €***
Garantie	3 ans, km illimité	2 ans, km illimité

*Données constructeurs. ** Émissions de CO_2 avec les plus petites jantes de série.
*** Voiture photographiée : 530d xDrive, prix réajusté 535d xDrive.

Équipements communs

6 airbags, autoradio avec prise USB, climatisation deux zones, connexion Bluetooth, GPS couleur, jantes alliage, ordinateur de bord, phares et essuie-glaces automatiques, programmes de conduite, radars de stationnement AV/AR, régulateur de vitesse, suspension sport, volant multifonction…

Options

Jaguar XF : affichage tête haute (1280 €), caméra 360° (1210 €), contrôle angles morts (700 €), coffre à ouverture électrique (520 €), phares 100% LED (1560 €), régulateur de vitesse adaptatif (1530 €), suspension pilotée (1613 €), stationnement automatique (910 €)…

BMW 535d : affichage tête haute (1500 €), caméra de recul/360° (500/800 €), clé mains-libres (800 €), contrôle angles morts (650 €), coffre à ouverture électrique (650 €), freinage automatique d'urgence (700 €), lecture des panneaux de signalisation (350 €), régulateur de vitesse adaptatif (1790 €), sellerie cuir (1700 €), suspension pilotée (900 €), stationnement automatique (360 €)…

Consommations		
Moyenne	8 l/100 km	8,5 l/100 km
Ville/Route/Autoroute	8,9/7,7/7,3 l/100 km	10,1/7,9/7,6 l/100 km
Autonomie/Réservoir	742 km/66 l	824 km/70 l
Note EuroNCAP	**5 étoiles**	**5 étoiles**
Pays de fabrication	**Royaume-Uni**	**Allemagne**

LE CHOIX DE L'AUTO-JOURNAL
JAGUAR XF

Offrant du plaisir de conduite sans compter, à la page côté technologie et luxueuse comme l'exigent les berlines de sa caste, la XF l'emporte d'un cheveu, uniquement grâce à un tarif moins "douloureux". Un peu moins généreuse en termes de sensations mais offrant un meilleur compromis pour plaire au plus grand nombre, la BMW Série 5 demeure une valeur sûre.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie


WOB TI 379



L'as des glaces

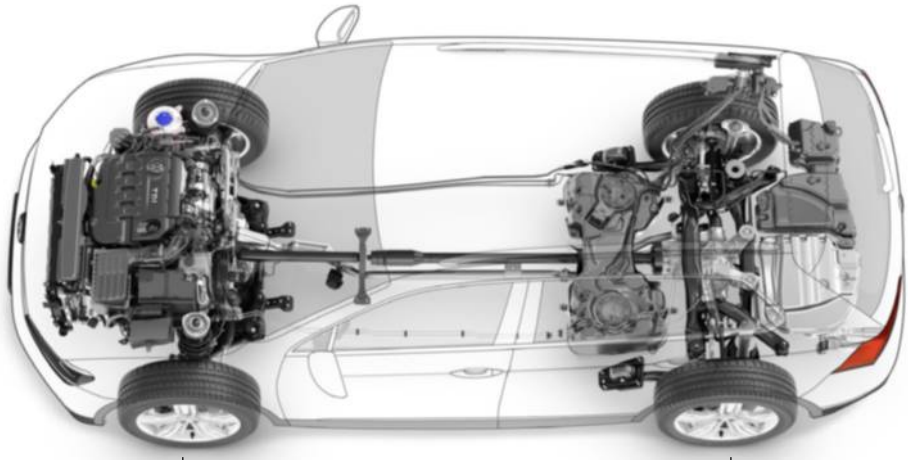
Entièrement repensé, le Tiguan propose une transmission 4x4 dernière génération, annoncée très efficace quand ça glisse… Vérification dans une lointaine contrée, par -20 °C !

Par **Alan Froli** Photos **Martin Meiners**



SUR LA NEIGE, LA TRANSMISSION ASSURE UN COMPORTEMENT NEUTRE, ÉQUILIBRÉ ET PRÉVENANT, À CONDITION D'ÊTRE ÉQUIPÉ DE PNEUS HIVER •••

Transmission 4motion : plus intelligente que jamais



EN SITUATION NORMALE,
le Tiguan 4Motion utilise principalement les roues avant, afin d'économiser le carburant.

LES ROUES ARRIÈRE AGISSENT
avant même que cela ne se complique : le système anticipe les besoins en fonction des paramètres de conduite.



MOLETTE MAGIQUE
Témoin de l'évolution de la transmission 4x4 4Motion: cette inédite molette, qui permet d'adapter la gestion du système au type de terrain rencontré (asphalte, neige, terre).



PLEIN LA VUE
Le Tiguan propose désormais un affichage tête haute. Certes, il s'effectue sur une petite vitre et non pas directement sur le pare-brise, mais les données sont nombreuses: vitesse bien sûr mais aussi indications du GPS, panneaux de signalisation…

TAILLE XXL
Le Tiguan dispose des derniers systèmes multimédias/GPS maison. Le modèle le plus perfectionné (Discover Pro), offre un écran de 8 pouces, un disque dur pour stocker des fichiers musicaux, une carte avec reconstitution des monuments célèbres…

Très sérieux

Fidèle au nouveau style Volkswagen, l'intérieur rappelle celui du récent Touran. Pas très folichon donc, mais ergonomique, avec des commandes idéalement placées et qui tombent parfaitement sous les mains. Dans l'ensemble, les matériaux font sérieux, avec, par exemple, un revêtement moussé très dense sur la partie haute, de jolies touches d'aluminium et de la moquette dans les bacs de portières. Cela posé, vu les tarifs élevés voire premium, certains seront déçus par la présence de plastiques durs sur les montants de pare-brise. Par ailleurs, ceux des parties basses manquent un peu de classe, notamment comparés à ceux d'un BMW X1. En tout cas, la place ne manque pas et, grâce à la banquette coulissante, il est possible de l'aménager au gré des besoins. On apprécie aussi les rangements vastes et nombreux, avec notamment des tiroirs sous les sièges avant. Plus que jamais, le Tiguan prend soin de ses passagers…

RAPIDE… QUAND ELLE VEUT
La transmission DSG7 est toujours d'une douceur remarquable et les passages des vitesses sont ultra-rapides. En revanche, sa gestion est très économique : il faut vraiment écraser l'accélérateur pour qu'elle accepte de descendre plusieurs rapports.



De série sur cette finition Carat : l'instrumentation entièrement digitale. On peut ainsi personnaliser l'affichage avec, au milieu, l'ordinateur de bord et la carte du GPS et, sur les côtés, des compteurs plus ou moins grands. Top !

L'avis de Alan Froli



Le nouveau Tiguan fait tout bien. Mais vu le tarif, je préférerais un XT, moins spacieux mais plus chic.

70% Quotient Émotionnel

PLUS
Transmission 4x4 réussie
Douceur à l'usage
Fonctionnalité/espace intérieur
Équipements proposés

MOINS
Boîte trop typée économique
Ambiance austère
Tarif

Vous n'êtes peut-être pas sans savoir que les constructeurs soumettent leurs modèles aux températures les plus extrêmes. Le lancement du nouveau Tiguan est l'occasion, pour Volkswagen, de nous le rappeler. Ainsi, la firme de Wolfsburg réalise-t-elle des tests "bouillants" dans le désert du Nevada, où le thermomètre dépasse allègrement les 40 °C. Les tests "grand froid", eux, sont pratiqués en Laponie suédoise, à quelques foulées de pingouin du cercle polaire arctique, à Arvidsjaur plus exactement. Un terrain de jeu idéal pour les quelques journalistes venus tester le nouveau Tiguan et son système 4 roues motrices de dernière génération…

En ce début février, la température est plutôt clémente : - 20 °C (il peut faire jusqu'à - 40 °C ici). L'épais manteau neigeux qui recouvre les routes permet de mesurer les progrès réalisés par la transmission 4x4. Le système ne change pas fondamentalement puisque c'est toujours un embrayage multidisque qui est chargé de gérer les transferts du couple entre les essieux avant et arrière. En revanche, les besoins sont désormais anticipés en fonction notamment de la position du volant et de la vitesse de rotation des roues, pour intervenir avant même que le patinage ne survienne. De quoi offrir un comportement très neutre, équilibré et prévenant, à condition bien sûr que l'auto soit équipée, comme ici, de pneus hiver. Par ailleurs, le conducteur peut faciliter la tâche du système en sélectionnant, via une inédite molette, le type de terrain rencontré. Ainsi, en mode neige, l'accélérateur est moins réactif, pour limiter d'emblée les pertes d'adhérence. Et avec la boîte auto DSG, les rapports passent plus tôt, pour privilégier les bas régimes. En mode tout-terrain, les paramètres sont également différents, au niveau de l'ABS et du blocage de différentiel.

Côté moteurs, un inédit 1.8 TSI de 180 ch en essence apparaît.

Le 2.0 TDI de 150 ch et la boîte robotisée DSG de notre modèle restent inchangés par rapport au précédent modèle (les émissions de CO_2 sont d'ailleurs très proches). Mais après tout, qu'importe : l'ensemble assure une douceur remarquable à l'usage et de bonnes accélérations. En



1- Le style du nouveau Tiguan a été particulièrement travaillé, avec de nombreuses arêtes. 2- Pour ce premier essai sur neige, notre Tiguan était doté de pneus hiver.





ASTUCES, BEL ESPACE INTÉRIEUR : LE TIGUAN A TOUJOURS LE SENS DE L'ACCUEIL ●●●





1- Espace généreux, dossiers inclinables, tablettes aviation, réglages séparés de la clim : les passagers arrière sont bien reçus. 2- Le volume de coffre paraît important et celui-ci dispose d'un double plancher réglable qui peut être aligné avec le seuil et les dossiers quand ils sont rabattus.

LA GAMME

	2.0 TDI 150 BVM6	2.0 TSI 180 DSG7
	4x2 / 4x4*	4x4
Trendline	32 150 € / –	–
Confortline	35 150 € / 36 625 €	–
Carat	38 150 € / 39 625 €	40 970 €
Carat Edition	40 650 € / 42 125 €	44 470 €

(*) DSG7 + 2 000 €.

outre, un travail important sur l'insonorisation a permis de réduire le niveau sonore. On aimerait juste que la boîte rechigne moins à rétrograder en mode normal, car il faut vraiment écraser l'accélérateur pour qu'elle tire le meilleur parti du moteur. La rançon d'une gestion très "économique" du système, qui porte ses fruits à la pompe : notre version s'est contentée de 6,7 l/100 km selon nos premiers relevés.

En tout cas, le Tiguan a toujours le sens de l'accueil. Non seulement il reprend les astuces qui ont fait le succès du premier modèle (banquette coulissante aux dossiers inclinables, siège passager rabattable, tablettes aviation, grands bacs de portières, tiroirs sous les sièges…), mais il offre davantage d'espace. À l'arrière, on peut voyager à trois sans être trop serrés et étendre les jambes. Le coffre lui, paraît très grand, et proche de la valeur record annoncée par Volkswagen (615 dm³). Il dispose en outre d'un double plancher réglable en hauteur permettant d'obtenir une surface plane une fois la banquette rabattue et de compartimenter l'espace.

Le Volkswagen avance aussi des équipements high-tech.

On notera, entre autres, l'instrumentation digitale inaugurée par l'Audi TT et reprise par la Passat, livrée ici de série. Et sur le catalogue d'options figurent un affichage tête haute, un GPS évolué et un système de conduite autonome dans les embouteillages. Comme les SUV premium ! Dès lors, que peut-il bien envier à ces derniers ? Une présentation plus raffinée sans doute : si les matériaux et la qualité des assemblages sont sérieux, le design intérieur reste convenu et l'ambiance un brin austère. Et un confort un peu plus soigné aussi. Car malgré la présence d'un amortissement piloté sur notre modèle, quelques trépidations se font sentir. Pas de quoi ternir un bilan globalement positif mais, forcément, vu ses tarifs élevés, il y a de quoi être tatillon. ■

VOLKSWAGEN TIGUAN
2.0 TDI 150 ch DSG7 4Motion Carat

EN CHIFFRES

DONNÉES CONSTRUCTEUR

Moteur / Transmission	
Puissance maxi	■ 150 ch à 3 750 tr/mn
Couple maxi	■ 340 Nm à 1 750 tr/mn
Type	4 cylindres en ligne, turbo diesel
Cylindrée / puissance fiscale	1 968 cm³ / 9 CV
Transmission	intégrale
Boîte / nombre de rapports	robotisée double embrayage / 7
Châssis	
Diamètre de braquage	NC
Pneumatiques	235/50 R 19
Dimensions / Poids	
L / l / h / empattement	4,49 / 1,84 / 1,65 / 2,70 m
Poids / tractable freiné	1 673 / 2 500 kg
Performances	
0 à 100 km/h	■ 9,3 s
Vitesse maxi	■ 200 km/h
Habitabilité / Coffre	
Volume de coffre	■ 615 dm³

LE BUDGET

Prix	■	**41 625 €**
Bonus/malus (CO_2)	■	900 € (149 g/km)
Prix du modèle essayé*		47 655 €
Garantie	■	2 ans, km illimité

*Avec options et bonus/malus inclus.

Équipements de série ■
ABS, accès mains-libres, aide au maintien dans la file, 7 airbags, banquette coulissante, Bluetooth, caméra de recul, clim auto 3 zones, détecteur de fatigue, freinage d'urgence auto, GPS, instrumentation digitale, jantes alu 18 pouces, lecture des panneaux, phares et essuie-glaces auto, projecteurs à LED, régulateur de vitesse adaptatif, sièges sport, toit ouvrant panoramique, vitres arrière surteintées.

Options
Affichage tête haute (610 €), amortissement piloté (1 165 €), chauffage stationnaire (1 320 €), commande vocale (220 €), détecteur d'angles morts (485 €), GPS évolué avec disque dur + écran 8 pouces + lecteur DVD (1 480 €), sièges cuir (1 660 €) + électriques (2 015 €), sono Dynaudio (750 €), vue aérienne 360° (205 €).

Consommations		
Mixte	■	5,6 l/100 km
Urbaine / extra-urbaine	■	6,7 / 5 l/100 km
Réservoir	■	58 l
Note EuroNCAP		**En cours**
Pays de fabrication		**Allemagne**

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL

★★★★☆

Spacieux, fonctionnel, high-tech, sérieusement construit et bien motorisé ici avec son 2.0 TDI couplé à la boîte DSG, le Tiguan s'annonce déjà comme une référence. D'autant qu'avec sa transmission 4x4 revue, il est très à l'aise quand le sol devient meuble. À ce prix, on n'en attendait pas moins…

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

JAMAIS TROP TARD ?

Un restylage, un moteur essence plein de santé, voilà sur quoi la DS 4 s'appuie pour relancer sa carrière. Reste maintenant à convaincre…

Par **Pascal Richard** Photos **Christian Martin**



TRAITEMENT DE FAVEUR…

Peu de place pour leurs jambes, une largeur aux coudes tout juste dans la moyenne, des vitres fixes… aucun doute, à l'arrière, les passagers de la DS 4 ne sont vraiment pas choyés ! Au moins pouvions-nous espérer qu'ils aient le droit à une banquette moelleuse pour y installer leur séant ? Même pas ! L'assise est trop courte et le dossier trop droit ! Je n'oublie rien ? Si, l'accès ! Prendre place à l'arrière demande un brin de souplesse car l'ouverture des portes est étroite. Que du bonheur en somme !

L'avis de Pascal Richard



La DS 4 ne s'avoue pas vaincue, elle se bat et rien que pour cela (et son moteur !) elle est attachante.

60% *Quotient Émotionnel*

LE SENS DE L'ÉQUILIBRE

La DS 4 propose de bonnes qualités routières. Abaissée de 3 cm lors de ce restylage, elle assure un comportement très alerte qui se marie bien avec le tempérament enjoué de la mécanique. Ce bel accord entre le moteur et les trains roulants permet à la DS 4 d'offrir un réel agrément de conduite. Nous regretterons simplement que le confort fasse un peu les frais de ce dynamisme. Ainsi, la suspension peine parfois à filtrer les petites inégalités de la chaussée.

MESURES Auto-Journal SUR CIRCUIT D'ESSAIS

DS 4
PureTech 130 ch So Chic
EN CHIFFRES



PAS ASSEZ CHIC…

C'est sûr, notre voiture d'essai, dotée de la sellerie cuir Semi-Aniline (ex-sellerie Bracelet) présente bien, très bien même ! Mais cette dernière est tout de même facturée entre 2 850 € et 3 950 € en finition So Chic ! Pour le reste, si la qualité de finition ne pose pas de problème, le manque d'originalité de l'ensemble et sa trop proche parenté avec la planche de bord de la roturière Citroën C4 ne lui donnent pas l'once d'exclusivité que l'on attend d'une auto qui prétend revendiquer un certain standing !



SON MEILLEUR ALLIÉ

C'est sous le capot que se trouve le meilleur ami de la DS 4. Le 3 cylindres PureTech 1.2 turbo fait une nouvelle fois merveille. Plein d'allant en version 130 ch, il assure à la DS 4 de bonnes performances. Il est surtout gage d'un bel agrément d'utilisation. Associée à une boîte de vitesses correctement étagée, cette mécanique avance un bon bilan consommation : en moyenne de 7,1 l aux 100 km.



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	■	130 ch à 5 500 tr/mn
Couple maxi	■	230 Nm à 1 750 tr/mn
Type		3 cylindres en ligne, turbo essence
Cylindrée / puissance fiscale		1 199 cm³ / 7 CV
Transmission		aux roues avant
Boîte / nombre de rapports		manuelle / 6
Châssis		
Diamètre de braquage	■	11,3 m
Pneumatiques		215/55 R 17
Dimensions / Poids		
L / l / h / empattement		4,28 / 1,81 / 1,50 / 2,61 m
Poids / tractable freiné		1 340 / 1 450 kg
Performances		
1 000 m d. a.	■	31,7 s
0 à 100 km	■	10,2 s
90-130 km/h en 4e/5e/6e	■	9,6 / 12 / 16 s
Vitesse maxi	■	192 km/h
Freinage à 50 / 90 / 130 km/h	■	10 / 33 / 67 m
Habitabilité / Coffre		
Longueur aux jambes AR	■	20 cm
Largeur aux coudes AV / AR	■	147 / 143 cm
Volume de coffre	■	465 dm³
Niveau sonore		
Au ralenti / 90 / 130 km/h	■	37,4 / 64,2 / 67 dB

LE BUDGET

Prix	■	**28 500 €**
Bonus/malus (CO_2)	■	0 € (112 g/km)
Prix du modèle essayé*		32 650 €
Garantie	■	2 ans, km illimité

*Avec options et bonus/malus inclus

Équipements de série ■
6 airbags, autoradio avec lecteur de CD, climatisation automatique, déclenchement automatique des phares et des essuie-glaces, jantes alliage, pare-brise panoramique, radar de recul, régulateur-limiteur de vitesse, volant ajustable dans les deux plans.

Options
Ouverture des portes et démarrage sans clé (400 €), peinture métallisée (700 €), sellerie cuir (2 850 €).

Consommations		
Moyenne	■	7,1 l/100 km
Ville / Route / Autoroute	■	7,5 / 6,9 / 7 l/100 km
Autonomie / Réservoir	■	845 km / 60 l
Note EuroNCAP		**5 étoiles**
Pays de fabrication		**France**

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL

★★★☆☆

Il ne faut pas se voiler la face, cette DS 4 restylée aura autant de mal à convaincre que sa devancière. Oubliant ouvertement les "fondamentaux" pour se concentrer sur le superflu, elle se coupe trop du monde réel. Par bonheur, son excellent moteur parvient à lui ramener (un peu) les roues sur terre.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

LES EXPERTS AJ

Pour accueillir plus de monde et se faire plus pratique, la Mini Clubman a grandi, beaucoup même. Mais le petit break atypique anglais ne perd-il pas de son charme ? Nos Experts sont allés le vérifier au volant de la version Cooper S.



Plus de 4 m de longueur, ce n'est plus une Mini, semble regretter Franck en regardant le Clubman.

PHOTOS YANN LEFEBVRE

MINI CLUBMAN COOPER S

192 ch BVA8 Red Hot Chili - **35 570 €**
Malus écologique : 150 €



Le confort est en net progrès par rapport au précédent modèle. La direction reste ferme, limite trop directe.



Côté aspects pratiques, ce n'est pas encore ça. Pour Ghislain, le plus gros défaut demeure son tarif exorbitant.



Les deux portes battantes font certes le charme de cette version mais il y a plus pratique comme ouverture de coffre.



Heureusement, en version Cooper S, les 192 ch du petit moteur turbo redonnent le sourire, même si la boîte auto manque de réactivité au rétrogradage.



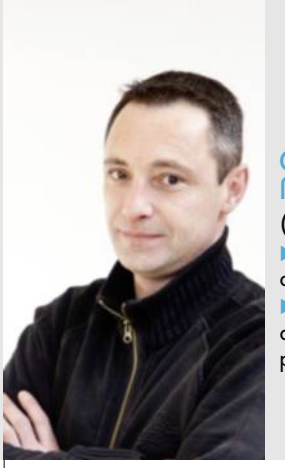
Franck Lagorce
(Pilote)

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



Mélina Priam
(Journaliste)

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



Ghislain Bacon
(Taxi)

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

PORTRAITS CLEMENT CHOULOT

> Sous prétexte de gagner de la place, ce Clubman a perdu ce qui fait l'essence même d'une Mini.

L'avis du pilote

60% Quotient Émotionnel

Autant la "vraie" Mini est sympa à conduire, autant celle-ci me laisse indifférent. Quand on achète une Mini, il me semble que c'est pour son agrément de conduite si particulier, son agilité, son côté gros kart justement. Tout cela a disparu au fur et à mesure des centimètres pris. Ce n'est plus une Mini, c'est presque un Espace ! Heureusement, l'ambiance reste très sympa et le caractère sportif du turbo essence de 192 ch est préservé. Mais la boîte auto l'étouffe. Elle manque de rapidité et de réactivité, surtout lorsqu'on rétrograde. Elle donne même l'impression de patiner. Elle apporte toutefois un certain confort de conduite, à l'inverse des suspensions, vraiment trop sèches pour une citadine. Je trouve la direction trop directe : elle oblige à corriger sans cesse la trajectoire. Le freinage manque aussi d'efficacité. L'attaque n'est pas assez franche et l'ABS se déclenche trop tôt.

> À bord, le charme opère toujours. Mais c'est bien tout ce qui reste de l'esprit Mini.

L'avis de la journaliste

60% Quotient Émotionnel

Certes, ce 2e Clubman de l'ère BMW a corrigé ses défauts. Mais c'était justement ces défauts, notamment la portière arrière antagoniste, qui le rendaient si attachant. En adoptant des portes arrière classiques, il est plus accessible ; plus spacieux aussi vu les centimètres gagnés. Dommage que l'équilibre des lignes ne soit plus tout à fait là. L'esprit Mini non plus, sauf au niveau de la présentation, toujours aussi originale. Mais tant qu'à vouloir jouer l'aspect pratique, le Clubman aurait aussi peut-être dû abandonner les portes battantes du coffre. En ville, elles ne sont pas pratiques et le montant central gêne la visibilité arrière dans le rétroviseur intérieur. Surtout, le prix a connu une belle inflation. Au final, notre Clubman Cooper S BVA frise les 40 000 € avec les options ! C'est hors de prix, même si les équipements sont dignes de la catégorie supérieure.

> Je craque pour l'ambiance mais ce petit break n'est pas fait pour les déménagements.

L'avis du taxi

90% Quotient Émotionnel

Ce ne sont pas les options qui manquent ! Mini sait vraiment y faire pour nous charmer. Ce Clubman est absolument hors de prix, mais si j'avais les moyens, je ne dis pas que je ne craquerais pas. Coloré, original, les matériaux sont assez classieux, et on profite d'équipements haut de gamme. Pourtant, même si ce petit break a des prétentions familiales, cela reste une citadine… avec laquelle je ne craindrais pas de faire un long parcours. Je suis très bien calé et j'aime la direction ferme. En revanche, il braque super mal : ennuyeux en ville. Malgré les trois appuie-tête à l'arrière, ne comptez pas y loger autant de passagers. La place du milieu est anecdotique, avec un tunnel de servitude imposant. Ce n'est pas non plus le genre de break avec lequel on déménage. Le coffre est petit et si les portes à battants lui donnent du cachet, je ne suis pas sûr qu'elles soient réellement pratiques.

MIEL OU FIEL ?

Les premiers essais de la nouvelle Astra avaient été concluants. Ils soulignaient les progrès majeurs réalisés par la compacte d'Opel. C'est donc confiants que nous avons pris le volant de la 1.6 CDTI 110 ch…

Par **Stany Meurer** Photos **Yann Lefebvre**





Plutôt joliment dessinée, la précédente Astra a souffert à sa naissance de quelques défauts qui ont souvent suffi à l'écarter du choix au moment de signer le bon de commande. Pour l'essentiel, nous citerons un poids excessif (150 kg de plus au moins que les plus athlétiques de sa classe !) avec ses conséquences, des motorisations diesel d'un autre âge et un médiocre rapport encombrement/habitabilité. Dans une catégorie où la concurrence est féroce, ces faiblesses ne pardonnent pas et lui ont fait connaître une carrière en demi-teinte malgré les importantes améliorations, mécaniques notamment, apportées en cours de carrière.

Des lacunes initiales qui devaient être éradiquées

Conscient que ces lacunes ont contribué au naufrage de sa compacte, Opel a veillé à les supprimer d'emblée au moment de valider le cahier des charges du nouveau modèle. À en croire les premiers tests effectués, le travail semble avoir porté ses fruits, du moins sur les modèles essayés, principalement à essence. Voyons à présent ce qu'il en est sur les motorisations diesel, et plus spécialement sur la version 1.6 CDTI 110…

Il semblerait, après relecture des articles signés de mes confrères Pierre Lefebvre *(L'AJ n° 946)* et Pascal Richard *(L'AJ n° 951)*, ➔



que je n'aie pas retrouvé la même sensation de confort. Loin de là au contraire, et ce, quel que soit l'angle considéré. Commençons par celui de l'insonorisation. À froid, le moteur se manifeste par une sonorité aussi envahissante que peu mélodieuse. Sur route, les choses s'arrangent heureusement… pour peu que le pied droit reste calme. Mais si celui-ci devient nerveux, le 4 cylindres 1.6 CDTI manifeste ses efforts soudains par un son gagnant vite en décibels et, de surcroît, peu harmonieux.

Le bilan des suspensions n'est guère plus positif avec des trains roulants tarés fermes (ce qui, en soi, n'est pas un inconvénient) se caractérisant par un manque de raffinement dans la filtration des obstacles. Résultat ? Une absence de discernement face à la difficulté, qui se traduit tantôt par des trépidations, tantôt par des secousses ravageuses pour le dos, et qui, dans tous les cas, sabote l'agrément.



Tout cela est bien regrettable, la vie à bord se présentant sous les meilleurs auspices.

En effet, une fois bien installé à bord, la finition se montre flatteuse, révélant des accents de la fameuse *"Deutsche Qualität"* plutôt valorisants. Que dire de la présentation, sinon qu'elle est sans surprise, conforme aux canons de la catégorie. Sur le plan ergonomique, notons que la mollette de réglage de l'inclinaison du dossier est difficilement accessible, en raison d'une fixation inférieure de ceinture de sécurité mal placée ; que la coiffe des différents capteurs et autres instruments "mange" de précieux centimètres carrés du pare-brise ; et encore que les angles morts dus aux épais montants arrière gênent la rétrovision. Bon point en revanche accordé au chauffage efficace des sièges avant et arrière – chose rare dans la catégorie – ainsi que du volant, et cela pour un supplément de prix modique. Mais… mauvais point pour le manque d'espaces de rangement (la boîte à gants disparaît presque, encombrée par le lecteur de CD disponible en option) et pour la qualité de l'image de la caméra de recul, digne de celle d'un poste de télévision d'après-guerre !

Reste à aborder les domaines de l'habitabilité et du coffre. Dans l'absolu déjà, les cotes relevées ne sont pas bonnes. Rapportées aux dimensions extérieures de la voiture, elles deviennent simplement mauvaises.

LE PRINCIPAL REPROCHE À ADRESSER À L'ASTRA CDTI 110, C'EST UN CERTAIN MANQUE DE RAFFINEMENT PAR RAPPORT À SES RIVALES •••

Sur le plan des sensations, le moteur donne sa pleine mesure entre 1 500 et 3 000 tr/mn, régime au-dessus duquel il semble un peu s'étouffer. Hélas, les coups de boutoir résultant du couple vigoureux du propulseur ont vite raison des capacités du train avant, exagérément raidi sur cette version 1.6 CDTI. Insuffisamment amorties, les roues avant trépignent et trahissent une motricité en péril à la première goutte d'eau tombant. En virage, ce n'est guère



PLUS
Moteur volontaire
Rapport prix/équipement
Consommation

MOINS
Train avant à revoir
Suspension sèche
Rapport encombrement/habitabilité

OPEL ASTRA
1.6 CDTI 110 ch Innovation 5 portes

MESURES Auto-Journal SUR CIRCUIT D'ESSAIS

L'avis de Stany Meurer

Objectivement, ce n'est pas une mauvaise auto mais je préfère la conduite plus raffinée des concurrentes.

40% Quotient Émotionnel



1- Sans être d'une fantaisie délirante, la présentation à bord s'avère soignée. Implanté haut, l'écran est bien placé. 2- Le moteur est en pleine forme, comme en attestent les performances. En revanche, il secoue un peu fort le train avant.





1- Beaucoup de commandes sur les branches du volant mais on s'y habitue vite. 2- Rapportée à l'encombrement du véhicule, l'habitabilité à l'arrière n'est pas géniale. 3- C'est pire encore pour le coffre, au volume médiocre. Là encore, la concurrence fait mieux.

mieux, avec une dérive des roues avant qui ne demandent qu'à prendre la tangente, au grand désespoir du conducteur… heureusement sauvé par les interventions rapides des assistances électroniques très (trop ?) souvent sollicitées.

La commande de boîte est quant à elle un plaisir à manipuler.

Tandis que, de son côté, le freinage assure parfaitement ses fonctions, que ce soit sous l'angle des distances d'arrêt, celui de la progressivité ou celui de l'endurance. Nous serons moins positifs concernant la direction, pour plusieurs raisons. En ville, si sa légèreté sera vue comme un atout, son diamètre de braquage important pénalisera les manœuvres. Et sur route, la sensation reste trop artificielle pour lui octroyer quelque distinction.

En ce qui concerne l'aspect financier, l'Astra a du sang écossais. Plutôt bien placée en prix, elle se distingue encore par une liste d'options réduite et, surtout, affichant des tarifs "honnêtes". À l'usage, le nouveau moteur consomme peu (5,3 l/100 km en moyenne, soit 1,4 l/100 km de moins que le modèle originel de la génération précédente équipé du moteur 1.7 CDTI

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	■	110 ch à 3 500 tr/mn
Couple maxi	■	300 Nm de 1 750 à 2 000 tr/mn
Type		4 cyl. en ligne, turbodiesel
Cylindrée/puissance fiscale		1 598 cm³/5 CV
Transmission		aux roues avant
Boîte/nombre de rapports		manuelle/6
Châssis		
Diamètre de braquage	■	11,4 m
Pneumatiques		225/45 R17
Dimensions/Poids		
L/l/h/empattement		4,37/1,88/1,49/2,67 m
Poids/tractable freiné		1 347/1 450 kg
Performances		
1 000 m d.a.	■	32,4 s
0 à 100 km	■	10,3 s
90-130 km/h en 4e/5e/6e	■	10,1/12,8/14,2
Vitesse maxi	■	188 km/h
Freinage à 50/90/130 km/h	■	10/32/65 m
Habitabilité/Coffre		
Longueur aux jambes AR	■	25 cm
Largeur aux coudes AV/AR	■	146/144 cm
Volume de coffre	■	314 dm³
Niveau sonore		
Au ralenti/90/130 km/h	■	46,1/65,8/69,8 dB

LE BUDGET

Prix	■	**25 100 €**
Bonus/malus (CO_2)	■	0 € (90 g/km)
Prix du modèle essayé*		29 310 €
Garantie	■	2 ans, km illimité

*Avec options et bonus/malus inclus

Équipements de série ■

6 airbags, aide au parking AV/AR, capteurs luminosité/pluie, clim. auto., jantes 17 pouces, lecture des panneaux de signalisation, régul./limit. de vitesse, rétro. ext. dégivrants et à réglages électriques…

Options

GPS Navi900 IntelliLink (590 €), Park Assist (650 €), peinture spéciale ou métallisée (de 170 à 600 €), phares adaptatifs à LED (1 350 €), sellerie cuir (1 700 €), toit ouvrant électrique (700 €).

Consommations		
Moyenne	■	5,3 l/100 km
Ville/Route/Autoroute	■	5,5/5,1/5,3 l/100 km
Autonomie/Réservoir	■	906 km/48 l
Note EuroNCAP		**5 étoiles**
Pays de fabrication		**Allemagne**

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL

★★★☆☆

Face au chrono et à la pompe, l'Astra s'en sort bien. Mais son rapport habitabilité/encombrement et son diamètre de braquage ne sont pas bons.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

Biographie

SITE DE PRODUCTION
TOLUCA
(Mexique)
EXEMPLAIRES VENDUS
496 en France en 2015. À titre de comparaison, Ford a vendu sur la même période **1 494** exemplaires du S-MAX.
MOTORISATIONS
DIESEL : 140 et 170 ch
ESSENCE : 280 ch
MODÈLE LE PLUS VENDU
2.0 JTD 140 ch

Sa seconde vie en occasion

Quitte à faire dans l'original, autant jouer le jeu à fond ! Ainsi, nous ne saurions trop vous conseiller d'opter pour un Freemont V6 3,6 l. En effet, c'est avec ce moteur essence que le charme de cette auto s'exprime pleinement. Reste maintenant à mettre la main sur la perle rare car les versions V6 sont peu nombreuses… mais peu demandées, ce qui laisse espérer une bonne affaire !



YANN LEFEBVRE

Né en 2011
Fin de carrière 2015

Fiat Freemont

Par **Pascal Richard**

Né au Mexique de parents américains, ce grand SUV familial a pris la nationalité italienne en 2011. Aujourd'hui, après une courte et discrète carrière, il prend tranquillement… sa retraite !

Dans sa chanson *"Tu vuo' fa' l'Americano"* (Tu veux faire l'Américain), Renato Carosone nous narre l'histoire d'un adolescent italien qui, au cœur des années 50 (la chanson date de 1956), fait tout pour adopter le style de vie américain. Buvant du whisky-soda et fumant des Camel, ce jeune Napolitain, comme beaucoup de ses compatriotes à l'époque, rêve de partir en Amérique. Soixante ans plus tard, le rêve américain s'est évanoui, au point que certains des fils de l'Amérique font le chemin en sens inverse. Ainsi, en 2011, le Dodge Journey a pris son baluchon et s'est embarqué pour la vieille Europe, direction les rues de Naples, Rome, Florence, Turin… Un passage par l'ambassade, un coup de tampon et le voilà rebaptisé Fiat Freemont. Freemont, un dernier zeste d'Amérique, histoire d'essayer de faire rêver les descendants du héros de la chanson. Mais c'était peine perdue. Même chantée par Sophia Loren, la chanson de Carosone ne fait plus rêver personne… ■

l'auto-Journal

Une croisière exceptionnelle de Saint-Petersbourg à Moscou

11 jours au fil de l'eau pour découvrir **la Russie**

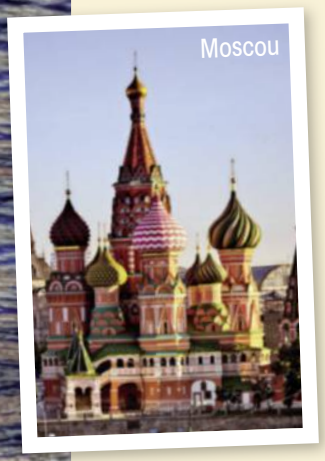
à partir de **1412 €** SEULEMENT
PAR PERSONNE au lieu de ~~1615 €~~
11 jours/10 nuits, vol inclus,
PENSION COMPLÈTE !
PRIX SPÉCIAL LECTEURS soit -203 €

Les **points forts** de votre croisière **l'Auto-Journal :**

- Nombreuses visites et excursions **incluses**
- Un conférencier spécialiste de la Russie à bord
- Encadrement et animations **100 % francophone**
- Un tarif **PENSION COMPLÈTE**, spécial lecteurs

Renseignements - réservation : 01 41 33 59 00*
* prix d'un appel local.

Navigation sur la Neva, les grands lacs de Carélie, la Moskova…



Les croisières fluviales en Russie offrent un angle idéal et un confort de voyage pour comprendre et découvrir la Russie d'hier et d'aujourd'hui. **l'Auto-Journal** vous propose cette croisière en 11 jours, des palais somptueux de Saint-Pétersbourg aux bulbes des cathédrales de Moscou, des immensités vierges de Carélie à la majestueuse Volga.



Laissez-vous porter au fil des fleuves, des lacs et des rivières…





DATES ET PRIX DE LA CROISIÈRE RUSSIE (prix à partir de)		
23 mai au 2 juin 2016 **1469 €**	13 au 23 juin 2016 **1532 €**	4 au 14 juillet 2016 **1480 €**
25 juillet au 4 août 2016 **1480 €**	15 au 25 août 2016 **1412 €**	5 au 15 septembre 2016 **1458 €**

Avec l'Auto-Journal dans LE PRIX SPÉCIAL LECTEUR voici ce qui est compris :
Vols Paris/Russie/Paris • assistance • transferts en autocar • hébergement en cabine double pont standard • vistes et excursions mentionnées au programme • pension complète à bord, du dîner du 1er jour au petit déjeuner du dernier jour • cocktail de bienvenue et cérémonie du "PAIN et du SEL" • dîner du Commandant • 2 déjeuners en ville à Saint-Pétersbourg et un déjeuner à Moscou • animations à bord: conférences sur la civilisation russe, des cours d'initiation au russe, soirées dansantes et ambiances musicales • assurance assistance/rapatriement OFFERTE pour l'obtention du visa • taxes portuaires. (NON INCLUS : boissons, visas, taxes aéroport et autres prestations non mentionnées dans la brochure).

Téléchargez une documentation plus détaillée sur **www.croisieres-lecteurs.com/aj**

Informations - réservation : 01 41 33 59 00 (*Prix d'un appel local).
Du lundi au vendredi de 9h à 18h et le samedi de 9h à 12h.
En précisant le CODE : AUTO JOURNAL

l'auto-Journal

CroisiEurope

Si vous souhaitez recevoir une documentation détaillée de votre croisière retournez ce bulletin à :
L'Auto-Journal - Croisière Russie - CS 90125 - 27091 EVREUX Cedex 9. Sans oublier d'indiquer vos coordonnées.

CE16RUP


EUR 28.000.000
USD 31.334.800
GBP 21.532.000
CHF 31.085.600
RUB 224.000.000
ARTCURIA
MOTOR



Les fous et le marteau

Amoureux irrationnels et maniaques du lucre, vrais élans et bas calculs, tout se mêle dans une salle des ventes bondée. Les chiffres atteints par Artcurial à Rétromobile appellent l'attention. Qu'est-ce qui fait la valeur ? Plusieurs réponses, à travers plusieurs exemples.

Par **Robert Puyal** Photos **Cathy Dubuisson**

On a connu Rétromobile, petit rassemblement d'amateurs, dans l'ancienne gare du chemin de fer de ceinture, à la Bastille. C'était en 1975. Depuis, la voiture ancienne n'a cessé de prendre de l'importance et Rétromobile occupait cette année tout le Hall 1 de la Porte de Versailles. Le plus grand hall du Mondial de l'Automobile ! Les plus grands marchands du monde côtoyaient les grands constructeurs qui se raccrochent à cet effet d'image gratuit, →



Bugatti Brescia Type 13, 1920

Les années 20, c'est désormais le temps des reliques. Les humains de 2016 en bon état de marche n'ont jamais connu les Brescia qu'en tant que "voitures de collection". Elles sont simplement passées du statut de teuf-teuf exotiques à celui de trésor national. La Type 13, conçue en 1910, prend toute sa verve avec le miraculeux 4 cylindres 16 soupapes, conçu par Ettore en 1914 et aussitôt enterré pour échapper aux réquisitions allemandes ! Il ne court qu'après la guerre et le nom de Brescia résulte d'un triomphal "quadruplé" réussi sur ce circuit en 1921 ! L'exemplaire proposé avoue sur le catalogue un historique effarant : né Type 23/27 (châssis long, usage civil), il a été raccourci (moins 55 cm d'empattement !) et rhabillé "course". On ne sait ni quand ni par qui. Il n'en est pas moins authentifié par le révéré Bugatti Owners Club, tout puissant en la matière. Surtout, il a déjà été admis à disputer l'un des grands rendez-vous classiques, les Mille Miles, en 2012 et le sera donc encore pour le nouveau client. Une vraie clé de la valeur des autos aujourd'hui.

Une valeur en collection est largement tributaire de la rareté...

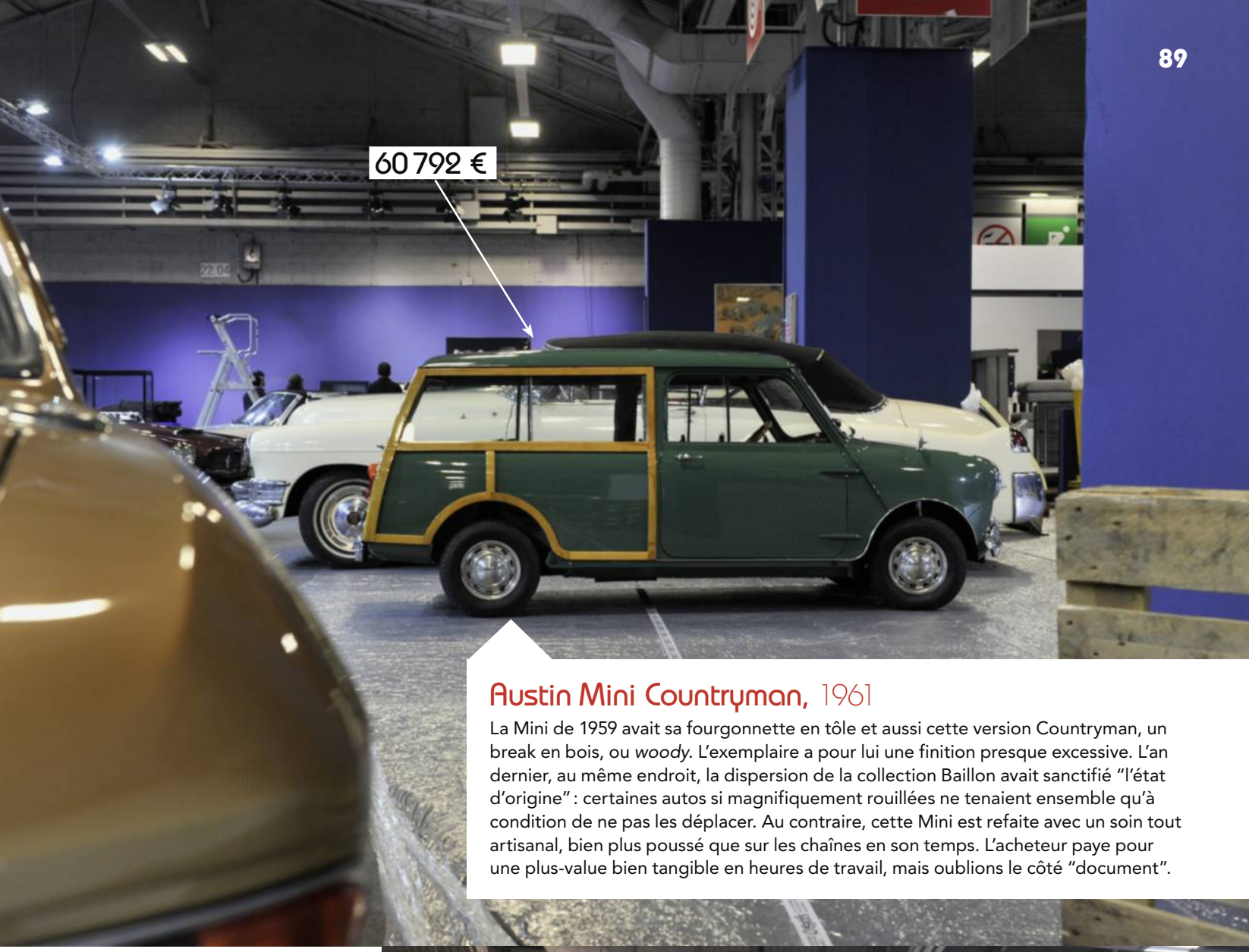
après avoir longtemps méprisé les collectionneurs. Les petits brocanteurs, archivistes, spécialistes de la rénovation de cuir, du pare-chocs chromé ou de la plaque d'immatriculation noire à chiffres blancs, se tassent pour céder les grands espaces au grand public. Et le Hall 2 était aussi investi, presque entièrement par les 173 autos de la vente Artcurial.

Pendant quatre jours, les camions de toutes tailles déversent leur précieuse cargaison. Ensuite, les caméristes de ces dames les avancent en ordre dispersé jusqu'à la moquette, sous les regards amusés ou attendris des machinistes du grand cirque ➛



De Tomaso Mangusta, 1971

La Mangusta a précédé la Pantera. Même idée : marier un style italien (Giugiaro pour Ghia, sublime) et un V8 américain, central arrière. Plus belle mais sans doute moins aboutie techniquement que la Pantera, la Mangusta ne connut pas le succès de sa benjamine (401 vendues contre environ 10000 !) mais elle vaut aujourd'hui bien davantage. Une valeur en collection est largement tributaire de la rareté : autant dire que c'est une prime à l'échec, une revanche des mal-aimées !



Austin Mini Countryman, 1961

La Mini de 1959 avait sa fourgonnette en tôle et aussi cette version Countryman, un break en bois, ou *woody*. L'exemplaire a pour lui une finition presque excessive. L'an dernier, au même endroit, la dispersion de la collection Baillon avait sanctifié "l'état d'origine" : certaines autos si magnifiquement rouillées ne tenaient ensemble qu'à condition de ne pas les déplacer. Au contraire, cette Mini est refaite avec un soin tout artisanal, bien plus poussé que sur les chaînes en son temps. L'acheteur paye pour une plus-value bien tangible en heures de travail, mais oublions le côté "document".

Bucciali TAV-12, 1931 / 2012

Mettre la main sur une des grandes voitures conçues par les frères corses Angelo et Paul-Albert Bucciali, c'est un rêve impossible. L'unique TAV-12 a été démembrée par son deuxième propriétaire qui aimait la ligne mais pas la traction avant ni le châssis surbaissé ! Là, le collectionneur doit se faire audacieux et peut-être même sacrilège. L'auto que vous voyez est une reconstruction, à partir d'un châssis Cord L-29 rajusté aux dimensions. Peut-on dire "réplique", mot si injurieux dans le monde de la collection ? Plutôt "ectoplasme" ou *resurrection car*, point important, l'auto d'origine n'existe plus. Et le prix obtenu, pourtant coquet, ne défraye peut-être pas entièrement cette aventure de mécène.

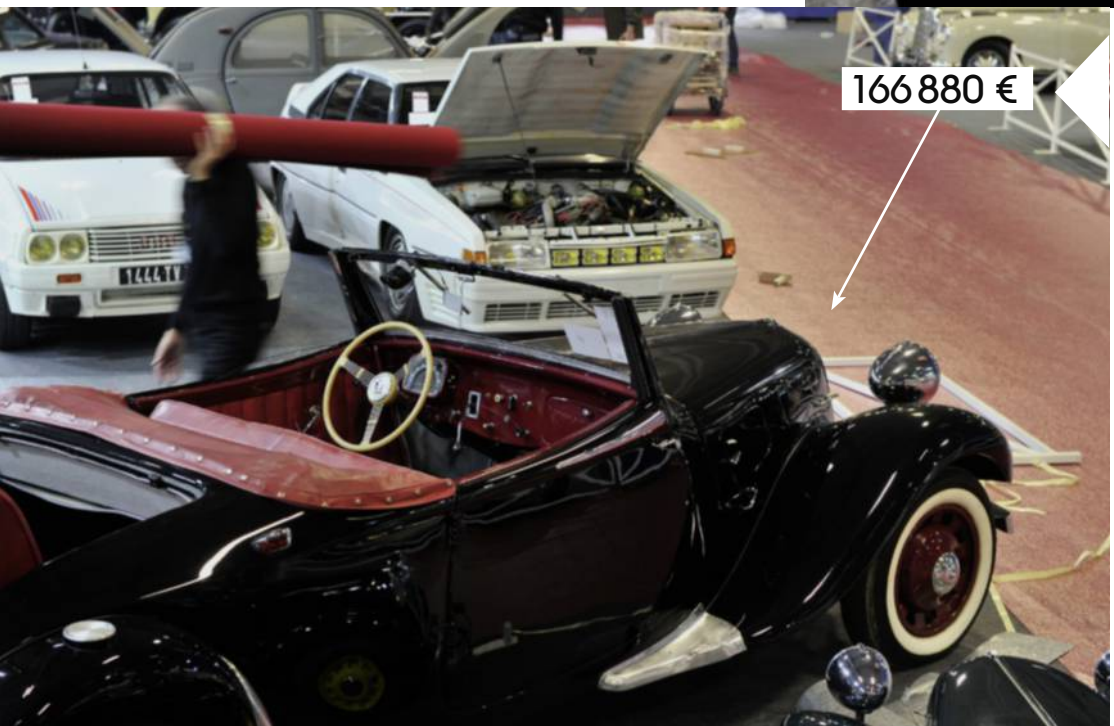




Graham-Paige Type 97 Pourtout, 1939

Un nom américain et une physionomie étonnante, avec cet avant en étrave de navire. La belle est pourtant parisienne puisque ses organes du Michigan ont trouvé à se vêtir à Rueil-Malmaison, pas en prêt-à-porter pour tous mais chez Pourtout, à façon. Parisienne aussi, ô combien, par la personnalité de la jeune conductrice qui se l'est vu offrir par son père en 1953 pour ses 18 ans. C'est de Françoise Sagan qu'il s'agit. La Graham-Paige, déjà âgée de 14 ans, ne devait guère avoir de séduction pour le tout jeune auteur (personne n'avait encore pensé à écrire "auteure" ni "écrivaine"). Elle préféra s'offrir une Jaguar XK 120, occasion récente qui lui faisait de l'œil dans la vitrine du concessionnaire, en face de chez elle, avec l'invraisemblable argent apporté par la qualité littéraire et le scandale moral de son roman *Bonjour Tristesse*.





Citroën Traction 11 B cab

Artcurial dispersait aussi la collection d'André Trigano. Que des Citroën, dont ce cabriolet Traction. Ces autos ont traversé les affres de l'occasion. Pour ceux qui ont vu le film *Cléo de 5 à 7*, d'Agnès Varda, on y voit une Traction cabriolet, rouillée et cabossée, rendue à la dure vie de voiture d'étudiants (pas en mécanique). Et le film date de 1962 ! Cette pauvre auto n'imaginait pas le destin de sa congénère, vendue au prix de trois DS 5 flambant neuves, et avec options. Elle est battue par une 2 CV ! Pas une deuche ordinaire, rassurez-vous (38 144 €, quand même, pour une Charleston !) mais une version Sahara, à deux moteurs, vraie rareté adjugée dans son jus et dans sa poussière 172 840 €.



Des trésors inestimables. Quant au prix atteint, c'est l'affaire des commissaires-priseurs !

qui se construit. Un petit sondage parmi eux révèle assez vite qu'aucun n'imagine le prix de ces bijoux. Un prix encore "possible", hypothétique, qui ne trouvera confirmation que le vendredi, à l'étage en dessous où se tiendra le spectacle de la vente. Un spectacle avec des longueurs (une voiture, des enchères, un prix, une voiture, etc.) mais aussi de jolis pics d'émotion. Et le trio de bateleurs, Hervé Poulain, Matthieu Lamoure et Pierre Novikoff, s'en donne à cœur joie, plus de sept heures durant !

Ferrari 335 S, 1957

Et puis il y a les légendes, qui n'ont besoin de personne pour se raconter. Celles qui ont connu les courses terribles et fascinantes, devant des milliers de spectateurs vibrant à l'unisson des pilotes, dont ils partageaient l'enthousiasme et souvent les dangers. La Ferrari 335 S n° 0674 vient de démontrer dans sa 59e année qu'elle n'a en rien perdu le goût des chiffres élevés, dollars ou kilomètres/heure. Championne du monde 1957, elle frôle à nouveau ce titre, même s'il lui a fallu changer de discipline. Elle a fini seconde des Mille Miles, aux mains du comte Von Trips, derrière l'une des deux voitures sœurs, aux mains du "Renard Argenté" Piero Taruffi, l'œil vif et les cheveux blancs. Tandis que la 3e auto, pilotée par le marquis Alfonso de Portago, sortait de la route, tuant le beau "Fon", son équipier anglais et dix spectateurs, dont trois enfants.

Il y a tout ce condensé d'émotions dans les formes rouges que l'on avance sur le podium noir d'Artcurial. Une Ferrari rouge comme la vitesse, que conduisaient entre les grands arbres des Hunaudières des hommes en chemisette, brûlés par la chaleur du V12, bronzés par l'air cinglant des 300 km/h, sans harnais ni école de pilotage, sans contrat de sponsoring ni coach en communication. Que l'on veuille s'offrir tout cela, qui est sans prix, on le comprend…

Cette auto-ci, précisément, a survécu aux 24 Heures du Mans 1957 (meilleur tour pour Mike Hawthorn, à 203 km/h de moyenne). Survécu, aussi, au traitement nécessaire à la victoire, au Grand Prix de Cuba 1958, le dernier couru sur le Malecòn.

Pierre Bardinon l'a sauvée du purgatoire des écuries "privées". C'était en 1969, et il y aura dépensé entre 50 000 (le prix que lui a coûté, deux ans plus tard, sa 250 GTO 1964 rachetée à Richard Penske) et 100 000 F, soit 56 000 à 112 000 € d'aujourd'hui selon l'INSEE. L'inflation sur la 335 S se monte dès lors au moins à quelque 28 600 % en quarante-sept ans, ce qui nous laisse du 600 % par an. Joli rêve, n'est-ce pas ? C'est que le nom de Bardinon est particulièrement précieux en cette affaire : "Monsieur Pierre", industriel du cuir et pilote amateur, a donc récupéré la voiture en des temps où elle n'avait guère de valeur, où aucun faussaire, en tout cas, n'aurait pu trouver rentable d'en faire une copie. Et il l'a conservée jusqu'à son décès, survenu en 2012, au vu de tous les connaisseurs à qui il la prêtait parfois, sur son circuit privé du Mas du Clos, près d'Aubusson. La machine qui roulait devant nos yeux humides d'émotion et d'envie, ce vendredi 5 février, c'était donc bien l'objet mythique, la machine même, émouvante depuis sa naissance à Maranello jusqu'à ses pannes italiennes, ses accélérations mancelles, ses aventures cubaines. Quel trésor !… Inestimable, dans la monnaie que l'on voudra. Ensuite, quant au prix atteint, c'est l'affaire des commissaires-priseurs !

RENAULT

UN RETOUR EN TROMPE L'ŒIL



RENAULT SPORT

Au-delà d'un lancement réussi sur le plan marketing, les perspectives sportives de la nouvelle équipe Renault Sport Formula One Team incitent à la modestie.

Par **François Dauré**

Robe noire à parements jaunes du plus bel effet, la RS 16 trônait fièrement sur le podium érigé au Technocentre Renault de Guyancourt le 3 février, entourée de ses futurs pilotes et de l'état-major Renault, aux ordres du commandant Carlos Ghosn. Mais il est probable que ce sera son seul podium de la saison 2016 de F1, sauf miracle. D'ailleurs, le patron de l'Alliance Renault-Nissan lui-même en est conscient, ouvrant d'ores et déjà le parapluie: *"Nous avons beaucoup de travail devant nous et il faudra deux ou trois ans avant d'obtenir des podiums de façon régulière."*



FRÉDÉRIC LE FLOC H/DPPI

Carlos Ghosn a été très difficile à convaincre de relancer Renault à 100% en Formule 1 et le patron sait qu'il faudra être patient…

Inutile de revenir sur les atermoiements de l'année 2015 et sur la lenteur du processus de reprise de l'équipe Lotus. Néanmoins, ils expliquent en bonne partie l'aspect col de haute montagne à gravir pour la formation française. Laissée à l'abandon par des propriétaires indignes depuis deux ans, l'équipe d'Enstone a montré l'étendue de son courage, de son abnégation, mais aussi toute la qualité de sa matière grise. Même ravalés au rang de SDF de la F1, ne devant leur subsistance qu'à des aides de Bernie Ecclestone, puis à la promesse de rachat par Renault, les membres techniques et sportifs de Lotus ont conquis un podium improbable à Spa-Francorchamps, grâce à Romain Grosjean, en 2015.

Un chantier colossal: recruter 200 personnes et rattraper le retard de performance du moteur.

Cette base-là s'avère donc très solide. Mais autour, le chantier est colossal. Parce que Renault ne revient pas pour faire "le nombre" sur les grilles de départ. De manière cohérente, Jérôme Stoll, le président de Renault Sport Formula One Team (la dénomination officielle) annonce un budget annuel de 300 millions d'euros, avec le recrutement d'environ 200 personnes à Enstone, en plus des 450 actuelles. Face aux armadas Mercedes et Ferrari (pas loin de 1000 personnes dédiées à la F1 pour chacune), c'est un minimum. Mais l'intégration de ces nouvelles têtes implique un délai pour être efficace. Cyril Abiteboul, le directeur de l'équipe, insiste sur un point: *"Nous avons besoin de crédibilité et le renforcement des structures, financièrement, humainement et techniquement, doit y participer"*. Noble intention! Mais comment parler de crédibilité avec le maintien de Gérard Lopez dans un poste de directeur non exécutif? L'ancien copropriétaire porte une bonne partie des responsabilités dans la débâcle de Lotus F1 Team. Certes, il garde des parts dans la nouvelle entité et il cultive une relation privilégiée avec "Mr E". Mais pourquoi ne pas avoir fait table rase de la direction précédente?

Après tout, Renault a bien réussi à se débarrasser de Pastor Maldonado, pour le remplacer par Kevin Magnussen en premier pilote. Dans ce domaine, le Danois était le meilleur choix disponible, comme le souligne Frédéric Vasseur, nouveau directeur sportif de l'équipe Renault Sport FOT et autre adjonction judicieuse. En la matière, l'escouade retenue apparaît solide et prometteuse, avec Jolyon Palmer (champion GP2 en 2014) et surtout le Français Esteban Ocon (19 ans, champion du GP3 en 2015 et de F3 en 2014) en réserviste, prêté par Mercedes en 2016. Revers de la carte jeune, le manque d'un pilote aguerri pour mettre au point la voiture risque de se faire sentir. Fernando Alonso – dont rêve Carlos Ghosn – serait l'homme idéal, mais avec un salaire annuel de 30 millions d'euros, c'est un fantasme.

Enfin, dernier écueil dans ce retour au sommet de Renault: combler le terrible retard de performance du moteur sur le Mercedes et même le Ferrari 2015. Le directeur technique de Viry-Châtillon, Rémi Taffin, affirme que le travail d'hiver a porté ses fruits: *"Nos efforts se sont concentrés principalement sur la chambre de combustion et le turbo pour accroître la performance sans nuire à la fiabilité. Même s'il est impossible de prévoir à quel point la concurrence aura progressé dans le même temps, nous espérons avoir réduit l'écart avec le Mercedes d'environ cinq dixièmes au tour en moyenne"*. La piste rendra un verdict lors des premiers essais, fin février à Barcelone, puis, surtout, à Melbourne, le 20 mars, lors du premier Grand Prix. Et pour Renault, la longue marche n'en sera qu'à son commencement. ■



FRÉDÉRIC LE FLOC H/DPPI

De gauche à droite: F. Vasseur et C. Ghosn ainsi que les trois pilotes J. Palmer, E. Ocon et K. Magnussen entourent la Renault RS16.

C'était en ***mars 1980*** *dans L'Auto-Journal…*



En 1980, la Beta 2000 bénéficie d'un profond restylage, qui se matérialise par l'adoption d'une nouvelle calandre, en harmonie avec le reste de la gamme.

LA LANCIA BETA 2000 *À L'ESSAI*

Lancia Beta 2000… Ce matricule énigmatique peut évoquer bien sûr la cylindrée du moteur, mais aussi les lointaines années 2000, porteuses de progrès techniques. Autant de promesses faites en 1980 par cette grande Lancia qui, malgré les apparences, ose le virage de la modernité…

Par **André Costa** (1980) / **Thomas Riaud** (2016)

Extraits…

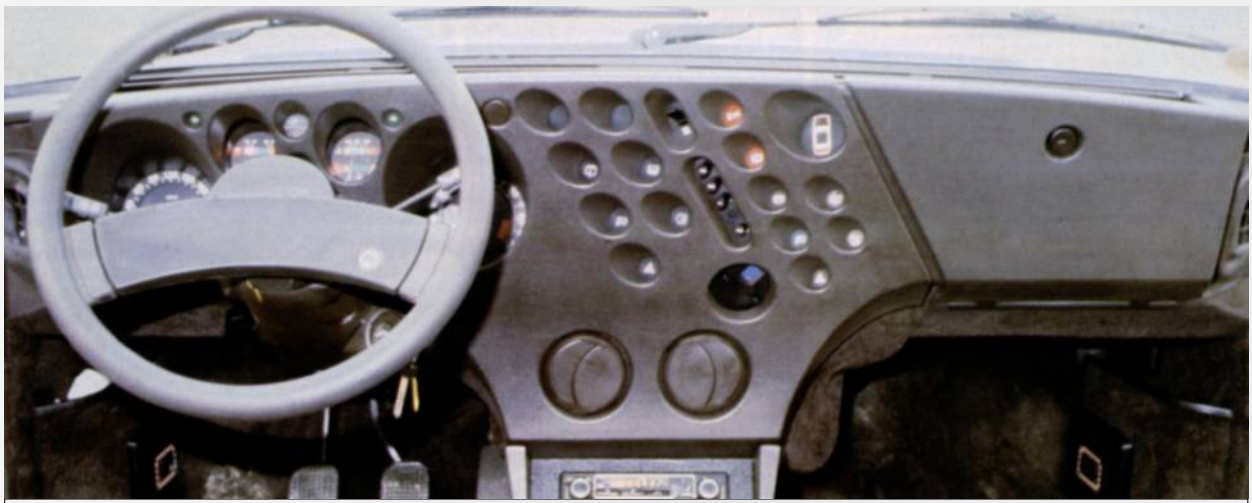
■ "On le sait, la marque Lancia est intégrée depuis plusieurs années dans le groupe Fiat. Fort heureusement, si une certaine unification a été effectuée au niveau des groupes moto-propulseurs, elle n'est guère allée plus loin, sur le plan de la définition technique tout au moins."

■ "Techniquement parlant, la Lancia Beta 2000 n'a guère changé depuis son apparition, voici quatre ans. Cela ne veut pas dire pour autant qu'il faille négliger une mécanique qui, pour être de conception plus ou moins Fiat, n'en est pas moins intéressante."

■ "Nous avons affaire à un 4 cylindres en ligne dont la cylindrée totale est de 1 995 cm^3 et la puissance maxi de 115 ch DIN à 5 500 tr/mn. Les caractéristiques modernes de ce bloc ne manquent pas, avec un arbre à cames en tête, sa commande par courroie crantée, un allumage électronique à déclencheur magnétique et un carburateur inversé double corps Weber."

■ "La boîte à 5 vitesses est agréable à manier. Assez précise, elle est douce et les synchros ne sont jamais pris en défaut."

■ "Silencieux à régime moyen, le moteur fait sentir sa présence à partir de 5 000 tr/mn. Le bruit n'est pas désagréable mais il me semble qu'il pourrait être atténué sur une berline qui se veut d'une présentation au-dessus de la moyenne."



La Beta 2000 fait fi des conventions et innove avec ce tableau de bord constellé d'alvéoles. Ici, à chaque fonction correspond un bouton… comme aujourd'hui chez Porsche !

> "Le brio se paie mais on est en droit de penser qu'avec un allumage optimisé et une alimentation par injection, la 2000 gagnerait en sobriété."

⬆ *Ses qualités*

PERFORMANCES CONVAINCANTES
"Amenée sur l'anneau de Montlhéry, notre voiture d'essai a tourné à 174,1 km/h, le compteur oscillant entre 178 et 186 km/h. Compte tenu du frein habituel à Montlhéry, aucune objection ne peut être soulevée à cet égard."

MOTEUR MOELLEUX ET SOUPLE
"La Beta 2 litres possède un moteur très « plein », c'est-à-dire propre à satisfaire totalement aux exigences de la circulation urbaine, tout en donnant également satisfaction au conducteur sportif."

PRÉSENTATION AGRÉABLE
"Fort bien présentée et apparemment soignée dans les détails, la Beta 2000 est ce qu'on pourrait nommer une voiture logiquement coûteuse."

⬇ *Ses défauts*

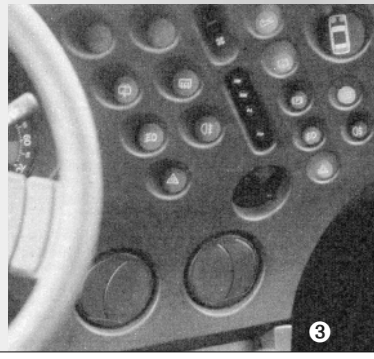
CONSOMMATION ÉLEVÉE À GRANDE VITESSE
"En abordant le sujet épineux de la consommation, je dirais qu'il n'y a pas de miracle. Sur route, en utilisant la voiture près de son maximum, nous obtenions 17,8 l aux 100 km."

DIRECTION TRÈS SENSIBLE À GRANDE VITESSE
"La sensibilité de la direction à grande vitesse est bien grande, ou, tout au moins, l'absence presque totale d'une caractéristique d'autocentrage laisse le volant à la disposition de n'importe quelle inflexion instinctive du conducteur."

ESTHÉTIQUE FADE
"La silhouette de la Beta, même renouvelée, représente sans doute ce que la voiture propose de moins convaincant."







1- Outre une belle habitabilité, tant aux places avant qu'à l'arrière, cette Lancia bénéficie d'une présentation sobre et soignée. 2- Seul un rétroviseur extérieur est présent, mais il est réglable depuis l'intérieur. 3- La planche de bord, d'un dessin inhabituel, est à la fois originale et ergonomique. 4- Malgré sa silhouette bicorps, cette Lancia ne possède pas de hayon.



"S'il fallait résumer le comportement de cette voiture en un mot, je choisirais le terme « facilité ». "







1- Les compteurs sont constellés de différents témoins d'alerte. 2- De grosses protections en caoutchouc font leur apparition sur les pare-chocs. 3- Pratique, le volant est réglable en hauteur. 4- Ce 4 cylindres 2.0 de conception moderne développe 115 ch. 5- Le restylage de la Beta 2000 porte aussi sur les feux, redessinés. L'essuie-glace arrière est une option. 6- D'accès malaisé, ce coffre est néanmoins généreux, avec une capacité de 380 dm³.







Extraits…

■ "Que l'on joue ou non de la boîte de vitesses, la Beta 2000 tire en toutes circonstances parti de sa cylindrée."

■ "La Beta 2000 est facile à conduire aux allures normales d'utilisation et son contrôle ne posera sans doute jamais de problèmes sérieux au conducteur moyen. Tranquille en ligne droite, peu sensible au vent, elle s'inscrit avec une sage progressivité dans les courbes, sans surprendre son pilote par des réactions trop vives."

■ "Paradoxalement, c'est peut-être le conducteur sportif qui soulèvera des objections, car la tendance à sous-virer est assez marquée, à moins que l'on envoie progressivement la voiture dans un virage."

■ "La ligne de la Beta 2000 n'est pas laide, mais plutôt anodine, surtout par rapport aux qualités révélées par son comportement. Pourtant, Lancia a fait un effort d'originalité en ce qui concerne la planche de bord. Elle est incontestablement très amusante à contempler."

■ "La suspension de la Beta la classe parmi ces voitures au comportement discret mais qui, tout en manifestant une certaine fermeté, n'en portent pas moins plutôt confortablement leurs passagers."

■ "Ses performances, son agrément et sa sécurité de conduite ainsi que son confort général sont autant de points positifs à porter au crédit de cette Lancia Beta 2000."



Par **Thomas Riaud**

Vu d'aujourd'hui

Un style personnel, une technologie d'avant-garde, une finition valorisante, de belles qualités routières et une once de sportivité, voilà ce qui faisait l'univers Lancia. Autant de réelles qualités qui permettaient au constructeur de s'aligner la tête haute face aux premium allemands. Faut-il voir dans l'essai de cette Beta le début des atermoiements pour la marque italienne ? Sa planche de bord avant-gardiste ne parvient pas à masquer une silhouette insipide, un comportement peu enjoué et une mécanique plaisante mais dépassée en matière de technologie.

La vie de vos autos

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

ÇA VOUS EST ARRIVÉ… CHEZ AUDI

"J'ai signalé à Audi (Paris) différents problèmes sur mon A6 3.0 (garantie jusqu'en octobre 2016) : bruit du moteur suspect au démarrage, écran qui grince quand il sort, ventilateur moteur qui se déclenche sans raison, ventilation intérieure qui délire complètement, GPS qui ne donne pas la bonne localisation ou direction, écran noir et musique qui s'arrête. Ma voiture est prise en charge ; on m'annonce entre une semaine et dix jours d'immobilisation. Comme l'auto est garantie, je m'attends à un véhicule de remplacement mais on m'annonce que je peux juste en louer une ! Même son de cloche auprès du service client. C'est inadmissible ! Une voiture à ce tarif, plein de problèmes et même pas de prêt !"

Franco Martins

Frédéric Bernardi nous parle de son Alfa Romeo 159 SW 1.9 JTDm 150 Q-Tronic



ACHETÉE D'OCCASION (2006, 57 000 km) EN SEPTEMBRE 2011, 83 000 km PARCOURUS

"Ma 159 a passé avec succès le contrôle technique à l'été 2015 et continue de fonctionner parfaitement. J'ai juste rencontré un souci de condenseur de climatisation cet été. La réparation a été effectuée à la concession de Blois pour un coût de 550 €. Mais je pense que ce n'est pas totalement fini, j'ai un bruit de ventilateur un peu grippé et je pense que le compresseur de clim arrive en fin de vie. C'est, je le reconnais, un problème récurrent sur les autos du groupe Fiat…"

Olivier Dupé nous parle de sa Renault Clio IV R.S.

"Sa plus grosse qualité ? Elle ne sert à rien. C'est formidable, car si on vivait assez longtemps pour n'acheter que des choses utiles, ça se saurait !"



"Cette Clio marche super bien, avec une consommation raisonnable qui correspond à une conduite respectueuse des lois – en me faisant plaisir cependant dès que possible avec une petite accélération. Et j'évite la ville : elle n'aime pas ça, chaque bouche d'égout s'imprime dans votre mémoire, les gros ralentisseurs deviennent quasiment des stops et le mobilier urbain envahissant est un danger permanent. J'en suis à deux jantes abîmées, elles sont bien trop exposées. Même si on ne peut tirer le meilleur de cette auto sur la route, la réaction vive et nette du châssis au moindre coup de volant, le moteur qui arrache à la moindre accélération, les « *broap* » en mode sport sont un plaisir chaque jour renouvelé ! Évidemment, la finition est indigente ; ceci dit, les sièges sont excellents et maintiennent fermement (heureusement, vu la suspension). Je ne peux encore rien dire sur l'entretien, si ce n'est que la révision des 40 000 km est programmée pour bientôt. Le remplacement des quatre pneus n'est pas encore tout à fait nécessaire mais je voudrais tout faire en même temps. Côté fiabilité : R.A.S., juste un bruit de freins parfois en reculant, il paraît que c'est normal. La passion sera encore au rendez-vous pour ma prochaine, la nouvelle MX-5 : une vision différente, mais toujours le même esprit."

ACHETÉE D'OCCASION (20 000 km) EN FÉVRIER 2015 ; 37 000 km PARCOURUS, CONSO. MOYENNE : 7,5 l/100 km

SES PANNES : aucune panne ni aucun frais d'entretien pour le moment.



aj L'avis de Brice Perrin

J'ai parcouru quelques dizaines de kilomètres en Clio R.S. et j'ai le souvenir d'une auto performante, vive et joyeuse mais pénalisée par un inconfort caricatural (et pénible sur les longs trajets) et par une présentation intérieure peu flatteuse. En d'autres termes : je partage l'avis d'Olivier !

Vos autos nous intéressent

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


CLÉMENT CHOULOT

Le chef des essais vous répond

Par Guy L'Hospital

Pourquoi pas un comparatif avec les cinq gros SUV hybrides ?

Je suis l'heureux possesseur d'un Volvo XC90 T8 hybride rechargeable. Je suggère à vos essayeurs un comparatif des SUV premium hybrides rechargeables. Cinq nouveautés sont disponibles : Audi Q7 e-tron, Mercedes GLE 500e, BMW X5 40e, Porsche Cayenne S E-Hybrid et Volvo XC90 T8. Je ne crois pas avoir lu un tel comparatif. Ce type de motorisation étant d'avenir avant, peut-être, le tout électrique, cela me semble intéressant. ***M. Q.***

Quel plateau alléchant ! Mais il va falloir être patient. Car si nous avons déjà pu tester (et mesurer) le BMW et le Porsche, et que nous pensons récupérer le XC90 dans les prochaines semaines, nous n'allons pas essayer le Q7 et le GLE avant plusieurs mois. Notez que la rencontre serait assez atypique car le Q7 est un hybride diesel.



YANN LEFEBVRE

4Control : quelle différence entre Renault Laguna GT et Talisman ?

Renault communique beaucoup sur le système 4Control de sa Talisman. Ma Laguna Coupé GT de 2009 possède cet équipement… Qu'a-t-il de nouveau ? ***C. D.***

L'équipement est le même mais le système a évolué. Les angles de braquage sont identiques à basse vitesse et légèrement plus importants lorsque les quatre roues braquent dans le même sens. Sur la Talisman, le braquage inversé peut être maintenu jusqu'à 80 km/h en mode sport (60 km/h sur Laguna), favorisant l'agilité en conduite sportive dans les enchaînements de virages serrés.



TIBO

En lisant votre n° 950, je m'interroge sur certains points :

Essai Audi A4 Avant ➔ Freinage à 130 km/h : 65 m ■ **(moyen)**
Essai BMW X5 ➔ Freinage à 130 km/h : 66 m ■ **(bien)**
Même s'il s'agit de notations "dans la catégorie", je trouve que 65 m (noté moyen), c'est mieux dans l'absolu que 66 m (noté bien). Même remarque concernant les performances :
Essai Renault Talisman ➔ 0 à 100 km/h : 11,6 s ■ **(bien)**
Essai Toyota RAV4 hybride ➔ 0 à 100 km/h : 8,3 s ■ **(moyen).**
Quel est votre point de vue sur le sujet ? ***A. C.***

Dans l'absolu, vous avez raison ! Mieux vaut accélérer en 8,3 s et freiner en 65 m. Mais nous avons fait le choix de noter les voitures par rapport à leurs rivales directes et en fonction du type d'essais (mesurés par nos soins ou non). En ce qui concerne le Toyota RAV4 Hybrid, il s'agit de mesures données par le constructeur, dans le cas de la Renault Talisman de nos propres mesures. De plus, il s'agit là de deux catégories d'autos différentes. Vous introduisez donc deux biais. En ce qui concerne les freinages, dans les deux cas, il s'agit de nos mesures et, dans les deux cas, de freinages rassurants. La performance du BMW X5 est toutefois plus impressionnante pour un modèle qui dépasse les 2,3 t. Plus conventionnelle, l'Audi A4 fait moins bien par exemple qu'une Volkswagen Passat (63 m) ou qu'une Mercedes Classe C (64 m).

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

HONDA HR-V

Vous souhaitez avoir un autre point de vue sur la circulation urbaine, prendre de la hauteur ? Le HR-V a des chances de vous séduire ! Par **Pascal Richard** Photos **Arnaud Saunier**

L'arrivée du Honda HR-V est en fait un retour ! En effet, ce petit SUV japonais a déjà été commercialisé entre 1999 et 2006. Réapparu depuis la fin de l'année 2015, le nouveau HR-V propose un format bien adapté à la circulation urbaine (4,30 m de longueur) mais aussi à la vie de famille puisque son habitabilité et son coffre (548 dm^3) font figure de référence, et de loin, dans la catégorie des SUV urbains.

À l'aise en ville malgré un rayon de braquage un peu trop important (11,4 m), le HR-V propose également de bonnes prestations routières. On regrettera simplement que sa suspension réagisse un peu trop sèchement sur les inégalités de la chaussée.

Sur le plan mécanique, la gamme n'est pas pléthorique mais les deux motorisations proposées, un 1 500 cm^3 essence de 130 ch et un 1 600 cm^3 diesel de 120 ch, ne manquent pas d'intérêt. La gamme s'articule autour de quatre niveaux de finition proposant tous une belle dotation d'équipements, ce qui, à l'heure du choix, ne va pas nous simplifier la tâche !



Moins original que par le passé, le nouveau HR-V propose en revanche une meilleure polyvalence d'utilisation.

LA GAMME

	Moteurs/Prix	Elegance	Executive	Executive Navi	Exclusive Navi	Bonus/malus écologique
Diesel	1.6 i-DTEC 120 ch	23 560 €	❤ 25 380 €	26 180 €	❤ 27 880 €	0 €
Ess.	1.5 i-VTEC 130 ch	21 500 €	23 370 €	24 170 €	25 870 €	de 0 à 150 € de malus(1)
	1.5 i-VTEC 130 ch CVT	–	24 670 €	25 470 €	27 170 €	0 €

(1) 150 € de malus sur la finition Exclusive Navi.

❤ **NOS COUPS DE CŒUR**





1- Engin de loisir par excellence, le HR-V ne néglige pas les détails pratiques ; ainsi, son coffre (548 dm³) est particulièrement vaste. 2- La planche de bord n'est pas gaie et sa finition est perfectible.

LES TRANSMISSIONS

❤ MANUELLE

Tous les HR-V sont équipés de série d'une boîte de vitesses à 6 rapports. Grâce à son petit levier à débattements très courts, elle propose une commande agréable. Rapide et précise, la boîte est un vrai régal, avec un étagement bien calibré.

AUTOMATIQUE

Seul le 1.5 i-VTEC peut être associé à une transmission automatique. Il s'agit d'une boîte à variation continue (CVT) qui ravira ceux qui roulent en ville. Sur ce terrain, sa douceur fait merveille, mais attention : en dehors des centres urbains, son agrément d'utilisation est plus relatif.

INTÉGRALE

En France, point de transmission intégrale pour le HR-V, mais aux États-Unis, Honda commercialise une version 1,8 l essence 4 roues motrices. Traversera-t-elle l'Atlantique ?

L/l/h/empattement : 4,29/1,77/1,60/2,61 m

MOTEUR DIESEL	❤ 1.6 i-DTEC
Puissance maxi (ch à tr/mn)	120 à 4000
Couple maxi (Nm à tr/mn)	300 à 2000
Performances	
Vitesse maxi (km/h)	188
Accélération 0-100 km/h (s)	10,7
Reprise 90-130 en 4e (s)	9,6
Budget	
Consommation moyenne (l/100 km)	5,2

MOTEURS ESSENCE	1.5 i-VTEC	1.5 i-VTEC CVT*
Puissance maxi (ch à tr/mn)	130 à 6600	130 à 6600
Couple maxi (Nm à tr/mn)	155 à 4600	155 à 4600
Performances		
Vitesse maxi (km/h)	181	187
Accélération 0-100 km/h (s)	9,6	11,2
Reprise 90-130 en 4e (s)	10	NC
Budget		
Consommation moyenne (l/100 km)	6,8	5,2

*Données constructeur

LES MOTEURS

DIESEL

❤ 1.6 i-DTEC 120 ch

Ce petit 4 cylindres diesel de 120 ch affiche une étonnante bonne santé qui se traduit par des performances d'un excellent niveau tant en accélérations qu'en reprises. Dans ces deux domaines, le 1.6 i-DTEC permet au HR-V de se positionner au sommet de la catégorie des SUV urbains. Résultat des courses : ce bloc assure un bel agrément de conduite et ce, quel que soit le terrain sur lequel on évolue. En ville, son couple important (300 Nm) lui permet de reprendre sur un filet de gaz sans qu'il soit nécessaire de rétrograder, tandis que sur route, c'est son absence d'inertie et sa facilité à prendre des tours qui sont à souligner.

ESSENCE

1.5 i-VTEC

A priori, ce petit 1 500 cm³ ne part pas favori face à son brillant homologue diesel ! Pourtant, à l'usage, ce bloc se défend bien. Côté performances, il fait jeu égal avec le 1.6 i-DTEC, mais ici, il faut impérativement grimper dans les tours pour obtenir de bons chiffres. L'exercice peut être plaisant sur route mais un tantinet fatigant à la longue. En ville, la valeur de couple bien plus faible que celle revendiquée par le diesel (155 Nm contre 300 Nm) et plus haut perchée (4 600 tr/mn contre 2 000 tr/mn) oblige à user plus fréquemment de la boîte de vitesses. À noter que l'arrivée des roues de 17 pouces (finition Exclusive) implique un – petit – malus écologique de 150 € (avec la boîte de vitesses manuelle).

ÉQUIPEMENTS COMMUNS À TOUTES LES VERSIONS

6 airbags, aide au démarrage en côte, allumage automatique des phares, autoradio avec lecteur de CD, climatisation automatique, prise USB (compatible iPod), jantes alliage, régulateur de vitesse, rétroviseurs électriques et dégivrants, siège conducteur réglable en hauteur, sièges avant chauffants, vitres AV/AR électriques, volant ajustable dans les deux plans.

ÉQUIPEMENTS / OPTIONS	Elegance	Executive	Executive Navi	Exclusive Navi
Aide au stationnement AV/AR	–	série / série	série / série	série / série
Antibrouillards avant	–	série	série	série
Caméra de recul	–	–	–	série
Climatisation automatique bizone	–	série	série	série
Connexion Bluetooth	série	série	série	série
Déclenchement auto. des essuie-glaces	–	série	série	série
Rails de toit	–	–	série	série
Sellerie mixte cuir/tissu	–	–	–	série
Système de navigation	–	–	série	série
Toit ouvrant panoramique	–	–	–	série





HONDA



1- Vendu en accessoire, le pack Cargo (260 €) facilite le chargement. 2- Alerte de franchissement de ligne, aide au stationnement… le HR-V apporte de nombreuses aides à la conduite. 3- Malgré sa taille, le Honda se révèle très habitable. 4- Le toit panoramique est également ouvrant. 5- Pour gagner de la hauteur, on peut occulter les assises des sièges. 6- La commande de boîte est à la fois rapide et précise.





YANN LEFEBVRE



HONDA

LES FINITIONS

ELEGANCE

Dès le premier niveau de finition, le HR-V propose une panoplie d'équipements très complète comprenant notamment la climatisation automatique, une prise USB, le régulateur de vitesse, les quatre vitres électriques, les sièges avant chauffants et les jantes alliage. Avouez que, pour une entrée en matière, le HR-V nous gâte ! Cette finition est livrable avec les deux moteurs mais la boîte automatique n'est pas au programme.

❤ EXECUTIVE

Passer de la finition Elegance à la finition Executive implique un effort financier de 1 820 € sur la version diesel et de 1 870 € pour l'essence. Ce "petit" supplément vous permettra de profiter de quelques plus comme les radars de stationnement avant et arrière, la climatisation bizone, la connexion Bluetooth, les rétroviseurs rabattables électriquement et plusieurs systèmes d'aide à la conduite *(voir les principaux équipements)*.

EXECUTIVE NAVI

La même avec un GPS en plus ? Oui, mais non, enfin… pas tout à fait. Ainsi, en plus du système de navigation, on trouve ici un ensemble audio plus abouti avec la radio numérique. Pas de quoi se relever la nuit ? Non car la radio numérique est encore peu développée en France. Par conséquent, le surcoût de 800 € n'est pas vraiment justifié.

❤ EXCLUSIVE NAVI

La plus chic des finitions ajoute 1 700 € à l'addition. Une somme justifiée par l'arrivée d'une sellerie mixte cuir/tissu, de rails de toit, d'un toit ouvrant panoramique, d'une caméra de recul, de phares à LED et d'un système d'ouverture des portes et de démarrage sans clé.



En ville, le HR-V se montre agréable malgré un diamètre de braquage (11,4 m) un peu élevé.

LES PRINCIPAUX ÉQUIPEMENTS ET ACCESSOIRES

AIDES À LA CONDUITE

À partir de la finition Executive, le HR-V reçoit de série de nombreuses aides à la conduite. Parmi elles, on trouve l'alerte anticollision frontale, la reconnaissance des panneaux de signalisation, l'alerte de franchissement de ligne et le limiteur de vitesse. Ceux qui roulent souvent de nuit apprécieront la gestion automatique de l'éclairage, qui fait passer des feux de route aux feux de croisement sans éblouir les autres conducteurs. S'il n'y a là rien de nouveau sur le plan technologique, le fait de retrouver l'ensemble de ces aides sur une voiture de ce prix (à partir de 23 000 € avec le moteur 1.5 i-VTEC) est à saluer.

CONSEILLÉ PAR L'AJ

❤ SIÈGES "MAGIQUES"

Contrairement à celle d'un Renault Captur, la banquette arrière du HR-V n'est pas coulissante. Un problème ? Pas vraiment dans la mesure où l'espace aux jambes (33 cm) et le volume du coffre (548 dm³) sont largement dimensionnés. En revanche, on trouve sur le HR-V (quelle que soit la finition) une astuce qui peut s'avérer pratique : l'assise de la banquette peut se relever à la verticale, ce qui permet d'obtenir un espace de chargement doté d'une belle hauteur sous plafond !
(voir photo n° 5 ci-contre).

TOIT OUVRANT PANORAMIQUE

Comme dans beaucoup d'autos japonaises, l'habitacle du HR-V se montre un peu triste, le noir dominant largement les débats. On est donc ravi de pouvoir profiter de la lumière apportée par ce toit ouvrant XXL. Seul bémol : il est réservé à la finition la plus aboutie de la gamme (Exclusive Navi).

❤ PACK CARGO

(260 €)

Le pack Cargo (vendu en accessoire) se compose de deux éléments distincts mais complémentaires. Un bac en plastique, doté de bords relevés, permet de protéger le plancher du coffre. Ce bac, imperméable et antidérapant, peut en outre recevoir un système de compartimentage modulable bien pratique pour éviter de retrouver vos courses éparpillées aux quatre coins du coffre.

CONSEILLÉ PAR L'AJ

PACK EXPÉDITION

(600 €)

Une appellation un peu pompeuse, le HR-V n'ayant aucune prétention en matière de tout-terrain. Cela dit, si vous souhaitez lui donner un petit air baroudeur, ce pack, vendu en accessoire, fera l'affaire. Il se compose de sabots de protection avant/arrière et de protections latérales. L'ensemble est assez discret et pas hors de prix.

CONSEILLÉ PAR L'AJ

LES TEINTES

Peinture opaque (gratuite)



Rouge Milano

Peintures métallisées (550 €)



Acier Moderne



Bleu Sport Brillant



Mûre Noire

Argent Alabaster

Peintures perlées (550 €)



Noir Cristal



Blanc Orchidée



Bleu Profond

LES JANTES



Jantes alliage de série sur Elegance et Executive.



Jantes alliage de série sur Exclusive.



Jantes de 18 pouces en option, 1 510 €.



Jantes de 18 pouces, en option, 1 610 €.

Retrouvez l'essai dans L'AJ n° 939

NOTRE CHOIX

1.6 i-DTEC 120 ch EXECUTIVE

25 380 € hors options - Bonus/malus écologique : 0 €

Le HR-V, comme ses concurrents du reste, soigne son look. Cela dit, s'il est soucieux de son apparence, le petit SUV de Honda n'oublie pas pour autant les aspects pratiques : il propose une habitabilité et un volume de coffre records pour la catégorie. Un pragmatisme qui l'honore et qui va de pair avec une mécanique réussie, associée à un châssis du même métal. Si la finition était un plus soignée, nous ne saurions pas loin du sans-faute !

AUDI A4

Cette 4e génération d'Audi A4 conserve un style conventionnel. La finition progresse par rapport à celle du modèle précédent, tout comme le niveau d'équipement. La fiabilité reste également de bon niveau. Par **Pascal Serres**

Si le style de l'Audi A4 n'est pas vraiment original, sa qualité de fabrication est vraiment au-dessus du lot. La voiture s'avère très bien finie et très agréable à vivre. La tenue dans le temps de tous les matériaux est excellente et aucune vibration ne vient perturber l'ambiance à bord. Sur le plan mécanique, la gamme des moteurs disponibles est, tant en essence qu'en diesel, assez large. Pour notre part, nous avons un faible pour la version 2.0 TDI 143 ch qui permet à l'A4 d'affronter avec aisance tous les types de terrains.

Par ailleurs, au moment de l'achat, soyez vigilant sur les interventions à prévoir et faites attention au budget d'utilisation. En effet, chez Audi le taux horaire de la main-d'œuvre et le prix des pièces de rechange sont parmi les plus élevés du marché.

LA GAMME

	Modèles	Puissance moteur (ch)	Conso. moy. l/100 km	Notre avis
Essence	1.8 TFSI	120	7	Cette version manque de vivacité et d'agrément pour être intéressante.
	1.8 TFSI	160/170	8	C'est certainement le bloc essence le plus raisonnable et le plus polyvalent.
	2.0 TFSI	180/211	8,5	Une version introuvable mais très agréable lorsqu'elle est associée aux 4 roues motrices.
	3.2 V6 TFSI	265/272	9	Pour les amateurs de sonorités graves et de tempérament affirmé. Peu disponible en occasion.
	S4	333	11,5	C'est certain, il y a largement de quoi se faire plaisir avec cette version très joueuse !
	RS4	450	12	La hauteur de ses performances n'a d'égal que celle du prix d'achat de cette sportive peu répandue.
Diesel	**2.0 TDI**	**120/136/143**	**6,1**	**Un peu trop juste en version de base 120 ch, ce bloc prend tout son sens en 143 ch.**
	2.0 TDI	170/177	7	L'A4 gagne en puissance et en nervosité mais devient plus gourmande, notamment sur les trajets urbains.
	2.7 V6 TDI	190	7,5	Rond, souple et agréable, ce bloc est aussi assez coûteux à l'usage. Pour les gros rouleurs.
	3.0 V6 TDI	240/245	8	Pas grand-chose à reprocher à ce V6 puissant et très agréable à conduire en toutes circonstances.

LES INFOS CLÉS

- Essence : à partir de 12 000 €
- Diesel : à partir de 10 500 €
- Génération : ancienne (4e)
- Commercialisation : de 2007 à 2015
- Restylage : 2012
- Carrosserie : 5 p / break (Avant en 2008) / Cabriolet (2009) / 4x4 (Allroad en 2009)
- Modèles en circulation : 98 051





NOTRE CHOIX

2.0 TDI 143 ch AMBITION LUXE
de 2010

1er prix prospecté : **11 900 €**
145 000 km

MESURES Auto-Journal SUR CIRCUIT D'ESSAIS

NOS MESURES

Moteur/Transmission	
Puissance maxi	143 ch à 4 200 tr/mn
Couple maxi	320 Nm à 1 750 tr/mn
Type	4 cylindres en ligne, diesel
Cylindrée/puissance fiscale	1 968 cm³/7 CV
Transmission	aux roues avant
Boîte/nombre de rapports	manuelle/6
Châssis	
Diamètre de braquage	11,5 m
Pneumatiques	205/60 R 16
Dimensions/Poids	
L/l/h/empattement	4,70/1,83/1,41/2,81 m
Poids/tractable freiné	1 475/1 300 kg
Performances	
1 000 m d. a.	31,6 s
0 à 100 km	9,8 s
90-130 km/h en 4e/5e/6e	9/11,2/14,9 s
Vitesse maxi	203 km/h
Freinage à 90/130 km/h	33/68 m
Habitabilité/Coffre	
Longueur aux jambes AR	25 cm
Largeur aux coudes AV/AR	150/145 cm
Volume de coffre	455 dm³

LE BUDGET

Assurance* : 1 000 €	Carte grise** : 233,10 €
Consommations	
Moyenne	6,1 l/100 km
Ville/Route/Autoroute	6,9/5,8/5,5 l/100 km
Autonomie/Réservoir	1 033 km/63 l

Coût de l'entretien

Amortisseurs AV	410 €		Kit de distribution	380 €	
Amortisseurs AR	300 €		Embrayage	470 €	
Disques AV	220 €		FAP	850 €	
Disques AR	200 €		Pneus (1 paire)	300 €	
Plaquettes AV	145 €		Feu AV	645 €	
Plaquettes AR	130 €		Feu AR	480 €	
Filtre à air	33 €		Bouclier AV	600 €	
Filtre à huile	13 €		Bouclier AR	480 €	

bon / moyen / mauvais dans sa catégorie

*Base de calcul : automobiliste parisien avec 30 % de bonus et assuré pour un trajet travail/promenade.
**Base de calcul : moyenne nationale de 33,30 € par cheval.

LES PANNES

PANNES IMMOBILISANTES/PÉNALISANTES

MOTEUR DIESEL

Nombreuses reprogrammations du calculateur moteur du 2.0 TDI (allumage de divers témoins, démarrage impossible, pertes de puissance…). Dysfonctionnement de la vanne EGR sur le V6 TDI et défaillance du turbo. Jusqu'en 2011, sur les moteurs qui ne font que de la ville, la vanne EGR s'encrasse.

TRAINS ROULANTS

Usure prématurée des roulements de roues et paliers d'amortisseurs défectueux (train arrière bruyant). Rotules avant fragiles.

DIRECTION

Défaut de l'arbre intermédiaire de colonne de direction (remplacement) : la direction peut être dure ou grincer lors des manœuvres.

CARROSSERIE

Jusqu'en 2010, les A4 peuvent rencontrer des dysfonctionnements du toit ouvrant, de mauvaises fixations des joints de portes, des impossibilités d'ouverture des portes (câbles des poignées à remplacer) ainsi que des fissures au niveau des projecteurs.

AUTRES DÉFAILLANCES

BOÎTE DE VITESSES

Inconfort de passage des vitesses sur les versions S tronic à 7 rapports. Mise à jour du calculateur de la boîte de vitesses.

ÉLECTRICITÉ/ÉLECTRONIQUE

Fréquents bugs sur les premiers modèles : manque de puissance du chauffage, éclairage de coffre, démarrage mains-libres, clim, stores pare-soleil électriques, défaillance des clignotants, des lève-vitres… Les différents calculateurs doivent être remis à jour, le régulateur de tension peut être aussi en cause.

LES RAPPELS

MAJEURS

ALIMENTATION (MARS 2015)

Défaut d'étanchéité dans le système d'injection sur les Audi A4 V6 TFSI produites entre avril 2011 et avril 2012.

AIRBAGS (OCTOBRE 2014)

Sur les modèles produits de mi-2011 à fin 2014, il subsiste un risque de non-déclenchement des airbags frontaux.

FREIN (DÉCEMBRE 2012)

Risque de défaillance de la protection de la position frein de parking sur certaines A4 Quattro S tronic de 2011 et 2012. Dégats irréversibles possibles sur la boîte de vitesses.

FREINS (SEPTEMBRE 2010)

Vibrations lors du freinage sur les RS4 jusqu'à fin 2010 et avec freins céramique. Les éléments de liaison des disques en céramique doivent être remplacés par des pièces optimisées.

REFROIDISSEMENT (MARS 2010)

Sur les A4 2.0 TFSI fabriquées entre mars et mai 2009, risque de fuite du liquide de refroidissement au niveau du turbo.

& MINEURS

RADIO (OCTOBRE 2011)

Sur certains véhicules des millésimes 2011 et 2012, dysfonctionnement de la radio numérique, DAB+ : perte de son sporadique et/ou réinitialisation de la radio ainsi que du système de navigation pendant la conduite. Une mise à jour doit être effectuée.

ALIMENTATION EN AIR (FÉVRIER 2010)

Sur les A4 3.0 TFSI fabriquées entre octobre et novembre 2009, risque de fuite au niveau de l'échangeur d'air se traduisant par des pertes de puissance.

LE BILAN FIABILITÉ

L'Audi A4 utilise des mécaniques pourtant connues mais la voiture a quand même rencontré quelques déboires en début de carrière. Mieux vaut préférer par conséquent un modèle postérieur à 2009 pour se mettre à l'abri des problèmes les plus fréquents. De même, évitez les diesels qui n'ont roulé qu'en ville car le FAP, les injecteurs et le système EGR sont encore sensibles à l'encrassement.

VOUS FAISIEZ COMMENT POUR ACHETER UNE VOITURE AVANT ?



Aramisauto.com

+ DE 2000 VOITURES NEUVES ET D'OCCASION

JUSQU'À -40% SANS NÉGOCIER

SATISFAIT OU 100% REMBOURSÉ

OCCASIONS SÉLECTIONNÉES • RECONDITIONNÉES •

JUSQU'À 5 ans DE GARANTIE

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

LE PRIX DU NEUF aj

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	23 690
Quadrifoglio Verde TCT	9		0	25 190
1.3 JTDm 85 ch Distinctive	4		0	20 340
1.6 JTDm 120 ch Exclusive	6		0	23 040
Surcoût Exclusive : Distinctive + 1 600 €				
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
Surcoût Exclusive : Distinctive + 2 850 €				
4C				
Standard Edition	14	M	2 200	63 200
4C SPYDER				
Surcoût : coupé + 9 800 €				

AUDI



TYPE	CV	B/M*		PRIX
A1				
1.0 TFSI Ultra 95 ch	5		0	17 880
1.4 TFSI 125 ch	6		0	19 900
1.4 TFSI COD 150 ch Ambiente	7		0	24 120
1.8 TFSI 192 ch Ambition S tronic	10		0	27 980
S1	14	M	2 200	34 700
1.4 TDI Ultra 90 ch	4		0	19 600
1.6 TDI 116 ch	5		0	20 910
Surcoût Ambiente : "base" + 2 100 €				
Surcoût Ambition : Ambiente + 600 €				
Surcoût S line : Ambition + 2 800 €				
Surcoût : Ambition Luxe : S line + 700 €				
A1 SPORTBACK (5 PORTES)				
Surcoût : 3 portes + 800 €				
A3 (3 PORTES)				
1.2 TFSI 110 ch Attraction	6		0	24 100
1.4 TFSI 125 ch Attraction	7		0	25 110
1.4 TFSI COD Ultra 150 ch Ambiente	8		0	28 680
1.8 TFSI 180 ch Ambiente	10	M	150	30 750
S3 Quattro	19	M	2 200	46 830
1.6 TDI 110 ch Attraction	5		0	25 670
1.6 TDI Ultra 110 ch Attraction	6		0	25 900
2.0 TDI 150 ch Attraction	8		0	27 720
2.0 TDI 184 ch Ambiente	10		0	32 180
Surcoût Ambiente : Attraction + 2 500 €				
Surcoût Ambition : Attraction + 2 450 €				
Surcoût S line : Ambition + 2 500 €				
Surcoût Ambition Luxe : S line + 2 550 €				
A3 SPORTBACK (5 PORTES)				
RS 3 S tronic	25	M	4 000	57 900
e-tron Ambiente	6	B	1 000	39 490
Surcoût : 3 portes + 1 200 €				
A3 BERLINE (4 PORTES)				
Surcoût : Sportback + 550 €				
A3 CABRIOLET				
1.4 TFSI 125 ch Attraction	7		0	32 110
1.4 TFSI COD Ultra 150 ch Ambiente	8		0	35 680
S3 Quattro S tronic	19	M	2 200	55 560
1.8 TFSI 180 ch Ambiente	10	M	250	37 750
1.6 TDI 110 ch Attraction	6		0	32 670
2.0 TDI 150 ch Attraction	8		0	34 720
2.0 TDI 184 ch Ambiente	10		0	39 180
Surcoût Ambiente : Attraction + 2 550 €				
Surcoût Ambition : Ambiente + 1 950 €				
Surcoût S line : Ambition + 2 500 €				
Surcoût Ambition Luxe : S line + 2 800 €				
TT				
1.8 TFSI 180 ch	10	M	150	36 250
2.0 TFSI 230 ch	13	M	250	41 410
S Quattro	20	M	2 200	56 490
2.0 TDI 184 ch	9		0	40 810
Surcoût S line : "base" + 4 500 €				
TT ROADSTER				
Surcoût : coupé + 3 000 €				
A4				
1.4 TFSI 150 ch	8		0	30 850
2.0 TFSI Ultra 190 ch	10		0	34 250
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
Surcoût Design/Sport : "base" + 4 150 €				
Surcoût S line : Design/Sport + 3 300 €				
Surcoût Design Luxe : S line + 2 100 €				
A4 AVANT (BREAK)				
Surcoût : berline + 1 700 €				
A5 COUPÉ				
1.8 TFSI 177 ch Attraction	9		0	36 830
2.0 TFSI 230 ch Attraction	13	M	250	41 290
3.0 TFSI 272 ch Ambiente Quattro S tronic	17	M	2 200	54 780
S5 Quattro S tronic	22	M	3 000	71 450
2.0 TDI Ultra 163 ch Attraction	8		0	40 130
2.0 TDI 190 ch Attraction	10		0	40 490
3.0 TDI 218 ch Ambiente Quattro S tronic	14	M	2 200	51 200
3.0 TDI 245 ch Ambiente Quattro S tronic	14	M	2 200	56 170
Surcoût Ambiente : Attraction + 3 200 €				
Surcoût S line : Ambiente + 4 500 €				
Surcoût Ambition Luxe : S line + 2 250 €				
Surcoût Avus : Ambition Luxe + 2 400 €				
A5 SPORTBACK				
1.8 TFSI 177 ch Attraction	10	M	150	36 130
2.0 TFSI 230 ch Attraction	13	M	250	40 590
3.0 TFSI 272 ch Ambiente Quattro S tronic	17	M	3 000	52 580
S5 Quattro S tronic	22	M	3 000	70 030
2.0 TDI Ultra 136 ch Attraction	7		0	35 700
2.0 TDI 150 ch Attraction	8		0	37 220
2.0 TDI Ultra 163 ch Attraction	8		0	39 430
2.0 TDI 190 ch Attraction	10		0	39 790
3.0 TDI 218 ch Ambiente Quattro S tronic	13	M	2 200	49 000
3.0 TDI 245 ch Ambiente Quattro S tronic	15	M	2 200	53 970
Surcoût Ambiente : Attraction + 1 700 €				
Surcoût S line : Ambiente + 5 400 €				
Surcoût Ambition Luxe : S line + 2 400 €				
Surcoût Avus : Ambition Luxe + 2 850 €				
A5 CABRIOLET				
1.8 TFSI 177 ch Ambiente	9	M	250	44 630
2.0 TFSI 230 ch Ambiente	13	M	500	49 090
3.0 TFSI 272 ch Ambiente Quattro S tronic	17	M	3 600	59 380
S5 Quattro S tronic	22	M	3 600	75 880
2.0 TDI 150 ch Ambiente	8		0	45 720
2.0 TDI 190 ch Ambiente	10		0	48 290
3.0 TDI 218 ch Ambiente Quattro S tronic	13	M	2 200	55 800
3.0 TDI 245 ch Ambiente Quattro S tronic	15	M	2 200	60 770
Surcoût S line : Ambiente + 4 700 €				
Surcoût Ambition Luxe : S line + 2 000 €				
Surcoût Avus : Ambition Luxe + 2 950 €				
A6				
1.8 TFSI 190 ch Ambiente	10	M	250	42 400
1.8 TFSI Ultra 190 ch Ambiente S tronic	10	M	150	44 700
2.0 TFSI 252 ch Ambiente S tronic	15	M	250	49 270
3.0 TFSI 333 ch Ambiente Quattro S tronic	22	M	2 200	58 300
S6 Quattro S tronic	31	M	8 000	93 540
2.0 TDI Ultra 150 ch Ambiente	7		0	40 960
2.0 TDI Ultra 190 ch Ambiente	10		0	43 330
3.0 TDI 218 ch Ambiente S tronic	12		0	49 930
3.0 TDI 272 ch Ambiente Quattro S tronic	16	M	150	56 130
3.0 BiTDI 320 ch S-Line Quattro Tiptronic	21	M	2 200	65 410
Surcoût S line : Ambiente + 6 250 €				
Surcoût Ambition Luxe : S line + 950 €				
Surcoût Avus : Ambition Luxe + 4 300 €				
A6 AVANT (BREAK)				
RS6 Quattro Tiptronic	47	M	8 000	125 110
RS6 Performance Quattro Tiptronic	52	M	8 000	133 740
Surcoût : berline + 2 600 €				
A6 ALLROAD QUATTRO				
3.0 TFSI 333 ch Ambiente S tronic	22	M	3 600	64 900
3.0 TDI 190 ch Ambiente S tronic	11	M	500	57 030
3.0 TDI 218 ch Ambiente S tronic	13	M	900	59 430
3.0 TDI 272 ch Ambiente S tronic	16	M	900	62 730
3.0 BiTDI 320 ch Ambition Luxe Tiptronic	21	M	2 200	72 960
Surcoût Ambition Luxe : Ambiente + 7 200 €				
Surcoût Avus : Ambition Luxe + 4 300 €				
A7 SPORTBACK				
1.8 TFSI 190 ch Ambiente S tronic	10		0	55 320
2.0 TFSI 252 ch Ambiente S tronic	15	M	250	60 470
3.0 TFSI 333 ch Ambiente Quattro S tronic	22	M	3 000	70 410
RS7 Quattro Tiptronic	47	M	8 000	134 340
RS7 Performance Quattro Tiptronic	52	M	8 000	142 940
3.0 TDI 190 ch Ambiente S tronic	10		0	60 200
3.0 TDI 218 ch Ultra Ambiente S tronic	12		0	62 670
3.0 TDI 272 ch Ambiente Quattro S tronic	16	M	250	69 290
3.0 BiTDI 320 ch Ambiente Quattro Tiptronic	21	M	2 200	73 390
Surcoût S line : Ambiente + 4 100 €				
Surcoût Ambition Luxe : S line + 2 000 €				
Surcoût Avus : Ambition Luxe + 8 100 €				
A8				
3.0 TFSI 310 ch Quattro Tiptronic	20	M	3 600	91 100
4.0 TFSI 435 ch Quattro Tiptronic	33	M	8 000	112 200
6.3 TFSI 500 ch W12 Limousine	41	M	8 000	159 180
S8 Tiptronic	42	M	8 000	137 040
S8 Plus Tiptronic	52	M	8 000	171 650
3.0 TDI 262 ch Quattro Tiptronic	16	M	1 600	88 580
4.2 TDI 385 ch Quattro Tiptronic	27	M	4 000	107 340
Surcoût Avus : "base" + 13 400 €				
Surcoût Avus Extended : Avus + 6 000 €				
Q3				
1.4 TFSI COD Ultra 150 ch	8		0	31 570
2.0 TFSI 180 ch Quattro S tronic	10	M	900	37 840
2.0 TFSI 220 ch Ambiente Quattro S tronic	13	M	1 600	43 110
RS Quattro S tronic	23	M	6 500	62 500
2.0 TDI 120 ch	6		0	30 060
2.0 TDI Ultra 150 ch	8		0	31 780
2.0 TDI 184 ch Quattro	10	M	250	36 930
Surcoût Ambiente : "base" + 2 950 €				
Surcoût S line : Ambiente + 2 600 €				
Surcoût Ambition Luxe : S line + 2 400 €				
Q5				
2.0 TFSI 180 ch Ambiente Quattro	11	M	2 200	42 070
2.0 TFSI 230 ch Ambiente Quattro	14	M	2 200	44 660
2.0 TDI Ultra 150 ch Ambiente	8		0	38 770
2.0 TDI 150 ch Ambiente Quattro	8	M	500	41 270
2.0 TDI 190 ch Ambiente Quattro	11	M	900	44 530
3.0 TDI 258 ch Ambiente Quattro S tronic	15	M	900	53 600
SQ5 TDI Quattro Tiptronic	21	M	2 200	74 350
SQ5 TDI Plus Quattro Tiptronic	23	M	3 000	79 370
Surcoût Ambition Luxe : Ambiente + 4 800 €				
Surcoût S line : Ambition Luxe + 2 100 €				
Surcoût Avus : S line + 3 050 €				
Q7				
3.0 TFSI 333 ch Tiptronic	22	M	3 000	68 740
3.0 TDI Ultra 218 ch Tiptronic	12	M	500	60 340
3.0 TDI 272 ch Tiptronic	15	M	900	64 640
Surcoût S line : "base" + 6 900 €				
Surcoût Ambition Luxe : S line + 900 €				
Surcoût Avus : Ambition Luxe + 7 700 €				
Surcoût Avus Extended : Avus + 5 500 €				
R8				
V10 S-Tronic	45	M	8 000	167 000
V10 Plus S tronic	49	M	8 000	199 000

BMW

TYPE	CV	B/M*		PRIX
i3				
"base"	3	B	6 300	35 490
Urban Life	3	B	6 300	38 290
SÉRIE 1 (3 PORTES)				
116i Première	6		0	22 990
118i Lounge	7		0	27 100
120i Lounge	10	M	150	29 950
125i Lounge	13	M	1 600	33 350
M1 35i	22	M	3 600	45 600
114d Première	5		0	23 100
116d Première	6		0	25 650
116d EfficientDynamics Première	5		0	25 650
118d Lounge	7		0	29 550
120d Lounge	10		0	32 400
125d Lounge Auto.	12		0	37 550
Surcoût Lounge : Première + 1 750 €				
Surcoût Sport : Lounge + 3 000 €				
Surcoût UrbanChic : Sport + 1 500 €				
Surcoût M Sport : UrbanChic + 900 €				
SÉRIE 1 (5 PORTES)				
Surcoût : 3 portes + 750 € à + 760 €				
SÉRIE 2 COUPÉ				
218i Lounge	7		0	29 990
220i Lounge	10	M	900	33 750
228i Lounge	15	M	1 600	36 650
M2 35i 326 ch	22	M	4 000	48 000
M2	26	M	6 500	61 750
218d Lounge	8		0	31 950
220d Lounge	10		0	34 950
225d Lounge	12		0	40 300
Surcoût Sport : Lounge + 3 400 €				
Surcoût Luxury : Sport + 1 700 €				
Surcoût M Sport : Luxury + 900 €				
SÉRIE 2 CABRIOLET				
218i Lounge	8	M	150	34 500
220i Lounge	11	M	2 200	37 750
228i Lounge	15	M	2 200	40 700
M2 35i	22	M	6 500	52 900
218d Lounge	8		0	36 200
220d Lounge	10		0	39 300
225d Lounge	12		0	43 900
Surcoût Sport : Lounge + 3 400 €				
Surcoût Luxury : Sport + 2 500 €				
Surcoût M Sport : Luxury + 150 €				
SÉRIE 2 ACTIVE TOURER				
216i Première	5		0	24 990
218i Lounge	7		0	29 990
220i Lounge	11	M	250	33 200
225i Lounge Auto.	13	M	150	38 200
225xe 224 ch Lounge	5	B	1 000	38 950
214d Première	5		0	27 990
216d Première	6		0	29 450
218d Lounge	7		0	33 300
220d Lounge	10		0	36 050
Surcoût Lounge : Première + 1 750 €				
Surcoût Sport : Lounge + 2 800 €				
Surcoût Luxury : Sport + 2 300 €				
Surcoût M Sport : Luxury + 150 €				
SÉRIE 2 GRAN TOURER				
216i 102 ch Première	6		0	26 490
218i 136 ch Lounge	7		0	31 490
220i 192 ch Lounge	11	M	500	35 000
214d 95 ch Première	5		0	29 290
216d 116 ch Première	6		0	30 750
218d 150 ch Lounge	8		0	34 600
220d 190 ch Lounge Auto.	10		0	37 650
Surcoût Lounge : Première + 1 750 € à + 1 910 €				
Surcoût Sport : Lounge + 2 650 € à + 3 000 €				
Surcoût Luxury : Sport + 2 350 €				
Surcoût M Sport : Luxury + 750 €				
NOUVEAU X1				
sDrive 18i Lounge	7		0	31 950
xDrive 20i Lounge Auto.	11	M	900	39 950
xDrive 25i Lounge Auto.	13	M	900	42 700
sDrive 16d Lounge	6		0	32 150
sDrive 18d Lounge	7		0	34 600
sDrive 20d Lounge	8		0	37 850
xDrive 25d Lounge Auto.	13	M	150	44 150
Surcoût Sport : Lounge + 4 150 €				
Surcoût xLine : Sport + 800 €				
Surcoût M Sport : xLine + 1 200 €				
SÉRIE 3 BERLINE				
318i Lounge	7		0	31 950
320i Lounge	10		0	35 350
330i xDrive Lounge Plus Auto.	15	M	250	48 650
340i Lounge Plus	21	M	2 200	49 650
M3	32	M	8 000	84 400
330e Lounge Plus	8	B	1 000	46 950
316d Lounge	6		0	31 950
318d Lounge	7		0	34 500
320d EfficientDynamics Edition Lounge	8		0	37 900
320d Lounge	10		0	37 900
325d Lounge Plus	12		0	44 750
330d Lounge Plus Auto.	12		0	49 750
335d xDrive Lounge Plus Auto.	20	M	500	56 350
Surcoût Lounge Plus : Lounge + 3 100 €				
Surcoût Sport : Lounge Plus + 1 900 €				
Surcoût Luxury : Sport + 3 150 €				
Surcoût M Sport : Sport + 2 550 €				
SÉRIE 3 TOURING (BREAK)				
Surcoût : berline + 1 350 € à + 1 650 €				
SÉRIE 3 GRAN TURISMO				
320i Lounge Auto.	10	M	900	40 250
328i xDrive Lounge Auto.	15	M	2 200	47 950
335i xDrive Lounge Auto.	20	M	4 000	54 050
318d Lounge	7		0	37 350
320d Lounge	10		0	40 800
325d Lounge	12	M	150	44 050
330d Lounge Auto.	15	M	150	49 750
335d xDrive Lounge Auto.	20	M	900	55 750
Surcoût Sport : Lounge + 5 400 €				
Surcoût Luxury : Sport + 3 300 €				
Surcoût M Sport : Sport + 2 700 €				
SÉRIE 4 COUPÉ				
420i Lounge	10	M	500	39 250
428i Lounge	14	M	1 600	43 500
435i Lounge	20	M	3 600	50 350
M4	32	M	8 000	85 300
418d Lounge	8		0	38 200
420d Lounge	10		0	41 200
425d Lounge	12	M	150	44 050
430d Lounge Auto.	15		0	50 150
435d xDrive Lounge Auto.	20	M	500	56 200
Surcoût Sport : Lounge + 4 550 €				
Surcoût Luxury : Sport + 3 600 €				
Surcoût M Sport : Sport + 3 000 €				
SÉRIE 4 GRAN COUPE				
428i Lounge	15	M	1 600	43 500
435i Lounge	20	M	4 000	50 350
418d Lounge	7		0	38 200
420d Lounge	10		0	41 200
430d Lounge Auto.	10	M	150	50 150
435d xDrive Lounge Auto.	10	M	900	56 200
Surcoût Sport : Lounge + 4 550 €				
Surcoût Luxury : Sport + 3 600 €				
Surcoût M Sport : Sport + 3 000 €				
SÉRIE 4 CABRIOLET				
420i Lounge	10	M	1 600	46 800
428i Lounge	15	M	2 200	51 350
435i Lounge	20	M	4 000	56 850
M4	32	M	8 000	91 600
420d Lounge	10	M	150	48 800
425d Lounge	12	M	250	52 000
430d Lounge Auto.	15	M	250	57 250
435d xDrive Lounge Auto.	15	M	1 600	62 950
Surcoût Sport : Lounge + 5 900 €				

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

VENDRE VOTRE VOITURE

- Estimation **en 2 min**
- **Sans obligation** d'acheter une nouvelle voiture
- Vendue et payée en 24h !

www.AramisAuto.com

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

Surcoût Luxury : Sport + 2 150 €
Surcoût M Sport : Luxury + 750 €

X3

	CV	B/M*		PRIX
sDrive 20i Lounge Auto.	11	M	2 200	41 200
xDrive 28i Lounge Auto.	15	M	2 200	49 000
xDrive 35i Lounge Plus Auto.	20	M	6 500	57 200
sDrive 18d Lounge	8		0	38 950
xDrive 20d Lounge	10	M	250	43 950
xDrive 30d Lounge Auto.	15	M	900	52 200
xDrive 35d Lounge Plus Auto.	20	M	2 200	60 800

Surcoût Lounge Plus : Lounge + 3 800 €
Surcoût xLine : Lounge Plus + 4 900 € à + 5 100 €
Surcoût M Sport : xLine + 100 € à + 800 €

X4

	CV	B/M*		PRIX
xDrive 28i Lounge Plus Auto.	15	M	2 200	56 200
M40i Auto.	25	M	6 500	69 800
xDrive 20d Lounge Plus	10	M	150	51 100
xDrive 30d Lounge Plus Auto.	15	M	900	59 400
xDrive 35d Lounge Plus Auto.	20	M	2 200	64 200

Surcoût xLine : Lounge Plus + 4 750 €
Surcoût M Sport : xLine + 1 100 € à + 2 000 €

Z4

	CV	B/M*		PRIX
sDrive 18i Lounge	9	M	2 200	37 150
sDrive 20i Lounge	11	M	2 200	40 150
sDrive 28i Lounge	15	M	2 200	46 350
sDrive 35i Lounge	21	M	8 000	51 500
sDrive 35is M Sport DKG	23	M	8 000	65 300

Surcoût Lounge Plus : Lounge + 2 300 € à + 3 600 €
Surcoût M Sport : Lounge Plus + 2 800 € à + 3 000 €

SÉRIE 5

	CV	B/M*		PRIX
528i Lounge Plus	15	M	1 600	50 850
535i Lounge Plus	20	M	4 000	57 500
M5 DKG	47	M	8 000	120 600
ActiveHybrid 5 Lounge Plus	19	M	900	68 700
518d Lounge	8		0	39 990
520d Lounge	10		0	43 850
525d Lounge Plus	12		0	50 800
530d Lounge Plus Auto.	15	M	150	56 900
535d Lounge Plus Auto.	20	M	250	61 800
M550d xDrive Auto.	26	M	2 200	88 300

Surcoût Lounge Plus : Lounge + 3 350 €
Surcoût Luxury : Lounge Plus + 5 500 € à + 6 050 €
Surcoût M Sport : Lounge Plus + 5 000 € à + 5 150 €

SÉRIE 5 TOURING (BREAK)

Surcoût : berline (sauf 540i et M5) +2 500 €

SÉRIE 5 GRAN TURISMO

	CV	B/M*		PRIX
535i xDrive Lounge Plus Auto.	20	M	6 500	68 900
520d Lounge Plus Auto.	10	M	500	55 900
530d Lounge Plus Auto.	15	M	1 600	63 350
535d xDrive Lounge Plus Auto.	20	M	2 200	70 900

Surcoût Luxury : Lounge Plus + 8 100 € à + 8 400 €
Surcoût M Sport : Luxury + 1 650 € à + 1 700 €

SÉRIE 6 COUPÉ

	CV	B/M*		PRIX
640i Lounge Plus Auto.	21	M	2 200	84 350
650i Lounge Plus Auto.	34	M	6 500	97 750
M6 DKG	47	M	8 000	136 150
640d Lounge Plus	20	M	250	87 600

Surcoût Exclusive : Lounge Plus + 12 800 € à + 12 900 €
Surcoût M Sport : Lounge Plus + 10 000 € à + 10 250 €

SÉRIE 6 GRANCOUPE

	CV	B/M*		PRIX
640i Lounge Plus Auto.	21	M	2 200	86 550
650i Lounge Plus Auto.	34	M	6 500	99 950
M6 DKG	47	M	8 000	140 900
640d Lounge Plus Auto.	20	M	500	89 100

Surcoût Exclusive : Lounge Plus + 12 100 € à + 12 900 €
Surcoût M Sport : Lounge Plus + 10 00 € à + 10 250 €

SÉRIE 6 CABRIOLET

	CV	B/M*		PRIX
640i Lounge Plus Auto.	21	M	3 000	93 450
650i Lounge Plus Auto.	34	M	8 000	106 850
M6 DKG	47	M	8 000	143 600
640d Lounge Plus Auto.	20	M	500	96 700

Surcoût Exclusive : Lounge Plus + 11 000 € à + 11 100 €
Surcoût M Sport : Lounge Plus + 9 700 € à + 9 950 €

X5

	CV	B/M*		PRIX
xDrive 35i Lounge Plus Auto.	20	M	6 500	69 500
xDrive 50i Lounge Plus Auto.	25	M	8 000	85 300
M Auto.	49	M	8 000	127 000
xDrive 40e Lounge Plus	13		0	72 800
sDrive 25d Lounge Auto.	13	M	250	54 450
xDrive 30d Lounge Plus Auto.	16	M	2 200	67 800
xDrive 40d Lounge Plus Auto.	20	M	2 200	72 800
M 50d Auto.	26	M	2 200	96 300

Surcoût Lounge Plus : Lounge + 6 450 €
Surcoût xLine : Lounge Plus + 4 850 € + 5 750 €
Surcoût Exclusive : xLine + 5 000 € à + 5 900 €
Surcoût M Sport : xLine + 500 € à + 3 400 €

X6

	CV	B/M*		PRIX
xDrive 35i Lounge Plus Auto.	20	M	6 500	74 300
xDrive 50i Lounge Plus Auto.	34	M	8 000	89 950
M Auto.	49	M	8 000	134 800
xDrive 30d Lounge Plus Auto.	16	M	2 200	72 600
xDrive 40d Lounge Plus Auto.	16	M	2 200	77 600
M 50d Auto.	26	M	2 200	100 500

Surcoût Exclusive : Lounge Plus + 12 050 € à + 12 800 €
Surcoût M Sport : Lounge Plus + 10 200 € à + 10 700 €

NOUVELLE SÉRIE 7

	CV	B/M*		PRIX
740i Auto.	21	M	4 000	91 100
750i xDrive Exclusive Auto.	34	M	4 000	120 900
730d Auto.	15		0	86 500
740d xDrive Auto.	20		0	96 700

Surcoût Exclusive : "base" + 11 400 € à + 13 000 €
Surcoût M Sport : Exclusive + 3 350 €
Surcoût Limousine : berline + 5 600 € à + 10 750 €

i8

	CV	B/M*		PRIX
Hybride rechargeable	11	B	1 000	136 800

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

CITROËN

C-ZERO

TYPE	CV	B/M*		PRIX
C-Zero Confort	1	B	6 300	26 900

C1 (3 PORTES)

1.0 VTi 68 ch Live	4		0	10 350
1.2 PureTech 82 ch Feel	4		0	12 650

Surcoût Feel : Live + 1 700 €
Surcoût Shine : Feel + 1 300 €

NOUVELLE C1 (5 PORTES)

Surcoût : 3 portes + 500 €

C3

1.0 PureTech 68 ch Attraction	4		0	13 600
1.2 PureTech 82 ch Attraction	4		0	14 200
1.2 PureTech 110 ch Exclusive	5		0	20 050
1.6 BlueHDi 75 ch Attraction	4		0	15 800
1.6 BlueHDi 100 ch Confort	5		0	19 250

Surcoût Confort : Attraction + 2 000 €
Surcoût Exclusive : Confort + 2 250 €

C3 PICASSO

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

Surcoût Exclusive : Confort + 2 000 €

C4 CACTUS (5 PORTES)

1.2 PureTech 82 ch Live	4		0	15 200
1.2 PureTech 110 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

Surcoût Feel : Live + 1 550 €
Surcoût Shine : Feel + 3 200 €

C4 PICASSO

1.2 PureTech 130 ch Attraction	7		0	24 400
1.6 THP 165 ch Intensive Auto.	9		0	30 350
1.6 BlueHDi 100 ch Attraction	5		0	25 400
1.6 BlueHDi 120 ch Attraction	6		0	26 400
2.0 BlueHDi 150 ch Intensive	7		0	31 350

Surcoût Confort : Attraction + 1 550 €
Surcoût Intensive : Confort + 1 900 €
Surcoût Exclusive : Intensive + 3 100 €

GRAND C4 PICASSO

Surcoût : C4 Picasso + 1 200 €

C4 AIRCROSS

1.6 HDi 115 ch Confort	6		0	29 450

Surcoût Exclusive : Confort + 4 850 €

C5

2.0 BlueHDi 150 ch Confort	7		0	31 400
2.0 BlueHDi 180 ch Confort Auto.	9		0	35 000

Surcoût Exclusive : Confort + 3 250 €

C5 TOURER (BREAK)

Surcoût : berline + 1 100 €

C5 TOURER XTR

2.0 BlueHDi 150 ch Exclusive	7		0	38 550
2.0 BlueHDi 180 ch Exclusive Auto.	7		0	40 850

NEMO MULTISPACE

1.3 HDi 80 ch Attraction	4		0	16 000

Surcoût Confort : Attraction + 2 050 €
Surcoût XTR : Confort + 400 €

NOUVEAU BERLINGO MULTISPACE

1.6 BlueHDi 75 ch Feel	4		0	21 300
1.6 BlueHDi 100 ch Feel	5		0	22 000
1.6 BlueHDi 120 ch XTR	6		0	24 150

Surcoût XTR : Feel + 700 €
Surcoût Shine : XTR + 2 500 €

DACIA

SANDERO

TYPE	CV	B/M*		PRIX
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 Lauréate	4		0	12 950

Surcoût Ambiance : "base" + 1 060 €
Surcoût Lauréate : 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 Lauréate : Ambiance + 1 100 €

LOGAN MCV

Surcoût : berline + 1 200 €

DOKKER

1.6 SCe 100	6	M	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 90	5		0	15 700

LODGY

1.6 SCe 100	6	M	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	M	500	11 990
1.2 TCe 125 ch Ambiance	7	M	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 Lauréate : Ambiance + 1 100 €
Surcoût Prestige : Lauréate + 1 100 €

DS

NOUVELLE DS 3

TYPE	CV	B/M*		PRIX
1.2 PureTech 82 ch Chic	4		0	15 950
1.2 PureTech 110 ch Be Chic	5		0	18 900
1.2 PureTech 130 ch Be Chic	6		0	20 100
1.6 THP 165 ch Sport Chic	9		0	25 450
1.6 BlueHDi 100 ch Be Chic	5		0	20 100
1.6 BlueHDi 120 ch Sport Chic	5		0	25 350

Surcoût Be Chic : Chic + 1 250 €
Surcoût So Chic : Be Chic + 1 300 €
Surcoût Sport Chic : So Chic + 2 750 €

NOUVELLE DS 3 CABRIO

1.2 PureTech 82 ch Be Chic	4		0	20 000
1.2 PureTech 110 ch So Chic	5		0	23 000
1.2 PureTech 130 ch So Chic	6		0	24 200
1.6 THP 165 ch Sport Chic	9		0	27 950
1.6 BlueHDi 100 ch Be Chic	5		0	22 750
1.6 BlueHDi 120 ch Sport Chic	6		0	27 700

Surcoût So Chic : Be Chic + 1 300 €
Surcoût Sport Chic : So Chic + 2 450 €

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	M	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 + 1 800 €
Surcoût So Chic : Be Chic + 3 000 €
Surcoût Sport Chic : So Chic + 3 500 €

DS 4 CROSSBACK

1.2 PureTech 130 ch Be Chic	7		0	27 200
1.6 THP 165 ch Be Chic Auto.	9		9	30 150
1.6 BlueHDi 120 ch Be Chic	6		0	28 550
2.0 BlueHDi 180 ch Be Chic Auto.	9		0	32 950

Surcoût Sport Chic : Be Chic + 4 900 €

DS 5

1.6 THP 165 ch Be Chic Auto.	9	M	150	33 950
1.6 THP 210 ch So Chic	12	M	500	36 900
1.6 BlueHDi 120 ch Chic	6		0	29 750
2.0 BlueHDi 150 ch Be Chic	7		0	34 250
2.0 BlueHDi 180 ch Be Chic Auto.	9		0	36 950
Hybrid 4x4 200 ch So Chic	8		0	43 400

Surcoût Be Chic : Chic + 2 500 €
Surcoût So Chic : Be Chic + 2 300 €
Surcoût Sport Chic : So Chic + 4 000 €

FIAT

500

TYPE	CV	B/M*		PRIX
1.2 69 ch Pop	4		0	12 490
0.9 TwinAir 85 ch Lounge	4		0	16 090
0.9 TwinAir 105 ch Lounge	5		0	16 840
1.3 Multijet 95 ch Popstar	5		0	17 040

Surcoût Popstar : Pop + 1 100 €
Surcoût Lounge : Popstar + 900 €
Surcoût Club : Lounge + 1 500 €

500C (CABRIOLET)

1.2 69 ch Pop	4		0	14 490
0.9 TwinAir 85 ch Lounge	4		0	18 090
0.9 TwinAir 105 ch Lounge	4		0	18 840
1.3 Multijet 95 ch Popstar	5		0	19 040

Surcoût Popstar : Pop + 1 100 €
Surcoût Lounge : Popstar + 900 €
Surcoût Club : Lounge + 1 500 €

500L

1.4 95 ch Pop	6	M	500	15 900
0.9 TwinAir 105 ch Popstar	5		0	19 350
1.4 T-Jet 120 ch Popstar	7	M	500	19 850
1.3 MultiJet 95 ch Popstar	5		0	20 490
1.6 Multijet 120 ch Popstar	6		0	21 490

Surcoût Popstar : Pop + 1 950 €
Surcoût Lounge : Popstar + 1 500 €

500L TREKKING

1.4 95 ch Popstar	6	M	500	18 850
0.9 TwinAir 105 ch Popstar	5		0	20 350
1.4 T-jet 120 ch Popstar	7	M	500	20 850
1.3 Multijet 95 ch Popstar	5		0	21 490
1.6 Multijet 120 ch Popstar	5		0	22 490

Surcoût Lounge : Popstar + 1 500 €

500L LIVING

0.9 TwinAir 105 ch Popstar	5		0	20 750
1.4 T-jet 120 ch Lounge	7	M	2 200	22 750
1.3 Multijet 95 ch Popstar	5		0	21 890
1.6 Multijet 120 ch Popstar	6		0	22 890

Surcoût Lounge : Popstar + 1 500 €

500X

1.6 e-Torq 110 ch	6	M	250	15 990
1.4 MultiAir 140 ch Popstar	8	M	250	21 090
1.4 MultiAir 170 ch Cross 4x4 Auto.	10	M	2 200	25 990
1.3 Multijet 95 ch Pop	5		0	19 590
1.6 MultiJet 120 ch Pop	6		0	20 890
2.0 MultiJet 140 ch Cross 4x4	7		0	25 790

Surcoût Pop : "base" + 2 000 €
Surcoût Popstar : Pop + 1 700 €
Surcoût Lounge : Popstar + 2 600 €
Surcoût Cross : Popstar + 1 000 €
Surcoût Cross Plus : Cross + 2 600 €

PANDA

1.2 69 ch Pop	4		0	9 990
0.9 TwinAir 85 ch Easy	4		0	12 740
1.3 Multijet 95 ch Easy	4		0	14 990

Surcoût Easy : Pop + 1 550 €
Surcoût Lounge : Easy + 1 000 €

PANDA TREKKING/4x4

0.9 TwinAir 85 ch Trekking	5		0	14 540
0.9 TwinAir 90 ch Cross 4x4	5		0	18 640
1.3 MultiJet 95 ch Trekking	4		0	16 790

Surcoût Pop 4x4 : Trekking + 600 €
Surcoût Rock 4x4 : Pop 4x4 + 1 300 €
Surcoût Cross 4x4 : Rock 4x4 + 2 200 €

PUNTO (5 PORTES)

1.2 69 ch Cult	4		0	13 490
1.4 77 ch Steel	5	M	150	14 450
0.9 TwinAir 105 ch Steel	5		0	15 850

Surcoût Steel : Cult + 460 €
Surcoût Steel Pack : Steel + 1 350 €

QUBO

1.4 77 ch Pop	5	M	2 200	13 500
1.3 Multijet 80 ch Lounge	4		0	17 990
1.3 Multijet 95 ch Trekking	5		0	19 990

DOBLO

1.4 95 ch Pop	6	M	2 200	16 490
1.6 Multijet 95 ch Lounge	5		0	21 990
1.6 Multijet 120 ch Lounge	6		0	22 490

Surcoût Lounge Pack : Lounge + 1 000 €
Surcoût Trekking : Lounge Pack + 0 €

DOBLO MAXI

1.6 Multijet 120 ch Lounge	6		0	23 290

Surcoût Lounge Pack : Lounge + 1 000 €

FORD

KA

TYPE	CV	B/M*		PRIX
1.2 69 ch Titanium	4		0	11 500

FIESTA (3 PORTES)

1.25 60 ch Edition	4		0	14 250
1.25 82 ch Edition	5		0	14 800
1.0 EcoBoost 100 ch Edition	5		0	16 100
1.0 EcoBoost 125 ch Titanium	6		0	18 050
ST	10		0	24 600
1.5 TDCi 75 ch Edition	4		0	16 800
1.5 TDCi 95 ch Titanium	5		0	18 900

Surcoût Titanium : Edition + 1 450 €

FIESTA (5 PORTES)

Surcoût : berline 3 portes + 600 €

FOCUS

1.6 Ti-VCT 85 ch Trend	5	M	250	19 100
1.0 EcoBoost 100 ch Trend	5		0	21 100
1.0 EcoBoost 125 ch Trend	5		0	22 300
1.5 EcoBoost 150 ch Titanium	6		0	25 000
1.5 EcoBoost 182 ch Titanium	6		0	26 200
2.0 EcoBoost 250 ch ST	15	M	2 200	29 200
RS	24	M	2 200	39 600
1.5 TDCi 95 ch Trend	5		0	23 100
1.5 TDCi Econetic 105 ch Trend	5		0	23 500
1.5 TDCi 120 ch Trend	6		0	24 300
2.0 TDCi 150 ch Titanium	7		0	27 000
2.0 TDCi 185 ch ST	15		0	30 700

Surcoût Edition : Trend + 0 €
Surcoût Titanium : Edition + 1 500 €

FOCUS SW (BREAK)

Surcoût : berline + 600 €

B-MAX

1.4 90 ch Edition	5	M	250	18 100
1.0 EcoBoost 100 ch Edition	5		0	19 500
1.6 Ti-VCT 105 ch Edition PowerShift	6	M	900	20 300
1.0 EcoBoost 125 ch Edition	6		0	20 300
1.5 TDCi 75 ch Edition	4		0	20 500
1.5 TDCi 95 Edition	5		0	21 350

Surcoût Titanium : Edition + 1 350 €

ECOSPORT

1.0 EcoBoost 125 ch Trend	7		0	17 990
1.0 EcoBoost 125 ch Titanium	7		0	20 990
1.5 TDCi 90 ch FAP Trend	5		0	18 690
1.5 TDCi 90 ch FAP Titanium	5		0	21 690

C-MAX

1.0 EcoBoost 100 ch Trend	5		0	23 100
1.0 EcoBoost 125 ch Trend	6		0	24 300
1.5 EcoBoost 150 ch Titanium	8	M	250	27 500
1.5 TDCi 95 ch Trend	5		0	25 100
1.5 TDCi Econetic 105 ch Trend	5		0	25 500
1.5 TDCi 120 ch Trend	6		0	26 300
2.0 TDCi 150 ch Titanium	8		0	29 500
2.0 TDCi 170 ch Titanium PowerShift	8		0	32 000

Surcoût Titanium : Trend + 2 000 €

GRAND C-MAX

Surcoût : C-MAX + 1 300 €

MONDEO (5 PORTES)

1.0 EcoBoost 125 ch Trend	6		0	27 200
1.5 EcoBoost 160 ch Titanium	9	M	150	31 400
2.0 EcoBoost 240 ch Titanium Auto.	14	M	2 200	37 100
Hybrid 187 ch Titanium (4 portes)	9	B	750	33 700
1.5 TDCi 120 ch Trend	6		0	29 200
2.0 TDCi 150 ch Titanium	7		0	32 900
2.0 TDCi 180 ch Titanium	9		0	34 400
2.0 TDCi 210 ch Vignale PowerShift	12		0	43 700

Surcoût Vignale : Titanium + 6 100 €

MONDEO SW

Surcoût : berline + 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 120 ch Trend	7	M	500	23 700
1.5 EcoBoost 150 ch Trend	8	M	900	25 900
1.5 EcoBoost 182 ch Trend 4x4 Auto.	11	M	900	30 600
2.0 TDCi 120 ch Trend	6		0	27 150
2.0 TDCi 150 ch Trend	8		0	29 350
2.0 TDCi 180 ch Titanium 4x4	8	M	150	34 950
Surcoût Titanium : Trend + 2 400 €				
Surcoût Sport Platinium : Titanium + 2 200 €				
EDGE				
2.0 TDCi 180 Trend	10	M	500	42 000
2.0 TDCi 210 Titanium PowerShift	12	M	500	48 500
Surcoût Titanium : Trend + 3 000 €				
Surcoût Sport : Titanium + 3 000 €				
MUSTANG FASTBACK				
2.3 EcoBoost 314 ch	21	M	3 000	37 500
5.0 GT 418 ch	33	M	8 000	41 500
MUSTANG CONVERTIBLE				
Surcoût : Fastback + 4 000 €				
TOURNEO COURIER				
1.0 EcoBoost 100 ch Ambiente	NC		NC	13 240
1.5 TDCi 75 ch Ambiente	NC		NC	14 240
1.5 TDCi 95 ch Ambiente	NC		NC	14 740
Surcoût Trend : Ambiente + 750 €				
Surcoût Titanium : Trend + 1 200 €				
TOURNEO CONNECT				
1.0 EcoBoost 100 ch Ambiente	NC		NC	19 450
1.5 TDCi 75 ch Ambiente	NC		NC	20 250
1.5 TDCi 100 ch Ambiente	NC		NC	21 250
1.5 TDCi 120 ch Ambiente	NC		NC	22 350
Surcoût Trend : Ambiente + 800 €				
Surcoût Titanium : Trend + 2 500 €				

HONDA

GARAGE DU CLOS
91 LINAS 01 69 80 72 80
2 avenue Ettore Bugatti
91 VILLEBON SUR YVETTE 01 69 31 55 00
47 avenue du Général de Gaulle
www.honda-montlhery.com

TYPE	CV	B/M*	PRIX
NOUVELLE JAZZ			
1.3 i-VTEC 102 ch Elegance	5	0	16 100
Surcoût Executive : Elegance + 800 €			
Surcoût Executive Navi : Executive + 600 €			
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	35 750
1.6 i-DTEC 120 ch Elegance	6	0	23 640
Surcoût Executive : Elegance + 1 610 €			
Surcoût Executive Navi : Executive + 800 €			
Surcoût Sport : Executive + 500 €			
Surcoût Sport Navi : Sport + 600 €			
Surcoût Exclusive Navi : Sport Navi + 3 560 €			
Surcoût Innova : Exclusive Navi + 700 €			
Type-R GT : Type-R + 2 400 €			
CIVIC TOURER (BREAK)			
Surcoût : berline + 1 130 €			
HR-V			
1.5 i-VTEC 130 ch Elegance	7	0	21 500
1.6 i-DTEC 120 ch Elegance	6	0	23 560
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 + 1 350 €			
Surcoût Exclusive Navi : Executive Navi + 2 100 €			
Surcoût Innova Auto. : Exclusive Navi + 1 800 €			

HYUNDAI

TYPE	CV	B/M*	PRIX
i10			
1.0 66 ch Pack	4	0	10 340
1.2 87 ch Pack Evidence	4	0	11 850
Surcoût Pack Evidence : Pack + 910 €			
Surcoût Pack Sensation : Pack Evidence + 1 600 €			

i20 (5 PORTES)				
1.2 75 ch Initia	4		0	12 500
1.2 84 ch Initia	4		0	12 950
1.4 100 ch Intuitive	4		0	15 550
1.1 CRDi 75 ch Initia	4		0	14 850
1.4 CRDi 90 ch Intuitive	4		0	17 550
Surcoût Intuitive : Initia + 2 000 €				
Surcoût Intuitive Plus : Intuitive + 1 300 €				
Surcoût Creative : Intuitive Plus + 1 450 €				
i20 COUPE				
1.2 84 ch Initia	4		0	12 950
1.4 100 ch Intuitive	4		0	15 500
1.1 CRDi 75 ch Initia	4		0	14 850
1.4 CRDi 90 ch Intuitive	4		0	17 550
Surcoût Intuitive : Initia + 2 000 €				
Surcoût Intuitive Plus : Intuitive + 1 300 €				
Surcoût Creative : Intuitive Plus + 1 450 €				
iX20				
1.4 90 ch Initia	5		0	16 000
1.6 125 ch Intuitive	7	M	250	19 800
1.4 CRDi 90 ch Intuitive	5		0	20 200
1.6 CRDi 115 ch Intuitive	6		0	21 500
Surcoût Intuitive : Initia + 2 700 €				
Surcoût Creative : Intuitive + 1 100 €				
Surcoût Executive : Creative + 2 200 €				
i30 (3 PORTES)				
Turbo	11	M	2 200	28 500
i30 (5 PORTES)				
1.4 100 ch	6	M	250	16 500
1.6 GDi 135 ch Intuitive	7		0	22 100
1.4 CRDi 90 ch Initia	5		0	20 700
1.6 CRDi 110 ch Initia	5		0	21 900
Surcoût Initia : "base" + 2 100 €				
Surcoût Intuitive : Initia + 1 700 €				
Surcoût Creative : Intuitive + 1 600 €				
Surcoût Executive : Creative + 900 €				
i30 STATION WAGON (BREAK)				
Surcoût berline + 1 000 €				
i40				
1.7 CRDi 115 ch Intuitive	6		0	29 200
1.7 CRDi 141 ch Business	7		0	30 900
Surcoût Business : Intuitive + 950 €				
Surcoût Creative : Business + 2 800 €				
i40 SPORT WAGON (BREAK)				
Surcoût : berline + 1 200 €				
GENESIS				
3.8 315 ch Auto.	23	M	8 000	68 950
VELOSTER				
Turbo	11	M	2 200	28 500
TUCSON				
1.6 GDI 132 ch Initia	7	M	900	22 750
1.6 T-GDi 177 Executive 4WD DCT	10	M	2 200	37 150
1.7 CRDi 115 Initia	6		0	25 250
2.0 CRDi 136 Intuitive	8		0	29 450
2.0 CRDi 185 Creative 4WD Auto.	11	M	2 200	37 150
Surcoût Intuitive : Initia + 2 200 €				
Surcoût Creative : Intuitive + 2 500 €				
Surcoût Executive : Creative + 3 050 € à + 3 600 €				
SANTA FE				
2.0 CRDi 150 ch Initia	11	M	2 200	31 700
2.2 CRDi 197 ch Initia	11	M	900	33 300
2.2 CRDi 200 ch Initia	NC	M	900	35 200
Surcoût Intuitive : Initia + 3 200 €				
Surcoût Creative : Intuitive + 4 150 €				
Surcoût Executive : Creative + 4 650 €				

JAGUAR

Marne La Vallée
Véhicules Neufs et Occasions
Tél : 01 64 68 40 00
www.jaguar-marne-la-vallee.fr

TYPE	CV	B/M*	PRIX
XE			
2.0 180 ch D Pure	10	0	37 000
2.0 240 ch E Pure BVA	15 M	3 000	42 900
2.0 163 ch D Pure	8	0	37 000
2.0 163 ch D Pure BVA	9	0	39 500
2.0 180 ch D Pure	10	0	37 000
2.0 180 ch D Pure BVA	10	0	42 900
V6 3L 340 ch S E BVA	24 M	6 500	61 800
XF			
2.0 240 ch Pure Auto.	NC	NC	50 010
3.0 340 ch Prestige Auto.	NC	NC	65 710
S Auto.	NC	NC	84 660
2.0 D E-Performance 163 ch Pure	NC	NC	41 760
2.0 D 180 ch Pure	NC	NC	48 820
3.0 D 300 ch Prestige Auto.	NC	NC	64 940
Surcoût Prestige : Pure + 4 760 € à + 5 150 €			
Surcoût Portfolio : Prestige + 6 930 €			
Surcoût R-Sport : Prestige + 2 920 €			
F-PACE			
3.0 340 ch Pure 4x4 Auto.	NC	NC	59 510
3.0 380 ch S 4x4 Auto.	NC	NC	81 070
2.0 D 180 ch Pure	NC	NC	42 740
3.0 D 300 ch Prestige 4x4 Auto.	NC	NC	63 360
Surcoût Prestige : Pure + 5 190 € à + 5 200 €			
Surcoût Portfolio : Prestige + 6 940 € à +7 470 €			
Surcoût R-Sport : Prestige + 4 270 € à + 4 280 €			
Surcoût S : R-Sport + 9 090 €			
Surcoût Première Edition : S + 6 940 €			

JEEP

TYPE	CV	B/M*	PRIX
RENEGADE			
1.6 E.torQ Evo 110 ch Sport	6 M	500	18 950
1.4 MultiAir 140 ch Longitude	8 M	250	22 150
1.4 MultiAir 170 ch Limited 4x4 Auto.	10 M	2 200	31 450
1.6 MultiJet 120 ch Sport	6	0	21 650
2.0 MultiJet 120 ch Sport 4x4	7 M	150	23 550
2.0 MultiJet 140 ch Limited 4x4	8 M	150	30 350
2.0 MultiJet 170 ch Trailhawk 4x4 Auto.	10 M	1 600	33 300
Surcoût Longitude : Sport + 1 700 €			
Surcoût Limited : Longitude + 4 100 €			
Surcoût Limited Advanced Technologies : Limited + 2 000 €			
Surcoût Trailhawk Advanced : Trailhawk + 2 250 €			
WRANGLER (2 PORTES)			
3.6 284 ch Sahara Auto.	20 M	8 000	40 050
WRANGLER UNLIMITED (4 PORTES)			
3.6 284 ch Rubicon Auto.	20 M	8 000	41 050
CHEROKEE			
2.0 MultiJet 140 ch Sport	8 M	250	30 950
2.2 MultiJet 185 ch 4x4 Auto. Longit. Exec.	10 M	900	43 750
2.2 MultiJet 200 ch 4x4 Auto. Limited	12 M	2 200	48 850
Surcoût Longitude : Sport + 4 000 €			
Surcoût Longitude Executive : Longitude + 2 800 €			
Surcoût Limited : Longitude Executive + 2 200 €			
Surcoût Limited Advanced Technologies : Limited + 3 500 €			
GRAND CHEROKEE			
3.6 Flexfuel 286 ch Limited Auto.	19 M	150	53 600
SRT Auto.	39 M	8 000	83 000
3.0 CRD 250 ch Limited	16 M	6 500	56 600
Surcoût Limited Pack Navigation : Limited + 3 800 €			
Surcoût Overland : Limited Pack Navigation + 6 000 €			
Surcoût Summit : Overland + 3 500 €			

KIA

TYPE	CV	B/M*	PRIX
PICANTO (3 PORTES)			
1.0 66 ch Motion	4	0	9 950
Surcoût Active : Motion + 1 600 €			
PICANTO (5 PORTES)			
1.2 85 ch Premium Auto.	5	0	15 450
Surcoût : 3 portes + 600 €			
Surcoût Premium : Active + 1 800 €			
RIO (3 PORTES)			
1.2 85 ch Motion	5	0	12 890
RIO (5 PORTES)			
1.2 85 ch Motion	5	0	13 490
1.1 CRDi 75 ch Motion	4	0	15 490
1.4 CRDi 90 ch Active	4	0	17 790
Surcoût Active : Motion + 1 900 €			
Surcoût Premium : Active + 2 200 € à + 2 300 €			
VENGA			
1.4 90 ch Motion	5	0	15 650
1.6 125 ch Active	7 M	250	19 350
1.4 CRDi 90 ch Style	5	0	19 050
1.6 CRDi 115 ch Active	6	0	21 050
Surcoût Style : Motion + 1 300 €			
Surcoût Active : Style + 1 200 €			
Surcoût Premium : Active + 2 400 €			
SOUL			
1.6 CRDi 136 ch M	8	0	19 900
EV	1	0	35 400
Surcoût L : M + 2 000 €			
Surcoût EV Ultimate : EV + 1 500 €			
PRO_CEE'D			
1.0 T-GDi 120 ch Active	6	0	21 700
GT	12 M	2 200	29 000
1.6 CRDi 136 ch Active	7	0	23 000
Surcoût GT Line : Active + 1 700 €			
CEE'D			
1.4 100 ch Motion	6	0	17 900
1.0 T-GDi 120 ch Active	6	0	22 000
1.4 CRDi 90 ch Motion	5	0	19 900
1.6 CRDi 110 ch Active	5	0	23 300
1.6 CRDi 136 ch Active	7	0	23 300
Surcoût GT Line : Active + 1 700 €			
Surcoût Premium : GT Line + 1 800 €			
CEE'D SW (BREAK)			
Surcoût : 5 portes + 1 100 €			
CARENS			
1.6 GDi 135 ch Motion	7 M	500	22 250
1.7 CRDi 115 ch Motion	6	0	24 450
1.7 CRDi 141 ch Active	7	0	28 250
Surcoût Style : Motion + 1 350 €			
Surcoût Active : Style + 1 850 €			
Surcoût Premium : Active + 2 600 €			
NOUVEAU SPORTAGE			
1.6 GDi 132 ch Motion	7 M	900	23 000
1.6 T-GDi 177 ch GT Line 4x4 DCT	10 M	2 200	34 400
1.7 CRDi 115 ch Motion	6	0	25 000
2.0 CRDi 136 ch Active	7	0	30 900
2.0 CRDi 185 ch GT Line 4x4 Auto.	11 M	2 200	37 700
Surcoût Active : Motion + 3 900 €			
Surcoût GT Line : Active + 1 800 €			
Surcoût Premium : GT Line + 2 800 €			
NOUVELLE OPTIMA			
1.7 CRDi 141 ch Premium	7	0	32 900
Surcoût Ultimate Auto. : Premium + 5 500 €			
SORENTO			
2.2 CRDi 200 ch Premium	12 M	2 200	43 990
Surcoût Ultimate : Premium + 6 000 €			

LAND ROVER

TYPE	CV	B/M*	PRIX
DISCOVERY SPORT			
2.0 Si4 240 ch Pure Auto.	NC	NC	40 200
2.0 eD4 150 ch Pure	NC	NC	33 100
2.0 TD4 180 ch Pure	NC	NC	37 800
Surcoût SE : Pure + 4 400 €			
Surcoût HSE : SE + 5 400 €			
Surcoût HSE Luxury : HSE + 5 900 €			
EVOQUE			
2.0 Si4 240 ch Pure Auto.	15 M	6 500	42 800
2.2 eD4 150 ch Pure	9	0	34 600
2.2 TD4 180 ch Pure	12	0	39 400
Surcoût SE : Pure + 3 900 €			
Surcoût SE Dynamic : SE + 4 300 €			
Surcoût HSE : SE Dynamic + 5 100 €			
Surcoût HSE Dynamic : HSE + 2 600 €			
EVOQUE COUPÉ			
Tarifs : idem Evoque			
NOUVEL EVOQUE CABRIOLET			
2.0 Si4 240 ch SE Dynamic Auto.	NC M	8 000	55 600
2.0 TD4 150 ch SE Dynamic Auto.	NC M	900	51 600
2.0 TD4 180 ch SE Dynamic Auto.	NC M	900	54 600
Surcoût HSE Dynamic : SE Dynamic + 6 200 €			
DEFENDER			
90 2.2 TD 122 ch E Hard Top	10 M	8 000	28 820
110 2.2 TD 122 ch E Hard Top	10 M	8 000	31 570
Surcoût SE : E + 3 500 € à + 4 100 €			
DISCOVERY			
3.0 TDV6 211 ch Graphite Edition	13	NC	57 250
3.0 SDV6 256 ch Landmark Edition	16	NC	67 000
RANGE ROVER SPORT			
5.0 V8 Supercharged HSE Dyn. Auto.	43 M	8 000	92 000
3.0 TDV6 S Auto.	14 M	3 600	62 500
3.0 SDV6 HSE Auto.	19 M	3 600	79 400
4.4 SDV8 HSE Dynamic Auto.	24 M	8 000	88 100
3.0 SDV6 Hybride HSE	20 M	2 200	89 100
Surcoût SE : S + 5 200 €			
Surcoût HSE : SE + 6 700 €			
Surcoût HSE Dynamic : HSE + 1 600 € à + 2 500 €			
Surcoût Autobiography : HSE Dynamic + 8 500 € à + 9 100 €			
Surcoût Autobiography Dynamic : Autobiog. + 2 000 à + 2 400 €			
Surcoût SVR : Autobiography Dynamic + 24 900 €			
RANGE ROVER			
5.0 Supercharged Vogue Auto.	44 M	8 000	120 200
3.0 TDV6 HSE Auto.	16 M	3 600	95 000
4.4 SDV8 Vogue Auto.	22 M	8 000	113 800
3.0 SDV6 Hybride Autobiography	18 M	2 200	133 200
Surcoût Vogue : HSE + 10 200 €			
Surcoût Autobiography : Vogue + 14 100 €			
Surcoût SVAutobiography : Autobiography + 55 300 € à + 61 200 €			

LEXUS

TYPE	CV	B/M*	PRIX
CT			
200h 136 ch	4 B	750	27 990
Surcoût Pack : "base" + 1 300 €			
Surcoût Luxe : Pack + 5 200 €			
Surcoût F-Sport : Luxe + 0 €			
Surcoût Executive : F-Sport + 7 400 €			
IS			
300h	9 B	750	38 490
Surcoût Pack : "base" + 1 700 €			
Surcoût Luxe : Pack + 7 200 €			
Surcoût F-Sport : Luxe + 0 €			
Surcoût Executive : F-Sport + 6 400 €			
Surcoût F-Sport Executive : Executive + 3 300 €			
RC			
200t F Sport	15 M	2 200	54 390
F Auto.	38 M	8 000	79 790
300h Luxe	10	0	49 990
Surcoût F-Sport : Luxe + 4 400 €			
Surcoût Executive : F-Sport + 4 400 €			
Surcoût F-Sport Executive : F-Sport + 5 600 €			
Surcoût F GT : F + 8 000 €			
Surcoût F Carbon : F GT + 3 200 €			
NX			
200t 238 ch Luxe 4WD	15 M	3 600	51 390
300h 197 ch	8	0	40 090
Surcoût Pack : "base" + 2 000 €			
Surcoût Luxe 4WD : Pack + 7 300 €			
GS			
F Auto.	39 M	8 000	99 900
300h Pack	9	0	49 900
450h Pack	18 M	250	59 300
Surcoût F GT : F + 9 000 €			
Surcoût Luxe : Pack + 7 700 € à + 8 800 €			
Surcoût F-Sport : Luxe + 7 000 € à + 8 100 €			
Surcoût Executive : F-Sport + 0 € à + 2 400 €			
NOUVEAU RX			
450h Pack	16 M	0	64 900
Surcoût F-Sport : Luxe + 6 000 €			
Surcoût F-Sport Executive : F-Sport + 3 300 €			
Surcoût Executive : F-Sport Executive + 1 700 €			
LS			
460 Luxe Auto.	29 M	8 000	106 700
600h Luxe	28 M	6 500	123 500
Surcoût F-Sport : Luxe + 5 000 € à + 6 000 €			
Surcoût Executive : F-Sport + 12 000 € à + 13 000 €			

MAZDA

TYPE	CV	B/M*	PRIX
MAZDA2 (5 PORTES)			
1.3 Skyactiv-G 75 ch Harmonie	4	0	14 450
1.3 Skyactiv-G 75 ch Élégance	4	0	16 350
1.3 Skyactiv-G 90 ch Dynamique	5	0	17 400
1.3 Skyactiv-G 90 ch Sélection	5	0	18 800
1.3 Skyactiv-G 115 ch Sélection	5	0	19 750
1.5 Skyactiv-D 105 ch Élégance	5	0	18 350
1.5 Skyactiv-D 105 ch Dynamique	5	0	19 400
1.5 Skyactiv-D 105 ch Sélection	5	0	20 800

MAZDA3

1.5 Skyactiv-G 100 ch Harmonie	5		0	20 400
1.5 Skyactiv-G 100 ch Élégance	5		0	22 100
1.5 Skyactiv-G 120 ch Élégance	6		0	22 900
1.5 Skyactiv-G 120 ch Dynamique	6		0	24 700
1.5 Skyactiv-G 165 ch Dynamique	9	M	150	25 850
1.5 Skyactiv-G 120 ch Sélection	6		0	28 100
1.5 Skyactiv-G 165 ch Sélection	9	M	150	29 250
2.2 Skyactiv-D 150 ch Harmonie	7		0	25 600
2.2 Skyactiv-D 150 ch Élégance	7		0	27 300
2.2 Skyactiv-D 150 ch Dynamique	7		0	29 100
2.2 Skyactiv-D 150 ch Sélection	7		0	32 500

MAZDA6

2.0 Skyactiv-G 165 ch Sélection	9	M	250	32 400
2.5 Skyactiv-G 192 ch Sélection BVA	11	M	900	37 150
2.2 Skyactive-D 150 ch Harmonie	7		0	28 650
2.2 Skyactive-D 150 ch Élégance	7		0	30 200
2.2 Skyactive-D 175 ch Sélection	9		0	36 250

MAZDA6 FASTWAGON (BREAK)

Surcoût : berline + 950 € (diesels uniquement)

MX-5

1.8 MZR 126 ch Élégance	8	M	2 200	24 350
1.8 MZR 126 ch Élégance Cuir	8	M	2 200	25 450
2.0 MZR 160 ch Performance	10	M	3 600	29 000

MX-5 ROADSTER COUPÉ

1.8 MZR 126 ch Élégance Cuir	8	M	2 200	27 650
2.0 MZR 160 ch Performance	10	M	3 600	31 000
2.0 MZR 160 ch Activematic	10	M	3 600	32 200

CX-3

2.0 Skyactiv-G 120 ch Élégance	7	M	150	20 650
2.0 Skyactiv-G 120 ch Dynamique	7	M	150	22 550
2.0 Skyactiv-G 120 ch Sélection	7	M	150	24 750
2.0 Skyactiv-G 150 ch Sélection 4x4	8	M	900	27 150
1.5 Skyactiv-D 105 ch Élégance	5		0	22 650
1.5 Skyactiv-D 105 ch Dynamique	5		0	24 550
1.5 Skyactiv-D 105 ch Sélection	5		0	26 750
1.5 Skyactiv-D 105 ch Sélection 4x4	6		0	28 550

CX-5

2.0 Skyactiv-G 165 ch Élégance	9	M	2 200	29 500
2.0 Skyactiv-G 165 ch Dynamique	9	M	250	31 100
2.0 Skyactiv-G 160 ch Dynamique 4x4	9	M	250	32 900
2.0 Skyactiv-G 160 ch Sélection 4x4	9	M	250	36 100
2.0 Skyactiv-G 150 ch Élégance	8		0	31 100
2.0 Skyactiv-G 150 ch Dynamique	9		0	32 700
2.0 Skyactiv-G 150 ch Dynamique 4x4	9	M	250	34 500
2.0 Skyactiv-G 175 ch Sélection 4x4	9	M	250	39 200

Surcoût BVA : BVM + 2 000 €

MERCEDES

CLASSE A

TYPE	CV	B/M*	PRIX
160 Intuitio	NC	0	23 950
180 Intuition	6	0	25 800
180 BlueEfficiency Edition Intuition	NC	0	25 800
200 Intuition	7	0	29 300
220 Inspiration 4Matic Auto.	NC	M 1 600	35 900
250 Inspiration	8	M 1 600	34 950
250 Sport 218 ch	8	M 2 200	45 050
45 AMG 4Matic Auto.	4	M 2 200	55 150
160 d Intuition	4	0	25 900
180 d Intuition	6	0	27 550
180 d BlueEfficiency Edition Intuition	NC	0	27 550
200 d Intuition	8	0	29 050
220 d Inspiration Auto.	8	0	36 650

Surcoût Inspiration : Intuition + 2 100 €
Surcoût Sensation : Inspiration + 1 900 €
Surcoût Fascination : Sensation + 3 900 €

CLASSE CLA

180 BE 122 ch Inspiration	6		0	29 700
180 122 ch Inspiration	7		0	29 900
200 156 ch Inspiration	8		0	33 600
250 DCT 211 ch Inspiration	12	M	500	39 350
250 4Matic DCT 211 ch Inspiration	12	M	1 600	41 550
45 AMG 4Matic 360 ch	24	M	2 200	61 600
180 CDI 109 ch Inspiration	6		0	32 700
200 CDI 136 ch Inspiration	7		0	34 950
200 CDI 4Matic 136 ch Inspiration	7		NC	39 250
220 CDI 177 ch Inspiration	9		0	38 950
220 CDI 4Matic 177 ch Inspiration	9		NC	41 150

Surcoût Sensation : Inspiration + 3 900 €
Surcoût Fascination : Sensation + 4 000 €

CLASSE GLA

180 Intuition	8	M	150	28 700
200 Intuition	8	M	150	31 350
250 Inspiration	12	M	500	36 700
45 AMG 4Matic Auto.	24	M	2 200	60 300
180 d Intuition	5		0	31 400
200 d Intuition	7		0	33 850
220 d Inspiration	9		0	40 050

Surcoût Inspiration : Intuition + 1 800 €
Surcoût Sensation : Inspiration + 2 400 €
Surcoût Fascination : Sensation + 5 200 €

CLASSE B

160 Intuition	NC		0	24 950
180 Intuition	6	M	0	27 000
180 BlueEfficiency Edition Intuition	NC		0	27 500
200 Intuition	8	M	250	29 650
220 Inspiration 4Matic Auto.	NC	M	500	35 600
250 Inspiration Auto.	12	M	500	34 550
160 d Intuition	5		0	27 600
180 d Intuition	5		0	29 150
180 d BlueEfficiency Edition	NC		0	29 650
200 d Intuition	7		0	30 800
220 d Inspiration Auto.	9		0	37 500
250 e Intuition	NC	B	6 300	41 100

Surcoût Inspiration : Intuition + 1 950 € à + 2 150 €
Surcoût Sensation : Inspiration + 1 300 € à + 1 850 €
Surcoût Fascination : Sensation + 5 000 €
Surcoût Electric Art : Sensation + 2 650 €

CLASSE C

160	NC		0	31 000
180	8		0	34 050
200	10		0	36 700
250 Auto.	12		0	40 150
300 Executive Auto.	NC	M	900	49 750
400 Executive 4Matic Auto.	NC	M	2 200	58 550
450 AMG 4Matic Auto.	NC	M	3 000	66 300
63 AMG Auto.	NC	M	6 500	89 650
63 AMG S Auto.	NC	M	6 500	98 000
350 e Executive	NC	B	1 000	54 650
180 d	6		0	33 200
200 d	7		0	35 700
220 d	9		0	38 550
250 d Auto.	NC		0	44 100
300 h	10		0	48 650

Surcoût Executive : "base" + 5 150 €
Surcoût Sportline : Executive + 2 100 €
Surcoput Fascination : Sportline + 5 150 €

CLASSE C BREAK

Surcoût : berline + 1 300 €

CLASSE C COUPÉ

180	NC		0	37 200
200	NC		0	39 850
250 Auto.	NC		0	44 050
300 Executive Auto.	NC	M	900	51 450
63 AMG Auto.	NC	M	6 500	94 100
63 AMG S Auto.	NC	M	6 500	102 450
220 d	NC		0	40 750
250 d Auto.	NC		0	46 300

Surcoût Executive : "base" + 4 100 €
Surcoût Sportline : Executive + 2 650 €
Surcoût Fascination : Sportline + 5 850 €

SLK

200 BE 184 ch	10	M	500	39 900
300 BE 245 ch	11	M	150	48 850
350 BE 306 ch	20	M	2 200	56 100
55 AMG 421 ch	31	M	6 500	88 400
250 D 204 ch	11		0	44 450

CLASSE E

200 Auto.	NC		0	47 350
220 d Auto.	NC		0	49 200
350 d Executive Auto.	NC	M	150	63 900

Surcoût Executive : "base" + 5 800 €
Surcoût Sportline : Executive + 2 500 €
Surcoût Fascination : Sportline + 7 800 €

CLASSE E COUPÉ

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

CLASSE CLS

400 Auto.	22	M	2 200	73 100
500 Executive Auto.	30	M	6 500	95 200
63 AMG Auto.	47	M	8 000	133 700
63 AMG S Auto.	50	M	8 000	148 700
220 d Auto.	9		0	59 900
250 d Auto.	11		0	63 500
350 d Auto.	15	M	250	70 550

Surcoût Executive : "base" + 6 750 €
Surcoût Sportline : Executive + 5 950 €
Surcoût Fascination : Sportline + 800 €

CLASSE CLS SHOOTING BRAKE

Surcoût : Classe CLS + 800 €

CLASSE S

400 4Matic Auto.	NC	M	6 500	99 200
500 Executive Auto.	34	M	6 500	118 600
600 L Auto.	44	M	8 000	187 700
63 AMG Auto.	50	M	8 000	173 100
65 AMG L Auto.	57	M	8 000	250 800
400 h	19	M	900	97 200
500 e L Executive	20	B	750	124 600
350 d Auto.	15	M	900	90 800
300 h	19		0	90 800

Surcoût Executive : "base" + 9 500 € (400, 400 h, 350 d et 300 h)
Surcoût Maybach : 500 Executive + 28 500 €, 600 L + 20 100 €

CLASSE S COUPÉ

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

CLASSE S CABRIOLET

500 Auto.	35	M	6 500	153 900
63 AMG 4Matic Auto.	50	M	8 000	202 600

SL

350 BE 306 ch	19	M	2 200	104 200
500 435 ch	33	M	8 000	128 500
V8 63 AMG 534 ch	44	M	8 000	180 600
V12 65 AMG 630 ch	56	M	8 000	256 600

AMG GT

GT Auto.	35	M	8 000	124 900
S Auto.	41	M	8 000	144 000

CLASSE G

500 Auto.	31	M	8 000	106 400
63 AMG Auto.	47	M	8 000	144 400
65 AMG Auto.	57	M	8 000	271 800
350 d Auto.	15	M	8 000	91 800

CLASSE GLC

250 211 ch 4Matic GLC	NC	M	1 600	44 000
250 211 ch 4Matic Executive	NC	M	1 600	48 700
250 211 ch 4Matic Sportline	NC	M	1 600	50 950
250 211 ch 4Matic Fascination	NC	M	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

CLASSE GLE

400 4Matic Auto.	23	M	8 000	66 700
450 AMG 4Matic Auto.	26	M	6 500	83 150
500 4Matic Executive Auto.	34	M	8 000	89 900
63 AMG 4Matic Auto.	48	M	8 000	129 500
63 AMG S 4Matic Auto.	51	M	8 000	139 300
500 e Executive 4Matic	20	B	750	86 400
250 d 4Matic Auto.	12	M	250	56 900
350 d 4Matic Auto.	16	M	2 200	64 400

Surcoût Executive : "base" + 5 300 €
Surcoût Sportline : Executive + 6 500 €
Surcoût Fascination : Sportline + 3 200 €

CLASSE GLE COUPÉ

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

Surcoût Executive : "base" + 6 100 €
Surcoût Sportline : Executive + 6 200 €
Surcoût Fascination : Sportline + 4 100 €

CLASSE GLS

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

Surcoût Executive : "base" + 7 000 €

MINI

MINI 3 PORTES

TYPE	CV	B/M*	PRIX
One 75 ch	NC	0	16 450
One 102 ch	5	0	17 550
Cooper 136 ch	7	0	20 400
Cooper S 192 ch	11	M 250	25 250
John Cooper Works	NC	NC	32 195
One D 95 ch	4	0	19 100
Cooper D 116 ch	5	0	22 050
Cooper SD 170 ch	9	0	26 650

MINI 5 PORTES

One 75 ch	NC	0	17 350
One 102 ch	5	0	18 450
Cooper 136 ch	7	0	21 300
Cooper S 192 ch	9	M 250	26 150
One D 95 ch	5	0	20 000
Cooper D 116 ch	5	0	22 950
Cooper SD 170 ch	9	0	27 550

MINI CABRIOLET

One 98 ch	6	0	20 900
Cooper 122 ch	7	0	24 400
Cooper S 184 ch	10	M 250	29 300
Cooper John Cooper Works 211 ch	12	M 2 200	35 500
Cooper D 112 ch	5	0	26 150
Cooper SD 143 ch	7	0	29 900

NOUVEAU CLUBMAN

One	NC	NC	22 900
Cooper	NC	NC	24 900
Cooper S	NC	NC	29 500
One D	NC	NC	25 900
Cooper D	NC	NC	27 900
Cooper SD	NC	NC	31 500

PACEMAN

Cooper 122 ch	7	M 2 200	24 350
Cooper S 190 ch	10	M 2 200	29 500
John Cooper Works All4	NC	NC	37 400
Cooper D 112 ch	6	0	26 250
Cooper SD 143 ch	7	0	30 000

COUNTRYMAN

One 98 ch	7	M 250	21 900
Cooper 122 ch	7	M 250	24 350
Cooper S 190 ch	11	M 500	29 500
John Cooper Works	NC	NC	37 400
One D 90 ch	5	0	23 600
Cooper D 112 ch	6	0	26 250
Cooper SD 143 ch	7	0	30 000

MITSUBISHI

I-MIEV

TYPE	CV	B/M*	PRIX
Électrique 69 ch	1	B 6 300	23 350

SPACE STAR

1.0 MIVEC 71 ch In	4	0	9 900
1.2 MIVEC 80 ch Intense Style	4	0	14 100

Surcoût Invite : In + 1 800 €

ASX

1.6 115 ch Invite	6		0	21 600
1.6 DI-D 115 ch Invite	6		0	24 600
2.2 DI-D 150 ch Intense 4x4 Auto.	8	M	1 600	31 500

Surcoût Intense : Invite + 2 500 €

NOUVEL OUTLANDER

2.0 150 ch Inform	9	M	1 600	28 950
2.2 DI-D 150 ch 2WD Invite	8		0	31 150

Surcoût Intense Navi 4WD : Invite + 5 300 €
Surcoût Instyle Auto. : Intense Navi 4WD + 4 900 €

PHEV Intense	5	B	1 000	47 250

Surcoût Intense Style : Intense + 3 000 €
Surcoût Instyle : Intense Style + 7 000 €

PAJERO (3 PORTES)

3.2 DI-D 200 ch Invite BVA	13	M	8 000	40 300
3.2 DI-D 200 ch Intense BVA	13	M	8 000	43 900
3.2 DI-D 200 ch Instyle BVA	13	M	6 000	50 400

PAJERO (5 PORTES)

Surcoût : 3 portes + 3 100 €

NISSAN

MICRA (5 PORTES)

TYPE	CV	B/M*	PRIX
1.2 80 ch Visia	5	0	11 750
1.2 DIG-S 98 ch Visia	5	0	12 910

Surcoût Visia Pack : Visia + 1 200 €
Surcoût Acenta : Visia + 940 € à +1 700 €
Surcoût N-Tec : Acenta + 1 400 €
Surcoût Tekna : N-Tec + 1 100 €
Surcoût Lolita Lempicka : Tekna + 1 600 €

NOTE

1.2 80 ch Visia	5	0	13 650
1.2 DIG-S 98 ch Visia	5	0	16 800
1.5 dCi 90 ch Visia	5	0	16 200

Surcoût Acenta : Visia + 1 350 €
Surcoût N-Connecta : Acenta + 1 550 €
Surcoût Tekna : N-Connecta + 1 250 €
Surcoût N-Tec : N-Connecta + 950 €

JUKE

1.6 94 ch Visia	7	M	250	16 200
1.2 DIG-T 115 ch Visia	6		0	19 400
1.6 117 ch Xtronic Acenta	6	M	250	20 300
1.6 DIG-T 190 ch N-Connecta	11	M	2 200	22 600
Nismo RS	13	M	2 200	27 700
1.5 dCi 110 ch Visia Pack	6		0	19 800

Surcoût Visia Pack : Visia + 1 600 €
Surcoût Acenta : Visia Pack + 1 400 €
Surcoût N-Connecta : Acenta + 1 400 €
Surcoût Tekna : N-Connecta + 2 200 €

LEAF

Visia	5	B	6 300	30 745

Surcoût Visia Pack : Visia + 700 €
Surcoût Acenta : Visia Pack + 1 810 €
Surcoût Tekna : Acenta + 2 400 €

PULSAR

1.2 DIG-T 115 ch Visia	6		0	18 840
GT	10	M	250	25 915
1.5 dCi 110 ch Visia	5		0	21 340

Surcoût Acenta : Visia + 2 200 €
Surcoût N-Connecta : Acenta + 1 450 €
Surcoût Tekna : N-Connecta + 2 100 €

QASHQAI

1.2 DIG-T 115 ch Visia	6		0	22 250
1.6 DIG-T 163 ch Acenta	9	M	150	26 800
1.5 dCi 110 ch Visia	5		0	24 750
1.6 dCi 130 ch Acenta	7		0	29 300

Surcoût Acenta : Visia + 2 350 €
Surcoût N-Connecta : Acenta + 1 800 €
Surcoût Tekna : N-Connecta + 2 300 €

X-TRAIL

1.6 DIG-T 163 ch Visia	9	M	500	25 130
1.6 dCi 130 ch Visia	7		0	28 330

Surcoût Acenta : Visia + 2 300 €
Surcoût N-Connecta : Acenta + 2 350 €
Surcoût Tekna : N-Connecta + 2 350 €

370 Z COUPÉ

3.7 328 ch	23	M	8 000	32 900
Nismo	25	M	8 000	46 100

Surcoût Pack : "base" + 3 400 €

370 Z ROADSTER

3.7 328 ch Pack	23	M	8 000	39 300

GT-R

3.8 550 ch Black Edition	47	M	8 000	95 300
Nismo	53	M	8 000	150 000

Surcoût Track Edition : "base" + 13 500 €

OPEL

KARL

TYPE	CV	B/M*	PRIX
1.0 75 Essentia	4	0	9 990

Surcoût Edition : Essentia + 1 900 €
Surcoût Cosmo : Edition + 400 €
Surcoût Cosmo Pack : Cosmo + 1 500 €

ADAM

1.2 Twinport 70 ch Essentia	4	0	11 600
1.4 Twinport 87 ch Unlimited	5	0	14 550
1.0 Ecotec Turbo 115 ch Unlimited	6	0	16 750
S	6	0	19 000

Surcoût Unlimited : Essentia + 2 400 €
Surcoût Glam : Unlimited + 1 400 €
Surcoût Swingtop : Glam + 800 €

ADAM ROCKS

1.4 Twinport 87 ch Unlimited	5		0	16 550
1.0 Ecotec 115 ch Unlimited	6		0	18 750
S	NC	M	250	21 300

Surcoût Swingtop : Unlimited + 1 550 €

CORSA (3 PORTES)

1.2 70 ch Essentia	4		0	11 990
1.4 90 ch Edition	5		0	14 290
1.4 Turbo 100 ch Edition	5		0	15 190
1.0 Ecotec Turbo 115 ch Cosmo	6		0	18 600
OPC	12	M	2 200	23 800
1.3 CDTI 75 ch Edition	4		0	16 590
1.3 CDTI 95 ch EcoFlex Edition	4		0	17 790

Surcoût Edition : Essentia + 1 800 €
Surcoût Color Edition : Edition + 1 060 €
Surcoût Cosmo : Color Edition + 1 450 €

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

CORSA (5 PORTES)
Surcoût : 3 portes + 1 100 €

MERIVA
1.4 Twinport 100 ch Edition	6	M	250	18 150
1.4 Twinport 120 ch Edition	7		0	19 350
1.6 CDTI 95 ch Edition	5		0	20 200
1.6 CDTI 110 ch Edition	6		0	21 000
1.6 CDTI 136 ch Cosmo	6		0	23 600

Surcoût Cosmo : Edition + 1 800 €
Surcoût Cosmo Pack : Cosmo + 1 350 €

MOKKA
1.6 115 ch Edition	7	M	1 600	19 480
1.4 Turbo 140 Edition	8	M	250	21 200
1.6 CDTI 110 ch EcoFlex Edition	8		0	23 150
1. 6 CDTI 136 ch EcoFlex Cosmo	7		0	25 300

Surcoût Cosmo : Edition + 1 450 €
Surcoût Cosmo Pack : Cosmo + 2 100 €
Surcoût Color Edition : Cosmo + 1 350 €

GTC
1.4 Turbo 120 ch SPORT	7	M	250	25 500
1.4 Turbo 140 ch Sport	8	M	250	26 460
OPC	18	M	4 000	35 800
1.6 CDTI 110 ch EcoFlex Sport	6		0	27 560
1.6 CDTI 136 ch Sport	6		0	28 460

Surcoût Sport Pack : Sport + 2 700 €

NOUVELLE ASTRA (5 PORTES)
1.4 Twinport 100 ch Essentia	6		0	18 000
1.0 Turbo 105 ch EcoFlex Edition	5		0	20 400
1.4 Turbo 125 ch Edition	6		0	23 400
1.4 Turbo 150 ch Dynamic	7		0	24 200
1.6 Turbo 200 ch Dynamic	11	M	900	26 000
1.6 CDTI 95 ch Edition	5		0	22 300
1.6 CDTI 110 ch Edition	5		0	23 000
1.6 CDTI 136 ch Innovation	7		0	26 000
1.6 CDTI BiTurbo 160 ch Dynamic	8		0	26 900

Surcoût Innovation : Edition + 2 200 €
Dynamic : identique Innovation

NOUVELLE ASTRA SPORTS TOURER
1.0 Turbo 105 ch ecoFlex Edition	5		0	21 400
1.4 Turbo 125 ch Innovation	6		0	24 400
1.4 Turbo 150 ch Innovation Auto.	8		0	26 300
1.6 CDTI 110 ch Edition	5		0	24 000
1.6 CDTI 136 ch Innovation	7		0	27 000

Surcoût Innovation : Edition + 2 200 €

ZAFIRA TOURER
1.4 Turbo 120 ch EcoFlex Edition	7	M	500	24 650
1.4 Turbo 140 ch EcoFlex Cosmo	8	M	500	28 200
1.6 CDTI 120 ch Edition	6		0	27 750
1.6 CDTI 136 ch EcoFlex Edition	7		0	28 500
2.0 CDTI 170 ch EcoFLEX Cosmo Pack	7		0	34 100

Surcoût Cosmo : Edition + 2 550 €
Surcoût Cosmo Pack : Cosmo + 1 750 €

INSIGNIA (5 PORTES)
1.4 Turbo 140 ch Edition	7		0	26 360
1.6 Turbo 170 ch Cosmo	10	M	250	30 310
1.6 CDTI 120 ch Edition	6		0	29 590
1.6 CDTI 136 ch EcoFlex Cosmo	7		0	33 210
2.0 CDTI 170 ch EcoFlex Cosmo Pack	9		0	37 760

Surcoût Cosmo : Edition + 2 920 €
Surcoût Cosmo Pack : Cosmo + 3 050 €

INSIGNIA SPORTS TOURER (BREAK)
OPC	23	M	8 000	47 990

Surcoût : berline + 1 100 €

INSIGNIA COUNTRY TOURER
1.6 CDTI 136 ch	7		0	39 650
2.0 CDTI 170 ch 4x4	9		900	43 460

CASCADA
1.4 Turbo 140 ch Cosmo	8	M	900	31 000
1.6 Turbo 170 ch Cosmo Pack Auto.	10	M	900	37 550
2.0 CDTI 170ch Cosmo Pack	10		0	39 200

AMPERA
150 ch (111 kW) Edition	3	B	1 000	38 300
150 ch (111 kW) Cosmo	3	B	1 000	39 900

ANTARA
2.2 CDTI 163 ch Edition Pack 4x2	10	M	2 200	30 050
2.2 CDTI 184 ch Cosmo Pack 4x4	11	M	2 200	36 120

PEUGEOT

TYPE	CV	B/M*		PRIX
iOn				
Active	1	B	6 300	26 900
108 (3 PORTES)				
1.0 VTi 68 ch Access	4		0	10 350
1.2 PureTech 82 ch Allure	4		0	14 100

Surcoût Active : Access + 1 150 €
Surcoût Allure : Active + 2 350 €

108 (5 PORTES)
Surcoût : 3 portes + 500 €
Surcoût Féline : Allure + 1 650 €

108 TOP! (3 PORTES)
Surcoût : 3 portes + 1 200 €

108 TOP! (5 PORTES)
Surcoût : 108 Top! 3 portes + 500 €

208 (3 PORTES)
1.0 PureTech 68 ch Access	4		0	12 700
1.2 PureTech 82 ch Active	4		0	15 600
1.2 PureTech 110 ch Allure	5		0	19 150
GTi	11		0	25 800
GTi by Peugeot Sport	11		0	29 200
1.6 BlueHDi 75 ch Active	4		0	17 100
1.6 BlueHDi 100 ch Allure	5		0	20 450
1.6 BlueHDi 120 ch GT Line	6		0	22 400

Surcoût Active : Access + 2 000 €
Surcoût Allure : Active + 1 950 €
Surcoût GT Line : Allure + 900 €

208 (5 PORTES)
Surcoût : 3 portes + 600 €
Surcoût Féline : GT Line + 550 €

2008
1.2 PureTech 82 ch Access	4		0	15 850
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 Active	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 Cuivre : identique Féline Titane

308 (5 PORTES)
1.2 PureTech 82 ch Access	4		0	18 800
1.2 PureTech 110 ch Active	5		0	22 750
1.2 PureTech 130 ch Allure	6		0	25 750
1.6 THP 205 ch GT	8		0	31 050
GTi	16	M	250	37 400
1.6 BlueHDi 100 ch Access	5		0	22 600
1.6 BlueHDi 120 ch Active	5		0	25 600
2.0 BlueHDi 150 ch Allure	7		0	29 100
2.0 BlueHDi 180 GT Auto.	9		0	34 400

Surcoût Active : Access + 2 200 €
Surcoût Allure : Active + 1 950 €
Surcoût GT Line : Allure + 1 800 €
Surcoût Féline : Allure + 2 350 €

308 SW
Surcoût : 5 portes + 850 € à + 950 €

3008
1.2 PureTech 130 ch Access	7		0	25 100
1.6 THP 165 ch Allure Auto.	9	M	150	31 750
1.6 BlueHDi 120 ch Access	6		0	27 250
2.0 BlueHDi 150 ch Allure	7		0	33 000

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

4008
1.6 HDi 115 ch Style	6	M	150	34 600

5008
1.2 PureTech 130 ch Access	7		0	25 150
1.6 THP 165 ch Allure Auto.	9	M	250	32 450
1.6 BlueHDi 120 ch Access	6		0	27 300
2.0 BlueHDi 150 ch Active	7		0	30 850

Surcoût Active : Access + 2 050 €
Surcoût Allure : Active + 2 850 €

508
1.6 THP 165 ch Active	9		0	29 750
1.6 BlueHDi 120 ch Access	6		0	27 950
2.0 BlueHDi 150 ch Active	7		0	32 250
2.0 BlueHDi 180 ch Allure Auto.	9		0	37 200

Surcoût Active : Access + 2 250 €
Surcoût Allure : Active + 2 650 €
Surcoût Féline : Allure : 3 700 €

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

508 RXH (BREAK)
2.0 BlueHDi 180 ch Auto.	9		0	43 250
HYbrid4	8		0	47 550

BIPPER TEPEE
1.3 HDi 80 ch Outdoor	4		0	18 450

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

Surcoût Outdoor : Active + 2 350 €

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	31 900
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 €

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 €

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

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 Reference	3		0	9 570
1.0 75 ch Style	4		0	11 660

MII (5 PORTES)
1.0 60 ch Reference	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 (5 PORTES)
1.2 TSI 110 ch Référence	6		0	19 800
1.0 EcoTSI 115 ch Style	6		0	22 395
1.4 TSI 150 ch ACT FR	8		0	26 520
1.8 TSI 180 ch FR	10	M	250	27 055
Cupra 280	17	M	2 200	33 935
1.6 TDI 110 ch Référence	5		0	22 220
1.6 TDI 110 ch Ecomotive Style	5		0	24 855
2.0 TDI 150 ch FR	8		0	28 565
2.0 TDI 184 ch FR	10		0	29 720

Surcoût Style : Référence + 2 155 €

LEON ST (BREAK)
Surcoût : 5 portes + 1 150 €

LEON X-PERIENCE (BREAK)
1.8 TSI 180 ch DSG 4Drive	10	M	1 600	32 415
1.6 TDI 110 ch 4Drive	6		0	29 945
2.0 TDI 150 ch 4Drive	8		0	31 390
2.0 TDI 184 ch DSG 4Drive	10		0	34 960

ALTEA
2.0 TDI 140 i-Tech			0	23 130

ALTEA XL
1.2 TSI 105 ch S/S Pulsion	6		0	18 920
1.6 TDI 90 ch S/S Pulsion	5		0	18 210
1.6 TDI105 ch Ecomotive i-Tech	5		0	23 830
1.6 TDI140 ch i-Tech	7		0	23 830

ALHAMBRA
1.4 TSI 150 ch Style	9	M	1 600	36 930
2.0 TDI 150 ch Référence	8	M	150	35 630
2.0 TDI 184 ch Premium 7	10	M	250	44 625

Surcoût Style : Référence + 3 330 €
Surcoût Premium 7 : Style + 2 525 €

SKODA

TYPE	CV	B/M*		PRIX
CITIGO (3 PORTES)				
1.0 MPI 60 ch Active	3		0	9 435
1.0 MPI 75 ch Ambition	3		0	10 990

Surcoût Ambition : Active + 1 030 €
Surcoût Style : Ambition + 1 355 €

CITIGO (5 PORTES)
Surcoût : 3 portes + 535 €

FABIA
1.0 MPI 60 ch Active	3		NC	12 680
1.0 MPI 75 ch Ambition	3		NC	14 830
1.2 TSI 90 ch Ambition	4		NC	15 780
1.2 TSI 110 ch Style	4		NC	17 910
1.4 TDI 90 ch Ambition	3		NC	17 780
1.4 TDI 105 ch FAP Style	3		NC	20 260

Surcoût Ambition : Active + 1 450 €
Surcoût Style : Ambition + 1 680 €

FABIA COMBI (BREAK)
Surcoût : berline + 600 €

RAPID
1.2 TSI 90 ch Tour de France	4		0	20 580
1.2 TSI 110 ch Tour de France	4		0	21 335
1.4 TDI 90 ch Tour de France	4		0	23 325
1.6 TDI 116 ch Tour de France	4		0	23 705

RAPID SPACEBACK (5 PORTES)
1.2 MPI 75 ch Active	5		0	16 465
1.2 TSI 85 ch Active	5		0	17 615
1.2 TSI 105 ch Ambition	6		0	20 180
1.4 TSI 122 ch Elegance DSG7	7		0	23 405
1.6 TDI 90 ch Active	5		0	19 360
1.6 TDI 90 ch Active DSG7	5		0	22 675
1.6 TDI 105 ch Ambition	5		0	22 175

Surcoût Ambition : Active + 1 850 €
Surcoût Elegance : Ambition + 1 600 €

OCTAVIA
1.2 TSI 85 ch Active	5		0	18 750
1.2 TSI 110 ch Active	6		0	19 760
1.4 TSI 150 ch Style	7		0	26 900
1.8 TSI 180 ch Style	10	M	500	28 190
RS	13	M	500	31 200
RS 230	NC		NC	34 490
1.6 TDI 90 ch Active	NC		0	20 980
1.6 TDI 110 ch Active	5		0	22 130
1.6 TDI 110 ch GreenLine	5		0	24 100
2.0 TDI 150 ch Style	7		0	29 030
RS TDI	NC		0	31 950

Surcoût Style : Ambition + 5 360 €
Surcoût Laurin & Klement : Style + 3 270 €

OCTAVIA COMBI (BREAK)
Surcoût : berline + 1 100 €

OCTAVIA SCOUT (BREAK)
2.0 TDI 150 ch	8		0	30 990
2.0 TDI 184 ch DSG	10		0	33 440

SUPERB
1.4 TSI 125 ch Active	NC		NC	23 790
1.4 TSI 150 ch Ambition	NC		NC	28 190
1.8 TSI 180ch Style	NC		NC	33 490
2.0 TSI 280 ch L & K 4x4 DSG	NC		NC	45 390
1.6 TDI 120 ch Active	NC		NC	26 990
2.0 TDI 150 ch Active	NC		NC	28 390
2.0 TDI 190 ch Style	NC		NC	36 490

Surcoût Ambition : Active + 2 700 €
Surcoût Style : Ambition + 3 600 €
Surcoût L & K : Style + 4 700 €

SUPERB COMBI (BREAK)
Surcoût : berline + 1 100 €

YETI
1.2 TSI 110 ch Active	6	M	500	21 080
1.4 TSI 125 ch Ambition	7	M	900	23 490
1.4 TSI 150 ch Ambition 4x4	NC		NC	27 540
2.0 TDI 110 ch Active	6		0	23 850
2.0 TDI 150 ch Ambition	8		NC	27 010

Surcoût Ambition : Active + 1 630 €
Surcoût Style : Ambition + 3 450 € à + 3 460 €

SMART

TYPE	CV	B/M*		PRIX
FORTWO COUPE				
1.0 61 ch Pure	4		0	9 990
1.0 71 ch Pure	4		0	10 850
0.9 90 ch Passion	4		0	14 050
Surcoût Passion : Pure + 2 175 €				
Surcoût Prime : Passion + 2 150 €				
Surcoût Proxy : Prime + 1 000 €				
NOUVELLE FORTWO CABRIO				
1.0 71 Pure Auto.	4		0	15 250
0.9 90 Passion Auto.	4		0	18 450
Surcoût Passion : Pure + 2 175 €				
Surcoût Prime : Passion + 2 150 €				
Surcoût Proxy : Prime + 1 000 €				
FORFOUR				
1.0 mhd 71 ch Pure	4		0	11 600
1.0 mhd 71 ch Passion	4		0	13 700

SUBARU

TYPE	CV	B/M*		PRIX
XV				
1.6i 114 ch Premium	7	M	1 600	22 950
2.0i 150 ch Premium	9	M	2 200	23 950
2.0D 147 ch Premium	8	M	500	26 950
Surcoût Luxury : Premium + 3 000 €				
WRX STI				
S	21	M	8 000	44 450
S Club	21	M	8 000	49 450
FORESTER				
2.0i 150 ch Premium	8	M	2 200	29 950
2.0D 147 ch	8	M	900	29 950
Surcoût Premium : "base" + 3 000 €				
Surcoût Luxury : Premium + 3 000 €				
FORESTER SPORT				
2.0XT 240 ch Exclusive	15	M	6 500	39 950
2.0D 147 ch Exclusive	9	M	1 600	36 950
LEVORG				
1.6 Turbo 170 ch Exclusive Lineartronic	10	M	2 200	36 950
OUTBACK				
2.5i 173 ch Luxury Eyesight Lineartronic	10	M	2 200	43 350
2.0D 150 ch Premium	9	M	500	38 350
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	M	3 000	29 950
Surcoût Club : "base" + 2 000 €				

SUZUKI

TYPE	CV	B/M*		PRIX
CÉLÉRIO (5 PORTES)				
1.0 68 ch Avantage	4		0	8 890
1.0 VVT Pack Plus	4		0	12 290
Surcoût Privilège : Avantage +1 700 €				
Surcoût Pack : Privilège + 800 €				
SWIFT (3 PORTES)				
1.2 VVT 92 ch Avantage	5		0	12 090
Sport	8	M	900	17 480
Surcoût Privilège : Avantage + 800 €				
SWIFT (5 PORTES)				
Surcoût : 3 portes + 650 €				
Surcoût So'City : Privilège + 1 750 €				
1.3 DDiS 75 ch Privilège	4		0	15 540
JIMNY				
1.3 VVT JX	6	M	2 200	13 860
Surcoût JLX : JX + 1 750 €				
VITARA				
1.6 VVT 120 ch Avantage	6		0	17 490
1.6 DDiS 120 ch Privilège	6		0	21 690
Surcoût Privilège : Avantage + 1 900 €				
Surcoût Pack : Privilège + 1 900 €				
S-CROSS				
1.6 VVT 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 €				

TOYOTA

TYPE	CV	B/M*		PRIX
AYGO (3 PORTES)				
1.0 VVT-i 68 ch x	3		0	10 600
Surcoût x-play : x + 1 500 €				
AYGO (5 PORTES)				
Surcoût : 3 portes + 400 €				
Surcoût x-wave : x-play + 2 300 €				
Surcoût x-clusive : x-wave + 300 €				
YARIS (3 PORTES)				
1.0 VVT-i 69 ch Active	4		0	13 700
1.3 VVT-i 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)				
100h France	5	B	750	18 990
Surcoût : 3 portes + 600 €				
Surcoût Dynamic : France + 410 € à + 900 €				
Surcoût Design : Dynamic + 900 €				
Surcoût Collection : Design + 900 €				
AURIS (5 PORTES)				
1.3 VVT-i 100 ch Tendance	5		0	20 000
1.2T 115 ch Dynamic	6		0	23 000
136h Tendance	4	B	750	24 950
1.4 D-4D 90 ch Tendance	5		0	23 200
1.6 D-4D 112 ch Dynamic	6		0	25 800
Surcoût Dynamic : Tendance + 850 € à + 2 000 €				
Surcoût Design : Dynamic + 600 €				
Surcoût Executive : Design + 2 200 €				
AURIS TOURING SPORTS (BREAK)				
Surcoût : berline 5 p + 1 100 €				
VERSO				
1.6 VVT-i 132 ch Tendance	8	M	1 600	23 900
1.8 VVT-i 147 ch Dynamic CVT	8	M	1 600	25 900
1.6 D-4D 112 ch Tendance	7		0	26 600
Surcoût Dynamic : Tendance + 500 €				
Surcoût Design : Dynamic + 1 000 €				
Surcoût Style : Design + 2 600 €				
PRIUS				
136h Dynamic 15"	4	B	750	28 300
Surcoût Dynamic 17" : Dynamic 15" + 600 €				
Surcoût Lounge 17" : Dynamic 17" + 4 300 €				
PRIUS +				
136h Active	4	B	750	32 200
Surcoût Dynamic : Active + 1 500 €				
Surcoût SkyView : Dynamic + 1 000 €				
Surcoût Lounge : SkyView + 2 550 €				
AVENSIS				
1.6 VVT-I 132 ch Dynamic	8	M	500	28 200
1.8 VVT-i 147 ch Dynamic	9	M	250	29 500
1.6 D-4D 112 ch Dynamic	6		0	30 100
2.0 D-4D 143 ch Dynamic	7		0	31 100
Surcoût Executive : Dynamic + 1 000 €				
Surcoût Lounge : Executive + 1 500 €				
AVENSIS TOURING SPORTS (BREAK)				
Surcoût : + 1 000 €				
RAV4				
2.0 VVT-i 151 ch Active AWD	9	M	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	M	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 VVT-i 280 ch Lounge Auto.	20	M	8 000	61 850
Surcoût : 3 portes + 2 700 € à + 6 000 €				
Surcoût Lounge Pack Techno : Lounge + 6 400 € à + 8 400 €				
GT86				
2.0 200 ch	12	M	3 000	31 390

VOLKSWAGEN

TYPE	CV	B/M*		PRIX
UP! (3 PORTES)				
1.0 60 ch take up!	3		0	10 250
1.0 60 ch BlueMotion Tech. take up!	3		0	10 810
1.0 75 ch Take up!	4		0	11 040
1.0 75 ch BlueMotion Tech. move up!	4		0	12 830
Surcoût move up! : take up! + 1 490 €				
Surcoût high up! : move up! + 2 270 €				
UP! (5 PORTES)				
Surcoût : 3 portes + 520 €				
e-up! électrique 60 kW (82 ch)	2	B	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	M	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 Trendline	5		0	18 650
1.2 TSI 110 ch Trendline	5		0	21 000
1.0 TSI 115 ch BlueMotion Trendline	6		0	22 000
1.4 TSI 125 ch Confortline	6		0	24 150
1.4 TSI ACT 150 ch Confortline	7		0	26 680
GTI	12	M	250	33 410
GTI Performance	13	M	250	34 510
R	19	M	2 200	41 960
1.6 TDI 90 ch Trendline	4		0	23 350
1.6 TDI 110 ch Trendline	5		0	24 020
1.6 TDI 110 ch BlueMotion Trendline	6		0	24 830
2.0 TDI 150 ch Confortline	7		0	28 800
GTD	9		0	34 410
Surcoût Confortline : Trendline + 2 340 €				
Surcoût Carat : Confortline + 2 000 €				
GOLF VII (5 PORTES)				
GTE	6	B	1 000	38 990
e-Golf	3	B	6 300	36 790
Surcoût : berline 3 p. + 820 €				
Surcoût Carat Edition : Carat + 3 450 €				
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	19	M	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 €				
Surcoût Carat : Confortline + 2 300 €				
GOLF CABRIOLET				
1.2 TSI 105 ch	6		0	25 990
1.4 TSI 125 ch	7		0	27 280
1.4 TSI 150 ch Carat	9		0	31 540
2.0 TDI 110 ch	6		0	29 380
2.0 TDI 150 ch	7		0	31 990
Surcoût Carat : "base" + 2 080 €				
Surcoût Carat Edition : Carat + 2 980 €				
JETTA				
1.4 TSI Hybrid 170 ch Confortline DSG7	7	B	750	31 720
1.4 TSI Hybrid 170 ch Carat DSG7	7	B	750	33 640
COCCINELLE				
1.2 TSI 105 ch	6	M	250	18 070
1.4 TSI 150 ch Vintage	9	M	150	24 350
2.0 TSI 220 ch Sport	9	M	900	29 030
2.0 TDI 110 ch	6		0	21 690
2.0 TDI 150 ch Vintage	7		0	27 180
Surcoût Vintage : Coccinelle + 2 980 € à + 3 200 €				
Surcoût Sport : Vintage + 920 € à 1 100 €				
COCCINELLE CABRIOLET				
1.2 TSI 105 ch	6	M	500	21 400
1.2 TSI 105 ch Vintage DSG7	6	M	250	26 530
1.4 TSI 160 ch Vintage	9	M	2 200	28 030
1.4 TSI 160 ch Vintage DSG7	9	M	900	29 820
2.0 TSI 210 ch Sport DSG6	12	M	3 000	33 750
1.6 TDI 105 ch	6		0	24 860
1.6 TDI 105 ch Vintage DSG7	6		0	29 670
2.0 TDI 140 ch Vintage	8		0	30 100
2.0 TDI 140 ch Vintage DSG6	8	M	500	31 890
Surcoût Vintage : Coccinelle + 2 770 €				
Surcoût Sport : Coccinelle + 3 660 €				
SCIROCCO				
1.4 TSI 125 ch	7		0	25 530
2.0 TSI 180 ch	10	M	500	28 690
R	18	M	4 000	39 970
2.0 TDI 150 ch	7		0	30 440
2.0 TDI 184 ch R-Line	10		0	35 650
Surcoût R-Line : "base" + 3 200 €				
Surcoût Carat : R-Line + 1 460 €				
TOURAN				
1.2 TSI 110 ch Trendline	6		0	24 760
1.4 TSI 150 ch Confortline	8	M	150	29 860
1.6 TDI 110 ch Trendline	6		0	28 000
2.0 TDI 150 ch Confortline	8		0	32 700
2.0 TDI 190 ch Carat DSG	NC		0	38 370
Surcoût Confortline : Trendline + 3 010 €				
Surcoût Carat : Confortline + 2 610 €				
Surcoût R-Line : Carat + 690 €				
NOUVEAU TIGUAN				
2.0 TSI 180 ch Carat 4Motion DSG	11	M	2 200	40 970
2.0 TDI 150 ch Trendline	8		0	32 150
Surcoût Confortline : Trendline + 3 000 €				
Surcoût Carat : Confortline + 3 000 €				
Surcoût Carat Edition : Carat + 2 500 € à + 3 500 €				
PASSAT				
1.4 TSI 125 ch Trendline	7		0	25 700
1.4 TSI ACT 150 ch Confortline	8		0	30 470
GTE	7	B	1 000	47 360
1.6 TDI 120 ch Trendline	6		0	28 720
1.6 TDI 120 ch BlueMotion	6		0	28 720
2.0 TDI 150 ch Confortline	7		0	33 300
2.0 TDI 190 ch BlueMotion DSG6 Carat	10		0	41 040
2.0 TDI 240 ch Bi-turbo BM 4Motion R-Line	13	M	250	47 530
Surcoût Confortline : Trendline + 2 500 €				
Surcoût Carat : Confortline + 4 280 €				
Surcoût R-Line : Carat + 1 070 €				
Surcoût Carat Édition : R-Line + 2 540 €				
Surcoût DSG : BVM + 1 520 €				
PASSAT SW (BREAK)				
Surcoût berline : + 1 270 € à + 1 400 €				
PASSAT ALLTRACK				
2.0 TDI 150 ch	8		0	40 460
2.0 TDI 190 ch DSG	10	M	150	44 290
CC				
1.4 TSI 160 ch CC	9	M	900	32 450
1.4 TSI 160 ch DSG7 CC	9	M	500	34 130
3.6 V6 FSI 300 ch 4Motion Carat Edition	20	M	8 000	49 500
2.0 TDI 140 ch CC	8		0	35 470
2.0 TDI 140 ch DSG6 CC	8	M	150	36 440
2.0 TDI 140 ch 4 Motion CC	8	M	250	36 440
2.0 TDI 177 ch CC	9		0	37 230
2.0 TDI 177 ch DSG6 CC	10	M	250	39 070
2.0 TDI 177 ch 4Motion CC	10	M	900	40 860
Surcoût Carat : CC + 3 250 € (3 420 € sur TSI 160 ch BVM6)				
Surcoût Carat Edition : Carat + 2 930 €				
PHAETON				
4.2 V8 335 ch Limousine	25	M	8 000	111 300
SHARAN				
1.4 TSI 150 ch BM Trendline	9	M	2 200	33 640
1.4 TSI 150 ch BM Confortline DSG6	9	M	3 000	38 130
2.0 TDI 115 ch BM Trendline	8	M	500	35 850
2.0 TDI 140 ch BM Trendline	8	M	500	36 910
2.0 TDI 140 ch BM Confortline	8	M	500	39 940
2.0 TDI 140 ch BM Confort. 4Motion	8	M	2 200	41 830
2.0 TDI 140 ch BM Carat	8	M	900	43 860
2.0 TDI 177 ch BM Confortline	10	M	1 600	41 600
2.0 TDI 177 ch BM DSG6 Confortline	10	M	1 600	43 310
TOUAREG				
3.0 V6 TDI 204 ch BVA8	12	M	2 200	53 570
3.0 V6 TDI 204 ch Carat BVA8	12	M	2 200	62 510
3.0 V6 TDI 262 ch Carat BVA8	16	M	2 200	66 200
4.2 V8 TDI 340 ch Carat Edition BVA8	24	M	8 000	88 150
Surcoût Carat Edition : Carat + 4 550 €				
CADDY				
1.2 TSI 84 ch Conceptline	5	M	150	16 280
1.4 TSI 125 ch Trendline	7	M	150	21 520
2.0 TDI 75 ch Conceptline	4		0	17 930
2.0 TDI 102 ch Trendline	5		0	22 980
2.0 TDI 122 ch Conceptline 4Motion	7	M	500	23 730
2.0 TDI 150 ch Trendline	8		0	26 110
Surcoût Trendline : Conceptline + 2 530 € à + 3 320 €				
Surcoût Confortline : Trendline + 1 920 € à + 3 110 €				
Surcoût Alltrack : Confortline + 2 830 €				
CADDY MAXI				
Surcoût : Caddy + 2 130 €				

VOLVO

TYPE	CV	B/M*		PRIX
V40				
T2 Kinetic	6		0	24 140
T3 Momentum	8		0	28 030
T5 R-Design Geartronic	14	M	250	38 640
D2 Kinetic	5		0	25 360
D3 Momentum	8		0	29 230
D4 Momentum	9		0	31 730
Surcoût Momentum : Kinetic +1 980 €				
Surcoût R-Design : Momentum + 1 960 €				
Surcoût Summum : Momentum + 1 030 €				
Surcoût Xénium : Summum + 3 070 €				
V40 CROSS COUNTRY				
T3 Momentum	8		0	30 020
T4 Summum AWD Geartronic	10	M	900	38 910
T5 Summum AWD Geartronic	16	M	900	43 760
D2 Momentum	6		0	29 330
D3 Momentum	8		0	31 220
D4 Momentum	10		0	33 720
Surcoût Summum : Momentum + 2 990 €				
Surcoût Xenium : Summum + 3 070 €				
S60				
T3 Momentum	8	M	150	31 260
T4 Momentum Geartronic	10	M	150	36 300
T6 R-Design AWD Geartronic	19	M	2 200	51 010
D2 Kinetic	6		0	28 650
D3 Kinetic	7		0	30 750
D4 Momentum	8		0	35 510
D5 Momentum Geartronic	12		0	42 500
Surcoût Momentum : Kinetic + 2 710 €				
Surcoût R-Design : Momentum + 3 560 €				
Surcoût Summum : R-Design + 300 €				
Surcoût Xénium : Summum + 3 990 €				
V60 (BREAK)				
Surcoût S60 + 1 500 €				
D6 Twin Engine Momentum	10		0	57 590
V60 CROSS COUNTRY				
D3 Summum	8		0	40 720
D4 Summum	10		0	42 770
Surcoût Xénium : Summum + 3 990 €				
NOUVELLE S90				
T5 Momentum Geartronic	NC		NC	49 900
T6 Momentum AWD Geartronic	NC		NC	58 800
D3 Momentum	NC		NC	41 700
D4 Momentum	NC		NC	44 100
D5 Momentum AWD Geartronic	NC		NC	53 800
Surcoût Inscription : Momentum + 7 600 € à + 8 300 €				
Surcoût Inscription Luxe : Inscription + 5 170 €				
V70				
D3 Momentum	8		0	41 870
D4 Momentum Geartronic	10		0	46 070
Surcoût Summum : Momentum + 3 110 €				
Surcoût Xénium : Summum + 3 550 €				
XC60				
T5 R-Design Geartronic	15	M	2 200	47 120
T6 R-Design AWD Geartronic	19	M	3 000	55 170
D3 Kinetic	8		0	35 550
D4 Momentum	8		0	40 360
D5 Momentum AWD	12	M	250	44 460
Surcoût Momentum : Kinetic + 2 410 €				
Surcoût R-Design / Summum : Momentum + 5 060 €				
Surcoût Xénium : Summum + 4 390 €				
XC70				
D4 Momentum Geartronic	10		0	48 070
D5 Momentum AWD Geartronic	13	M	1 600	51 470
Surcoût Summum : Momentum + 3 210 €				
Surcoût Xénium : Summum + 3 550 €				
XC90				
T6 Momentum Geartronic AWD	18	M	3 000	68 250
T6 R-Design Geartronic AWD	18	M	3 000	75 200
T8 Momentum Geartronic	21		0	84 400
T8 Inscritpion Geartronic	21		0	84 400
D4 Kinetic Geartronic	11	M	250	49 900
D4 Momentum Geartronic	11	M	250	56 350
D5 Momentum Geartronic AWD	13	M	1 600	60 150
D5 R-Design Geartronic AWD	13	M	1 600	67 100

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

Groupe Colin

Notre sélection

RENAULT
La vie, avec passion



TWINGO III
1.0 SCE 70 ZEN

5472 km, 09 / 02 / 2015, climatisation, direction assistée, vitres électriques, régulateur limiteur de vitesse, ordinateur de bord, détection de pression des pneus, audio connect R & Go.

10.990 €



CLIO IV
1.6 TURBO 200 RS EDC

Châssis sport, jantes alu 18", rétroviseurs rabattables , vitres et fermeture électrique, climatisation automatique, caméra de recul, carte main libre, phares av. de jour à LED, etc.

20.990 €



CAPTUR
1.5 DCI 110 ENERGY ZEN ECO2

10 km, jantes alu 16 », climatisation, système audio CD MP3, carte main libre, phares av. de jour à LED, projecteurs antibrouillard, kit téléphone main libre Bluetooth, système Start & Stop, etc.

17.990 €



ESPACE V
1.6 TCE 200 ENERGY INTENS EDC

10 km, jantes alu 19", régulateur de vitesse, sièges chauffants, GPS, caméra de recul, affichage tête haute, kit téléphone main libre bluetooth, aide au parking latérale, reconnaissance panneaux de signalisation, etc.

37.990 €



GRAND SCENIC II
1.2 TCE 130 ENERGY BOSE EDITION 7PL

7648 km, jantes alu 17", rétroviseurs rabattables électriquement, régulateur limiteur de vitesse, climatisation automatique multi zone, caméra de recul, carte main librE, phares av. de jour à LED, etc.

18.990 €



KADJAR
1.6 DCI 130 ENERGY EDITION ONE

4551 km, aide parking av/ar, frein de parking automatique, jantes alu 19" , rétroviseurs rabattables électriquement, régulateur limiteur de vitesse, climatisation automatique multi zone, carte main libre, etc.

25.990 €

Renault Colin Montrouge – 59 av. Aristide Briand 92120 Montrouge – Tél : 01 46 12 88 40

Groupe Colin

ECM-CAR Premium

BMW Service

MINI Service



BMW SERIE 1
116D URBAN LIFE 5P

58662 km, aide parking av/ar, rétroviseurs rabattables, toit ouvrant électrique, système d'entrée sans clef, climatisation automatique multi zone, kit téléphone main libre, etc.

16.990 €



MINI 3 P
1.6 D 90 ONE PACK SALT

41300 km, rétroviseurs électriques, climatisation, vitres électriques, jantes alu, airbags, projecteurs antibrouillard, accoudoir central avant, fermeture électrique automatique, Garantie 12 mois.

11.990 €



BMW X3
XDRIVE 20D 184 LUXE BVA8

62520 km, aide parking avec caméra de recul, projecteurs bi-xénon, rétroviseurs électriques et dégivrants, climatisation automatique, GPS, intérieur cuir, etc.

35.990 €

ECM-CAR PREMIUM - 134 av. Aristide Briand 92120 Montrouge – Tél : 01 49 65 21 21

LES PROFESSIONNELS S'AFFICHENT aj

Référent sur le marché
de l'automobile premium



UNE ÉQUIPE À VOTRE ÉCOUTE :

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



CONDITIONS SPECIALES ENTREPRISES PROFESSIONS LIBÉRALES VTC & UBER : NOUS CONSULTER

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 120	A partir de	**23.900 €**
Mazda 6 Dynamique 150 BVA	A partir de	**29.900 €**
Mazda 6 Station Wagon Dynamique 165	A partir de	**27.900 €**
Mazda CX5 Sélection Diesel 175 BVA	A partir de	**37.900 €**

NOS VÉHICULES D'OCCASION GARANTIS**

Mazda MX5 RC Elegance 1.8 - 2009	A partir de	**13.900 €**
Mazda MX5 Dyn. 1.5L, rouge métal 2015	A partir de	**24.500 €**
Mazda 2 1.5 Dynamique - 2012 - 33000 km	A partir de	**8.900 €**
Mazda 6 175 Sélection - 2013	A partir de	**21.900 €**
Mazda CX5 Sélection 175 BVA - 2013	A partir de	**27.900 €**
BMW X1 118D - 2011	A partir de	**16.900 €**

* Selon conditions générales de l'argus.

** 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.

MAZDA AUSTERLITZ

20, boulevard de l'Hôpital - 75005 Paris

Tél : 01 47 07 15 18

www.mazda-paris.fr

HONDA
The Power of Dreams*

NOUVEAU HR-V. LE SUV COMPACT PAR HONDA



NOUVELLES MOTORISATIONS EARTH DREAMS TECHNOLOGY

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

GAMME HR-V À PARTIR DE
349 €
PAR MOIS SUR 48 MOIS SANS APPORT(1)
Hors assurance facultative

ALL INCLUSIVE**

LOCATION
ENTRETIEN
GARANTIE
ASSISTANCE

**All inclusive = Tout inclus
(1) Loyer arrondi à l'euro supérieur. Exemple de Location Longue Durée sur 48 mois et 40 000 Km pour un HR-V 1.5 i-VTEC Elegance au prix remisé de 20 240 € incluant 1 210 € de remise Concessionnaire, 600 € d'aide à la reprise conditionnée à l'acceptation de la reprise par votre Concessionnaire Honda participant et 550 € de coût supplémentaire lié à l'option peinture métallisée incluse. Offre valable pour toute immatriculation avant le 31/03/2016. **Prix catalogue du modèle présenté HR-V 1.5 i-VTEC Exclusive Navi** avec option peinture métallisée (550 €) : **26 420 €** selon tarif au 02/01/2016. 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 460 157 918 € - 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. Vous ne disposez pas d'un droit de rétractation. 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

GROUPE 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

NOUVEAU VOLVO XC 90

DISPONIBLE SANS DELAI EN EXCLUSIVITE CHEZ ACTENA AUTOMOBILES



Actena Automobiles

75 PARIS 16	01 44 30 82 30	56, AVENUE DE VERSAILLES
92 NEUILLY	01 46 43 14 40	58, AVENUE CHARLES DE GAULLE
92 LA GARENNE	01 56 47 06 60	86, AVENUE DE L'EUROPE

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



78 PORT MARLY	01 39 17 12 00	8, ROUTE DE ST GERMAIN
78 VERSAILLES	01 39 20 17 17	45/47, RUE DES CHANTIERS
78 MAUREPAS	01 30 50 67 00	ZA PARIWEST - 8, RUE ALFRED KASTLER
78 BUCHELAY/MANTES	01 34 79 92 92	ZI LES CLOSEAUX - 1, RUE DES GAMELINES

Priod

*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 - COÇ rejeté : 152g/km



Savourez le charme du retro



Amoureux de voitures anciennes ? Ne ratez pas le magazine Auto Plus Classiques !
Tous les deux mois, voyagez dans le temps au volant de vos modèles anciens préférés.

Dans le prochain numéro, un dossier spécial bombinettes où la 205 GTI a raflé tous les suffrages devant la R5 Alpine, la Clio 16 S, la Golf GTI II.....
Le mode d'emploi pour acheter aux enchères et un joli match entre les cabriolet Triumph et Alfa Romeo.

En vente chez votre marchand de journaux !

ÉGALEMENT SUR SMARTPHONE & TABLETTE ET SUR f

NOUVELLE CONCESSION À GARGES-LES-GONESSE

Jusqu'au 31 mars
profitez des **Jours Style**

SUZUKI
Way of Life!*



ENTRETIEN OFFERT*

SWIFT

À partir de **129 €** par mois (1)

Formule LOA Switch and Go 37 mois
1er loyer de 900 €
Suivi de 36 loyers de 129 €(1)
Montant total dû en cas d'acquisition : 11 724,56 €

Une gamme à partir de **9 990 €**(2)

5 ANS de garantie et 5 ANS d'assistance offerts(3)

Un crédit vous engage et doit être remboursé. Vérifiez vos capacités de remboursement avant de vous engager.

(1) Offre de location avec option d'achat réservée aux particuliers d'une durée de 25, 31, 37 ou 49 mois avec un apport facultatif pouvant aller jusqu'à 35%. Conditions en vigueur au 1er janvier 2016. Exemple pour une SUZUKI Swift neuve au prix de 9 990 €. Kilométrage standard 10 000km/an. Location avec option d'achat 37 mois, 1er loyer de 900 €, suivi de 36 loyers de 128,66 € (Protexxio Lease compris). Option d'achat de 6 200 €. Montant total dû 11 774,56 €. Le montant des loyers intègre le montant mensuel de la prime d'assurance obligatoire Protexxio Lease(4). Cette assurance garantit le paiement d'un capital en cas de vol ou de destruction totale du véhicule loué. Dans l'exemple ci-dessus le montant mensuel de l'assurance Protexxio Lease serait de 9,09 €. L'adhésion à cette assurance est obligatoire pour l'obtention de la location avec option d'achat Switch and Go. Protexxio Entretien OFFERT. Le coût mensuel de l'assurance facultative Protexxio Santé (Décès, Perte totale et Irréversible d'Autonomie et Temporaire Totale de travail), souscrite auprès de Cardif Assurance Vie et Cardif Assurances risques divers, est de 10 € et s'ajoute au montant du loyer mensuel ci-dessus. Le coût total de cette assurance facultative est de 360,00 €. (2) Prix TTC de la Swift 1.2 VVT Avantage 3 portes, après déduction d'une remise de 2 100 € offerte par votre concessionnaire Suzuki. Offre réservée aux particuliers, valable pour tout achat d'une Swift neuve du 04/01/2016 au 31/03/2016, en France métropolitaine dans la limite des stocks disponibles, chez les concessionnaires participant. **Modèle présenté : Swift 1.2 VVT Privilège 5 portes avec option peinture métallisée So'Color : 12 530 € après déduction d'une remise de 1 800 € offerte par votre concessionnaire ou à partir de 177 € par mois, formule LOA Switch and Go 37 mois avec un premier loyer de 900 € suivi de 36 loyers de 177 € soit un montant total dû en cas d'acquisition de 14 706,05 €.** Consommations mixtes CEE (gamme Swift (l/100 k m) : de 3,9 à 5,6. Émissions CO_2 (g/km) : de 101 à 128. Prix T TC conseillés clés en main au 28/12/2015. (3) Offre valable du 04/01/2016 au 31/03/2016, chez les concessionnaires Suzuki participant à l'opération, pour les modèles Swift sauf Swift BVA et Casual Edition commandés pendant cette période. La valeur totale du contrat Garantie Club Suzuki tarif public est de 429 € TTC. Offre réservée exclusivement aux particuliers, en France métropolitaine et cumulable avec l'offre de remise en cours. Les prestations Panne Mécanique et Assistance sont gérées par la société Optevem Assurances : Société d'assistance au capital de 5 335 715 euros - Siège social : 35-37 Rue Louis Guérin 69100 VILLEURBANNE - RCS Lyon n°379 954 886. SUZUKI FRANCE se réserve le droit de modifier à tout moment et sans préavis les prix, les couleurs, les matériaux, les équipements et les spécifications techniques de ses véhicules. Photographies non contractuelles, réalisées sur voies autorisées. Toutes offres valables pour toutes commandes de véhicules neufs du 04/01/2016 au 31/03/2016, chez les concessionnaires participant, dans la limite des stocks disponibles. Offres réservées aux particuliers, en France métropolitaine. Tous prix conseillés TTC clés en main, tarifs au 28/12/2015. (4) Détail des conditions et limites de garanties disponible sur simple demande. Protexxio Lease est un produit de Cardif Assurance Vie. (5) Détail des conditions et limites de garanties disponible sur simple demande. Protexxio Entretien est un produit d'Icare. Sous réserve d'étude et d'acceptation de votre dossier par Cofica Bail, société détenue à 100% par BNP Paribas Personal Finance - au capital de 12 800 000 €, 399 181 934 RCS Paris, Siège social : 1 bvd Haussmann 75009 Paris . N°ORIAS : 07 023 197 (www.orias.fr) Société de courtage d'assurances non soumise à l'exclusivité : liste des entreprises d'assurances partenaires disponibles sur simple demande. Sociétés soumises à l'Autorité de Contrôle Prudentiel et de Résolution 61 rue Taitbout 75009 Paris. Vous disposez d'un droit de rétractation. Publicité diffusée par le concessionnaire en qualité d'intermédiaire de crédit à titre non exclusif de Cofica Bail. Cet intermédiaire apporte son concours à la réalisation d'opérations de crédit sans agir en qualité de prêteur. * Un style de vie ! **www.suzuki.fr**

Jusqu'au 31 mars
profitez des **Jours Style**

SUZUKI
Way of Life!*

TECHNOLOGIE EXCLUSIVE ALLGRIP



ENTRETIEN OFFERT*

VITARA

À partir de **179 €** par mois (1)

Formule LOA Switch and Go 37 mois
1er loyer de 2 400 €
Suivi de 36 loyers de 179 €(1)
Montant total dû en cas d'acquisition : 18 631,09 €

Une gamme à partir de **15 990 €**(2)

Un crédit vous engage et doit être remboursé. Vérifiez vos capacités de remboursement avant de vous engager.

(1) Offre de location avec option d'achat réservée aux particuliers d'une durée de 25, 31,37 ou 49 mois avec un apport facultatif pouvant aller jusqu'à 35%. Conditions en vigueur au 1er janvier 2016. Exemple pour un SUZUKI VITARA neuf au prix de 15 990 €.Kilométrage standard 10 000km/an. Location avec option d'achat 37 mois, 1er loyer de 2 400 €, suivi de 36 loyers de 178,66 € (Protexxio Lease compris). Option d'achat de 9 806,53 €. Montant total dû 18 631,09 €. Le montant des loyers intègre le montant mensuel de la prime d'assurance obligatoire Protexxio Lease(4). Cette assurance garantit le paiement d'un capital en cas de vol ou de destruction totale du véhicule loué. Dans l'exemple ci-dessus le montant mensuel de l'assurance Protexxio Lease serait de 13,59 €. L'adhésion à cette assurance est obligatoire pour l'obtention de la location avec option d'achat Switch and Go. Protexxio Entretien OFFERT. Le coût mensuel de l'assurance facultative Protexxio Santé (Décès, Perte totale et Irréversible d'Autonomie et Temporaire Totale de travail), souscrite auprès de Cardif Assurance Vie et Cardif Assurances risques divers, est de 14,95 € et s'ajoute au montant du loyer mensuel ci-dessus. Le coût total de cette assurance facultative est de 538,20 €. (2) Prix TTC du nouveau Vitara 1.6 VVT Avantage après déduction d'une remise exceptionnelle de 1 500 € offerte par votre concessionnaire Suzuki. Offre réservée aux particuliers, valable pour tout achat d'un Vitara neuf du 04/01/2016 au 31/03/2016, en France métropolitaine dans la limite des stocks disponibles, chez les concessionnaires participant. **Modèles présentés : Suzuki Vitara 1.6 VVT Pack : 19 790 €, remise de 1 500 € déduite + peinture métallisée So'Color en option : 850 € et pack «Urban» : 660 € ou pack « Baroudeur » : 730 €. Ou à partir de 275 € par mois, formule LOA Switch and Go 37 mois avec un premier loyer de 2 400 € suivi de 36 loyers de 275 € soit un montant total dû en cas d'acquisition de 24 060,92 €.** Consommations mixtes CEE (gamme Vitara (l/100 km) : de 4,0 à 5,7. Émissions de CO_2 (g/km) : de 106 à 131. Prix TTC conseillés clés en main au 28/12/2015. (3) Détail des conditions et limites de garanties disponible sur simple demande. Protexxio Lease est un produit de Cardif Assurance Vie. (4) Détail des conditions et limites de garanties disponible sur simple demande. Protexxio Entretien est un produit d'Icare. Sous réserve d'étude et d'acceptation de votre dossier par Cofica Bail, société détenue à 100% par BNP Paribas Personal Finance - au capital de 12 800 000 €, 399 181 934 RCS Paris, Siège social : 1 bvd Haussmann 75009 Paris . N°ORIAS : 07 023 197 (www.orias.fr) Société de courtage d'assurances non soumise à l'exclusivité : liste des entreprises d'assurances partenaires disponibles sur simple demande. Sociétés soumises à l'Autorité de Contrôle Prudentiel et de Résolution 61 rue Taitbout 75009 Paris. Vous disposez d'un droit de rétractation. Publicité diffusée par le concessionnaire en qualité d'intermédiaire de crédit à titre non exclusif de Cofica Bail. Cet intermédiaire apporte son concours à la réalisation d'opérations de crédit sans agir en qualité de prêteur. * Un style de vie !

Garantie 3 ans ou 100 000 km au 1er terme échu. www.suzuki.fr

NOUVEAU
2 ADRESSES POUR VOUS SERVIR

GARGES AUTOMOBILES SERVICES
11, rue Marcel Cerdan
95140 GARGES-LES-GONESSE
01 39 93 60 33

SMAS-GROUPE AUTO 60
75 rue Claire Lacombe
60740 SAINT-MAXIMIN
03 44 25 29 29

RELAY.com





PLUSIEURS CENTAINES DE TITRES ÉTRANGERS DE PLUS DE 20 PAYS

Le meilleur de la presse étrangère est maintenant disponible sur Relay.com

Télécharger dans l'App Store

DISPONIBLE SUR Google play



AGENCE C2LL 09 63 43 63 91

l'auto-journal

PRO
FESSIONNELS

RÉSERVEZ
VOTRE EMPLACEMENT
ICI

CONTACTEZ
JULIE ALDABO 01 41 33 55 45
MARC QUEILLÉ 01 41 33 55 72

1er Voitures DE L'ANNÉE

Mercedes - BMW
Audi - VW
Direction et Collaborateur ALLEMAGNE
www.lesvoituresdelannee.com
06.09.78.09.20
aupe@lesvoituresdelannee.com

Véhicules de direction
Véhicules du Personnel
Usine de POISSY
PEUGEOT & CITROËN
Tél : 01 30 19 55 00
06 18 40 80 86
vvo@info-auto.org
du lundi au vendredi de 8h30 à 17h00
www.info-auto.org

VENDRE
VOTRE VOITURE
- Estimation en 2 min
- Sans obligation d'acheter une nouvelle voiture
- Vendue et payée en 24h !



www.Aramisauto.com
Aramisauto.com
0 811 365 804
(prix d'un appel local)



LODUS
Gagnez des m² !

Spécialement conçu pour l'aménagement de votre garage, LODUS s'ajuste en largeur, s'installe **dans tous les garages** et vous offre une **modularité complète**. LODUS est une structure métallique sur laquelle se fixent en toute sécurité des **étagères coulissantes** et des accessoires pour ranger vélos, pneus ou coffres de toit. Ranger son garage n'a jamais été aussi facile !

Prix TTC : structure de 449 € à 499 € et accessoires de 14,90 € à 89 €

Contactez-nous au 04 72 46 18 20

À découvrir dans notre prochain numéro

N°953

du 3 mars 2016



YANN LEFEBVRE

Les SUV sont-ils les meilleurs ?
Pour savoir si les SUV ont toutes les qualités, voici 6 matchs face à des berlines, breaks ou monospaces.



PILOU

La Mégane GT face à la 308 GT
La nouvelle Renault Mégane compte sur sa boîte robotisée et ses roues arrière directrices pour déstabiliser la Peugeot 308 GT.



YANN LEFEBVRE

Mercedes Classe C Coupé
Que vaut l'élégant coupé Mercedes avec un moteur 4 cylindres diesel ? Réponse via un essai complet avec mesures à l'appui.

Et aussi... En kiosque



ACTUELLEMENT

Et où que vous soyez, sur **SMARTPHONE et TABLETTE**

GUIDE DE L'AUTO-JOURNAL N°29
Toutes les voitures du marché à l'essai, 228 pages

Vous voulez acheter une voiture ? Vous êtes à la recherche de votre première auto ? Essence, diesel, hybride ou électrique ? Nouveauté ou modèle éprouvé ? Nos tests, tenue de route, confort, consommations… et toutes nos informations sur les équipements classiques et high-tech vous aideront à faire le bon choix.

l'auto journal
Une publication des Éditions Mondadori Axel Springer "EMAS" SNC
MONDADORI FRANCE **Président:** Ernesto Mauri
axel springer **Président Axel Springer France:** Ralph Büchi

RÉDACTION
8, rue François-Ory - 92543 Montrouge Cedex
Tél.: 01 41 33 50 00. **Fax:** 01 41 33 57 04
E-mail: autojournal@mondadori.fr
(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 Riflade
Secrétariat de rédaction: Jean-François Jollet (1er 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)

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-Ory - 92543 Montrouge Cedex
Co-gérants: Carmine Perna et Ralph Büchi
Actionnaires principaux: Mondadori France SAS et Axel Springer France SAS
Imprimeur: Maury, BP 12, Route d'Étampes, 45331 Malesherbes
N° ISSN: 0005-0768
Commission paritaire: 0318 K 82833
Dépôt légal: février 2016

OJD PRESSE PAYANTE Diffusion Certifiée 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 90125 - 27091 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 (Édigroup Belgique Sprl, tél. : 070 233 304, abobelgique@edigroup.org) : 89,95 € (1 an, 25 numéros). Suisse (Édigroup S.A. Tél. : 022 860 84 01, abonne@edigroup.ch) : 139 CHF (1 an, 25 numéros).

CHASSAY
TOURS



Nouvelle Camaro

*455 hp 0 - 60 mi/h 4.0 sec**

Coupé et Cabriolet



Distributeur officiel exclusif

18 MARQUES PREMIUM - 200 VOITURES EN STOCK

A une heure de Paris en TGV ou deux heures par l'autoroute A10

ACHAT - VENTE - REPRISE - ENTRETIEN - FINANCEMENT ®

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

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

*455 ch 0-96 km/h 4.0 sec (coupé) - Consommation mixte (l/100 km) et Rejet de CO^2 (g/km) : homologation en cours
Visuel et données constructeur non contractuels - R.C.S. Tours 343 449 419 - ORIAS N°07032369 - 02/2016

RENAULT
La vie, avec passion

Nouvelle
Renault MEGANE
Activez vos sensations



Crédit photo : John Higginson.

Design sportif et signature lumineuse identitaire.
Poste de conduite high-tech, avec tablette tactile R-Link 2* de 8,7".
Conduite maîtrisée grâce au châssis 4Control* et à la boîte automatique EDC à double embrayage*.

* Disponible selon version. **Consommations mixtes min/max (l/100 km) : 3,3/6. Émissions CO_2 min/max (g/km) : 86/134. Consommations et émissions homologuées selon réglementation applicable.**

Renault recommande elf

renault.fr