

N°953

GENÈVE
2016

SPÉCIAL NOUVEAUTÉS

45 STARS À NE PAS MANQUER !

FAMILIALES OU SPORTIVES, SUV OU ÉLECTRIQUES, NOTRE DOSSIER COMPLET SUR CES NOUVEAUTÉS QUI VONT VOUS SÉDUIRE

AUDI Q2



DOSSIER ESSAI
**LES SUV
SONT-ILS LES
PLUS FORTS ?**

Face à leurs rivales "classiques", 6 comparatifs pour décider

ESSAI

Toyota Prius 4
Quoi, ma gueule?....



FACE-À-FACE

**Renault Mégane GT /
Peugeot 308 GT**

Sportives du dimanche ou vraies voitures plaisir?



BL : 3,50 € - ESP : 4 € - GR : 4 €
DOM : 4 € - DOM A : 5 €
ITA : 4 € - LUX : 3,90 €
POINT CONTACT : 4 € - CAN : 6,80 €
MAGASIN : 4,50 € - S : 3,00 €
70M A : 1,000 OFF - GR : 1,61 FS
TUN : 7,50 DTU



Nouvelle Audi A4. Le progrès. Intensément.

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



Modèle présenté :

350€/mois*

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

Location longue durée sur 36 mois. 1^{er} loyer 4.590 € et 35 loyers de 350 €. Offre valable du 10 février au 30 avril 2016.

Audi
Vorsprung durch Technik



08 040 267 (www.orias.fr). *** Entretien plus obligatoire souscrit auprès de Volkswagen Bank GmbH, détail et limites prévues dans les conditions générales, disponibles sur demande auprès de votre Distributeur. Tarifs au 10/12/2015. Volkswagen Group France S.A. au capital de 7 750 000 € - 11 avenue de Bourronne Villers-Cotterêts - RCS Soissons B 602 025 538. Audi recommande Castrol EDGE Professional. Vorsprung durch Technik = L'avance par la technologie.

Gamme Audi A4 : consommation en cycle mixte (l/100km) : 3,7 - 6,4. Rejets de CO₂ (g/km) : 95 - 147.

FIAT TIPO

À PARTIR DE

11 990 €*

- Garantie 3 ans/100000 km
- Climatisation
- Radio avec USB/AUX
- 520 litres de coffre
- 5 vraies places
- Banquette arrière 2/3 - 1/3
- 6 airbags
- Moteur essence 95 ch
- Verrouillage centralisé
- Vitres avant électriques



* NOUVELLE FIAT TIPO. IL SUFFIT DE PEU POUR AVOIR BEAUCOUP.

* Prix spécial de lancement pour l'achat d'une Fiat Tipo 1.4 95 ch neuve, incluant l'extension de garantie Maximum Care "2+1 an"/100000 km, au 1^{er} des deux termes échu. Maximum Care : Couverture Maximum. Version présentée : Fiat Tipo Easy 1.4 95 ch avec options Pack Style et peinture métallisée au prix de lancement de : 14 990 €. Tarif conseillé au 01/02/2016. Offre non cumulable, réservée aux particuliers, valable jusqu'au 30/04/2016 dans le réseau participant. Le Jury Autobest, composé de journalistes automobiles de 26 pays européens, a élue Fiat Tipo "meilleure voiture" de l'année 2016 en Europe.

CONSOMMATION CYCLE MIXTE (L/100 KM) : 3,7 À 5,7 ET ÉMISSIONS DE CO₂ (G/KM) : 98 À 133.

www.fiat.fr



FABRICANT
D'OPTIMISME

Sommaire [N° 953]



*Tous les plaisirs
de l'automobile*

du 3 au
16 mars 2016

36



84



98

55



Ce numéro comporte un encart broché central Volkswagen sur la totalité de la diffusion.

Découvrir

[SALON DE GENÈVE]

12 Spécial nouveautés : Renault Scénic IV, Fiat Tipo 5 portes, DS E-Tense, VW T-Cross Breeze, Tesla Model X, Ferrari GT4CLusso, Mercedes C Cabriolet...

Comprendre

[L'ENQUÊTE DE LA QUINZAINE]

36 L'insatiable ambition de Hyundai-Kia

Conduire

[1ers ESSAIS]

44 Fiat 124 Spider 1.4 140 ch
48 Toyota Prius 122 ch
84 BMW 330e 252 ch

[DOSSIER ESSAIS]

55 Les SUV sont-ils les plus forts ?

[FACE-À-FACE]

68 Renault Mégane GT TCe 205 ch / Peugeot 308 GT 205 ch

[ESSAI]

76 Mercedes Classe C Coupé 220 d 170 ch

[LES EXPERTS]

82 Renault Talisman 1.6 dCi 160 ch

[GRAND ANGLE]

88 Opel Astra 1.4 Turbo 150 ch

[DERNIER ESSAI]

91 Mercedes SL

Vibrer

[REPORTAGE]

92 Les voituriers des palaces parisiens

[SPORT]

98 Le rallycross prend une autre dimension

[RÉTRO]

100 Porsche 924

Partager

[COURRIER DES LECTEURS]

104 La vie de vos autos

105 Le chef des essais vous répond

S'offrir

[CONFIGURATEUR]

106 Mini Clubman

[FICHE OCCASION]

110 Citroën C3 Picasso

[LE PRIX DU NEUF]

113 Le tarif des voitures neuves

[LES PROFESSIONNELS S'AFFICHENT]

121 Les petites annonces



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



ŠKODA, PASSEZ EN MODE FACILE

**3 ANS
GARANTIE*
ENTRETIEN**
ASSISTANCE**



Modèle présenté : Fabia Berline Edition 1.0 MPI 60 ch avec option : 166 €/mois.

ŠKODA FABIA EDITION

A partir de **139 €** TTC/mois⁽¹⁾
Sans apport

**PORTE OUVERTES
DU 11 AU 13 MARS⁽²⁾**

- Technologie : Feux de jour à LED
- Sécurité : Freinage automatique d'urgence
- Confort : Système téléphone Bluetooth®

CONFIGUREZ ET RESERVEZ VOTRE ESSAI SUR [SKODA.FR](#)

Modèle présenté : Fabia Berline Edition 1.0 MPI 60 ch, 37 loyers de 166 € ou 11 150 € (prix comptant) avec option peinture métallisée (460 €). Aide à la remise de 3 650 € TTC et aide à la reprise de 500 € TTC déduites du tarif au 01/01/2016. (1) Offre de location longue durée sur 37 mois. 37 loyers de 139 €. Offre valable du 01/01/2016 au 31/03/2016 dans la limite des stocks disponibles. Exemple pour une Fabia Berline Edition 1.0 MPI 60 ch en location longue durée sur 37 mois et 10 000 km/an, hors assurances facultatives. Aide à la remise de 3 650 € TTC et aide à la reprise de 500 € TTC déduites du tarif au 01/01/2016. Offre réservée aux particuliers en France métropolitaine chez tous les distributeurs ŠKODA présentant ce financement, sous réserve d'acceptation du dossier par Volkswagen Bank GmbH, SARL de droit allemand - Capital 318 279 200 € - Succursale France : Bâtiment Ellipse, 15 Avenue de la Derni-Lune, 95700 Roissy-en-France - RCS Pontoise 451 618 904. Mandataires d'assurance et d'intermédiaire d'assurance n° ORIAS 08 040 267 ([www.orias.fr](#)). (2) Ouverture selon autorisations préfectorales. * Garantie additionnelle de 13 mois obligatoire souscrite auprès d'Opteven Assurances, Société d'assurance et d'assistance au capital de 5 335 715 € - Siège social : 35-37 rue L. Guérin, 69100 Villeurbanne. RCS Lyon n° 379 954 886 régie par le Code des assurances et soumises au contrôle de l'ACPR. ** Contrat d'entretien VIP souscrit auprès de Volkswagen Bank GmbH. Publicité diffusée par le concessionnaire en qualité d'intermédiaire de crédit, à titre non exclusif, de Volkswagen Bank. Volkswagen Group France - Division ŠKODA - 02600 Villiers-Cotterêts - RCS Soissons B 602 025 538. Simply Clever : Simplement Evident.

ŠKODA recommande Castrol EDGE Professional.
Consommations mixtes de la gamme Fabia (l/100 km) : 3,6 à 4,8. Emissions de CO₂ (g/km) : 93 à 110.



dito

Jean-Eric Raoul

Rédacteur en chef
jeaneric.raoul@mondadori.fr

ÇA VOUS A FAIT RÉAGIR...

Bravo pour votre enquête sur "la vitesse, coupable idéal" ! Mais pourquoi ne pas aller plus loin, et refaire une enquête sur la fatigue au volant, pour signifier ainsi que le tout-130 km/h sur autoroute est une limite malsaine ?

Olivier Vason

Les associations de victimes de la route, très entendues par les pouvoirs publics, sont vent debout contre l'idée même d'étudier une élévation des limites générales sur autoroute. Cela aurait pourtant du sens.

Pourquoi pratiquement tous vos comparatifs se font-ils avec des modèles diesel, alors que les motorisations essence représentent désormais presque 50% du marché ?

Gérard Salsarulo

De plus en plus, nous vous présentons des versions essence dans nos essais, y compris comparatifs. Mais lorsqu'il s'agit de routières ou de grands SUV, le gasoil reste encore très dominant.

PAIRE GAGNANTE

Mort, le monospace ? Terrassé par les charmes du SUV tout-puissant ? Tout en faisant ses devoirs, avec un certain talent, sur la silhouette à la mode (Captur, Kadjar, en attendant le futur Koleos), Renault ose le pari inverse. Mais il se donne les moyens de ses ambitions. Aux oubliettes, l'allure d'utilitaire patatoïde associée aux monospaces. À la place, le constructeur au losange joue la carte de la séduction, pour réinventer le segment. C'était déjà le cas avec le nouvel Espace, dont on se demandait même s'il s'agissait bien encore d'un monospace ! Au vu du succès de cet objet roulant pas très bien identifié, Renault a fait le bon choix. Même coup de maître à attendre du nouveau Scénic ? Longtemps, ce modèle a été une locomotive commerciale pour toute la gamme, avant de courber l'échine sous les coups de la concurrence et d'une relative désaffection pour les monospaces. Les familles qui en ont l'usage se montrent désormais prêtes à quelques sacrifices, en termes de volume



Renault veut jouer sur les deux tableaux : l'aventurier du quotidien et le bon chef de famille

ou de modularité, pour accéder à une silhouette plus gratifiante. Les SUV renvoient une image d'aventurier du quotidien, plus valorisante que celle de bon chef de famille, responsable mais un peu ennuyeux, véhiculée par les monospaces. Mais si on pouvait jouer sur les deux tableaux ? C'est, visiblement, le défi que s'est lancé Renault. À l'extérieur, on retrouve un style sensuel, sculpté, avec des hanches marquées, comme Laurens van den Acker, patron du design maison, a su l'imposer depuis la Clio. La surprise vient de la taille gigantesque des roues (20 pouces de série), qui dynamisent le profil. Bon, les clients risquent de couiner un peu lors du

premier remplacement des pneus... Ils ne pourront pas dire qu'ils ne les avaient pas vues, ces roues énormes ! Ensuite, à l'intérieur, on retrouve les fondamentaux du monospace : trois vraies places à l'arrière, un vaste coffre, une réelle modularité, beaucoup de volume habitable. Même s'il nous reste à vérifier, mètre en main, si le style n'a pas fait perdre quelques centimètres ici ou là. Est-ce que cela suffira à inverser la tendance, à reprendre l'avantage sur les SUV compacts ? Difficile à dire. Les ventes du Kadjar et du Scénic vont être intéressantes à comparer. Mais avec une telle paire dans son jeu, Renault joue gagnant à tous les coups.

ON A AIMÉ,
CETTE QUINZAINE



GARDIENNE DE TROUPEAU

Le championnat MotoGP, c'est un spectacle de chaque instant. La voiture de sécurité – safety car dans le jargon des courses – se doit ainsi d'avoir un minimum d'allure et de panache pour ne pas paraître ridicule à côté d'une horde de pilotes enragés capables de faire passer le Joe Bar Team pour des grands-pères en Solex sur le chemin de la messe dominicale. BMW a ainsi préparé une M2

pour ce rôle précis. L'engin, que l'on imagine plus aisément en pleine séance de drift que les quatre roues parfaitement alignées, a revêtu une rampe de gyrophares et des jantes teintées d'or tandis que le 6 cylindres en ligne 3 l biturbo de 370 ch s'occupera du spectacle une fois en piste. Première apparition programmée pour le début de la saison, le 20 mars, au Grand Prix moto du Qatar.





ABS déconnectable, antipatinage HSTC réglable et éclairage full LED. L'Africa Twin, à partir de 12999€ 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



SALON DE GENÈVE



Le plus chic des Salons automobiles vient d'ouvrir ses portes. Concepts, sportives de haut vol, nouveaux modèles... L'Auto-Journal décrypte les tendances 2016.

Dossier réalisé par Daniel Carroux, Florian Chopin, Guy L'Hospital, Brice Perrin et Jean-Éric Raoul

p. 18 [GRAINES DE STARS]
Les nouveautés de cette catégorie remplacent des modèles existants, ce qui n'empêche pas l'innovation.

p. 24 [NOUVEAUX EXPLORATEURS]
Des SUV bien sûr mais pas que. Ont été admis les concept cars et tous les modèles qui défrichent un nouveau chemin pour leur marque.

p. 32 [PROGRAMME SPORT]
Comment vont réagir Porsche, Ferrari et McLaren à l'annonce de la Bugatti Chiron de 1 500 ch.

p. 34 [CUIR ET TOILE]
Du luxe et du plein air avec le nouveau Maserati Levante et le dernier Mercedes C Cabrio.





ANTHONY BERNIER

S'il n'en reste qu'un...



**Style nettement plus dynamique,
micro-hybride, modularité simplifiée :
le Scénic réinvente le genre monospace.
Sans pour autant tourner en rond...**

Scoop! Renault remplace son Scénic par un... Scénic. Quoi de plus logique? Facile à dire maintenant qu'à l'occasion du Salon de Genève, le constructeur a levé le voile sur son nouveau monospace. Mais aurions-nous été aussi affirmatifs il y a seulement deux ans, lorsque le segment en pleine déconfiture était abandonné par de nombreux constructeurs au profit des SUV? À L'AJ, comme vous avez pu le lire dans le n° 951 du 4 février dernier, nous avions de solides informations depuis quelque temps: monocoques certes mais plus dynamiques, sièges arrière amovibles remplacés par une banquette coulissante, écran central mais combiné d'instruments orienté vers le conducteur. Renault a réussi à garder le secret jusqu'au dernier moment. Et ce n'est que ces dernières semaines que nous avons pu vous informer sur l'agencement intérieur et la gamme des motorisations.

Le Scénic réinvente la roue

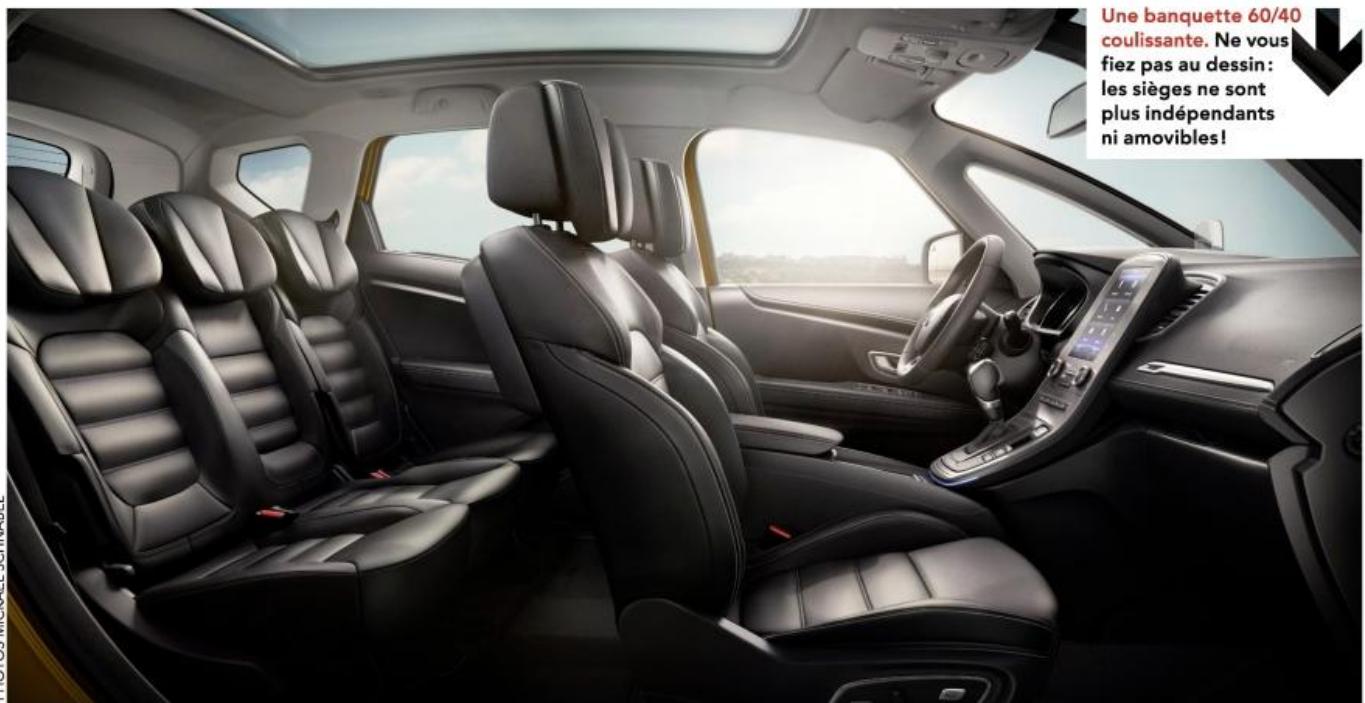
Avec son C4 Picasso, Citroën avait montré la voie pour donner du nerf à la silhouette monocoque. Mais le Scénic va plus loin. Aux porte-à-faux effacés, Renault ajoute un pare-brise triptyque – comme sur l'Espace – qui plonge sur un capot court ainsi qu'une carrosserie bicolore, astuce à la mode du moment qui a pour résultat de rompre l'effet de masse. Mais le plus important est ailleurs, au niveau des roues; sans doute les dernières pièces à être généralement assemblées sur un modèle mais qui, ici, ont été déterminées dès les premiers coups de crayon.

Sur le Scénic, elles mesurent 20 pouces quel que soit le niveau de finition ou la motorisation sélectionnée. C'est cette taille généreuse qui assoit le profil du monospace compact. Selon ses concepteurs, le confort n'en pâtit pas, car Renault a privilégié la hauteur de flanc (107 mm) sur la largeur des pneus (195/55 R 20). Ce type de rapport correspond peu ou prou à une monte de 17 pouces, mensuration qui ne pose aucun problème pour préserver une parfaite filtration des défauts de la chaussée.

RENAULT SCÉNIC IV


LES INFOS CLÉS
Prix estimé:
à partir de 24 900 €
Commercialisation:
septembre 2016

MICKAËL SCHNABEL



PHOTOS MICKAËL SCHINABEL

Une banquette 60/40 coulissante. Ne vous fiez pas au dessin : les sièges ne sont plus indépendants ni amovibles !

Bouleversements intérieurs

À bord, c'est le grand chambardement. Fini les sièges indépendants, repliables, réglables et même amovibles. Place à une simple banquette de type 60/40. S'il faut avouer que la modularité n'est pas aussi poussée qu'auparavant, elle a le mérite de la simplicité. La banquette coulisse en longueur et le dossier du siège avant passager peut être basculé de manière à obtenir une grande longueur de chargement.

Sur les finitions les plus hautes, en option sur les autres, il est possible, comme sur l'Espace, de profiter du One Touch Folding, une commande qui permet, depuis le coffre ou l'écran central, de rabattre automatiquement les sièges arrière pour obtenir un plancher plat... en un seul geste ! Ajoutons à cela un coffre de plus de 570 dm³, de multiples rangements dont une boîte à gants tiroir comme sur le Captur ou l'Espace et une astucieuse console centrale de 13 dm³, coulissante entre les sièges et équipée de multiples prises (jack, 12 V et USB).

→

Haut sur pattes, mais bas de plafond. Le Scénic conserve sa position rehaussée mais soigne son profil, désormais plus dynamique.



Console pour tout le monde. Au centre, l'énorme rangement coulisse de l'avant vers l'arrière.



L'HYBRID ASSIST : 20 % DE GAZOLE ÉCONOMISÉ

Grâce à une batterie de 48 V et un système de récupération d'énergie, le Scénic "stocke de la force" qu'il pourra retransmettre lors des relances, et ce, dès les plus bas régimes. Ce qui devrait avoir pour conséquence d'agrémenter la conduite tout en réduisant la consommation. L'Hybrid Assist ne sera proposé qu'avec le moteur dCi 110.





TOUJOURS
MIEUX
TOUJOURS
PLUS LOIN

Nouveau Toyota RAV4

HYBRIDE

Le SUV enfin redéfini



TOYOTA FINANCE - 20% du capital de la dépositrice, 30/3000 Volkswagen - 50% au capital de 2 323 327 € - RCS Nanterre 377 004 049 - SIREN 377 004 049 - date de

Consommations mixtes (L/100 km) : de 4,9 à 5,1 et émissions de CO₂ (g/km) : de 115 à 118 (B). Données homologuées CE.

Nouveau design et motorisation Hybride inédite. Toyota redéfinit enfin l'univers des SUV. Découvrez de nouvelles sensations de conduite grâce à ses 197 ch et à sa douceur incomparable, notamment en ville. Vivez ainsi de nouvelles émotions en 2 ou 4 roues motrices. Les temps changent, les SUV aussi.

HYBRIDE TOYOTA = ESSENCE + ÉLECTRIQUE



Pas besoin de le brancher



Se recharge en roulant



Conduite fluide et silencieuse

Encore une bonne raison de passer à l'**HYBRIDE TOYOTA**

16 [SALON DE GENÈVE] RENAULT SCÉNIC IV

20 pouces sinon rien.
Grâce à ses énormes
roues de 20 pouces et
à l'absence de porte-à-
faux, le Scénic gagne en
prestance. Et en confort?



MICKAËL SCHNABEL

Dimensions	Nouveau Scénic	Scénic III
Longueur/largeur/hauteur	4,406/1,865/1,653 m	4,366/1,845/1,640 m
Empattement	2,734 m	2,702 m
Garde au sol	17 cm	13 cm
Voies AV/AR	1,594/1,583 m	1,545/1,547 m

Par rapport au précédent modèle, le nouveau Scénic affiche un porte-à-faux arrière plus court de 16 mm. Toutes les autres cotes sont en progrès.

Plancher plat automatique. Sur la gauche, les commandes permettant de rabattre les sièges d'un seul geste.



MICKAËL SCHNABEL

Le plein de technologies

Personne ne doutait que le Scénic serait à la page technologiquement. Non seulement le nouveau monospace est au niveau, mais il va plus loin quaucune autre voiture de l'Alliance Renault-Nissan à ce jour. À l'écran vertical de 8,7 pouces, à l'affichage tête haute, à la sélection de mode de conduite Multi-Sense et au régulateur actif, le Scénic ajoute l'assistant au maintien dans la voie qui agit sur la direction, une alerte de détection de fatigue et, sur le dCi 110, un système dit Hybrid Assist (voir encadré p. 14).

Les autres moteurs diesel (dCi 95, 130 et 160 ch) et essence (TCe 115 et 130 ch) sont privés de ce nouveau système. Autre déception: alors que le Scénic reprend la plate-forme commune à la Mégane, la Talisman et l'Espace, il devrait être privé – du moins en ce qui concerne les versions classiques – du châssis 4Control. Heureusement, toutes les versions de Scénic profitent du freinage actif d'urgence capable de détecter les piétons. Toutes les révolutions du Scénic court se retrouveront sur la version longue révélée avant l'été; les prix définitifs seront, eux, communiqués à la rentrée. ■

Pas de version avec châssis 4Control.
Contrairement à la Mégane, pas de Scénic GT. Pour l'instant?



ANTHONY BERNIER



L'avis de **Guy L'Hospital** Garde au sol rehaussée mais hauteur maîtrisée: le Scénic va sans doute séduire les adeptes de la conduite surélevée qui ne souhaitent pas sacrifier le dynamisme. Ceux qui avaient délaissé les monospaces pour les SUV pourraient bien être à nouveau séduits.



RENAULT
La vie, avec passion

Vous allez être fier de votre occasion.



Renault OCCASIONS Prix FUTÉ

Les prix des particuliers, les garanties en plus
Des véhicules de 2 à 8 ans et de moins de 120 000 km

Garantie 6 mois . Essai du véhicule . 82 points de contrôle . Contrôle gratuit à 2 000 km

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

1^{er} RÉSEAU DE FRANCE DE VENTE DE VÉHICULES D'OCCASION AUX PARTICULIERS.*

* Source Argus® juin 2015 : volume des ventes réseaux aux particuliers en 2014. L'offre Prix Futé vous permet de profiter de 4 engagements : une garantie 6 mois pièces et main-d'œuvre avec une assistance 24/24h en France métropolitaine et dans 30 pays européens, l'essai du véhicule avant l'achat, un contrôle de 82 points essentiels du véhicule, un contrôle gratuit à 2 000 km ou 1 mois après l'achat, au 1^{er} des 2 termes atteint. Conditions générales de l'offre disponibles en concession.

Renault Mégane Estate

L'Estate esthétique

Le break Mégane arrive après la berline. Si ce dernier soigne particulièrement son apparence, sa capacité de chargement en fait-elle pour autant les frais ?

Renault dévoile au Salon de Genève le break Mégane Estate sous sa parure la plus seyante, en la circonstance, la finition GT. De la calandre en nid-d'abeilles à la canule d'échappement chromée, cette tenue sport met en valeur une silhouette dessinée avec recherche. Le pavillon flottant et la ceinture de caisse ondoyante sont autant de traits caractéristiques ; la lunette arrière se prolonge jusqu'aux custodes, et le tout compose une poupe stylée. Les feux étirés propres à la Mégane faisant le reste. On est loin du break taillé au cordeau. C'est l'effet voulu !

Reste à savoir si ce parti pris esthétique a quelque incidence néfaste sur le volume du coffre. Fin février, la donnée nous était encore inconnue mais quelques

indices ne laissaient guère planer le doute. Les fondamentaux de l'espèce semblent respectés, excepté pour la lunette arrière à forte inclinaison. La partie tôlée du hayon large et haute et le porte-à-faux arrière étiré laissent croire que la capacité dépassera largement les 524 dm³ de la précédente génération d'Estate. Serait-ce au point d'approcher les 600 dm³, voire plus, obtenus par les ténors de la catégorie que sont les breaks issus des Peugeot 308, Volkswagen Golf et Honda Civic pour les nommer ? La question demeure.

En toute logique, la Mégane Estate devrait récupérer l'ensemble des motorisations et transmissions de la berline. Une chose est sûre, les 4 roues directrices 4Control attribuées à la GT sont réquisitionnées.

À PARTIR DE 19 200 € - PRINTEMPS 2016





DS 3

À PARTIR DE 15 950 € - MARS 2016

Ripolinier est un art

La DS 3 prend le large sous son propre pavillon. Rafrâchie comme il se doit, la calandre angulaire marque, sous le label DS, la rupture avec la maison mère Citroën. Le résultat n'est pas laid, étant entendu que la voiture n'est pas nouvelle. De fait, la marque premium du groupe PSA reste condamnée à ripolinier des modèles existants en attendant des jours meilleurs. Outre le restylage, la seule nouveauté notable est le 3 cylindres 1.2 PureTech qui intègre la gamme DS 3 dans sa version 130 ch.

Peugeot 2008 **PRIX ESTIMÉ 16 000 € - PRINTEMPS 2016**

Remaquillage bienvenu

Généralement, Peugeot restyle de manière subliminale. La règle ne se vérifie pas dans le cas du 2008. L'auto gagne une belle touche de personnalité qui lui faisait défaut grâce à une calandre verticale, grillagée et ornée du logo de la marque. Les élargisseurs d'aile plus amples musclent l'ensemble. Sur le fond, rien ne change, ni le traité intérieur ni l'offre moteur (trois variantes du 3 cylindres 1.2 PureTech et deux du diesel 1.6 BlueHDI). La gamme s'enrichit de la finition GT Line.



Volvo V90 **PRIX ESTIMÉ 44 000 € - ÉTÉ 2016**

Et le coffre ?

Il est beau et repose sur la plate-forme de la berline S90 dont il est le dérivé légèrement raccourci. Merveilleusement fini, il embarque des technologies d'avant-garde – dont un dispositif de conduite semi-autonome – et ne reçoit que des 4 cylindres auxquels s'ajoute un complexe hybride rechargeable porté à 410 ch : voilà, pour l'heure, ce que nous dit Volvo de son V90. Quant à connaître le volume du coffre, soit l'information de base s'agissant d'un break, il faudra patienter encore un peu !



Fiat Tipo 5 portes

PRIX ESTIMÉ 12 000 € - PRINTEMPS 2016

L'atout maître

Dans la foulée de la 4 portes déjà en vente, les versions 5 portes et break complètent la famille Tipo. Maintenant, Fiat sort le grand jeu.

Nous n'irons pas jusqu'à dire que Fiat joue sa peau avec la Tipo, mais il est clair que le constructeur ne peut pas se permettre de rater son coup. Voilà pourquoi l'italien élargit sans délai la gamme de sa compacte. La 5 portes et le break s'exposent à Genève au moment où la 4 portes entre en concession, comme s'il y avait urgence à combler un vide après la disparition de la Bravo. Dans ce trio d'atouts, la carrosserie hatchback est sans conteste la carte maîtresse.

De fait, Fiat ne force pas le trait. La silhouette reste sobre, classique, sans signes identitaires

distinctifs. Rien ne heurte la rétine, rien ne soulève l'enthousiasme non plus. Sur le fond, la Tipo rejoint les compactes "décompactées" (4,37 m en longueur), ce qui laisse entendre un volume habitable en rapport. Le coffre, conçu dans le même esprit, libère 420 dm³, une valeur au-dessus de la moyenne. L'habitabilité a plus de sens pratique que de charisme ! De son côté, le break mesure 4,57 m de longueur et offre une capacité de

chargement de 520 dm³. Les deux carrosseries reçoivent les mêmes blocs que la 4 portes, auxquels s'ajouteraient – au conditionnel pour le marché français – le 4 cylindres essence 1.6 E-Torq de 110 ch associé à une boîte automatique à 6 rapports et son semblable 1.4 T-Jet de 120 ch lié à une boîte de vitesses robotisée à double embrayage et à 6 rapports. Cette dernière devrait également seconder le diesel 1.6 MultiJet de 120 ch.



Opel Mokka X

PRIX ESTIMÉ 19 500 € - SEPTEMBRE 2016

Remise à niveau poussée

Les restylages, chez Opel, ne sont pas une mince affaire. Preuve en est, le Mokka, désormais appelé X, profite d'une face avant totalement refaite. À l'intérieur, la planche de bord n'échappe pas au grand nettoyage : elle est désormais plus sobre, plus géométrique et mieux finie, nous dit-on. Écran tactile de rigueur, comme attendu. Enfin, le Mokka X reçoit le 4 cylindres essence 1.4 Turbo 150 ch de l'Astra, ajouté à la panoplie existante. La transmission 4x4 est maintenue au programme.

LES IMMANQUABLES PEUGEOT

PORTE OUVERTES LES 12 & 13 MARS⁽¹⁾



208 STYLE

À PARTIR DE

159 €⁽²⁾/MOIS
APRÈS UN PREMIER
LOYER DE 2 150 €

3 ANS D'ENTRETIEN INCLUS

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

(1) Ouverture le dimanche selon autorisation préfectorale. (2) En location longue durée (LLD) sur 36 mois et pour 30 000 km. Exemple pour la LLD d'une Peugeot 208 Style 1,2L PureTech 82ch neuve, hors options, incluant 3 ans d'entretien. **Modèle présenté :** Peugeot 208 Allure 5p 1,2L PureTech 82 BVMS options peinture métallisée, jantes 16" TITANE noir brillant, toit panoramique en verre, pack de personnalisation extérieur Menthol White : **205 €/mois après un 1^{er} loyer de 2 600 €.** Montants exprimés TTC et hors prestations facultatives. Offre non cumulable valable du 01/03/2016 au 30/06/2016, réservée aux particuliers pour toute LLD d'une Peugeot 208 neuve dans le réseau Peugeot participant, sous réserve d'acceptation du dossier par PEUGEOT FINANCE – Loueur : CREDIPAR, SA au capital de 138 517 008 €, RCS Nanterre n° 317 425 981 – 12, avenue André-Malraux, 92300 Levallois-Perret. Le PCP Entretien Plus peut être souscrit indépendamment de toute LLD aux conditions disponibles dans le réseau Peugeot participant.

NOUVELLE PEUGEOT 208

Alfa Romeo Giulietta À PARTIR DE 21 190 € - MARS 2016**Restylage cosmétique**

En circulation depuis six ans et maintenue en vie jusqu'à nouvel ordre, la Giulietta subit un second restylage ultra-léger. Optiques sur fond noir, partie basse de la calandre en trois parties (les moustaches dans le bouclier) refaite pour cause de mise

en conformité avec la Giulia, et c'est à peu près tout. Alfa profite de l'occasion pour coupler la boîte robotisée à 6 rapports TCT au diesel 1.6 JTDM de 120 ch. La gamme est resserrée. Le détail des tarifs dans notre prochaine édition.

**Kia Optima SW**

PRIX ESTIMÉ 34 000 € - OCTOBRE 2016

**Dans la norme**

L'Optima donne naissance à un break, lequel fait valoir la même taille que la berline (4,86 m de longueur). D'une carrosserie à l'autre, le volume du coffre passe de 510 à 553 dm³, une valeur habituelle dans le segment. En France, l'Optima SW devrait calquer son offre moteurs sur celle de la berline, limitée au seul diesel 1.7 CRDi de 141 ch pour l'heure. Ladite berline recevra en sus un complexe hybride rechargeable de 205 ch à la rentrée.

Volkswagen up!

PRIX ESTIMÉ 10 400 € - MAI 2016

**La règle de trois**

La microcitadine up! subit son premier restylage, lequel ne bouleverse pas la donne même si les différences entre la nouvelle et l'ancienne up! sont bien marquées : les reports de clignotants enjolivent les rétroviseurs, notamment. La voiture s'enrichit de nouveaux équipements (de la clim auto à la caméra de recul), et se personnalise à l'envi. Mieux, la up! gagne une troisième variante du 3 cylindres 1.0 portée à 90 ch et suralimentée.

Ford Kuga

PRIX ESTIMÉ 24 000 € - AOÛT 2016

Toilette virile

Le Kuga adopte la calandre trapézoïdale du Edge, situé dans la catégorie au-dessus. Plus viril qu'au précédent épisode, le véhicule gagne une belle touche de personnalité. À l'occasion, Ford peaufine l'installation multimédia et les assistances à la conduite de son SUV. Sous le capot, le diesel 2.0 TDCi de 120 ch cède la place à un 1.5 TDCi délivrant la même puissance, avec à la clé une consommation annoncée à la baisse.

**Et aussi...****ALFA ROMEO GIULIA**

Après avoir envoyé en éclairer la Giulia sous sa formule élitaire, dite Quadrifoglio Verde et mue par un V6 2.9 de 510 ch, Alfa débarque le gros de la troupe à Genève. Détails non encore connus.

**PEUGEOT TRAVELLER**

PSA Peugeot Citroën et Toyota produisent en commun un utilitaire reposant sur la plate-forme du Grand C4 Picasso. Les ludospaces extrapolés ont pour noms Citroën Space Tourer, Peugeot Traveller et Toyota ProAce.

**SSANGYONG TIVOLI XLV**

Le coréen extrapole de son SUV urbain Tivoli une version familiale plus imposante. Le premier bénéficiaire est le coffre (puisque seul le porte-à-faux arrière s'allonge), qui voit sa capacité passer à 720 dm³.

**VOLVO V40 RESTYLÉE**

La V40 subit un restylage léger mais visible puisqu'il consiste essentiellement à conserver la voiture à la signature lumineuse avancée par les V90 et S90. L'offre moteurs demeure inchangée.

NOUVELLE HONDA
JAZZ

VOTRE NOUVEAU LABORATOIRE D'EXPÉRIENCES



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

**ALL
INCLUSIVE^{**}**

LOCATION
ENTRETIEN
GARANTIE
ASSISTANCE

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, hors assurance facultative. 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. Offre valable pour toute immatriculation avant le 31/03/2016. Prix catalogue du modèle présenté Jazz 1.3 i-VTEC Exclusive Navi (hors option peinture métallisée) : 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 finance. SA au capital de 460 157 919 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. Vous ne disposez pas d'un droit de rétractation. (2) Marque déclarée la plus fiable selon une étude réalisée par l'organisme OCU auprès d'un panel de 30 000 conducteurs européens, détails sur www.honda.fr *Donnez vie à vos rêves !



↑
Conceptuelle,
la planche de
bord multiplie
les matériaux
innovants.

DS E-Tense Survoltée

Exposer un coupé sportif lors d'un Salon international, c'est l'assurance d'attirer de nombreux visiteurs sur son stand. Le concept E-Tense jouera ainsi ce rôle pour DS, en attendant les vraies nouveautés de la marque.

CONCEPT ÉLECTRIQUE 402 CH





Les deux prochaines années risquent d'être longues pour DS. Il s'agit en effet du délai entre le récent restylage de la DS 3 (voir p. 19) et la sortie de la future vraie nouveauté de la marque.

Autant dire une éternité. Pour ne pas tomber dans l'oubli, DS a choisi d'occuper le terrain médiatique avec des concept cars. Baptisé E-Tense, l'engin présenté au Salon de Genève est un coupé 2 places électrique. Une architecture qui n'est pas sans rappeler celle du concept Citroën Survolt, dévoilé lors de l'exposition helvète en 2010.

Le style du modèle qui nous intéresse aujourd'hui est purement DS ; il reprend d'ailleurs certains détails du concept Divine (Paris 2014), comme l'absence de lunette arrière, ce qui implique une rétromise par caméra, ou encore la calandre imposante encadrée par les DS Wings et les fines optiques. Ces dernières adoptent la technologie adaptative (baptisée en interne DS Active LED Vision) afin de moduler le faisceau lumineux en fonction de la route ou de la météo.

À l'intérieur, au-delà du dessin très conceptuel de la planche de bord intégrant des aciers froids, on note une ergonomie travaillée avec un écran tactile de 10 pouces placé à hauteur du regard, ainsi qu'une instrumentation entièrement digitale via un écran 12 pouces.

Côté structure, l'E-Tense repose sur le châssis monocoque en fibre de carbone de la Furtive eGT développée par Exagon (Mondial de Paris 2010). Le concept DS en reprend également les batteries de 53 kWh et les moteurs Siemens offrant une puissance cumulée de 402 ch. En dépit de ses 1 800 kg, l'engin est donné pour 4,5 s pour passer de 0 à 100 km/h.



L'avis de Florian Chopin En s'associant à Exagon, DS se dote d'un savoir-faire en matière de technologie électrique. Si elle devenait réalité, cette E-Tense pourrait faire une excellente vitrine pour la jeune marque.



← Ce concept dispose de deux moteurs électriques fournissant une puissance cumulée de 402 ch.



Volkswagen T-Cross Breeze

Déjà évoqué

Volkswagen nous refait le coup du SUV découvrable. Le concept T-Cross Breeze annonce le premier SUV citadin de la marque, mais celui-ci aura-t-il vraiment sa version cabriolet ?

Et encore un énième concept de SUV proposé par Volkswagen ! Celui-ci, baptisé T-Cross Breeze, dévoile officiellement le tout premier SUV citadin de la marque allemande. VW s'attaque enfin aux Peugeot 2008, Renault Captur et autre Nissan Juke.

Pour se démarquer du lot, ce concept se présente sous les traits d'un cabriolet. Arrivant quelques mois après la présentation de l'Evoque découvrable, difficile de ne pas voir une certaine similitude entre les deux autos... La baie de pare-brise de couleur argentée, la ligne de caisse plongeante ou encore la silhouette de l'auto, capote en place, ne sont pas étrangers à cette impression. Affichant 4,13 m de longueur pour 1,80 m de largeur, le T-Cross ne joue toutefois pas dans la même catégorie que le britan-

nique. Le style reprend des codes apparus sur les récents concepts VW (calandre plus épaisse), le tout agrémenté d'éléments graphiques propres à l'aventure (feux de jour carrés, protections des bas de caisse...). À l'intérieur, plus de bouton physique (hormis les lève-vitres ou la commande de la capote). Le constructeur envisage un futur 100 % tactile ou par commande gestuelle pour contrôler les écrans digitaux (l'un sur la console, l'autre pour l'instrumentation).

Pour la partie mécanique, Volkswagen propose un bloc 3 cylindres 1.0 TSI (essence) de 110 ch couplé à une boîte DSG à 7 rapports. Une configuration qui permet de contenir le poids sous la barre des 1 300 kg. Point de transmission intégrale, mais la plate-forme technique MQB pourrait parfaitement l'accepter.



La planche de bord du futur SUV Volkswagen devrait être assez proche de celle du T-Cross.



CONCEPT FUTURE POLO SUV

1,9% TAE^G fixe

Sur 36 mois après un apport obligatoire de 20%
jusqu'au 31 mars 2016
sur les gammes VFR et Roadster

LES OFFRES **EXTRÊMES**



CROSSTOURER



+



+



CB650F

Un crédit vous engage et doit être remboursé. Vérifiez vos capacités de remboursement avant de vous engager.

Pour un achat de 9 000 €, après apport de 20 % (1 800 €) soit un crédit accessoire à une vente de 7 200 €, avec une première échéance à 60 jours, vous remberez 36 mensualités de 206,19 € hors assurance facultative. Le montant total dû est de 7 422,84 €. Taux Annuel Effectif Global (TAE^G) fixe de 1,9% soit un taux débiteur fixe de 1,330%. Le coût total de l'achat à crédit est de 9 222,84 €. Durée totale de votre crédit de 37 mois. Le coût mensuel de l'assurance facultative SECURIVIE est de 13,64 € et s'ajoute aux échéances ci-dessus. Le Taux Annuel Effectif de l'Assurance est de 4,175 %. Le montant total dû au titre de l'assurance est de 491,04 €.

Offre réservée aux particuliers. Vous disposez d'un droit de rétractation. Sous réserve d'acceptation du dossier par CA Consumer Finance, sous la marque Honda Finance, SA au capital de 460 157 919 € - Rue du bois sauvage 91038 Evry Cedex RCS Evry 542 097 522, intermédiaire d'assurance inscrite à l'ORIAS sous le n°07008079 (www.orias.fr). Assurance facultative Décès, Perte Totale et Irréversible d'Autonomie, Incapacité Permanente et Totale, Incapacité Temporaire Totale de Travail et Assistance auprès de CACI LIFE, CACI NON LIFE et FIDELIA ASSISTANCE.

Cette publicité émane et est diffusée de Honda Motor Europe Ltd - Succursale France - RCS MEAUX 509 243 564.





Honda Civic Hatchback

Le grand chambardement

Une fois encore, Honda modifie en profondeur l'esthétique de sa Civic.

Présentée à l'état de concept car, la prochaine Civic abandonne sa poupe à deux étages pour une formule plus simple. Elle s'allonge également de 13 cm (pour une longueur de 4,42 m au total), l'empattement suivant le mouvement. Le grand chambardement se poursuit sous le capot. Honda programme deux inédits blocs essence, un 3 cylindres 1.0 et un 4 cylindres 1.5 dits VTEC Turbo, dont les puissances restent tenues secrètes. Le diesel 1.6 i-DTEC repasse quant à lui sur l'établi. Le modèle de série est attendu l'an prochain.



À PARTIR DE 22 000 € - SEPTEMBRE 2017

Hyundai Ioniq [À PARTIR DE 29 000 € - SEPTEMBRE 2016]

Sus à la Prius!

Une plate-forme capable d'accueillir indifféremment une solution hybride, un module rechargeable ou un électromoteur : c'est ce que propose la berline Ioniq partie à la chasse à la Prius. Le hasard faisant bien les choses, la

coréenne débute sa carrière armée d'un complexe hybride standard délivrant la puissance cumulée de 141 ch. Il s'agit du même dispositif que sous le capot du SUV Kia Niro, à savoir un duo thermique essence (1.6 GDI 105 ch) et électrique (32 kW). Le tout est associé à une

boîte à double embrayage DCT-6. Les batteries au lithium-ion polymère permettent une conduite en tout-électrique jusqu'à 120 km/h. La version rechargeable propose 50 km d'autonomie. Quand l'offre 100 % électrique propose 250 km avec un moteur de 88 kW.



TIVOLI

Sortez de l'ordinaire



À PARTIR DE 16 490 €⁽¹⁾



Kit mains-libres Bluetooth® et streaming audio



Climatisation



Régulateur de vitesse à commande au volant



Jantes alliage 16" ou 18"



6 Airbags



Motorisation essence ou diesel



Garantie et assistance 7 ans / 100 000 km



Feux de jour à LED



Boîte de vitesse manuelle ou automatique
Transmission 2WD ou 4WD



SSANGYONG

Soyez vous-même !



TIVOLI I LOV IT www.montivoli.fr



Retrouvez-nous sur facebook

www.ssangyong.fr

Constructeur depuis 1954



(1) Tarif TTC clés en main conseillé au 15/01/2016 d'un TIVOLI 1.6 L e-XGI Urban hors option, déduction faite d'une remise exceptionnelle d'un montant de 1 000 € TTC (conditions détaillées disponibles chez les Distributeurs SsangYong participants). Offre non cumulable, réservée aux particuliers, valable jusqu'au 31/03/2016 dans le Réseau SsangYong en France Métropolitaine & Corse. Modèle photographié : TIVOLI 1.6 L e-XGI Luxury 2WD avec option peinture métallisée (490 € TTC) au tarif public remisé de 20 980 € TTC clés en main conseillé au 15/01/2016. SsangYong France SAS au capital de 1 000 000 € - RCS Pontoise B 453796 955.

*Consommations et émissions mixtes normalisées du TIVOLI : 4,3 L - 7,2 L et 113-167 g/km CO₂.

Tesla Model X

Objet roulant non normé

Tesla lance son premier SUV, alias Model X, sur le marché européen, un engin détonnant quel que soit l'angle sous lequel on l'observe.

Les dimensions du phénomène résument à elles seules la situation : 5,02 m de longueur, 2,07 m de largeur, 1,68 m de hauteur : voilà un beau bébé, l'adjectif "beau" n'étant pas utilisé à titre gratuit. En partant de cette masse imposante, les stylistes ont réussi à produire un véhicule élégant et racé, plus proche d'un coupé 4 portes que d'un SUV proprement dit. Capot plongeant, ligne de toit courbée, pare-brise gigantesque, poupe coupée net : le Model X est une superbe réalisation.

Le SUV Tesla ne fait pas qu'attirer l'œil, il marque les esprits, aussi. Pour preuve, les deux portières arrière s'ouvrent à la verticale selon un procédé dit "faucon", afin de faciliter l'accès à un habitacle que l'on imagine immense. De fait, le Model X peut embarquer jusqu'à sept personnes à son bord. Le conducteur aura face à lui une planche de bord au centre de laquelle trône un grand écran tactile de 17 pouces. Tous les raffinements technologiques existants sont bien sûr réunis.



PRIX ESTIMÉ 77 000 € - ÉTÉ 2016

Pour la partie mécanique, le Model X calque son offre sur celle de la berline Model S, ce qui donne trois motorisations baptisées 70D, 90D et P90D. La dernière retient plus particulièrement l'attention puisqu'elle développe tout de même 713 ch au moyen de deux électromoteurs : l'un à l'avant (503 ch), l'autre à l'arrière (259 ch). En conséquence, les 4 roues sont motrices. Résultats : 3,4 s pour passer de 0 à 100 km/h et l'autonomie est estimée à 470 km.



Audi Q2

PRIX ESTIMÉ 25 000 € - ÉTÉ 2016



BERNHARD REICHEL

Le SUV citadin vu par Audi

Les trois SUV de la gamme Audi représentent 30 % des ventes de la marque. Cela suffit à justifier l'arrivée sur le marché du Q2, un petit SUV de 4,19 m de longueur à la fois urbain et branché, avec aussi des couleurs vives, une option bicolore, des suspensions pilotées, un hayon électrique, un habitacle soigné qui hérite du Virtual Cockpit, des moteurs essence et diesel de 115 à 190 ch (transmission Quattro de série sur les blocs les plus puissants) et la nouvelle boîte S tronic à 7 rapports en option. Les tarifs devraient commencer à 25 000 €. Commercialisation prévue cet été pour des livraisons qui débuteront à l'automne.

Kia Niro

PRIX ESTIMÉ 29 000 € - JUIN 2016

Et maintenant, l'hybride!

Après le Sportage totalement refait, Kia élargit sa gamme de SUV vers le bas en ne considérant que la taille du nouvel arrivant, soit 4,36 m. Pour autant, le Niro marque sa différence en faisant sienne une solution hybride, sans autre choix mécanique. L'unité allie le bloc 1.6 GDI de 105 ch à un électromoteur de 43 ch, lequel déplace le véhicule à lui seul sur de courtes distances. Les 141 ch cumulés entraînent les roues avant par le biais de la boîte robotisée à 6 rapports DCT6.



Et aussi...

Opel GT Concept

CONCEPT COUPÉ ABORDABLE

La sportive pour tous

Comme attendu, le GT Concept s'affranchit du monde réel. Les vitres dans la teinte de la carrosserie en témoignent. Néanmoins, Opel n'a pas le concept car gratuit. La forme classique (capot long, arrière tronqué), le style sobre en dehors des artifices propres à l'exercice et le cockpit moins futuriste qu'il en a l'air éveillent les soupçons : Opel va sortir une sportive grand public à moyen terme. Le moteur 3 cylindres turbo 1.0 porté à 140 ch ne trompe pas sur l'objet.



Seat Ateca

PRIX ESTIMÉ 21 900 € - AVRIL 2016



GEMMA RUBIO ESPIN

C'est du sérieux

Pas de chichis, pas d'excentricités stylistiques pour le premier SUV siglé Seat, la robe allant à l'essentiel. En conséquence, pas d'originalité non plus tout en reconnaissant que le résultat n'est pas dénué d'élégance. Par sa taille (4,36 m de longueur), l'Ateca se positionne à la frontière des SUV compacts, à l'instar de son concurrent le plus direct, le Honda HR-V. Il l'affronte armé de tous les moteurs disponibles à ce niveau de gamme dans le groupe Volkswagen. La transmission 4x4 est de la partie.

Skoda VisionS

PRIX ESTIMÉ 25 000 € - FIN 2016



La feuille de vigne

Le concept car VisionS n'est sans doute pas très éloigné du modèle de série qui sera présenté au Mondial de l'Automobile, à l'automne prochain. On note l'allure athlétique de ce SUV familial plus imposant (4,70 m de longueur) que le Volkswagen Tiguan dont il reprend la plate-forme. L'étude présentée à Genève accueille six personnes sur trois rangées de sièges. Le véhicule définitif sera équipé des mêmes moteurs que le Tiguan. Une unité hybride rechargeable est également programmée.

Mazda RX Vision CONCEPT À MOTEUR ROTATIF

La partie continue

Mazda n'abandonne pas le moteur rotatif. C'est l' excellente nouvelle qu'annonce le prototype RX Vision découvert à Tokyo l'automne dernier. Classique dans sa forme, réaliste dans sa tenue vestimentaire, cette étude retient une mécanique de ce type,

sans que l'on en sache plus à son sujet au moment de l'ouverture du Salon helvétique. Mazda, pour autant, laisse entendre qu'un coupé sportif héritier de la regrettée RX-8 est bel et bien sur la rampe de lancement. Seconde bonne nouvelle.



FORD EDGE VIGNALE

Le Edge s'offre le label premium Vignale. Cela donne une jupe refaite, une calandre en nid-d'abeilles et du chrome à foison. La qualité perçue et l'équipement dernier cri suivent le mouvement. Seul moteur disponible : le diesel 2.0 TDCi biturbo de 210 ch. Les Kuga et S-MAX auront leur version Vignale.



CITROËN E-MÉHARI

Pour sa Méhari du xxie siècle, Citroën a recarrossé une Bolloré Bluesummer. Cette citadine, tout électrique, dispose d'une batterie au lithium métal polymère équivalente d'une capacité de 30 kWh. Avec un moteur d'une puissance de 35 à 50 kW, l'engin affiche une autonomie de 200 km.



TOYOTA C-HR

Le C-HR n'est pas un SUV urbain comme les autres. Grâce à sa nouvelle plate-forme modulaire TNGA, reprise de la récente Prius IV, il pourra disposer d'une motorisation hybride essence. Comme la berline, il affiche un style pour le moins original.



MITSUBISHI EX-CONCEPT

Apparu à Tokyo, ce concept annonce le futur ASX. Sa force réside dans son architecture électrique : un moteur de 70 kW sur chaque essieu forme une transmission intégrale. Le tout est alimenté par une batterie de 45 kWh, autonomie 400 km.



PRIX 2,4 MILLIONS € - AUTOMNE 2016



Bugatti Chiron

Une autre planète

La Chiron prend, enfin, la place de la Veyron, avec dans ses bagages une longue liste de records potentiels.

Un chiffre pourrait résumer à lui seul la démesure de la Chiron: 1 600 €/ch.

Avec ses 1 500 ch, la Chiron poursuit l'œuvre de son ainée, la Veyron, qui avait ouvert la voie vers des sommets de puissance avec ses 1 001 ch. Cette nouvelle Bugatti est ainsi la sportive thermique de série la plus puissante jamais produite. Thermique et non hybride! Chez Bugatti, on reste fidèle au moteur W16 8.0 gavé par 4 turbos à double étage. Le tout est couplé à une boîte à double embrayage (DSG)

à 7 rapports ainsi qu'à une transmission intégrale. Pour faire passer cette puissance et ce couple (1 600 Nm) astronomiques, Michelin a développé des pneumatiques spécifiques capables d'encaisser une force centrifuge de 3 800 g (3 800 fois la force de gravité). Ainsi, malgré un poids annoncé de 1 995 kg, l'auto passe de 0 à 100 km/h en moins de 2,5 s. Les 300 km/h sont dépassés en moins de 13,6 s, et la vitesse de pointe, en mode débridé, est de 420 km/h.

Côté style, la Chiron reprend les lignes initiées par le concept Vision Gran Turismo dessiné pour le jeu GT6. L'ensemble s'affranchit, néanmoins, des appendices destinés à la course. Et c'est tant mieux. La Chiron affiche une esthétique à la fois racée mais non dénuée d'élégance. À l'intérieur, le cuir se mêle à l'aluminium. On notera l'absence d'écran central pour ne pas défigurer la console et surtout le tachymètre gradué jusqu'à 500 km/h... Comme le nombre d'unités prévues.



Stricte 2 places, la Chiron offre un habitacle fait de cuir de haute qualité, d'aluminium et de fibre de carbone. Les informations relatives à la navigation sont reprises dans l'instrumentation, et non sur un écran trônant sur la console centrale.

Aston Martin DB11 PRIX ESTIMÉ 205 000 € - ÉTÉ 2016

Un ton au-dessus

La DB9 cède la place à la DB11, laquelle efface tout pour... tout recommencer ! En montant la barre d'un cran, comme en témoigne la robe plus sculptée, marquée par une ceinture de caisse ondoyante et une chute de toit rectiligne. Comme en attestent,

surtout, les 600 ch libérés par le V12 5.2 biturbo (547 ch avec le V12 6.0 atmosphérique de la DB9), secondé par une boîte automatique à 8 rapports et gratifié du stop/start !... L'écran tactile orne la planche de bord. C'est nouveau.



DOMINIC FRASER

VICTOR GOICO

McLaren 570 GT

PRIX ESTIMÉ 195 000 € - FIN 2016

Pour voyageurs pressés

Dans la famille McLaren, la GT assume une vocation de voyageuse confortable et (un peu) plus habitable. Malgré sa silhouette de coupé 2 places à coque carbone, elle ajoute un nouvel arrière fastback, plutôt élégant, doté d'un hayon à ouverture latérale qui prolonge son inédit toit vitré. Cela "coûte" une trentaine de kilos en plus, et les suspensions sont assouplies pour favoriser le confort. La mécanique reste celle de la 570 S (V8 biturbo de 570 ch), et les performances de premier ordre. Avec 328 km/h annoncés, les voyages sont juste plus rapides.



Lamborghini Centenario

PRIX 2,1 MILLIONS € - RUPTURE DE STOCK



La voiture furtive

Il y a quelque chose d'un avion furtif dans la Centenario. Encore qu'un aéronef de ce type a pour raison d'être de passer inaperçu, mission impossible avec cette œuvre d'art onirique. On notera la taille des ouïes latérales, il faut bien ça pour faire respirer le V12 6.5 de 770 ch. Le tout est enveloppé dans une carrosserie en carbone pesant 1 530 kg, avec à la clé une puissance spécifique de 1,97 kg/ch. L'auto est disponible en coupé et en roadster. Vingt unités de chaque seront produites. Mais tout est déjà vendu.

Ferrari GTC4Lusso

PRIX ESTIMÉ 280 000 € - PRINTEMPS 2016



Carte d'identité rectifiée

Le coupé FF aux allures de break de chasse change de nom sans qu'il soit question d'un nouveau modèle. De la ligne de toit abaissée à la poupe entièrement recomposée, le restylage n'a cependant rien d'anodin. Notez la calandre agrandie et les ouïes latérales modifiées. L'habitacle subit

le même traitement et reçoit une ergonomie épurée. Enfin, le V12 6.3 gagne 30 ch pour pointer à 690 ch, transmis aux 4 roues par l'intermédiaire d'une boîte robotisée à 7 rapports, comme précédemment. Lesdites roues conservent leur pouvoir directionnel. Bel objet.

Et aussi...



PORSCHE 718 BOXSTER

Porsche n'échappe pas à l'air du temps, et sacrifie les flat 6 du Boxster au profit de 4 cylindres, disposés à plat tout de même. Le turbo fait tout, comme attendu, ce qui donne 300 ch pour le 2.0 du 718 Boxster et 350 ch pour le 2.5 du 718 Boxster S. On notera la nouvelle appellation, laquelle désigne une voiture restylée.



PININFARINA H2 SPEED

Après les voitures de course diesel puis hybrides (victorieuses...), Pininfarina imagine déjà celles fonctionnant à l'hydrogène pour animer deux moteurs électriques. Côté style, l'engin ne dépareillerait pas sur la ligne de départ des 24 Heures du Mans.



MERCEDES C 43 AMG

Dans cette version, le coupé issu de la Classe C ne dispose que d'un V6 3.0 biturbo affichant 367 ch (contre 476 ch pour le V8 de la C 63). Ce bloc est associé à une transmission intégrale et à la boîte automatique à 9 rapports. Largement suffisant pour passer de 0 à 100 km/h en 4,6 s.



AUDI S4 AVANT

On connaît la berline sportive, Audi nous propose à Genève le break équipé du V6 3.0 TFSI de 354 ch. Ce moteur est couplé à la transmission Quattro ainsi qu'à une boîte auto à 8 rapports et permet à l'engin de franchir le 0 à 100 km/h en 4,9 s.



Maserati Levante

PRIX ESTIMÉ 70 000 € - PRINTEMPS 2016

Cayenne au levant

Maserati lance un SUV qui ne dénature pas son blason.
En ligne de mire : un certain Porsche Cayenne.

Dessiner avec grâce, affiner et dynamiser une silhouette proche de celle d'une camionnette est un exercice délicat pour les constructeurs de voitures de sport élitistes. On peut facilement se louper. Nous avons des noms. Maserati se tire de l'épreuve sans dégâts en donnant du style, voire un zeste d'italianité synonyme de raffinement, à un SUV typé armoire à glace.

La face avant expressive, imposante mais pas maf-flue, la lunette arrière très inclinée et les hanches

marquées produisent un effet visuel prégnant. Maserati a préservé son ADN. Mais il faudra plus qu'une robe réussie pour partir à l'assaut d'une citadelle solidement tenue par le Porsche Cayenne. L'italien a le nécessaire en magasin. Dans l'immédiat, c'est la berline Ghibli qui fournit la matière première, soit les deux variantes du V6 3.0 turbo libérant respectivement 330 et 410 ch en essence, auxquelles s'ajoute le diesel V6 3.0 de 275 ch. Transmission intégrale et boîte auto à 8 rapports sont de rigueur.

Mercedes Classe C Cabriolet

PRIX ESTIMÉ 39 200 € - ÉTÉ 2016

C dans l'air

Fin février, la gamme Mercedes comptait quatre cabriolets, les SLC, Classe E, Classe S et SL, par ordre de classement. Du coup, il y avait comme un grand trou entre le premier et le deuxième, trou désormais comblé par la Classe C Cabriolet. Au vu des mensurations généreuses de ce dernier (4,69 m en longueur), autant s'attendre à une variante découvrable accueillante

pour ses deux passagers arrière. Mercedes donne 360 dm³ pour le volume du coffre capote en place (280 dm³ à ciel ouvert), ce qui n'est pas rien. Capote, le mot est lâché. Poupe bien proportionnée, pare-brise point trop incliné, ceinture de caisse rectiligne : la Classe C Cabriolet ne souffre pas des stigmates qu'inflige un toit rigide escamotable. Superbe réalisation, en vérité. À l'heure de faire les présentations, bornons-nous à signaler l'existence de huit moteurs (six essence et deux diesels), pour des puissances variant de 156 à 367 ch.



Et aussi...



BENTLEY MULSANNE

Porte-drapeau de la marque britannique, la Mulsanne est désormais disponible en trois versions : standard, longue (+ 25 cm) et Speed. Les deux premières reçoivent un V8 6,75 l double turbo de 505 ch, celui de la dernière affiche 530 ch, tous sont couplés à une transmission automatique à 8 rapports.



RANGE ROVER EVOQUE CABRIOLET

Ramassé, élégant, le Range Evoque ne perd par une once de charisme quand il se découvre, bien au contraire. Capote tout automatique, comme il se doit. Le programme ne retient que la transmission 4x4 et la boîte automatique à 9 rapports associées aux trois moteurs existants. Il débute à 51 600 €.



BMW M760Li xDRIVE

La version longue de la Série 7 accueille sous son capot un V12 Biturbo 6,6 l de 600 ch pour un couple de 800 Nm. Le tout réparti, via une boîte auto à 8 rapports, sur les quatre roues, directrices bien sûr. La 760Li revêt la tenue sport, d'où le "M". Reste à savoir combien elle coûte.



LEXUS LF-FC

Comme sa maison mère (Toyota), Lexus entrevoit un avenir pour l'hydrogène. Ce concept annonce un véhicule haute performance fonctionnant avec une pile à combustible, pour 2020. Sous un style très particulier, se cachent deux moteurs électriques dans les roues avant et une transmission intégrale.



**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.**



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 €

Flezhez 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.

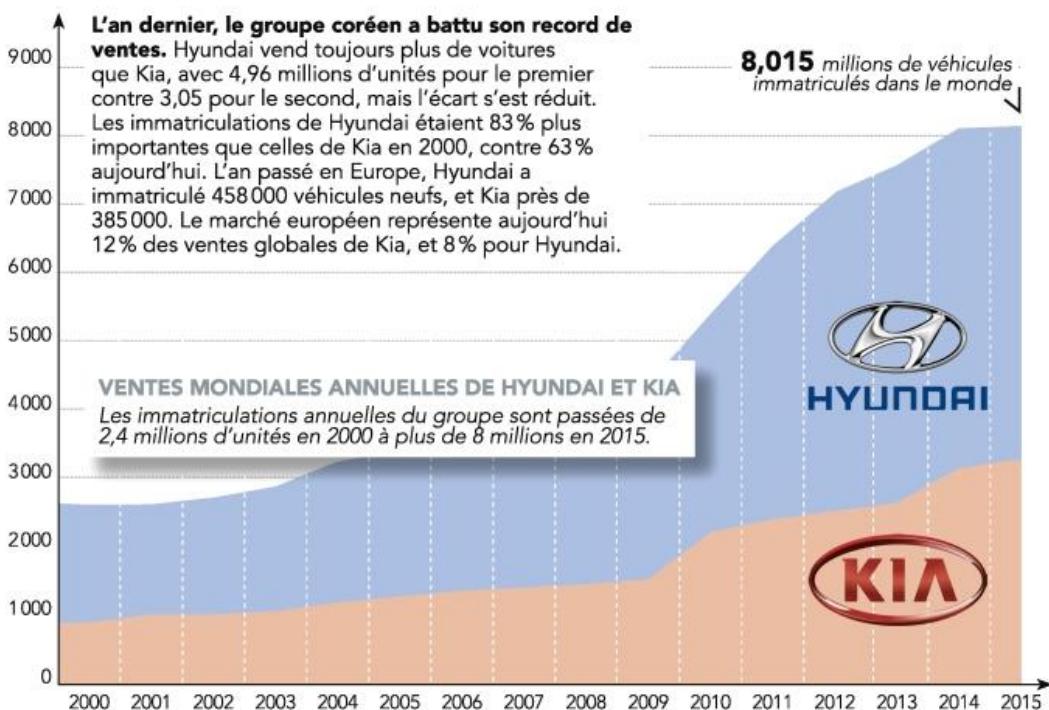
⁽¹⁾Offre réservée aux particuliers, sous réserve d'étude et d'acceptation définitive de votre dossier par le prêteur. Vous disposez d'un délai légal de rétractation de 14 jours calendaires révolus. ⁽²⁾Côté de connexion selon le fournisseur d'accès. L'Espace client Internet est accessible uniquement aux 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.

L'INSATIABLE HYUNDAI-

EN QUELQUES DÉCENNIES, LES DEUX MARQUES CORÉENNES ONT SU CONQUÉRIR LE MONDE, D'ABORD EN MISANT SUR LE TARIF, PUIS SUR LA FIABILITÉ, ET DÉSORMAIS SUR LE STYLE ET LA TECHNOLOGIE. ACTUEL 4^e GROUPE AUTOMOBILE MONDIAL, HYUNDAI-KIA NE COMpte PAS S'ARRÊTER LÀ.

Par Brice Perrin

QUEL EST LE NIVEAU DE VENTES DE HYUNDAI-KIA ?



LES GAMMES DU CORÉEN SONT-ELLES SUFFISANTES ?

Les gammes de Hyundai et Kia comptent respectivement 28 et 20 modèles à l'échelle mondiale, et seulement 13 (Hyundai) et 11 (Kia) en France, mais les nouveautés (voir notre dossier spécial Genève p. 12) se succèdent: Kia Niro, Hyundai Ioniq, Kia Optima SW... Le groupe couvre de nombreux segments: citadines, compactes, familiales, monospaces, SUV. Toutefois, ces gammes généralistes comportent des lacunes: pas de sportive ou de cabriolet, où les français et les italiens sont toujours présents, et pas de produits sur les segments premium, laissant le champ libre aux allemands.

QUE
REPRÉSENTE
LE GROUPE
CORÉEN ?

249 500 employés

Chiffre d'affaires (2014): 66 milliards d'euros (Hyundai) et 35 milliards d'euros (Kia)

Bénéfice net (2014): 5,4 milliards d'euros (Hyundai) et 2,2 milliards d'euros (Kia)

34 sites de production (20 pour Hyundai, 14 pour Kia) répartis dans 10 pays

13 centres de recherche & développement

Plus de 6 000 points de vente répartis sur 200 pays (Hyundai), et plus de 3 000 points de vente disséminés dans 172 pays (Kia)

Production cumulée: 93 millions de véhicules (dont 66 millions en Corée et 27 millions à l'étranger)

AMBITION DE KIA

QUELLES ONT ÉTÉ LES GRANDES ÉTAPES DE SON HISTOIRE ?

- 1944: naissance de l'entreprise, qui deviendra Kia en 1951. Elle fait d'abord des vélos, et n'assemble des autos qu'à partir de 1974.
- 1967: création de la Hyundai Motor Company. La première Hyundai réellement conçue par la marque sera lancée en 1975.
- 1992: Kia lance sa première voiture conçue et développée en interne.
- 1998: frappée par la crise en Asie, Kia devient la propriété de Hyundai, qui rachète 51% de son capital.
- 2007: la Kia Cee'd devient la première coréenne à obtenir 5 étoiles EuroNCAP.
- 2011: Hyundai dévoile un ix35 mû par une pile à combustible. 50 exemplaires livrés en Europe à ce jour.
- 2012: Hyundai s'engage en championnat du monde des rallyes avec la i20 WRC.
- 2015: Hyundai annonce la Ioniq, première voiture disponible en versions hybride, hybride rechargeable ou 100% électrique.

Le top 3 des ventes en France en 2015





STR/AFP

QUE REPRÉSENTE HYUNDAI EN CORÉE ?

En Corée, Hyundai est un "chaebol", c'est-à-dire un gigantesque conglomérat industriel, également impliqué dans la construction navale, l'industrie lourde, la défense, l'électronique, etc. Le Hyundai Motor Group n'en est qu'une des entités; il est le 1^{er} groupe automobile en Corée, loin devant Samsung Motors et SsangYong. Bien que concurrencé par les importations, le groupe Hyundai détient toujours 68 % du marché coréen. Enfin, la cité industrielle portuaire d'Ulsan abrite le plus grand site automobile du monde. Il compte plus de 35 000 salariés, produit plus de 1,5 million de véhicules par an et sa superficie frôle les 5 km².

QUELS SONT LES PRINCIPAUX MARCHÉS DES DEUX MARQUES ?



LE GROUPE S'IMPLIQUE-T-IL EN EUROPE ?

Les constructeurs européens sont focalisés sur leur développement en Asie, mais le groupe Hyundai-Kia a fait l'inverse, en se déployant aux États-Unis et en Europe. Le siège européen de Kia s'est installé à Francfort en 1995, celui de Hyundai a suivi à Rüsselsheim en 2003. Et le groupe conçoit, développe et assemble des véhicules sur le marché local, grâce à de nombreuses implantations :

- **Design:** deux centres de design ont été implantés en Allemagne, l'un pour Kia (à Francfort, depuis 2007), l'autre pour Hyundai (à Rüsselsheim, depuis 2003). Ils sont dédiés aux modèles destinés au marché européen.
- **Technologie et développement:** depuis 2003, le groupe possède en Allemagne un centre technique et un centre de recherche et développement.
- **Production:** l'usine Kia de Zilina (Slovaquie) a été lancée en 2006, et Hyundai possède deux sites d'assemblage, l'un en Turquie (depuis 1997), l'autre en République tchèque (depuis 2006).



QUELLES SONT LES LACUNES DU GROUPE ?

Depuis des années, le coréen ambitionne explicitement de détrôner l'indéfatable trio Toyota-Volkswagen-GM. Il dispose de moyens de production importants, a mis en place des synergies depuis plus de quinze ans (moteurs partagés, 6 plates-formes désormais au lieu de 22 en 2000) d'une image en progrès, mais son réseau commercial en construction, ses gammes incomplètes, son histoire récente dépourvue de mythologie et son style encore hésitant restent à parfaire. D'autant que le groupe est actuellement pénalisé par des taux de change défavorables, le ralentissement de la demande en Chine et l'affondrement des marchés russe et brésilien. Le groupe estime ainsi ses ventes à 8,15 millions d'unités maximum pour 2016, soit une quasi-stagnation. Par ailleurs, il n'a toujours pas réussi à affirmer clairement le positionnement de ses deux marques.

QUEL SERA L'AVENIR DU GROUPE CORÉEN ?

En début d'année dernière, Hyundai-Kia a annoncé un plan d'investissement de 73 milliards de dollars (soit 65,5 milliards d'euros actuels) sur quatre ans, dont 29 milliards pour le seul secteur de la recherche et du développement. Le but : accroître les capacités de production, construire un nouveau siège social, développer des modèles et technologies inédits – les premiers modèles partiellement autonomes arriveront en 2020, et le groupe promet des autos totalement autonomes en 2030.

NOUVEAU

MICHELIN PILOT SPORT 4 POUVOIR. INSTANTANÉMENT.



MICHELIN

Une meilleure façon d'avancer

FAITES PLAISIR À VOTRE AUTO !

Du 1^{er} au 31 mars 2016

Offre exceptionnelle sur tous les pneus MICHELIN chez votre revendeur PEUGEOT

Plus d'informations sur : www.michelin.fr





La 2^e génération de Q5 révèle un profil sans surprise, même si les lignes sont plus acérées que sur la version actuelle.



Pavillon en pente douce, lunette inclinée et feux effilés, le Q5 perpétue les traits qui ont fait le succès de la 1^e génération, née en 2008.

AUDI : UN NOUVEAU Q5 POUR LE MONDIAL DE PARIS !

Pour le SUV le plus important de la marque, pas de révolution au programme, mais des progrès sur tous les plans.

Le Q5, c'est une star ! Deuxième SUV de la marque aux anneaux après le Q7 lancé en 2005, le Q5 se vend aussi bien, voire mieux si on distingue les différents types de carrosserie, que les A3 et A4 : il s'en écoute chaque année près de 250 000 exemplaires à travers la planète ! Il est assemblé à l'usine d'Ingolstadt bien sûr, mais aussi en Chine, en Inde et en Russie, afin de couvrir un maximum de débouchés. Après huit années de carrière, il est maintenant grand temps de le remplacer.

La nouvelle génération du SUV familial d'Audi sera présentée officiellement au Mondial de Paris, en octobre prochain. Le premier Q5 était arrivé juste à temps pour bénéficier de la nouvelle plate-forme MLB

(réservée aux modèles avec implantation longitudinale du moteur), mais son successeur pourra profiter de la MLB Evo inaugurée sur les récents Q7 et A4.

L'adoption de la plate-forme MLB Evo aura un impact positif à différents niveaux.

La structure du Q5 II sera plus légère. Son poids baissera d'une centaine de kilos avec, à la clé, de meilleures performances, une consommation abaissée et un dynamisme de conduite accru.

Du point de vue du style extérieur, tradition oblige, le profil n'est pas révolutionné. Il s'agit plus ici d'une grosse évolution. Les lignes sont toutefois plus tendues et les rondeurs rares. Les optiques seront davantage effilées, les rétros ont migré de quelques centimètres pour rejoindre les portières et, comme sur tous les nouveaux SUV de la marque, la calandre aura désormais huit côtés (au lieu de six).

À l'intérieur, le tableau de bord tout numérique Virtual Cockpit sera évidemment proposé, ainsi que les fonctions de conduite automatisées disponibles sur la nouvelle A4. La planche de bord fera également des progrès en ergonomie.

Ce nouveau Q5 affichera une gamme de motorisations essence et diesel privilégiant les 4 cylindres.

Le Q5 II sera proposé dans une variante hybride essence rechargeable baptisée e-tron. La version sportive SQ5 sera reconduite dès 2017, et un Q5 RS développant plus de 400 ch devrait également faire son apparition en cours de carrière.

LES INFOS CLÉS

Commercialisation :
automne 2016

Prix : à partir de 40 000 €

Concurrent des BMW X3, Mercedes GLC, Jaguar F-Pace et Porsche Macan

Comme sur tous les nouveaux SUV de la marque, la future calandre sera octogonale.



PUB

Chaud dessous!

Dans cette publicité canadienne, Mitsubishi parvient à montrer tout l'intérêt d'un équipement (les essuie-glace chauffants) sans le montrer ni le nommer. Qui n'a jamais rêvé de pouvoir détruire par le feu ces insupportables publicités glissées sous... les essuie-glace?

INSOLITE

**James Bond a vendu sa voiture !**

Sur les dix exemplaires de DB10 produits pour le plus récent James Bond (*Spectre*), trois ont survécu au tournage. Comme nous vous l'avions annoncé (voir L'AJ n°951), l'un d'entre eux vient d'être vendu lors d'enchères qui ont dépassé tous les espoirs puisque cette Aston Martin a finalement été adjugée 2,4 millions de livres, soit plus de 3 millions d'euros! Une vraie bonne nouvelle, cette somme ayant été reversée à l'organisation Médecins sans frontières.



(2080)

C'EST, EN CHEVAUX, LA PUISSANCE CUMULÉE DE LA SUPERCAR AF10 présentée par le constructeur britannique Arash à Genève. Elle combine un V8 de 6,2 l suralimenté de 900 ch et 4 moteurs électriques totalisant 1 180 ch.

Les chiffres du marché européen en janvier 2016



+ 6,2 %*

*Immatriculations de voitures neuves par rapport à janvier 2015.

+14,4%

C'est la hausse des immatriculations de Fiat-Chrysler en janvier en Europe, portée par Fiat (+13,7%) et Jeep (+34,1%). Alfa Romeo et Lancia totalisent à peine 10000 ventes sur les 72000 immatriculations du groupe.

1061150

C'est le nombre de voitures neuves immatriculées en Europe au mois de janvier 2016.

218 365

C'est le nombre d'immatriculations de voitures neuves en janvier en Allemagne, qui reste le 1^{er} marché européen devant ceux du Royaume-Uni, de l'Italie et de la France.

**DU 6 AU 8 AVRIL
SALON EVER
À MONACO**

www.ever-monaco.com



EVER
MONACO

C'est le Salon incontournable pour les amateurs de véhicules plus écologiques: exposition, essais, conférences et tables rondes, Ever comblera les plus exigeantes, d'autant que l'entrée est gratuite!

ZONE ROUGE

ÉTATS-UNIS
"LES GOOGLE CAR" AUTONOMES DÉJÀ MAIS
CONSIDÉRÉES COMME DE VRAIS CONDUCTEURS!

AVEC TOUT CE QUE TU AS BU,
TU NE PEUX TOUT DE MÊME PAS
REPRENDRE LA ROUTE!



L'ACTU AUTO CROQUÉE PAR GOUBELLE



NICOLAS SOLER

SÉCURITÉ ROUTIÈRE

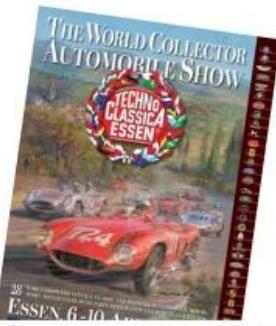
Des conducteurs de moins en moins responsables ?

Le baromètre publié par la fondation Vinci Autoroutes a de quoi inquiéter: 65% des conducteurs injurient les autres, 53% klaxonnent de manière intempestive, 26% doublent à droite sur l'autoroute, 76% ne respectent pas les distances de sécurité, 65% oublient de mettre leur clignotant et 50% circulent sur la voie du milieu sur autoroute alors que celle de droite reste libre. Encore plus inquiétant: 16% des conducteurs français admettent qu'il leur arrive de prendre le volant en ayant trop bu, et 51% des 25-34 ans envoient ou lisent des SMS ou des mails en conduisant! Autant de comportements inacceptables sur lesquels la politique de sécurité routière basée sur la répression de la vitesse sera, hélas, sans effet!

INSOLITE

Une tour Porsche à Miami

Cet immeuble d'habitation dont la construction s'achève actuellement à Miami (Floride, États-Unis) possède deux particularités remarquables: comme son nom l'indique, il a été conçu par le studio Porsche Design. Ensuite, il loge dans ses 195 m de hauteur plus de 130 appartements vendus chacun entre 4 et 35 millions de dollars, et qui possèdent tous de 2 à 4 places de stationnement! Au niveau de chaque salon, les voitures sont déposées grâce à trois élévateurs dédiés et placés au centre de la tour.



DU 6 AU 10 AVRIL TECHNO CLASSICA ESSEN

www.siha.de

Techno Classica, c'est la démesure: 1250 exposants sur 20 halls, plus de 2500 voitures, la présence de 25 constructeurs... C'est la référence européenne pour les anciennes. Et ça se paie: l'entrée est à 25 € (et 45 € le premier jour!).





COLLECTION

50 Renault retrouvées dans une grange !

La passion du Danois Anker Krarup, c'est les Renault populaires. Ou plutôt c'était, car sa collection de plus de cinquante autos qui mêle Dauphine, 4L, 4 CV, Floride, R8, R10, R17 et R20... va être dispersée le 20 mars lors d'une vente aux enchères. Cette collection entamée en 1968 et remisée dans des granges, compte hélas beaucoup d'autos en mauvais état! D'après Anker Krarup, le but de la vente est de les mettre entre les mains de restaurateurs, pour qu'elles connaissent une deuxième vie.



Une nouvelle Fiat Punto en 2017

Et il était temps!

Née en 2005, l'actuelle génération de Punto n'a plus les armes pour lutter face à une concurrence européenne acharnée, en dépit de restylages effectués en 2009 puis en 2012. La 4^e génération est en cours de développement, et sera officialisée l'an prochain.



INDUSTRIE

PSA, 1^{er} constructeur automobile en France

En 2015, le groupe français qui a le plus produit en France est PSA Peugeot Citroën, avec 995 000 véhicules assemblés sur le territoire (+ 2,4% par rapport à 2014). La production française représente ainsi un tiers de la production mondiale du groupe PSA. De son côté, le groupe Renault annonce seulement 660 000 véhicules assemblés en France en 2015 (pourtant en forte hausse, de 24%, par rapport à 2014), soit seulement 23% de sa production totale. Pas glorieux.

TECHNO

Volvo présente la première voiture sans clé !

Ce n'est pas une plaisanterie, mais une innovation permise par les smartphones et le protocole sans fil Bluetooth : en 2017, Volvo proposera un véhicule qui se passe de clé physique et auquel vous pourrez accéder à l'aide d'une clé virtuelle stockée sur votre téléphone, qui permettra également de démarrer l'auto. L'intérêt, autre

des poches allégées, est que vous pourrez partager cette clé à distance avec des amis, des collègues ou votre famille, leur permettant d'emprunter votre

auto pour une durée déterminée.

Un même smartphone pourra par ailleurs stocker des clés numériques de plusieurs véhicules.



Borgward, déjà un deuxième SUV !

Ressuscitée au Salon de Genève 2015, la marque Borgward a présenté à Francfort un SUV 7 places, le BX7, qui sera vendu dès cette année en Chine.

Et la marque ne perd pas de temps puisqu'elle développe actuellement un plus modeste SUV, le BX5, dont les prototypes viennent de prendre la route.

Elle prévoit aussi un plus petit, le BX3.

La Série 8, de retour en 2020 ?

Après l'abandon de la première Série 8 voici plus de quinze ans, le retour du coupé haut de gamme BMW revient régulièrement sur le tapis. Des rumeurs internes avancent qu'un nouveau porte-drapeau pourrait arriver en 2020, sous la forme d'un grand coupé à 2 ou 4 portes.

La décision sera finalisée dans les mois à venir.

Mariage à l'italienne

Un demi-siècle après la commercialisation du 124 Sport Spider, Fiat relance les hostilités. Pour ce faire, la marque demande un peu d'aide au constructeur japonais Mazda et nous propose un clone de son petit cabriolet MX-5.

Par David Bouillaux Photos Giacomo Bretzel



Il était temps ! Depuis le lancement de la Barchetta en 1994, Fiat avait complètement déserté le segment des roadsters. Pour son retour dans l'arène, la marque italienne n'y est pas allée par quatre chemins et s'est inspirée de ce qui se fait de mieux actuellement en matière de petit cabriolet sympa à conduire, à savoir : le roadster Mazda MX-5. Mieux, Fiat a carrément signé un partenariat avec le constructeur japonais, qui a bien voulu partager son expérience. Le 124 Spider hérite donc en grande partie des différents composants (châssis, trains roulants,

habitacle, boîte de vitesses...) du MX-5. Fort heureusement, il trouve son identité à travers des lignes retravaillées et un regard qui n'est pas sans rappeler celui de l'initial 124 Sport Spider lancé en 1966.

Grâce à ce Spider, Fiat renoue avec la propulsion !

Autres différences de taille : l'italien est plus long de 13 cm que le nippon et Fiat a greffé sous le capot une mécanique maison. Il s'agit du 1,4 l MultiAir de 140 ch (unique bloc disponible au catalogue) associé à une boîte manuelle à

6 rapports, et placé à l'avant en position longitudinale. Lors des quelques tours que nous avons pu effectuer sur la piste d'essais du centre de développement Fiat, en Italie, cette mécanique nous a séduits. En plus d'une sonorité discrète mais sympathique, elle possède suffisamment de couple (240 Nm) et de caractère à bas régimes pour convaincre. Mais surtout, ce moteur n'entraîne pas les roues avant, mais arrière : le Spider est une propulsion ! La direction aussi a été revue par rapport à celle du MX-5. Si elle a gagné en consistance, elle perd en précision et rend l'auto moins réactive ➤

**PLUS**

Agrément de conduite
Confort de suspension
Capote facile à manipuler

MOINS

Planche de bord
similaire à celle du MX-5
Comportement peu sportif
Manque de rangements



1- Identique à celle du MX-5, la console gagne en qualité de fabrication: on trouve du plastique mousseté sur le dessus de la planche de bord.
2- Très simple d'utilisation et entièrement manuelle, la capote se déplie depuis l'habitacle.

1



2

L'avis de David Bouillaux

Le Spider Fiat n'a pas la naissance sportive du MX-5. Mais j'aime son invitation à la promenade.



dans les enchainements de courbes. Par ailleurs, la souplesse des suspensions engendre quelques prises de roulis dans les virages les plus serrés. En contrepartie, elle assure un bon confort et nous a même bluffés sur chaussée dégradée. Mais il est clair qu'à l'inverse du roadster Mazda, le Spider Fiat invite nettement à la balade façon *dolce vita*.

Derrière le volant, le charme opère... ou pas ! La planche de bord, reprenant le style de celle du MX-5, ajoute une touche très nippone, surprenante pour les habitués de la marque italienne. Notons tout de même une légère évolution concernant la qualité de certains plastiques, mais rien de vraiment significatif.

Au centre, à côté du levier de vitesses, une petite molette permet de contrôler le système multimédia. La tablette tactile apposée sur la console centrale apporte une réelle touche de modernité. Le coffre affiche, lui, un espace suffisamment généreux pour y glisser deux petites valises. De quoi envisager un petit week-end en bonne compagnie.

Afin d'épater madame, n'oubliez surtout pas d'ouvrir le toit.

Il vous faudra prendre le coup de main, puisque la capote en toile n'est pas électrique ! Mais elle se replie d'un seul geste, en moins de 5 s. Après avoir décapoté, les flux d'air dans l'habitacle s'avèrent assez contenus.

Fiat a pris soin de s'inspirer des tarifs relativement attractifs de Mazda. Le 124 Spider s'affiche à partir de 25 990 € pour le modèle d'entrée de gamme, quand le MX-5 1,5 l de 131 ch est disponible à partir de 24 800 €. Plus huppée et bien équipée, la finition Lusso Plus coûte, elle, 29 990 €. ■

LE 124 SPIDER ENDOSENTE LE RÔLE DU RIVAL DU TALENTUEUX MAIS MOINS CONFORTABLE MAZDA MX-5 ...

FIAT 124 Spider 1.4 MultiAir 140 ch Lusso Plus EN CHIFFRES

DONNÉES CONSTRUCTEUR**Moteur/Transmission**

Puissance maxi	■ 140 ch à 5 000 tr/mn
Couple maxi	■ 240 Nm à 2 250 tr/mn
Type	4 cyl. en ligne, essence
Cylindrée / puissance fiscale	1368 cm ³ /8 CV
Transmission	aux roues arrière
Boîte / nombre de rapports	manuelle/6

Châssis

Diamètre de braquage	■ 9,4 m
Pneumatiques	205/45 R 17

Dimensions/Poids

L/l/h/empattement	4,06/1,74/1,24/2,31 m
Poids/tractable freiné	1050 kg/-

Performances

0 à 100 km/h	■ 7,5 s
Vitesse maxi	■ 215 km/h

Habitabilité/Coffre

Volume de coffre	■ 140 dm ³
------------------	-----------------------

LE BUDGET

Prix	■ 29 990 €
Bonus/malus (CO ₂)	■ malus 900 € (148 g/km)
Prix du modèle essayé*	30 890 €
Garantie	■ 2 ans, km illimité

*Avec options et bonus/malus inclus.

Équipements de série

4 airbags, autoradio avec commandes au volant, Bluetooth, clim. manuelle, jantes alliage 16 pouces, régul. de vitesse, syst. multimédia avec écran tactile de 7 pouces, prise USB et connectivité wi-fi...

Options

NC

Consommations

Mixte	■ 6,4 l/100 km
Urbaine/extr-urbaine	■ 8,5/5,1 l/100 km
Réservoir	■ 45 l

Note EuroNCAP

en cours**

Pays de fabrication

Japon

**Le Mazda MX-5 a obtenu 4 étoiles.

Un châssis spécifique

La coque, composée d'aluminium et d'acier haute résistance, est plus rigide et un peu plus légère que celle du MX-5. Les réglages des trains roulants diffèrent aussi. Pour gagner en confort, les tarages de la barre antiroulis et des ressorts d'amortisseurs ont été modifiés.

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL

Plus souple en suspension que le MX-5, donc plus confortable, le 124 Spider se place en concurrent direct.

Le moteur n'offre pas d'envolées aussi sympathiques, mais il bénéficie d'un couple suffisant et s'avère aussi agréable à utiliser. De plus, le tarif est presque aussi attractif.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

Avec le Prêt Personnel Auto Cetelem vous avez 30 jours pour changer d'avis*.



2,89 %
TAEG fixe⁽¹⁾

Prêt Personnel
auto neuve ou d'occasion
de 10 000 € à 15 000 € de 37 à 48 mois.
Pour 10 000 € empruntés sur 48 mois
(hors assurance facultative) :
48 mensualités de 220,68 €
Montant total dû :
10 592,64 €



OFFRE DE PRÊT PERSONNEL VALABLE DU 23/02/2016 AU 18/04/2016. EXEMPLES :

TAEG fixe ⁽¹⁾	Taux débiteur fixe	Durée du crédit	Montant emprunté	Mensualité (hors assurance facultative)	Nombre de mensualités	Intérêts	Montant total dû (hors assurance facultative)	Coût mensuel de l'assurance jusqu'à 54 ans ⁽²⁾	Coût total de l'assurance	Taux annuel effectif de l'assurance
2,89 %	2,85 %	48 mois	10 000 €	220,68 €	48	592,64 €	10 592,64 €	6,62 €	317,76 €	1,53 %
2,89 %	2,85 %	48 mois	12 000 €	264,82 €	48	711,36 €	12 711,36 €	7,94 €	381,12 €	1,53 %
2,89 %	2,85 %	48 mois	15 000 €	331,02 €	48	888,96 €	15 888,96 €	9,93 €	476,64 €	1,53 %

(1) Taux Annuel Effectif Global Fixe. (2) Le coût mensuel de l'assurance facultative Décès, Perte Totale et Irréversible d'Autonomie, Incapacité Temporaire Totale de travail (souscrite auprès de CARDIF Assurance Vie et CARDIF Assurances Risques Divers) s'ajoute au montant de la mensualité indiquée ci-dessus.

*30 jours pour changer d'avis : annulation de votre contrat dans les 30 jours suivant la date d'expiration du délai légal de rétractation pour tout Prêt Personnel, sans justificatif et sur simple demande, après remboursement du capital emprunté déduit des intérêts et le cas échéant des primes d'assurance-crédit échues et payées (sous réserve du bon encaissement). Les assurances et produits complémentaires souscrits pendant la même période sont exclus de cette offre.

Offre sous réserve d'étude et d'acceptation par BNP Paribas Personal Finance, Établissement de crédit, S.A. au capital de 529 548 810 € - Siège social : 1, boulevard Haussmann 75009 Paris - 542 097 902 RCS Paris. N°ORIAS 07 023 128 (www.orias.fr). Vous disposez d'un droit de rétractation.

Un crédit vous engage et doit être remboursé. Vérifiez vos capacités de remboursement avant de vous engager.

Rendez-vous sur
cetelem.fr
(coût de connexion selon opérateur)

PLUS RESPONSABLES, ENSEMBLE

0 800 211 212
Service & appel gratuits

Toujours Verte mais plus mûre

Pour affronter une concurrence qui s'est étoffée, la Prius évolue en profondeur.

Avec cette 4^e génération, elle se révèle enfin plus plaisante à conduire et sa motorisation hybride est plus économique en carburant.

Par Charles Thouluc Photos Tibo







LE TRAVAIL RÉALISÉ SUR LE CHÂSSIS, LES SUSPENSIONS ET L'INSONORISATION AMÉLIORE À LA FOIS LE COMPORTEMENT ET LE CONFORT •••



uand les conditions de circulation se dégradent en ville, que les embouteillages se multiplient au point de paralyser le trafic, conduire peut devenir un enfer... sauf au volant d'une Prius. La voiture progresse certes lentement, mais en silence, sur le mode électrique. Le silence rend zen, surtout lorsqu'aucun à-coup ni vibration ne viennent l'entacher. Dès que l'horizon se dégage, un appui un peu plus franc sur l'accélérateur réveille le moteur thermique qui, certes vient rompre cette harmonie, mais en douceur. En l'occurrence, il s'agit toujours d'un 4 cylindres essence de 98 ch, épaulé par une transmission à train épicycloïdal.

Et maintenant, bienvenue à bord de la Prius 4^e du nom. Là, on ne découvre rien de vraiment nouveau me direz-vous. Sauf que l'arrière-petite-fille a profité de l'expérience de ses aînées pour peaufiner son système. Toyota s'est notamment attelé à améliorer le rendement du moteur essence : meilleure régulation des températures, réduction des frottements, optimisation de la circulation des gaz...

Côté électrique, le nouveau propulseur est moins puissant (72 ch contre 82 ch sur la Prius III).

Il est plus petit, plus léger et plus performant. Il affiche une vitesse de rotation en hausse et les deux motorisations travaillent dans une meilleure synchronisation que sur la Prius III. Qui dit meilleur rendement dit consommation en baisse, de 23 % d'après le constructeur, qui annonce un appétit de 3,3 l/100 km en cycle mixte avec les jantes de 17 pouces. Mais comme souvent, les chiffres relevés à l'ordinateur de bord se sont révélés moins optimistes : 5 l/100 km en moyenne et 4 l/100 km en ville, des résultats cependant déjà avantageux, puisqu'inférieurs d'un demi-litre à ceux de la Prius III. Les ingénieurs ont aussi retravaillé le châssis, les suspensions, l'insonorisation. Avec une rigidité en hausse de 60 %, la nouvelle plate-forme permet d'abaisser le centre de gravité de 25 mm. Et, forcément, cela ne passe pas inaperçu au volant. La Prius gagne enfin cette pointe de dynamisme qui lui faisait défaut dans les virages. Les prises de roulis sont mieux maîtrisées, le train avant s'inscrit avec plus de volonté dans les courbes. Bref, elle n'a pas encore l'agilité



PLUS
Douceur de conduite
Faible consommation
Habitabilité/coffre

MOINS
Agrément mécanique
sur route
Direction
Détails de finition

MOTORISATION HYBRIDE



Comment ça marche ?

L'ensemble hybride de la Prius sollicite deux sources d'énergie : l'électricité et l'essence. L'auto fonctionne soit grâce au moteur électrique seul, soit grâce au bloc thermique, soit avec les deux à la fois. Au démarrage, l'électrique entre le premier en action et permet à la Toyota de progresser à basse vitesse (30 km/h environ maximum). Dès qu'un besoin de puissance est nécessaire (accélérer, monter une côte...), le moteur thermique se met en marche. En usage courant, les deux blocs agissent de concert. En cas de très forte sollicitation, le thermique se substitue alors totalement à l'électrique. Enfin, lors des phases de décélération et de freinage, l'énergie produite sert à recharger les batteries du moteur électrique.

1- Par rapport à sa devancière, cette 4^e génération de Prius, plus basse de 25 mm et mieux amortie, offre davantage de plaisir à la conduite. 2- Plus cossu, l'habitacle reçoit des matériaux de meilleure qualité. Mais tous les ajustements ne sont pas encore irréprochables. Côté équipements, une grande place est faite au high-tech...



d'une ballerine et ne danse pas sur la route avec autant de brio qu'une Peugeot 308 GT, mais c'est beaucoup mieux qu'avant et l'agrément de conduite est au rendez-vous. Un regret toutefois : la direction, toujours à assistance électrique, manque de consistance. Sur les routes en mauvais état, les nouvelles suspensions, plus douces, gomment mieux les déformations de la chaussée. Un atout pour le confort, d'autant que l'insonorisation progresse aussi. Le tableau n'est pas encore parfait notamment lors d'une forte accélération. Le moteur, toujours entraîné par la fameuse transmission à train épicycloïdal monte encore immédiatement dans les tours, donnant l'impression de mouliner. Mais les "hurlements" sont moins envahissants. La Prius y gagne en confort acoustique.



1

- 1- Le mode "B" comme *brake*, sur le levier de vitesses, augmente le frein moteur à la décélération.
 2- Faciles d'accès et spacieuses, les places arrière accueillent confortablement deux adultes. Même au centre, il y a assez d'espace pour un grand gabarit.
 3- La lunette très inclinée, traversée par un becquet, n'offre pas une visibilité optimale. 4- Grâce à la migration des batteries sous la banquette, le coffre gagne 13% de volume de chargement.



2



3



4

Pour autant, la nouvelle Toyota n'obtient pas encore ses galons de grande routière.

Assurément, toutes ces améliorations la rendent bien plus agréable à conduire, mais les trajets urbains et périurbains restent son terrain de prédilection. Sortie de son cocon citadin, elle perd de sa superbe ou du moins une partie de son intérêt. Dès lors qu'il est sollicité à son maximum, le moteur thermique de 98 ch apparaît toujours quelque peu sous-dimensionné et la transmission, certes douce, n'est pas la plus réactive du marché.

À bord, les batteries, jusqu'ici logées sous le plancher du coffre, migrent sous la banquette.

Ce glissement est moins pénalisant pour le volume du coffre, qui augmente de 13 % selon Toyota pour atteindre 502 dm³. De quoi rivaliser désormais avec les meilleures compactes du marché. Sauf que la Prius est un peu moins compacte justement que celles-ci. Son gabarit en hausse de 8 cm (4,54 cm) explique aussi le gain de place qui profite essentiellement aux bagages. Les passagers arrière ne verront eux guère de changement et bénéficient toujours de suffisamment d'espace. Fait rare dans la catégorie, la place centrale est parfaitement exploitable par un adulte grâce à une assise centrale souple et un espace suffisant au niveau des jambes. La Prius n'a pas oublié non plus d'améliorer sa qualité de construction. Les progrès sont réels. Les matériaux, comme le plastique souple qui recouvre la planche de bord, laissent une bonne impression. Hélas, tout n'est pas encore parfait. Certains ajustements restent imprécis, des vis sont apparentes dans l'habillage de la colonne de direction...

Commercialisée à la mi-mars, la Prius est déclinée en deux niveaux de finition : Dynamic et Lounge.

Le prix d'appel de 29 650 € (en fait 30 400 € ramenés à 29 650 € après avoir déduit le bonus écologique de 750 €) augmente tout de même de 1 500 €. Une inflation largement compensée par l'arrivée de série de nombreux nouveaux équipements high-tech comme : système de freinage anticolision, lecture des panneaux de signalisation, régulateur de vitesse adaptatif... et même un système de recharge de téléphone par induction. Plus de fil ni de prise – le comble pour une voiture en partie électrique, non ? –, il suffit de déposer son smartphone compatible sur la plaque prévue à cet effet, à l'avant de la console centrale. Pratique ! ■



L'avis de Charles Thouluc



Je ne suis toujours pas tombé sous le charme de ses lignes. Dommage, l'agrément de conduite progresse. *Quotient Emotionnel*

30 %



DOUCE ET SILENCIEUSE, C'EST EN VILLE QUE LA PRIUS S'APPRÉCIE LE PLUS •••

1



1- À l'image des feux, le design est torturé. Il privilégie l'aérodynamisme pour diminuer la consommation. 2- Parmi les nouveaux gadgets, cette plaque à induction recharge les smartphones compatibles sans aucun branchement. 3- Les menus du GPS sont intuitifs. Seuls les petits pictogrammes sur l'écran sont difficiles à viser en conduisant.



TOYOTA PRIUS

122 ch Dynamic

EN CHIFFRES

DONNÉES CONSTRUCTEUR

Moteur / Transmission

Puissance maxi	122 ch (cumulés) à 5 200 tr/mn
Couple maxi	142 Nm à 3 600 tr/mn (moteur thermique)
Type	4 cylindres en ligne, essence + 1 électrique (53 kW)
Cylindrée/puissance fiscale	1798 cm ³ /4 CV
Transmission	aux roues avant
Boîte/nombre de rapports	train épicycloïdal/1

Châssis

Diamètre de braquage	10,8 m
Pneumatiques	215/45 R 17

Dimensions / Poids

L/l/h/empattement	4,54/1,76/1,47/2,70 m
Poids/tractable freiné	1 400 kg/NC

Performances

0 à 100 km/h	10,6 s
Vitesse maxi	180 km/h

Habitabilité / Coffre

Volume de coffre	502 dm ³
------------------	---------------------

LE BUDGET

Prix	30 400 €
Bonus/malus (CO ₂)	750 € (76 g/km)
Prix du modèle essayé*	29 650 €
Garantie	3 ans ou 100 000 km

*Avec options et bonus/malus inclus.

Équipements de série

7 airbags, accès mains-libres, affichage tête haute, A/R/F, antibrouillards, Bluetooth, caméra de recul, clim. auto., contrôle pression pneus, ESP, freinage anticalassure, gestion auto. des codes/phares, jantes alu 17 pouces, lecture des panneaux, radio-CD mp3 avec écran tactile couleur 7 pouces et prises USB/AUX, régul. de vitesse adaptatif, vitres électriques, volant cuir multifonction réglable en hauteur et profondeur...

Options

Aide au parking AR (350 €), jantes 15 pouces (moins 500 €), pack Premium avec GPS, hi-fi JBL et essuie-glace auto. (1 000 €), peinture métallisée/nacrée (de 620 € à 850 €)...

Consommations

Mixte	3,3 l/100 km**
Urbaine / extra-urbaine	3,3/3,3 l/100 km**
Réservoir	43 l

Note EuroNCAP

En cours

Pays de fabrication

Japan

** Avec jantes de 17 pouces.

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL



La Prius est un rêve en ville : douce, silencieuse et économique grâce à son moteur électrique. Les progrès en comportement et confort la rendent aussi plus agréable sur route. Mais les longs trajets ne sont toujours pas sa tasse de thé. Pour cet exercice, un bon diesel garde l'avantage.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie



1 AN - 25 n°s
dont le Special Salon

**59€ au lieu de 90,99€
soit 35%
de réduction**

→ MES AVANTAGES ABONNÉS



Je reçois mon magazine chez moi



J'accède gratuitement à la version numérique identique à la version papier



Je bénéficie d'un tarif privilégié en tant que fidèle lecteur



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 pour 59 € SEULEMENT au lieu de 90,99€ (prix au n°) soit 35% de réduction (831982)

MES COORDONNÉES

Nom: Prénom:

Adresse:

Complément d'adresse (Résidence, lieu-dit, Bâtiment.):

Code postal: Ville: E-mail:

Tél.: Grâce à votre n° de téléphone (portable) nous pourrons vous contacter si besoin pour le suivi de votre abonnement Je souhaite bénéficier des offres promotionnelles des partenaires de L'Auto-Journal (Groupe Mondadori)

Laissez-nous votre date de naissance, nous ne manquerons pas de penser à vous:

MODE DE RÉGLEMENT

Je joins mon règlement à l'ordre de L'Auto-Journal par chèque bancaire ou postal
 Je préfère régler par carte bancaire dont voici le n°:

Date de validité: Pour plus de sécurité, merci d'indiquer les 3 derniers chiffres du n° au dos de votre carte, près de la signature (cryptogramme):

DATE ET SIGNATURE OBLIGATOIRE

Les SUV sont-ils les plus forts?

Pour conduire heureux, il faut conduire perché. Telle pourrait être la maxime qui explique le succès grandissant des SUV. Mais est-ce vraiment mérité ? Pour le savoir, *L'Auto-Journal* a opposé SUV et berline, dans chaque catégorie.

Les familiales p. 62



Mercedes GLC / Classe C

Les limousines p. 66



BMW X6 / Série 7

Les citadines p. 56



Peugeot 2008 / 208

Les compactes p. 58



Renault Kadjar / Mégane

Les monospaces p. 60



BMW X1 / Série 2 Active Tourer

Au départ considérés comme une simple mode partie des États-Unis, les SUV sont devenus en une décennie un véritable phénomène mondial. Qu'ils soient compacts pour la ville, à tendance sportive pour donner du plaisir au volant ou dotés des qualités d'un monospace pour plaire aux familles, ces nouveaux venus attirent de plus en plus d'automobilistes.

Au-delà du design – qui compte pour beaucoup dans leur succès – ou de la position de conduite

surélevée, adorée par de nombreux conducteurs, *L'Auto-Journal* a décidé d'opposer, dans chacune des catégories, un SUV à un modèle plus classique de la même marque. Le but ? Savoir si on y gagne vraiment en choisissant ce nouveau genre de véhicule qui prétend faire la parfaite synthèse de tous les autres.

Riches d'enseignements et réservant parfois des surprises, ces six matchs montrent, une fois encore, que l'engouement pour les SUV n'est pas près de s'arrêter... ➤

Les routières p. 64



Audi Q5 / A6 Avant

Extra ou ordinaire ?

Au quotidien ou pour s'échapper en vacances, une citadine comme la Peugeot 208 suffit largement. Alors, a-t-on vraiment mieux lorsque l'on choisit son grand frère, le 2008 ?



1

2008

1- Impossible de préférer la planche de bord du 2008 à celle de la 208. C'est du copié-collé ! 2- Quand on rabat le dossier des sièges arrière, l'assise s'abaisse en même temps, pour former un plancher bien plat. 3- Côté soute, il n'y a pas photo, le SUV l'emporte. En outre, le seuil de chargement est assez bas.



2



3



PLUS
Coffre et modularité
Mécanique suffisante
Tarif serré

MOINS
Vision des compteurs
avec le mini-volant
Espace aux jambes arrière
Freinage avec les pneus
mixtes été/hiver

Peugeot 2008

1.2 PureTech EAT6 Allure – 22 600 €

C'était une idée simple, mais une idée de génie ! Comme le fit Renault avec le Captur destiné à épauler la Clio, Peugeot a flairé le bon filon en décidant de créer un dérivé SUV de son best-seller 208 : le 2008. Mais à la différence de son rival au losange, la vision "Hautomobile" du Lion affiche davantage des airs de break surélevé que de grimpe-trottoir. Même si tout n'est qu'une question de rétine, au moins cette silhouette permet au 2008 d'offrir un coffre nettement plus vaste que celui de la 208, et une modularité plus convaincante grâce à des assises de sièges qui s'abaissent dès que l'on décide de rabattre les dossier afin de ménager un plancher plat. Avec une garde au toit plus généreuse à l'arrière, c'est le plus gros avantage du SUV comparé à sa petite sœur et... c'est à peu près tout !

Moins facile à garer, moins performant et moins sobre, le 2008 ne creuse pas non plus un écart abyssal avec sa petite sœur côté plaisir de conduite. Agile, sûre et quasiment aussi confortable que lui, la 208 est l'une des meilleures élèves de sa catégorie. Un excellent bulletin de notes qui lui permet même d'obtenir la mention "grands trajets" lorsqu'elle est associée, comme ici, à un moteur à la hauteur. Performant, le 3 cylindres turbo essence PureTech dans sa version 110 ch est aussi à l'aise en ville que sur route, et trouve une belle alliée avec la boîte automatique à 6 rapports.

Reste qu'il conviendra tout de même de ne pas confondre la 208 avec ce qu'elle n'est pas, à savoir une voiture spacieuse. La banquette arrière est peu accueillante et peu facile d'accès à cause de portières qui laissent un passage vraiment étroit, et le coffre est loin d'être immense avec ses 332 dm³.



PLUS
Maniabilité
Mécanique/boîte plaisante
Sobriété

MOINS
Places arrière
Vision des compteurs
avec le mini-volant
Coffre/
modularité



②

/ 208

1.2 PureTech EAT6 Allure – 21 050 €

La 208 reste une petite voiture, dehors comme dedans ! Reste donc à trancher sur l'écart de prix qui ne s'avère pas monstrueux. Étant seulement 7% plus cher que sa petite sœur à niveau de finition comparable, le 208 ne facture pas son originalité à prix d'or.

Enfin, un peu plus rare et aussi plus désiré qu'une 208 sur le marché de l'occasion, il devrait sans doute tenir plus facilement la cote. ■

208
1- Si le volant est minuscule, il pourra gêner certains conducteurs car il empêche de lire correctement les informations des compteurs. 2- En termes d'espace arrière, la 208 soutient la comparaison.

En chiffres

	2008	208
Moteur	3 cylindres en ligne, injection directe, turbo essence – 110 ch à 5 500 tr/mn – 205 Nm à 1 500 tr/mn	1199 cm ³ / 6 CV
Cylindrée/Puissance fiscale	aux roues avant	aux roues avant
Transmission	automatique / 6	automatique / 6
Boîte/nombre de rapports	4,16 / 1,74 / 1,56 / 2,54 m	3,94 / 1,74 / 1,46 / 2,54 m
L / l / h / empattement	1270 / 920 kg	1166 / 960 kg
Poids/tractable freiné		
1000 m d.a.	33,3 s	32,9 s
0 à 100 km/h	11,4 s	10,9 s
90-130 km/h en D	10,8 s	10,4 s
Vitesse maxi	174 km/h	180 km/h
Depuis 50/90/130 km/h	12/34/70 m*	10/32/64 m
Longueur aux jambes AR	20 cm	23 cm
Largeur aux coude AV/AR	140/139 cm	140/139 cm
Volume du coffre	430 dm ³	332 dm ³
Niveau sonore au ralenti/90/130 km/h	40,1/66,7/69,4 dB	40,8/64,7/68,2 dB
Bonus/malus (CO ₂)	0 € (110 g/km)	0 € (104 g/km)
Consommation moyenne/Ville/Route/Autoroute	7,3/7,6/6,9/7,3 l/100 km	6,7/7,3/6,5/6,5 l/100 km
Autonomie/Réservoir	685 km/50 l	746 km/50 l

*Pneus mixtes été/hiver ■ bon / □ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie



LE CHOIX DE L'AUTO-JOURNAL

2008

Plus original sans être beaucoup plus cher, offrant un coffre mieux conçu pour les vacances, le 2008 plaira à ceux qui veulent une petite voiture polyvalente. Mais si son gabarit vous dérange...

Payer plus... pour avoir plus?

Malgré toutes ses qualités, la nouvelle Mégane aura du mal à résister au Kadjar qui fait tout, ou presque, mieux qu'elle mais pour plus cher...



KADJAR

- 1- La position de conduite est séduisante et l'ergonomie sans faille. Mais côté finition, il peut mieux faire.
- 2- Le double plancher de coffre s'avère pratique.
- 3- Haut mais pas trop : c'est un SUV, pas un 4x4.



Renault Kadjar

Zen Energy dCi 110 – **28 200 €**

Si le prix est pour vous un obstacle infranchissable, pas de panique : la nouvelle Mégane est une bonne berline compacte, qui saura sans peine vous satisfaire. Plaisante à conduire, elle présente un excellent compromis entre confort et tenue de route, offre des performances décentes et une consommation qui l'est plus encore grâce à son 1.5 dCi 110 ch. De fait, la dernière-née du Losange a déjà de quoi combler toutes les attentes d'un conducteur et de sa petite famille.

Mais si vous êtes du genre à ne pas vous contenter de l'ordinaire, à voir la vie en plus grand avec les enfants qui vont avec, vous ne regretterez pas d'investir un peu plus dans le Kadjar. Le SUV dispose d'un coffre bien plus grand et pratique que celui de sa petite sœur. Ce dernier est compartimentable, présente une modularité plus soignée et un plancher plat une fois les dossier rabattus. Le Kadjar met aussi tout le monde d'accord sur sa banquette arrière. Bien plus facile d'accès, elle offre davantage d'espace aux passagers. C'est, somme toute, assez logique puisque le Kadjar affiche des dimensions plus généreuses que la berline. D'ailleurs, il y a fort à parier que la tâche sera plus rude pour lui face au nouveau Scénic.

Là où le crossover au losange épate, c'est dans le domaine de la conduite. Certes, le Kadjar fait payer son gabarit plus généreux en performances, à la pompe et lors des creneaux. Mais à son volant, le plaisir est aussi au rendez-vous. Prise de roulis maîtrisée, confort de roulement soigné et tenue de route sûre grâce à un freinage au diapason, c'est une réussite ! Et si l'engin s'avère un peu moins agile que la Mégane, il vous offre en



PLUS
Rapport confort/
tenue de route
Sobriété
Insonorisation du dCi

MOINS
Habitabilité arrière
Coffre peu pratique
Matériaux planche
de bord



1

MÉGANE

- 1- Pas d'excentricité à bord. C'est bien agencé, facile à prendre en main... mais côté matériaux, pas mieux que le Kadjar.
- 2- La Mégane propose deux écrans tactiles. Un grand en haut de gamme et un plus petit comme ici, largement suffisant.



2



/ Mégane

Zen Energy dCi 110 – **25 400 €**

contrepartie une position de conduite plus plaisante, avec un siège plus haut évidemment et, surtout, une assise plus large et confortable.

Reste tout de même un point où la Mégane et le Kadjar font, hélas, jeu égal et ne plairont pas à tous : leurs planches de bord modernes, à défaut d'être très originales, soufflent le chaud et... le médiocre avec, sur les parties basses, des plastiques vraiment peu flatteurs. Et là, payer plus n'y changera rien ! ■

En chiffres

	KADJAR	MÉGANE
Moteur	4 cylindres en ligne, turbo diesel, injection directe – 110 ch à 4000 tr/mn – 260 Nm à 1750 tr/mn	1461 cm ³ /5 CV
Cylindrée/Puissance fiscale	1461 cm ³ /5 CV	1461 cm ³ /5 CV
Transmission	aux roues avant	aux roues avant
Boîte/nombre de rapports	manuelle/6	manuelle/6
L/ l/h/empattement	4,45/1,84/1,61/2,65 m	4,36/1,82/1,45/2,67 m
Poids/tractable freiné	1463/1350 kg	1344/1300 kg
1000 m d.a.	■ 34,6 s	■ 32,6 s
0 à 100 km/h	■ 12,7 s	■ 11,2 s
90-130 km/h en D	■ 13,4/16,4/21,4 s	■ 10,5/12,6/16 s
Vitesse maxi	■ 171 km/h	■ 180 km/h
Depuis 50/90/130 km/h	■ 10/31/63 m	■ 10/31/64 m
Longueur aux jambes AR	■ 28 cm	■ 24 cm
Largeur aux coudes AV/AR	■ 150/147 cm	■ 149/142 cm
Volume du coffre	■ 520 dm ³	■ 442 dm ³
Niveau sonore au ralenti/90/130 km/h	■ 45,9/68,3/70,6 dB	■ 44,2/65,4/68 dB
Bonus/malus (CO ₂)	■ 0 € (99 g/km)	■ 0 € (95 g/km)
Consommation moyenne/Ville/Route/Autoroute	■ 6,1/5,9/6 l/100 km	■ 5,8/5,5/5,5 l/100 km
Autonomie/Réservoir	■ 917 km/55 l	■ 839 km/47 l

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

LE CHOIX DE L'AUTO-JOURNAL**KADJAR**

Bien plus agréable à vivre que la Mégane sans pour autant sacrifier trop au plaisir de conduite, le Kadjar s'impose en toute logique. Dommage que son tarif ne le mette pas à la portée de toutes les familles. Reste à savoir comment il se défendra face au prochain Scénic.

Héritage sans partage

Non content de reprendre des organes de l'Active Tourer, le X1 copie ses aspects pratiques. De quoi en faire le chouchou de toute la famille.



1

X1

1- La planche de bord est la même ? Eh bien, non ! Jetez un œil au bas de la console centrale pour voir la (petite) différence. 2- De la place à l'arrière et une banquette coulissante en option. 3- Gare aux trottoirs trop hauts !



2

3



PLUS
Rapport tenue de route/confort
Habitacle et coffre
Monospace déguisé

MOINS
Tarifs plus salés
Options nombreuses et chères
Gabarit plus imposant



BMW X1

xDrive 20d 190 ch BVA8 xLine – **47 100 €**

Même frappé d'un logo aussi prestigieux que l'hélice de la Bayerische Motoren Werke – pour faire court : du logo BMW –, un monospace ne correspond pas à l'exacte définition de la voiture de rêve. Malgré ses nombreuses qualités, à commencer par un design très éloigné de l'univers des utilitaires, une conduite vraiment très enthousiasmante faisant de lui une référence dans sa catégorie et un habitacle accueillant à défaut d'être géant, l'Active Tourer risque bien de connaître une carrière difficile. Le plus cruel pour lui, c'est que son ennemi le plus dangereux n'est autre que son demi-frère, le X1 !

Reposant sur la même base technique, faisant de lui soit une traction équilibrée soit, comme ici, un SUV doté de l'efficace transmission intégrale xDrive (également disponible sur l'Active Tourer à l'essai) et pouvant profiter d'une excellente boîte automatique à 8 rapports en option, le SUV munichois ne fait pas de quartier avec son ainé.

Poste de conduite presque identique – la différence se voyant au niveau du bas de la console centrale –, présentation flatteuse et pare-brise plus grand donnant la sensation d'avoir davantage d'espace : le X1 dispose d'atouts capables de séduire papa et maman. Et ce d'autant plus qu'il s'avère aussi performant et aussi sobre que l'Active Tourer. Si, à la pompe, il ne plombe pas le budget familial, c'est moins le cas côté tarif !

Les enfants, qui ont souvent le dernier mot au moment de signer le chèque, donneront à coup sûr leurs suffrages au X1 qui peut, avec les options,



PLUS
Conduite plaisante
Présentation soignée
Performances/sobriété

MOINS
Coffre moyen
Astuces de monospaces
en option
Tarif et options



/ Active Tourer

220d xDrive BVA8 190 ch M-Sport – 45 000 €

se transformer en... monospace. Banquette arrière coulissante (310 €, livrée de série sur Active Tourer), tablettes aviation (200 €) ou encore siège passager avant rabattable (200 €), rien ne manque à la panoplie de la parfaite petite familiale. Ajoutez-y un coffre au volume généreux, un amortissement aussi confortable à condition d'éviter la finition M-Sport trop ferme, et la victoire revient au X1. ■

En chiffres

	X1	ACTIVE TOURER
Moteur	4 cylindres en ligne, turbo diesel common rail	1995 cm ³ /10 CV
Cylindrée/Puissance fiscale	190 ch à 4000 tr/mn – 400 Nm à 1750 tr/mn	1995 cm ³ /10 CV
Transmission	intégrale	intégrale
Boîte/nombre de rapports	automatique/8	automatique/8
L/ l/h/empattement	4,44/1,83/1,60/2,67 m	4,35/1,80/1,56/2,67 m
Poids/tractable freiné	1640/2000 kg	1630/1500 kg
1000 m d.a.	29,8 s	29,8 s
0 à 100 km/h	8,3 s	8,3 s
90-130 km/h en D	7,8 s	7,8 s
Vitesse maxi	219 km/h*	214 km/h
Depuis 50/90/130 km/h	10/31/64 m	10/31/63 m
Longueur aux jambes AR	de 19 à 32 cm *	de 18 à 31 cm *
Largeur aux coudes AV/AR	147/146 cm	147/145 cm
Volume du coffre	de 498 à 608 dm ³ **	de 427 à 492 dm ³ **
Niveau sonore au ralenti/90/130 km/h	42,6/65,8/68,3 dB	44,4/64,4/68,9 dB
Bonus/malus (CO ₂)	0 € (128 g/km)	0 € (123 g/km)
Consommation moyenne/Ville/Route/Autoroute	6,6/ 7/6,6/6,3 l/100 km	6,5/ 6,8/6,4/6,2 l/100 km
Autonomie/Réservoir	924 km/61 l	785 km/51 l

*Donnée constructeur. **Banquette arrière coulissante.
■ bon / □ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie



LE CHOIX DE L'AUTO-JOURNAL

X1

À conduire, le X1 est un régal. À vivre, il l'est aussi, puisqu'on peut le transformer en monospace sans que cela coûte une fortune. Alors, à moins d'être allergique à la ligne de ce SUV, inutile de résister.

Généreux ou égoïste ?

Le nouveau Mercedes GLC se montre plus accueillant et polyvalent que la berline Classe C. Mais son altruisme se paye à l'achat et sur la route.



1

GLC
1- Mercedes a fait simple : la planche de bord est, à quelques détails près, la même que celle de la Classe C !
2- Pour changer de programme de conduite, jouez avec cette molette.
3- Le coffre n'est pas immense.



2



3



PLUS
Confort
Présentation/finition
Sécurité/freinage

MOINS
Poids élevé
Largeur en ville
Prix salé

Mercedes GLC

220d 4Matic Executive – **50 850 €**

Si vous êtes du genre à penser à vous avant de penser à ceux qui vous entourent, nul doute que votre cœur balancera immédiatement du côté de la Classe C plutôt que vers le GLC. Synthétisant tout le savoir-faire Mercedes, y compris en matière de design avec sa robe de limousine Classe S en réduction, la berline soigne avant tout son conducteur. Plaisante à mener, confortable et proposée avec une multitude d'options dont un grand choix de suspensions permettant à tout un chacun d'y trouver son compte... et de vider celui de sa banque, la berline à l'étoile démontre que plaisir de conduite rime toujours avec centre de gravité plus près du bitume et poids raisonnable.

Affichant presque 300 kg de plus sur la bascule, le GLC n'est, en comparaison, pas forcément un camion. Plutôt agile et confortable, le SUV est juste moins à l'aise dès que les virages sont plus serrés. Et s'il propose une position de conduite évidemment plus haut perchée, il pourra tout de même sans peine séduire les amateurs de berline et ce, pour deux raisons. La première, c'est que l'on est très bien installé pour enchaîner sans fatiguer les kilomètres.

La seconde, c'est que le GLC s'avère aussi raffiné que la Classe C, à laquelle il chipe planche de bord moderne et finition au cordeau. Sans pour autant lui donner un avantage en termes de performances ou à la pompe, le GLC dispose aussi de la toute dernière boîte automatique à 9 rapports maison, une transmission efficace qu'adoptera la berline Classe C dans l'année. Enfin, pour certains, et cela justifie en partie l'écart de prix, le



*La Classe C est photographiée en finition Sportline.



CLASSE C

- 1- Tiré à quatre épingle, ce poste de conduite est l'un des plus réussis du moment. Mais que d'options !
- 2- À l'arrière, la chute du pavillon gênera les plus grands.



LE CHOIX DE L'AUTO-JOURNAL

CLASSE C

Hormis le look et la position de conduite surélevée, le GLC n'a pas beaucoup d'arguments à opposer à une Classe C qui fait la part plus belle au plaisir de conduire, sans négliger les passagers. Avec l'économie réalisée, dites-vous que vous pourrez vous offrir plus d'options !

/ Classe C

220d 7G-tronic Executive* – 46 050 €

SUV Mercedes dispose de série d'une transmission intégrale 4Matic, gage d'une sécurité par tous les temps, à condition, notamment sur la neige, de le chausser de pneus adéquats.

Si vous êtes généreux avec les autres, nul doute que le GLC aura votre préférence avec ses places arrière plus faciles d'accès et son coffre à hayon plus pratique à défaut d'être vraiment plus généreux. Mais avant de dépenser plus, rejetez un coup d'œil à la Classe C, car elle existe aussi en break... ■

En chiffres

	GLC	CLASSE C
Moteur	4 cylindres en ligne, turbo diesel – 170 ch à 3000 tr/mn – 400 Nm à 1400 tr/mn	
Cylindrée/Puissance fiscale	2143 cm ³ /9 CV	2143 cm ³ /9 CV
Transmission	intégrale	aux roues arrière
Boîte/nombre de rapports	automatique/9	automatique/7
L/l/h/empattement	4,66/1,89/1,64/2,87 m	4,69/1,81/1,44/2,83 m
Poids/tractable freiné	1969/2500 kg	1679/1800 kg
1000 m d.a.	31 s	29,7 s
0 à 100 km/h	9,2 s	8,3 s
90-130 km/h en D	9,1 s	7,6 s
Vitesse maxi	204 km/h	221 km/h
Depuis 50/90/130 km/h	11/32/64 m	10/31/62 m
Longueur aux jambes AR	29 cm	27 cm
Largeur aux coudes AV/AR	151/148 cm	148/147 cm
Volume du coffre	530 dm ³ (1)	503 dm ³
Niveau sonore au ralenti/90/130 km/h	44,1/63,8/67,9 dB	44/62,4/67,6 dB
Bonus/malus (CO ₂)	0 € (129 g/km) ⁽²⁾	0 € (109 g/km)
Consommation moyenne/Ville/Route/Autoroute	7,3/7,8/7,1 l/100 km	6,1/7,1/5,9 l/100 km
Autonomie/Réservoir	904 km/66 l	1082 km/66 l

(1) Avec bac sous plancher. (2) Jusqu'à 143 g selon finitions et taille des jantes.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

Le break mais pas le match...

Véritable phénomène, le Q5 a détourné de nombreuses familles des breaks Audi comme l'A6 Avant. Un succès pour autant mérité ?



Q5
1- Position de conduite agréable, finition au cordeau: le charme opère encore. 2- La dimension de l'écran trahit, elle, l'âge du Q5.
3- À l'arrière, le SUV est une vraie familiale. La banquette coulissante est en option.



Audi Q5

2.0 TDI 190 S tronic 7 Quattro Avus – **56 680 €**

La star que vous avez sous les yeux vit ses derniers mois et sera bientôt remplacée. Pour autant, elle continue de surfer sur la vague du succès de ses débuts, avec une cote d'amour qui ne faiblit pas et qui se répercute d'ailleurs avec fracas sur le marché de l'occasion. Vous l'aurez deviné, nous parlons ici du Q5, une vedette lancée en 2008 et dont le succès ne s'est, depuis, jamais démenti.

La raison est simple, l'engin a, hormis une planche de bord au design daté (il suffit de jeter un œil à l'écran central) traversé les années sans vieillir et offre des prestations encore dans le coup. Mariant à la fois esprit pratique et vaste coffre, banquette coulissante (en option) et belle garde au sol pour que toute la famille puisse apprécier le paysage, le Q5 s'avère également particulièrement agréable à conduire. Agile, prenant peu de roulis et confortable, il fait toujours référence parmi les SUV et n'a presque rien à envier à un break haut de gamme du calibre de l'A6 Avant. Ce dernier, avec son gabarit nettement plus imposant, offre certes une position de conduite encore plus agréable pour les longs voyages avec notamment un siège qui rappellera un fauteuil de salon. Il propose aussi de meilleures performances, mais au volant, le plaisir n'est pas beaucoup plus important.

En effet, lorsqu'elle n'est pas dotée de l'excellente transmission intégrale Quattro, l'A6 privilégie le confort au dynamisme, avec un train avant qui finit par rendre les armes dès que l'on hausse le rythme. Un reproche que l'on peut aussi formuler à propos du Q5, qui existe aussi en version traction.



*L'Audi A6 Avant est photographiée en finition S line.



1

A6 AVANT

1- Plus épurée que celle du Q5, la planche de bord de l'A6 confirme une conception plus moderne. L'écran central est rétractable. 2- Pour avaler des kilomètres sans fatigue, prenez place !



2



LE CHOIX DE L'AUTO-JOURNAL

Q5

Offrant un réel plaisir de conduite et plus pratique à vivre, le Q5 s'impose comme un choix logique face à un break certes très élégant mais aussi nettement plus cher à équipement comparable.

/ A6 Avant

2.0 TDI 190 S tronic 7 Avus* – 59 730€

Dans les deux cas, s'offrir cet atout est hautement recommandable, mais la facture explose, en particulier pour l'A6 (+ 2 900 €). L'écart tarifaire se creuse encore plus avec le Q5 ici à l'essai, lequel, malgré son malus écologique, est par ailleurs bien mieux équipé en finition haut de gamme Avus. Reste à méditer l'achat de ce véhicule, qui sera passé de mode dans quelques mois. Si la star des SUV Audi vous fait craquer, faites peut-être preuve d'un peu de patience avant d'investir. ■

En chiffres

	Q5	A6 AVANT
Moteur	4 cylindres en ligne, turbo diesel – 190 ch à 3 800 tr/mn – 400 Nm à 1 750 tr/mn	1998 cm ³ /11 CV intégrale
Cylindrée/Puissance fiscale	1998 cm ³ /11 CV	1998 cm ³ /10 CV aux roues avant
Transmission	double embrayage/7	double embrayage/7
Boîte/nombre de rapports	4,63/1,90/1,67/2,81 m	4,95/1,88/1,47/2,92 m
L/ l/h/empattement	1960/2000 kg	1886/2000 kg
Poids/tractable freiné		
1000 m d.a.	31,1 s	30,6 s
0 à 100 km/h	9,4 s	9,2 s
90-130 km/h en D	8,8 s	8,1 s
Vitesse maxi	200 km/h	215 km/h
Depuis 50/90/130 km/h	10/31/63 m	10/31/63 m
Longueur aux jambes AR	18 à 28 cm*	30 cm
Largeur aux coudes AV/AR	157/149 cm	154/149 cm
Volume du coffre	de 460 à 540 dm ³ (1)	492 dm ³
Niveau sonore au ralenti/90/130 km/h	45/64,5/68 dB	43,3/63,7/67,7 dB
Bonus/malus (CO ₂)	■ 900 € malus (149 g/km)	■ 0 € (114 g/km) (2)
Consommation moyenne/Ville/Route/Autoroute	7,8/ 8,7/7,7 l/100 km	7,6/ 8,1/7,5/7,2 l/100 km
Autonomie/Réservoir	962 km/75 l	961 km/73 l

(1) Banquette arrière coulissante. (2) Avec des jantes de 16 à 18 pouces.
■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

Pas du même monde

Pour rallier l'aristocratie automobile, il faut plus qu'une conduite haute ou un style à part. Face à la fabuleuse Série 7, l'atypique X6 en fait les frais.



X6

- 1- On est bien installé, et la présentation flatte l'œil. Mais de là à avoir le sentiment d'être au volant d'une limousine ou d'une sportive...
- 2- À l'arrière, la garde au toit est chiche.
- 3- Séance de musculation pour charger le coffre.



BMW X6

xDrive 30d Exclusive – 85 400 €

Avec le X6, il n'y a pas de demi-mesure : soit on aime, soit on déteste. Il faut dire que l'engin s'avère déroutant, et pas uniquement à regarder. Prise de roulis minimale en courbe, agilité de chat malgré un poids éléphantesque et confort ferme, cet objet roulant non identifié se veut un savant mélange entre une familiale, une voiture de sport et un SUV luxueux. Mais ce n'est pas parce que ces ingrédients sont convenablement mélangés que le X6 s'avère un mets d'exception... comme la Série 7. Dernière-née dans l'univers très select des limousines, elle place déjà la barre très haut face à ses concurrentes directes. Alors face au X6, le match tourne à la leçon, et ce n'est pas uniquement une question de confort ou de luxe à bord.

Offrant des places arrière, pardon des fauteuils dignes de ce nom quand la banquette du X6 se montre pingre en la matière, proposant un compromis confort/tenu de route ahurissant en mariant roues arrière directrices et transmission intégrale xDrive pour donner bien plus de plaisir au volant, la Série 7 ravira davantage Monsieur (ou les enfants) installé(s) à l'arrière et le chauffeur. Plus agréable à conduire aussi bien qu'à vivre, la Série 7 se révèle évidemment plus performante tant face au chrono qu'à la pompe, mais à ce niveau de prix, disons que l'économie réalisée est avant tout symbolique...

La Série 7 justifie surtout son tarif supérieur et marque sa différence avec le X6 en inaugurant des technologies inédites chez BMW et même ailleurs. Et c'est plus sur le confort que sur la sécurité – même si elle est à



SÉRIE 7

1- Avec la Série 7, BMW propose ce qui se fait de mieux à Munich : luxe, technologies dernier cri... une vraie réussite.
2- Si vous estimatez qu'il n'y a pas assez de place, il y a aussi la version rallongée limousine...



/ Série 7

730d xDrive Exclusive – 102 900 €

la page dans ce dernier domaine – que la limousine munichoise épate son monde. Grâce à une caméra logée au-dessus de la console centrale, il est par exemple possible (de série) de monter ou baisser le volume de la radio en faisant tournoyer son index dans les airs sans rien toucher ! De série également, la clé de contact est à écran tactile et permet de commander de nombreuses fonctions. Science-fiction ? Pour le design, non, mais pour le reste, la Série 7 roule, c'est certain, sur une autre planète que le X6. ■

En chiffres

	X6	SÉRIE 7
Moteur	6 cylindres en ligne, turbo diesel – 265 ch à 4000 tr/mn – 620 Nm à 2000 tr/mn	2993 cm ³ /16 CV
Cylindrée/Puissance fiscale	2993 cm ³ /16 CV	2993 cm ³ /16 CV
Transmission	intégrale	intégrale
Boîte/nombre de rapports	automatique/8	automatique/8
L/l/h/empattement	4,91/1,90/1,71/2,94 m	5,10/1,91/1,48/3,07 m
Poids/tractable freiné	2267/2700 kg	2090/2100 kg
1000 m d.a.	28,6 s	27,3 s
0 à 100 km/h	7 s	6,3 s
90-130 km/h en D	7 s	6 s
Vitesse maxi	220 km/h	250 km/h*
Depuis 50/90/130 km/h	10/32/65 m	10/32/66 m
Longueur aux jambes AR	24 cm	37 cm
Largeur aux coudes AV/AR	157/152 cm	152/151 cm
Volume du coffre	600 dm ³	512 dm ³
Niveau sonore au ralenti/90/130 km/h	49,5/61,8/66,5 dB	48,8/61,9/66 dB
Bonus/malus (CO ₂)	2 200 € (159 g/km)	250 € (137 g/km)
Consommation moyenne/Ville/Route/Autoroute	10,2/7,6/6,8 l/100 km	8,6/7,4/6,8 l/100 km
Autonomie/Réservoir	833 km/85 l	1026 km/78 l

*Donnée constructeur. ■ bon / □ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

LE CHOIX DE L'AUTO-JOURNAL

SÉRIE 7

Offrant des prestations de tout premier ordre, et ce sur tous les tableaux, la Série 7 est hors de portée d'un X6 qui fait payer, notamment sur le plan du confort, le prix de son originalité. La caste des limousines a encore de beaux jours devant elle.

Fers de lance de leur famille respective,
les Mégane GT et 308 GT sont là
pour faire le show! Reste à savoir laquelle
des deux attire le mieux la lumière...

Par Pascal Richard Photos Arnaud Saunier

TÊTES D'AFFICHE



Après avoir fait connaissance avec les versions diesel (*L'AJ* n°949 pour la 110 ch et *L'AJ* n°950 pour la 130 ch), nous vous proposons aujourd’hui de faire une balade à bord de la Mégane GT. Cette fois, oublions toute notion de sagesse et, surtout, pas question de musarder en route ! Forte de 205 ch, équipée de série du fameux châssis 4Control (4 roues directrices) et de la boîte EDC à double embrayage, la

Mégane GT nous promet du spectacle. En face d'elle, elle retrouve l'inévitable 308. Encore ? Eh oui, encore, et il va falloir que la Renault s'y fasse car la vedette de la gamme Peugeot n'a pas l'intention de se laisser bousculer ! Au cours des deux premières confrontations, la 308 a d'ailleurs maintenu la Renault à distance. Mais aujourd'hui, avec une fiche technique aussi sérieuse, la Mégane a de quoi rouler des mécaniques, d'autant que la 308 la joue plus modeste avec ses "seules" roues avant directrices et sa

classique boîte manuelle à 6 rapports. Pour un peu, on aurait presque envie de la plaindre... ➤

SUR LA ROUTE

Très fort ! Honnêtement, le potentiel d'adhérence proposé par la Mégane est vraiment exceptionnel. C'est la troisième fois que j'emprunte cette petite route sinuuse à souhait. À chaque fois, j'augmente le rythme, et à chaque fois, la voiture avale les courbes avec la même facilité. Une fois placée, l'auto ne bouge plus ➤



RENAULT MÉGANE GT



PEUGEOT 308 GT



C'EST DANS LA BOÎTE

Équipée de série de la boîte EDC à double embrayage, la Mégane joue avec un coup d'avance sur la Peugeot, qui se "contente" d'une transmission mécanique à 6 rapports. Toutefois, la boîte de la Mégane manque d'un poil de douceur à basse vitesse et génère quelques à-coups.

LA MÉGANE GT AVALE LES COURBES AVEC SÉRIEUX ; LA 308, ELLE, LE FAIT AVEC GOURMANDISE. UN DÉTAIL QUI CHANGE PAS MAL DE CHOSES ...



SAGE, BIEN TROP SAGE...

Marre de cette mode du *downsizing* qui nous met entre les mains des moteurs ayant autant de caractère qu'un verre d'eau plate ! Franchement, la Mégane GT et la 308 éponyme méritaient assurément un meilleur traitement sur le plan mécanique.



Chacune sa baguette magique

Driver Sport Pack pour la 308, R.S. Drive pour la Mégane, chacune de ces deux autos propose une fonction permettant d'optimiser la mécanique lorsque le conducteur décide de forcer le rythme. Ces dispositifs fournissent une réponse plus vive de l'accélérateur, une direction affermie et, pour la Mégane, une gestion différente du passage des rapports ainsi qu'un anecdotique mais amusant Launch Control. La 308 GT diffuse pour sa part un bruit de V8 via les haut-parleurs ! Ces systèmes activent également une présentation spécifique de l'instrumentation (notre photo), histoire de vous mettre un peu plus dans l'ambiance.



d'un pouce. Elle semble épouser le tracé de la route. C'est impressionnant. Mais est-ce suffisant pour mettre la 308 en difficulté ? Pour le savoir, je me fais un devoir de bousculer celle qui, sur le plan dynamique, fait figure de référence dans la catégorie des berlines compactes. Ici, point de roues arrière directrices donc, mais 120 kg de moins ! C'est beaucoup, et cela permet à la 308 de passer d'un virage à l'autre avec une facilité déconcertante. Sans jamais se désunir, la Peugeot avale des courbes plus rapidement qu'un cadre de la City engloutit son sandwich le midi ! Mais est-elle pour autant plus efficace que la Renault ? Sur le strict plan de l'efficacité, difficile de trancher, ces deux autos repoussant très loin les limites de l'adhérence.

Reste que le plaisir de conduite n'est pas seulement une histoire de vitesse de passage en courbe. D'autres facteurs, parfois plus subjectifs, entrent aussi en ligne de compte. Parmi

eux, il y a évidemment le caractère de celui qui loge sous le capot ! Souveraines sur le plan dynamique, nos deux protagonistes n'ont aucune difficulté à exploiter tout le potentiel de leurs mécaniques. Elles ont d'autant moins de mal à le faire qu'il faut bien avouer que nous sommes ici en présence de moteurs qui manquent justement singulièrement de caractère.

Des mécaniques "quasi" jumelées et des personnalités effacées.

Ainsi, la Mégane, comme la 308, est équipée d'un 1 600 cm³ turbo à injection directe. Dans les deux cas, la puissance s'établit à 205 ch à 6 000 tr/mn. Une valeur qui n'a rien de ridicule mais qui est délivrée de manière beaucoup trop linéaire, donnant à ces deux blocs une personnalité très effacée et en totale contradiction avec ce que l'on attend d'une voiture de sport ! Heureusement, la Renault peut s'appuyer sur

sa boîte à double embrayage EDC à 7 rapports pour compenser en partie ce manque de tempérament mécanique.

Un peu empruntée à bas régime (hésitations, manque de douceur lorsqu'on a enclenché le R.S. Drive), cette boîte est en revanche très plaisante en conduite sportive. Bien étagée et tirant un peu plus court que celle de la Peugeot (7 rapports au lieu de 6, ça aide...), elle permet à la Mégane de prendre un petit avantage en accélérations (7,4 s au 0 à 100 km/h contre 8,1 s) comme en reprises. Seule réserve : j'ai été un peu gêné par les palettes de changement de vitesses fixes et un peu trop éloignées du volant. Une réserve toute personnelle car si vous reprenez la prise en main qu'en avait faite Guy L'Hospital (*L'AJ* n°947), vous noterez que ces dernières étaient tout à fait à son goût... En clair, les palettes de la Mégane GT, c'est un peu comme le volant de la 308 : chacun a son opinion sur la question !



Au final, si la 308 s'impose sur ce chapitre, ce n'est pas parce qu'elle est plus efficace que la Renault. Cette dernière repousse même un peu plus loin les limites de la physique que la Peugeot. Simplement, on arrive là à un niveau bien difficile à appliquer sur route ouverte. Finalement presque trop efficace, la Mégane ne parvient pas, à moins d'en faire des tonnes au volant, à générer le même plaisir de conduite que la 308 qui sait, elle, être à la fois joyeuse et redoutablement équilibrée, à toutes les allures.

LA VIE À BORD

Le moins que l'on puisse dire, c'est qu'en matière de présentation, Renault a mis le paquet pour donner à la Mégane GT une personnalité affirmée ! Extérieurement, rien n'a été laissé au hasard : badge GT sous l'immense logo Renault qui trône sur la face avant, calandre spécifique (sans barrettes), double sortie d'échappement...

la totale. Plus sage, la 308 GT propose elle aussi quelques éléments distinctifs (caisse abaissée de 7 mm, bas de carrosserie spécifiques, double sortie d'échappement oblongue...), mais ici, le traitement de ces détails de présentation est davantage dans la retenue.

Ce constat s'estompe un peu lorsqu'on ouvre la portière. Ainsi, si l'implantation inhabituelle de l'instrumentation, la taille du volant et l'absence quasi totale de boutons sur la console centrale n'étonnent plus aujourd'hui, ces éléments contribuent néanmoins à créer une atmosphère particulière à bord de la 308. Une ambiance "sportivisée" par la présence de surpiqûres rouges sur la planche de bord (garnie de simili cuir), les contre-portes, le volant et la sellerie. Au menu : un pédalier, un repose-pied et des seuils de portes en alu. L'ensemble est élégant et proprement réalisé. Excepté les surpiqûres et le garnissage spécifique de la planche de bord,

la Mégane reprend plus ou moins les mêmes ingrédients que Peugeot mais la réalisation de l'ensemble est nettement moins soignée et certains plastiques laissent franchement à désirer. Nous donnerons tout de même un bon point à la Mégane GT, qui propose des sièges sport plus enveloppants que ceux de la Peugeot.

Pour chacune des deux GT : belle maîtrise sur le chapitre du confort

Si elles sont étonnantes et pour le moins convaincantes sur le plan dynamique, nos deux autos affichent également une belle maîtrise lorsqu'on aborde le chapitre du confort. Ainsi, malgré la présence de série de roues de 18 pouces et de suspensions clairement étudiées pour la conduite sportive, ces deux autos parviennent à garantir un excellent niveau de confort. Un peu plus longue que la 308 (+ 11 cm) et dotée d'un empattement légèrement plus généreux (+ 5 cm), →

CES DEUX AUTOS SONT D'AUTHENTIQUES SPORTIVES MAIS AUCUNE N'A SACRIFIÉ POUR AUTANT LE CONFORT DE SES PASSAGERS •••





Si la finition de la Mégane est loin de donner entière satisfaction, soulignons la perfection de sa sellerie. Ainsi, les sièges sport garnis d'Alcantara offrent un excellent maintien.



La 308 propose une finition nettement plus soignée que la Mégane... et que la majorité de ses rivales!



RENAULT MÉGANE GT



AU DOIGT ET À L'ŒIL
Montée de série, la tablette tactile de la Mégane est une vraie réussite tandis que celle de la Peugeot, de plus petite dimension, exige un peu plus de précision dans les gestes.

PEUGEOT 308 GT



PAS TROP ÉGOÏSTES

La Mégane GT et la 308 GT sont d'authentiques sportives mais elles ont aussi le sens du partage; ainsi, les passagers des places arrière ne sont pas trop mal traités.

L'avis de Pascal Richard

À vouloir trop bien faire, la très efficace Mégane GT a un peu oublié en route les sensations de conduite.



À L'HEURE DES COMPTES, NOUS AVONS RETENU NOTRE SOUFFLE... L'ADDITION RESTE FINALEMENT RAISONNABLE •••

la Mégane offre une habitabilité un chouïa plus généreuse que sa rivale, notamment au niveau de l'espace aux jambes arrière (+ 4 cm). Côté coffre, la Peugeot reprend de peu la main, avec un volume de chargement de 451 dm³ contre 442 dm³ pour la Mégane. Confortablement installés, les passagers n'auront au final qu'un réel grief à adresser à ces deux autos : leur manque de discrétion. Mais attention, dans ce cas, ce n'est pas la mécanique qui est à blâmer... mais l'aérodynamique ! Trop présents à partir de 130 km/h, les bruits d'air deviennent rapidement gênants sur les longs parcours.

À cause de son manque de rigueur en matière de finition, la Mégane s'incline devant une 308 qui n'avoue guère de faiblesses dans ce

domaine. C'est dommage, car sur certains points (habitabilité, ensemble multimédia), la Mégane avait réussi à prendre un petit avantage sur la Peugeot !

LE BUDGET

On se doutait bien qu'autant de bonnes dispositions ne seraient pas sans conséquences sur le prix de vente ! Toutefois, si nos deux protagonistes dépassent allègrement la barre des 30 000 €, elles le font en prenant bien garde de s'aménager quelques justifications. Ainsi, la Mégane peut mettre en avant, en plus d'un équipement de série complet, une fiche technique flatteuse intégrant le système 4Control et la boîte de vitesses EDC à 7 rapports. La Peu-

geot est un peu moins ambitieuse sur le plan technique mais elle affiche aussi une dotation d'équipements sérieuse, et sa finition est d'un très bon niveau.

Autres motifs de satisfaction : la consommation est, dans les deux cas, inférieure à la moyenne de la catégorie. Sur ce chapitre, nous renverrons nos deux belligérantes dos à dos, la Mégane avançant un rapport prix/contenu technologique plus favorable que la Peugeot qui, elle, se montre un peu moins chère et un peu plus frugale. ■

VERDICTS

SUR LA ROUTE : 308

LA VIE À BORD : 308

LE BUDGET : ÉGALITÉ

RENAULT MÉGANE GT TCe 205 ch EDC7

PEUGEOT 308 GT 205 ch



L'avis de Pascal Richard



La 308 a trouvé l'équilibre parfait entre rigueur et joie de vivre mais elle manque de piment côté moteur.



RENAULT MÉGANE GT

PLUS

Potentiel dynamique
Boîte agréable en conduite sportive
Bonne performances

MOINS

Absence de sensations à allure moyenne
Mécanique sans charme
Finition médiocre

PEUGEOT 308 GT

PLUS

Agrément de conduite
Bonnes performances
Présentation soignée

MOINS

Mécanique trop fade
Places arrière un peu justes
Contenu technologique moins riche



EN CHIFFRES

NOS MESURES

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

Renault Mégane GT

Peugeot 308 GT

Moteur/Transmission

Puissance maxi	205 ch à 6000 tr/mn	205 ch à 6000 tr/mn
Couple maxi	280 Nm à 2400 tr/mn	285 Nm à 1750 tr/mn
Type	4 cyl. en ligne, turbo essence	4 cyl. en ligne, turbo essence
Cylindrée/puissance fiscale	1618 cm ³ /11 CV	1598 cm ³ /11 CV
Transmission	aux roues avant	aux roues avant
Boîte/nombre de rapports	double embrayage/7	manuelle/6

Châssis

Diamètre de braquage	11,1 m	11 m
Pneumatiques	225/40 R 18	225/40 R 18

Dimensions / poids

L/l/h/empattement	4,36/1,81/1,45/2,67 m	4,25/1,78/1,80/2,62 m
Poids/tractable freiné	1454/1300 kg	1336/1400 kg

Performances

1000 m d.a.	28,1 s	28,5 s
0 à 100 km/h	7,4 s	8,1 s
90-130 km/h en 4 ^e /5 ^e /6 ^e	6,4 s en D	7,9/2/10,9 s
Vitesse maxi	215 km/h	225 km/h
Freinage à 50/90/130 km/h	10/31/62 m	10/32/66 m

Habitabilité/Coffre

Longueur aux jambes AR	25 cm	21 cm
Largeur aux coudes AV/AR	149/142 cm	148/143 cm
Volume de coffre	442 dm ³	451 dm ³

Niveau sonore

Au ralenti/90/130 km/h	43/66,6/69,9 dB	42,5/66,1/70 dB
------------------------	-----------------	-----------------

LE BUDGET

Prix	31 900 €	31 050 €
Bonus/malus écologique (CO ₂)	malus 150 € (134 g/km)	0 € (130 g/km)
Prix du modèle essayé	33 770 €	34 150 €
Garantie	2 ans, km illimité	2 ans, km illimité

*Avec options et bonus/malus inclus

Équipements communs

6 airbags, autoradio avec commandes au volant, banquette arrière fractionnable, climatisation automatique, jantes alliage de 18 pouces, projecteurs full LED, sièges avant sport, radar de stationnement avant/arrière, régulateur/limiteur de vitesse, rétroviseurs électriques et dégivrants, vitres avant/arrière électriques, volant cuir ajustable dans les deux plans.

Options

Mégane : affichage tête haute (400 €), ensemble audio Bose Sound System (600 €), peinture métallisée (620 €), roue de secours galette à la place du kit anticrevasion (120 €), sellerie Alcantara bleue et noire (100 €).

308 : caméra de recul (260 €), Drive Assistance Pack: régulateur de vitesse actif, alerte collision, freinage automatique d'urgence (410 €), lecteur de CD (150 €), peinture métallisée (630 €), roue de secours galette à la place du kit anticrevasion (110 €), sellerie cuir (1 600 €), surveillance des angles morts + Park Assist (540 €), toit en verre panoramique occultable (610 €).

Consommations

Moyenne	8,2 l/100 km	7,7 l/100 km
Ville/Route/Autoroute	9,1/7,5/7,9 l/100 km	8,5/7,7/6 l/100 km

Autonomie /Réservoir	610 km/50 l	688 km/53 l
----------------------	-------------	-------------

Note EuroNCAP

5 étoiles	5 étoiles
-----------	-----------

Pays de fabrication	Espagne	France
---------------------	---------	--------

LE CHOIX DE L'AUTO-JOURNAL

PEUGEOT 308

La Mégane GT est un peu comme ces concertistes appliqués qui récitent leur partition à la perfection, mais sans émotion. Ainsi, face à la majorité de ses rivales, elle s'imposerait sans coup férir, mais face une auto qui a trouvé le juste équilibre entre rigueur et plaisir, c'est insuffisant. La 308 GT triomphera grâce à sa capacité à générer une émotion quel que soit le rythme de conduite, alors que la Mégane GT n'excelle vraiment que lorsqu'on tutoie la limite.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie



Cru bourgeois

Par Stany Meurer Photos Yann Lefebvre

Raillés lorsqu'ils furent lancés, les coupés diesel sont à nouveau dans la tourmente. À l'instar de la Mercedes C 220 d, certains représentent pourtant une offre séduisante pour qui roule beaucoup.



Pourquoi le cacher, nous avons été déçus par le manque de noblesse et la musique artificielle du 4 cylindres turbo de la version 300 essayée précédemment (*L'AJ* n°946). Probablement parce que nous avions encore trop présent à l'esprit le caractère voluptueux de ses devançières, toutes équipées d'un 6 cylindres.

Le même coupé, équipé cette fois d'un plus modeste 4 cylindres diesel de 170 ch et d'une boîte automatique à... 9 rapports (contre 7 vitesses pour la 300), allait-il, contre toute attente, nous réconcilier avec le modèle ? Pour nos retrouvailles, Mercedes avait préparé une Classe C 220 d Sportline reposant sur de grandes roues AMG de 19 pouces, somptueuse dans sa livrée bleu foncé métallisée... si l'on

en juge par toutes les œillades qui nous furent adressées durant cet essai.

S'installer aux commandes de ce coupé ne pose pas de difficulté...

Si ce n'est qu'il faut avoir réussi à gérer l'ouverture de l'encombrante porte. Trouver une bonne position de conduite relève également du jeu d'enfant grâce aux multiples réglages (élec-

L'avis de Stany Meurer



Agréable à regarder et à conduire, le coupé m'aurait davantage plu avec 30 ch supplémentaires.



La ligne fastback du pavillon contribue à l'élegance de ce coupé. Dommage que les vitres arrière ne s'abaissent pas...



triques, sur l'exemplaire d'essai) du siège et de la colonne de direction. En revanche, saisir la ceinture de sécurité dont les points d'ancrage sont situés loin en arrière n'est pas très commode. Mercedes propose bien une solution pour vous faciliter l'existence via deux bras mobiles, mais notre voiture ne disposait pas de cette option hautement recommandable facturée au prix raisonnable de 300 €.

Ce qui surprend toujours sur une Mercedes actuelle, et plus particulièrement sur un coupé, c'est la commande de boîte de vitesses, réduite à un simple commodo monté sur la colonne de direction. En dépit des palettes doublant la commande, le sportif y trouvera une frustration. Plus positivement, nous percevons cette option technique comme une manière subtile de souligner la personnalité du véhicule tout en réaménageant la console centrale. À ce sujet, en

tâtonnant pour régler notre siège, ma main a frôlé la coiffe du haut-parleur de l'installation optionnelle Burmester. Mauvaise pioche : le côté abrasif de cette pièce m'a éraflé la peau. Maladresse certes, mais je gage ici que je ne serai pas le seul à connaître cette mésaventure !

À froid et au ralenti, le moteur ne parvient pas à masquer les claquements désagréables du diesel.

La parade pour remédier à cet inconvénient est simple : il suffit de... monter le volume de la radio ! Plaisanterie mise à part, l'insonorisation est globalement soignée et j'avoue avoir été moins choqué durant cet essai par la sonorité du diesel que par la fausse musicalité du bloc de la 300. À ce propos, je vous dois une confidence : ayant en horreur le faux, les contrefaçons et les pseudo-copies en tout genre, j'aurais par

conséquent forcément tendance à préférer un son moins prestigieux mais authentique à un autre retravaillé artificiellement et ayant une autre origine que l'échappement.

Vous vous dites qu'avec 170 ch seulement, ce coupé ne peut guère être prodigue en émotions. Certes, si vous attendez de lui des accélérations de fusée, passez votre chemin : il n'est pas fait pour vous. En revanche, si vous estimatez qu'un 1 000 m départ arrêté franchi en 30,2 s et, surtout, une reprise de 90 km/h à 130 km/h réalisée en 7,5 s sont des valeurs honnêtes, le coupé C 220 d remplit largement le contrat. Un petit détail me chagrine toutefois à la lecture de ces chiffres. En effet, une berline C 220 d, livrée dans une configuration équivalente et en dépit de ses deux portes supplémentaires, délivre de meilleures performances que le coupé doté d'une carrosserie a priori plus sportive. ➤



1- Le kit de carrosserie AMG sied parfaitement à cette silhouette mais les jantes de 19 pouces sont très vulnérables.
2- Le toit ouvrant panoramique (1700 €) transforme ce coupé en découvrable.

1



2



**LE BRUIT DU MOTEUR N'EST CERTES PAS D'UNE GRANDE NOBLESSE
MAIS IL A LE MÉRITÉ D'ÊTRE AUTHENTIQUE! •••**



1- Comme de coutume chez Mercedes, le bloc instrumental, de facture classique, est très lisible. 2- Le système de caméra à 360° est une petite merveille. La qualité de l'image également. 3- Sans verser dans la caricature du baquet, les sièges procurent un excellent soutien latéral.





1- L'accès aux places arrière est relativement aisés. Deux adultes y tiendront facilement, du moins pour un court trajet. 2- Le volume du coffre permet d'envisager sereinement un long déplacement.

Cet "exploit" trouve une explication simple : la berline pèse une cinquantaine de kilos en moins, au bas mot ! Après cette précision, vous voilà renforcés dans votre opinion que le coupé C 220 d n'a de sportif que son allure. Vous avez raison... jusqu'à un certain point.

À l'épreuve d'un parcours exigeant, le châssis élaboré par Mercedes se révèle exemplaire.

D'un équilibre rassurant, il est aussi capable d'offrir un réel plaisir de conduite. Qui peut le plus peut le moins, et celui-ci, étudié pour pouvoir supporter des mécaniques plus lourdes et encaisser des puissances bien supérieures, apparaît surdimensionné pour 170 ch. Cela est d'autant plus vrai sur cette finition Sportline équipée de plantureuses roues de 19 pouces, chaussées à l'arrière de pneus d'une largeur de plus de 25 cm ! Notez au passage que la finition Sportline impose le montage de pneumatiques à roulage à plat, ce qui n'est pas une solution parfaite :

- PLUS**
- Châssis
- Boîte intelligente
- Volume du coffre
-
- MOINS**
- Prix (série et options)
- Performances
- Peu de place à l'arrière

en échange d'un léger gain en volume pour le coffre, vous perdez en confort.

Mais revenons à l'aspect dynamique de notre coupé qui, précisons-le ici, ne disposait pas de la suspension pneumatique Airmatic (livrable en option moyennant 1 300 €). Le châssis nous a comblés par son caractère vif, incisif et agile sans jamais devenir inutilement nerveux. Ce qui ne coulait pas forcément de source. Car si la combinaison d'une puissance modeste de 170 ch et de pneumatiques ultralarges le "scotchait" naturellement à l'asphalte, cette association aurait aussi bien pu le rendre complètement amorphe.

Outre un diamètre de braquage court obtenu malgré les volumineuses roues qui encombrent les ailes, la direction nous a gratifiés d'une

grande précision et d'une assistance calibrée juste ce qu'il faut, en ville comme ailleurs. Quant au freinage, il nous a donné entière satisfaction, aussi bien sur le plan des sensations que sur celui de l'efficacité pure et de l'endurance. ■

Typé confort, le coupé affiche un comportement qui procurera bien du plaisir à son conducteur.



MERCEDES CLASSE C COUPÉ 220 d 170 ch BVA9 Sportline 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	■ 170 ch à 3000 tr/mn
Couple maxi	■ 400 Nm à 1400 tr/mn
Type	4 cyl. en ligne, turbo diesel
Cylindrée/puissance fiscale	2143 cm ³ / 9 CV
Transmission	aux roues arrière
Boîte/nombre de rapports	automatique/9

Châssis

Diamètre de braquage	■ 11,2 m
Pneumatiques AV/AR	225/40 R 19 / 255/35 R 19

Dimensions/Poids

L/l/h/empattement	4,69/1,81/1,41/2,84 m
Poids/tractable freiné	1738/1800 kg

Performances

1000 m d.a.	■ 30,2 s
0 à 100 km	■ 8,6 s
90-130 km/h en D	■ 7,5
Vitesse maxi	■ 214 km/h
Freinage à 50/90/130 km/h	■ 10/32/64 m

Habitabilité/Coffre

Longueur aux jambes AR	■ 19 cm
Largeur aux coudes AV/AR	■ 148/135 cm
Volume de coffre	■ 464 dm ³

Niveau sonore

Au ralenti/90/130 km/h	■ 45,8/63,4/67 dB
------------------------	-------------------

LE BUDGET

Prix	■ 47 500 €
Bonus/malus (CO ₂)	■ 0 € (113 g/km)
Prix du modèle essayé*	63 350 €
Garantie	■ 2 ans, km illimité

*Avec options et bonus/malus inclus

Équipements de série ■

7 airbags, banquette rabattable 40/20/40, clim auto, biforme, jantes 19 pouces, kit de carrosserie AMG, rodage de stationnement AV/AR, sellerie simili... ■

Options ■

Airmatic (1 300 €), peinture spécial./métal. (de 1 050 à 2 450 €), Intelligent Light System à LED (700 €), régul. de vitesse actif (700 €), sellerie cuir (1 750 €)... ■

Consommations

Moyenne	■ 6,5 l/100 km
Ville/Route/Autoroute	■ 7,3/6,4/5,9 l/100 km
Autonomie/Réservoir	■ 1 015 km/66 l

Note EuroNCAP

5 étoiles

Pays de fabrication

Allemagne

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL



Le moteur est plus souple que puissant. Douce, la boîte auto à 9 rapports tire la quintessence du moteur mais le poids de l'auto conditionne la consommation. Le châssis est vif, sans excès. Excellent diamètre de braquage. Le freinage est progressif et durant. ■

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

Une croisière d'exception Vietnam - Cambodge 13 jours au fil du Mékong

Places limitées
réservez vite !

A partir de
2193€ PAR PERSONNE
au lieu de 2739€
13 JOURS / 10 NUITS
INCLUS vols réguliers, visites,
pension complète...
PRIX SPÉCIAL LECTEURS !
Jusqu'à
546€
de réduction

Les points forts *l'auto-journal*

- Un programme original : 9 jours de croisière et 3 à terre
- TOUTES les visites et les spectacles inclus
- Un tarif **TOUT COMPRIS**, spécial lecteurs
- Un bateau 4* de 24 cabines, habillé de bois exotique.

Renseignements : 01 41 33 59 00 (*Prix d'un
appel local)

Hô-Chi-Minh (Saigon) - Phnom Penh - Temples d'Angkor

Découvrez les hauts lieux classés au patrimoine de l'Unesco au rythme des flots du Mékong.

Cette croisière fluviale offre un angle idéal et un confort de voyage pour comprendre le Vietnam et le Cambodge d'hier et d'aujourd'hui.

l'Auto-Journal Voyages vous propose ce programme de 13 jours pour découvrir la chaleureuse et trépidante Hô-Chi-Minh-Ville, les majestueux temples d'Angkor, Phnom Penh la coloniale et sa pagode d'argent, le fascinant spectacle des danses khmères.



DATES ET TARIFS DES CROISIÈRES 2016 - 2017

Août 2016	Octobre 2016	Nov. 2016	Déc. 2016	Février 2017	Mars 2017	Avril 2017
5 au 17 Août 2 193€ ↑	—	—	1 ^{er} au 13 Déc. 2 611€ ↓	Du 3 au 15 Février 2 611€ ↓	1 ^{er} au 13 Mars 2 611€ ↑	—
—	8 au 20 Octobre 2 382€ ↑	—	11 au 23 Déc. 2 611€ ↑	—	7 au 19 Mars 2 611€ ↓	8 au 20 Avril 2 193€ ↓
—	14 au 26 Octobre 2 382€ ↓	—	17 au 29 Déc. 2 193€ ↓	—	—	—
21 Août au 2 Sept. 2 193€ ↑	24 Oct. au 5 Nov. 2 382€ ↑	25 Nov. au 7 Déc. 2 611€ ↑	27 Déc. 2016 au 8 Janv. 2017 2 611€ ↑	—	—	24 Avril au 6 Mai 2 193€ ↓

Pré/post acheminement de votre région, nous consulter.

Supplément/pers. pont supérieur : 200€.

* Supplément Nouvel An : 160€/pers.

↑ Sens en remontant : HÔ-CHI-MINH VILLE-SIEM REAP ↓ Sens en descendant : SIEM REAP (ou ANGKOR si extension) HÔ-CHI-MINH VILLE

Avec l'Auto-Journal tout est compris dans le tarif à partir de 2 193€ :

Le vol Paris / Hô-Chi-Minh Ville et Siem Reap / Paris - les transferts aéroport / hôtel et bateau / aéroport ou inverse - en cabine double pont standard - l'hébergement en hôtel 4* NL en chambre double à Siem Reap - la pension complète pendant tout le circuit - les transferts, les visites et excursions mentionnées au programme - les services d'un guide national francophone pour les visites - des guides locaux pendant la croisière - les services du directeur de croisière CroisiEurope à bord - les boissons à tous les repas (1 soda ou 1 bière ou 1 eau minérale et café et thé par personne et par repas) - thé, café et eau à volonté pendant la croisière - l'assurance assistance / rapatriement - les pourboires (pour le personnel pendant la croisière). (NB : visas et taxes aéroport non inclus).

LES EXPERTS AJ

Avec la Talisman, Renault espère retrouver le chemin du succès dans le segment des berlines familiales. Nos Experts avaient hâte de l'essayer, notamment cette version haut de gamme dotée du châssis 4Control, avec roues arrière directrices.



PHOTOS YANN LEFEBVRE

RENAULT TALISMAN

1.6 dCi 160 ch EDC6 Initiale Paris - **41 000 €**
Bonus/malus écologique : 0 €



Assez imposante (4,85 m de longueur), la Renault ne manque pas de prestance dans la circulation. Le châssis 4Control avec roues arrière directrices rajoute à l'agrément.



À bord, la Talisman joue la sobriété. Un bon point pour l'ergonomie, mais l'ensemble manque un peu de distinction.



Le dCi 160 ch est le diesel le plus puissant proposé. Un moteur éprouvé, qui manque toutefois un peu de brio.



**Franck Lagorce
(Pilote)**

- Formule 1 chez Ligier en 1994-1995
- 10 participations aux 24 Heures du Mans et 16 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.

“
Dommage que les équipements de bord ne soient pas plus aboutis et le moteur plus nerveux car le châssis est top !”

L'avis du pilote



Je suis déçu par la présentation. J'espérais retrouver à bord l'originalité de la ligne extérieure. La Talisman laisse une impression de déjà-vu. Ce parti pris a du bon au niveau de l'ergonomie. C'est simple, efficace... à quelques détails près, comme la console centrale, trop massive. Mon genou droit se cogne dedans. Le plastique est bas de gamme et désagréable. Cette voiture pêche sur les détails: clignotant au bruit insupportable, éclairage d'ambiance au plafonnier qui éblouit le conducteur, affichage tête haute au rabais... **C'est dommage car le châssis est finement mis au point avec un excellent compromis confort/tenue de route,** le freinage efficace, la boîte auto agréable avec, pour une fois, un mode manuel dans le bon sens – on monte les rapports en tirant vers le bas! Mais le moteur manque de souffle.

“
Équipée du 4Control, la Talisman est une belle réalisation technique. Mais les détails de finition restent à peaufiner.”

L'avis de la journaliste



Avec ce dCi 160 ch, la Talisman hérite tout de même d'un moteur plus à sa mesure que le 130 ch de notre 10000 km (voir L'AJ n°952). Il permet de mieux profiter des qualités du châssis et s'illustre tout autant en consommation. **Il se contente de 6,7 l aux 100 km, ce qui reste un bon résultat pour une berline de ce calibre.** Mais la facture d'achat grimpe et, du coup, j'aurais tendance à être encore moins indulgente sur les petits défauts de finition et autres. Franck et Ghislain en ont cité certains. J'ajouterais une autonomie limitée due au petit réservoir de 47 l: c'est pénalisant pour les gros rouleurs. Ou encore le régulateur de vitesse adaptatif qui ne va pas au-delà de 140 km/h! Même si c'est une vitesse que nous ne sommes même pas censés atteindre en France, cela traduit un manque d'ambition sur certains marchés.

“
La présentation intérieure est vraiment triste. Heureusement que l'écran tactile XXL du R-Link est là.”

L'avis du taxi



Je ne comprends pas! J'ai l'impression que cela fait des années que l'on demande à Renault de mettre l'accent sur les matériaux et la finition. Ils sont sourds ou quoi? Je veux bien concéder que le dessus de la planche de bord est plus élégant, mais les plastiques durs de la partie inférieure me déçoivent. Et ces surpiqures! Ont-elles été cousues un 24 décembre au soir? L'ambiance à bord manque de joie de vivre: c'est basique, fade. Heureusement, l'habitacle est assez lumineux et la visibilité périphérique bonne. Les sièges avant manquent un peu de maintien; à l'arrière en revanche, les passagers sont bien installés. **L'écran tactile du nouveau R-Link est vraiment top: complet, intuitif, ludique et l'affichage vertical de la carte est assez bien vu. Il faut juste prendre un peu de temps pour maîtriser toutes les fonctions et paramétrier ses préférences.**

En toute connaissance de cause...

L'achat d'une BMW 330e ne se décide pas sur un coup de tête : il nécessite d'être mûrement réfléchi et ne vous comblera que si vous savez épouser sa philosophie. Avant de signer, lisez donc attentivement ceci...

Par Stany Meurer Photos Günter Schmied





FABIAN KIRCHBAUER

BMW est parvenu à maintenir intact l'ADN de sa marque en matière de plaisir de conduite : la 330e n'est pas une berline atone et ses performances restent respectables.

Aujourd'hui, un mauvais achat automobile ne consiste pas à passer commande d'une voiture affectée de défauts rédhibitoires. Il n'en existe plus guère en Europe. Mais se tromper sur sa vocation est encore courant. S'il ne fallait qu'un exemple, la BMW 330e serait volontiers celui-ci. Elle se présente sur le papier comme une alternative alléchante (avec un gain d'environ 4 000 € !) face à la 330d affichant une puissance similaire. Mais elle ne s'adresse pas aux mêmes utilisateurs. Tout d'abord, nous noterons que la 330e n'est pas disponible en version xDrive, ce qui lui barre la route d'une certaine clientèle inconditionnelle de la transmission intégrale permanente. Ensuite, elle n'est pas homologuée pour tracter la plus petite remorque, ce qui limite encore son utili-

sation. Enfin, son système mécanique complexe et sa logique de fonctionnement la destinent plus à un citadin habitant la proche banlieue et travaillant en ville (ce qu'on appelle un *commuter*) qu'à un gros rouleur.

La 330e s'inscrit plutôt comme une berline familiale routière au long cours.

En tout cas plus que comme un véhicule à usage essentiellement périurbain, une fonction correspondant davantage au monospace 225xe Tourer par exemple. Techniquement, la 330e abrite sous son capot un 4 cylindres 2 l essence biturbo de 184 ch marié à une boîte automatique à 8 rapports qui intègre dans son carter un moteur électrique de 88 ch. Lorsque les deux unités fonctionnent de concert, la puissance maximale envoyée aux roues arrière atteint 252 ch. BMW a opté pour



Avec un peu d'habitude, le système permet de conserver un bon niveau de charge des batteries en roulant.

la solution de batteries rechargeables (en 3 heures 15 sur le secteur et 2 heures 15 via un système Wallbox), qui permet à cette berline de pouvoir parcourir une quarantaine de kilomètres en mode électrique pur, et cela en roulant "en bon père de famille" jusqu'à 120 km/h. Pas mal.

Sur le plan pratique, l'implantation des batteries sur le train arrière réduit la capacité du réservoir d'essence de 19 l (elle tombe à 41 l), ampute le volume du coffre de 110 dm³ (370 dm³) et alourdit la voiture de 160 kg. Mais le choix de cet emplacement a aussi pour aspect positif de permettre une répartition des masses quasi idéale, avec un poids de 49 % supporté par les roues avant et de 51 % par les roues arrière. En relisant tout ceci, il ressort que la BMW 330e est infinitiment plus proche d'une Mercedes C 350 e que d'une Lexus GS 300h (*voir tableau ci-contre*), moins puissante,

LES RIVALES

Si proches, si différentes...

	Mercedes C 350 e	Lexus GS 300h
Puissance cumulée	279 ch	223 ch
Couple (moteur thermique)	350 Nm	221 Nm
Boîte de vitesses/nbr de rapports	auto / 7	auto CVT / 1
Autonomie en tout-électrique	31 km	2 km
Temps de recharge (sur prise)	3 heures	non rechargeable
Volume du coffre	335 dm ³	450 dm ³

équipée d'une transmission CVT et privée de système de recharge : un ensemble de caractéristiques qui limite autant son autonomie en tout électrique que ses performances.

En ville, la 330e n'est pas loin d'être la voiture idéale.

Son ensemble propulseur silencieux, doux et progressif distille un réel agrément et il se révèle suffisamment puissant pour lui conférer du caractère. En outre, pour autant que votre usage quotidien s'inscrive dans le rayon d'action autorisé, la 330e n'en devient que plus intéressante puisqu'elle évolue alors sans utiliser d'autre carburant que l'énergie emmagasinée dans les batteries.

Sur autoroute, ce tableau idyllique se fissure quelque peu dans la mesure où le mode électrique n'est plus guère sollicité. L'autonomie ne sera pas la qualité première de la machine, et

L'avis de Stany Meurer

Fantastique en ville, agréable sur autoroute... mais un peu décevante sur route, la 330e est un achat pointu.

60%
Quotient Emotionnel

<div style="position: absolute; left: 10%; top: 10%; width: 80%; height: 80%; transform: rotate(4980

BMW 330e Sport EN CHIFFRES

DONNÉES CONSTRUCTEUR

Moteur / Transmission

Puissance maxi	252 ch (puissance cumulée)
Couple maxi	290 Nm de 1 350 à 4 250 tr/mn (moteur thermique)
Type	4 cylindres en ligne essence + 1 moteur électrique synchrone
Cylindrée / puissance fiscale	1998 cm ³ / 8 CV
Transmission	aux roues arrière
Boîte / nombre de rapports	automatique / 8

Châssis

Diamètre de braquage	11,3 m
Pneumatiques	225/50 R 17

Dimensions / Poids

L / l / h / empattement	4,64 / 1,82 / 1,43 / 2,81 m
Poids / tractable freiné	1 735 kg / non homologué

Performances

0 à 100 km/h	6,1 s
Vitesse maxi	225 km/h

Habitabilité / Coffre

Volume de coffre	370 dm ³
------------------	---------------------

LE BUDGET

Prix	49 150 €
Bonus/malus (CO ₂)	bonus 1 000 € (49 g/km)
Prix du modèle essayé*	53 650 €
Garantie	2 ans, kilométrage illimité

*Avec options et bonus/malus inclus.

Équipements de série

6 airbags, aide au parking AV/AR, autoradio CD-mp3, banquette AR rabattable, clim. auto. trizone, détecteurs de pluie/luminosité, différentiel à blocage électronique, GPS sur écran 6,5 pouces, jantes alliage 17 pouces, pneumatiques runflat, projecteurs full LED, régulateur de vitesse...

Options

Affichage tête haute (1 000 €), caméra de recul (450 €), lecture des panneaux de signalisation (350 €), peinture métallisée/spéciale (de 300 à 1 000 €), régulateur de vitesse actif (800 €), sellerie cuir (1 950 €), sièges AV/volant chauffants (400/200 €), surveillance d'angles morts (600 €), suspension sport/à amortissement piloté (400/1 100 €), toit ouvrant électrique (1 200 €)...

Consommations

Mixte	2,1 l/100 km
Urbaine / extra-urbaine	NC
Réservoir	41 l

Note EuroNCAP

5 étoiles

Pays de fabrication

Allemagne

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL



Pouvoir rouler jusqu'à 120 km/h en 100% électrique est appréciable, mais le passage du tout-électrique au thermique n'est pas toujours transparent sur route. Temps de recharge réduit. Boîte agréable. Comportement routier équilibré. Bon confort de suspension.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie



1- Le terrain de jeu de la 330e est la ville et sa banlieue, où elle peut pousser des pointes jusqu'à 120 km/h en restant en mode électrique. 2- L'éclairage d'ambiance est soigné.



TOUT LE PARADOXE DE LA 330e NAÎT DU FAIT QUE CETTE FAMILIALE AU LONG COURS DÉVIENT... UNE PARFAITE CITADINE! •••

cela pour deux raisons : le moteur 4 cylindres essence consommera plus que son homologue diesel abrité sous le capot de la 330d, et la 330e vous imposera des arrêts plus fréquents en raison de la capacité réduite de son réservoir.

Mais c'est sur la route que la BMW 330e montre le plus les limites de son système.

Certes, vous aurez l'avantage, sur ce terrain, de mixer tous les types de propulsion. Mais vous constaterez rapidement que la transition entre les différents modes n'est pas toujours aussi transparente que souhaitée. Vibrations et bruits divers émaillent certains passages entre les différents propulseurs.

Bref, si vous parcourrez fréquemment des distances importantes, la 330e est plus à considérer comme une voiture électrique secondée par un groupe thermique permettant d'accroître l'autonomie qu'autre chose. Et dans ce rôle précis, elle n'est toujours pas prête de détrôner une 330d dans son rôle de "bouffeuse de kilomètres". Dernier point concernant les consommations annoncées : comme de coutume, toutes celles-ci sont approximatives et ne concernent que les cent premiers kilomètres parcourus... ■



1- La présence du module des batteries dans le coffre à l'avantage de donner un plancher plat, banquette rabattue. 2- Sans être géant, le volume du coffre a la décence de rester convenable.



**VOTRE SMARTPHONE BIENVENU**

Longtemps critiqué pour son ergonomie perfectible, notamment en ce qui concernait ses systèmes multimédias, Opel a rationalisé ses offres. Les fonctions Apple Car Play ou Android Auto font désormais partie de l'ensemble des gammes. Pour accéder à certaines applications, sa musique ou encore ses SMS, il suffit de relier le smartphone par câble. La page d'accueil apparaît comme par magie sur l'écran central.

DOUCEUR PLUTÔT QUE VIGUEUR

Le petit 1.4 turbo se révèle très agréable à l'usage. Ses performances sont en très net progrès par rapport à celles de la précédente mouture équipée d'un 1.4 turbo 140 ch. Reste qu'il faut vraiment sélectionner le mode Sport pour dynamiser la conduite, beaucoup plus douce que réellement nerveuse. Système stop/start parfaitement géré.



ELLE A FONDU !

Chez Opel, lorsqu'on se met au régime, on ne fait pas les choses à moitié. Pour preuve, cette Astra qui a perdu 180 kg par rapport à celle qu'elle remplace. Une toute nouvelle voiture, légère, alerte et beaucoup plus frugale.



L'avis de Guy L'Hospital



Quels progrès ! Mais la concurrence ne l'a pas attendue et dans la catégorie, je lui préfère les 308 ou Golf.



ON VOYAGE LÉGER

À bord, l'espace pour les occupants est correct, avec suffisamment de place pour les jambes. Ce qui ne peut toutefois pas être considéré comme un exploit, surtout en rapportant les cotés intérieures à la longueur de 4,37 m (soit 12 cm de plus qu'une Peugeot 308).

Capable d'accueillir à peine plus de 300 dm³ de bagages, le coffre de l'Astra n'est pas le plus généreux de la catégorie.

Il est en revanche de forme parfaitement géométrique, ce qui simplifie le chargement.

STRUCTURE EXTRA-LIGHT

L'ancienne Astra n'était pas une sylphide. C'était même son principal problème. Les ingénieurs ont fait table rase du passé et sont repartis d'une feuille blanche. Le résultat est limpide. Plus de 70 kg ont été gagnés sur la structure en utilisant un maximum d'aciers à haute limite élastique et en chassant le gaspillage au niveau des assemblages.

OPEL ASTRA

1.4 Turbo 150 ch Dynamic EN CHIFFRES

NOS MESURES

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

Moteur/Transmission

Puissance maxi	■ 150 ch à 5000 tr/mn
Couple maxi	■ 230 Nm de 2000 à 4000 tr/mn
Type	4 cyl. en ligne, turbo essence
Cylindrée / puissance fiscale	1399 cm ³ / 8 CV
Transmission	aux roues avant
Boîte / nombre de rapports	manuelle / 6

Châssis

Diamètre de braquage	■ 11,4 m
Pneumatiques	225/45 R 17

Dimensions/Poids

L/l/h / empattement	■ 4,37 / 1,81 / 1,49 / 2,67 m
Poids/tractable freiné	1285/1410 kg

Performances

1000 m d.a.	■ 30,6 s
0 à 100 km	■ 9,5 s
90-130 km/h en 4 ^e /5 ^e /6 ^e	■ 9,2 / 12,2 / 15 s
Vitesse maxi	■ 204 km/h
Freinage à 50/90/130 km/h	■ 10 / 32 / 66 m

Habitabilité/Coffre

Longueur aux jambes AR	■ 25 cm
Largeur aux coudes AV/AR	■ 146 / 144 cm
Volume de coffre	■ 314 dm ³

Niveau sonore

Au ralenti / 90 / 130 km/h	■ 38,5 / 65 / 69,9 dB
----------------------------	-----------------------

LE BUDGET

Prix	■ 24 200 €
Bonus/malus (CO ₂)	■ 0 € (117 g/km)
Prix du modèle essayé*	■ 28 700 €
Garantie	■ 2 ans, km illimité

*Avec options et bonus/malus inclus

Équipements de série ■

6 airbags, aide au station. AR, alerte anticollision, clim. bizona, freinage auto d'urgence, jantes de 17 pouces, ligne de vitrage chromée, reconnaissance des panneaux, sélection du mode de conduite, sièges sport, syst. multimédia avec écran tactile 7 pouces, volant cuir multifonction, vitres arrière surtendues...

Options

Flotte d'angles morts + caméra de recul + rétroviseurs électriques (800 €), peinture métallisée (690 €), projecteurs Matrix LED (1 350 €), sellerie cuir + sièges et volant chauffants (1 900 €), syst. mains-libres + frein de park. élect. (450 €), toit ouvrant vitré (700 €)...

Consommations

Moyenne	■ 6,8 l/100 km
Ville/Route/Autoroute	■ 7,1 / 6,8 / 6,6 l/100 km
Autonomie/Réservoir	■ 706 km / 48 l

Note EuroNCAP

5 étoiles

Pays de fabrication

Allemagne

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL



Son habitabilité pourrait être meilleure. Pour le reste (agrément, confort, consommation, finition, prix), cette Astra se situe dans le haut du panier.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

CEBE

Masque Striker

Prix de vente indicatif : 39,99€

Ce masque intemporel ravira les skieurs en quête d'un produit performant et stylé à petit budget. Doté d'un double écran cylindrique et d'une mousse triple densité, il offre une vision large et un grand confort.

Disponible en plusieurs couleurs. www.cebe.com



ROSSIGNOL

Ski Squad 7

Prix de vente indicatif : 899,99€ avec fixations FKS Dual 140

Grand frère de la famille à succès

- Série 7 », ce ski a été pensé et conçu pour ne pas être une arme de destruction massive mais un jouet pour grand enfant. Doux, léger, ludique ce ski n'est pas réservé uniquement aux petits skieurs ! Taillé pour la poudre avec ses 120 mm en patin et étonnant de performance sur tous les terrains ! Essayez-le et vous comprendrez... N° lecteur : 0 805 365 465 ou www.rossignol.com



MILLET

Down Jacket No.19

Prix de vente indicatif : 770 €

Cette belle maison, reconnue pour son succès et ses produits techniques pour la montagne, vous propose cette veste en duvet réversible constitué de polyester recyclé et de coton organique. www.millet.fr



PACO RABANNE

Invictus

Prix de vente indicatif : 72€ - 100ml

Une fragrance à la signature boisée fraîche avec des accords marins se confrontant à la sensualité du bois de Gaiac. Voici

l'essence du champion !

N° lecteur :
01 40 88 64 02 ou
www.pacorabanne.com



CELIO

Dilpack3 denim

Prix de vente indicatif : 39,99 €

Une marque tendance et accessible qui nous le démontre encore une fois avec ce sac à dos homme au format rectangulaire. Un design simple mais tendance, il peut se porter avec toutes vos tenues ! N° lecteur :

01 49 48 13 00 ou www.celio.com



MICHEL HERBELIN

Modèle Odyssée Automatique

Prix de vente indicatif : 950€

Ce masque intemporel ravira les skieurs en quête d'un produit performant et stylé à petit budget. Doté d'un double écran cylindrique et d'une mousse triple densité, il offre une vision large et un grand confort. Disponible en plusieurs couleurs. www.michel-herbelin.com



UGG

Collection Treadlite (Boysen)

Prix de vente indicatif : 200 €

La marque innove en développant une semelle extrêmement légère sur une chaussure au style décontracté procurant davantage d'amorti, de traction et de souplesse. C'est la chaussure idéale ! www.uggaustralia.fr

Biographie**SITE DE PRODUCTION****BRÉME** (Allemagne)**EXEMPLAIRES VENDUS**En 2015, il s'est vendu
31 SL en France, contre 59
douze mois plus tôt.**MOTORISATIONS**Multiples évolutions
en cours de carrière. La
gamme finale proposait
quatre versions, à savoir:
SL400 V6 (333 ch), SL500
V8 (455 ch), SL63 AMG
V8 (585 ch) et SL65 AMG
V12 (630 ch).**MODÈLE LE PLUS VENDU****SL400****Sa seconde vie
en occasion**Pour les amateurs de
perles rares, une AMG
SL63, éventuellement
AMG SL65 avec moteur
V12, est le *must* absolu.
Plus raisonnablement,
et si vous la dénichez,
nous vous recommandons
une SL500, qui nous paraît
le juste compromis.

**Née en 2012
Fin de carrière 2016**

Mercedes SL

Par Stany Meurer

S'il usurpe un peu son appellation originelle de "Super Léger", ce beau cabriolet biplace est un classique de la gamme Mercedes depuis les années... 50! À chaque fois qu'il disparaît, il renaît sous la forme d'un nouvel engin, plus désirable encore.

La saga des SL débute en 1954 avec le lancement conjoint au Salon de New York d'un cabriolet 190 et... d'un coupé 300. Si le premier passe à la postérité dans un relatif anonymat, le second entre d'emblée dans la légende grâce à ses fameuses portes papillon.

Ce n'est que trois ans plus tard qu'apparaît le roadster 300 SL, qui inaugure la lignée de ces

prestigieux cabriolets biplaces. Longtemps proposés avec un hard-top en option, les SL ont adopté la formule du toit en dur escamotable en 2001, lors de l'avènement de la 5^e génération du type. Ce qui a eu pour conséquence un alourdissement néfaste à la sportivité du modèle.

Un travers corrigé avec l'arrivée du SL 6^e du nom, qui se démarque du modèle précédent par

sa coque en aluminium remplaçant l'élément tout acier utilisé précédemment et permettant un allègement de 125 kg. Ce modèle a encore vu l'arrivée d'équipements inédits : le Magic Vision Control, traduisez des balais d'essuie-glace percés de cent soixante trous.

Moins de quatre ans plus tard, un chapitre se ferme, mais le feuilleton continue. *Stay tuned**... ■

C'EST PALACE !

Non, il n'y a pas que les journalistes auto pour essayer les modèles les plus exceptionnels.

Jauffred, Guillaume, José ou encore Maxime, tous voituriers pour les plus beaux hôtels parisiens, ont chacun un beau tableau de chasse à leur actif.

Par Guy L'Hospital Photos Tibo



JOSÉ VARELA

LE MANDARIN ORIENTAL

**"Les premiers mots ont beaucoup d'importance.
Il faut réussir à instaurer la confiance."**



La dernière McLaren ?
Aucun problème pour
José, qui s'accoutume au bolide sans aucune difficulté.



Pour conduire les plus belles voitures du monde, il n'y a que trois possibilités : devenir multimilliardaire, journaliste automobile (ça rapporte beaucoup moins) ou voiturier dans un palace. Chapeau haut de forme ou casquette, sifflet pour appeler les taxis ou talkie-walkie, costume, cravate bien sûr mais, surtout, un chaud manteau de laine pour les longues soirées d'hiver passées en accueillant les clients sur le perron de l'hôtel... les voituriers des palaces parisiens prennent quotidiennement le volant des modèles les plus exceptionnels. Et, à les écouter, ce métier : c'est palace !

En France, le terme voiturier englobe généralement deux métiers : le chasseur (que l'on appelle aussi groom, doorman ou page-boy en fonction des établissements) et le valet de parking, ou voiturier, celui qui ouvre les portes et gare la voiture. La plupart du temps, le premier contact d'un client avec le personnel de l'hôtel se fait via le voiturier. D'où la nécessité de posséder un sens aigu du rela-

tionnel, avant même d'être capable de trouver la marche arrière sur une Lamborghini.

"Le plus important, c'est le sourire", insiste José Varela, voiturier au *Mandarin Oriental*. *"Les premiers mots ont beaucoup d'importance. En deux petites secondes, il faut faire en sorte que la confiance s'installe de manière à ce que le client vous laisse sans crainte les clés de sa voiture"*. Installé à l'emplacement du Nouveau Cirque, mis à l'honneur par le film *Chocolat*, à proximité de la place Vendôme à Paris, dans la très encombrée rue du Faubourg-Saint-Honoré, le *Mandarin* n'a qu'un maigre bateau pour organiser les arrivées et départs. Pour José : *"Il faut avoir l'œil partout, rester concentré pour ne pas se laisser déborder. Nous demandons toujours les réservations pour pouvoir nous organiser."*

Après avoir réalisé devant nous, au volant d'une BMW Série 7, un créneau dans une contre-allée qui aurait laissé pantois la plus sophistiquée des assistances au parking, Guillaume Gautier, voiturier ➤

Depuis combien de temps êtes-vous voiturier au *Mandarin Oriental* ?

Je travaille ici depuis 2011. Auparavant, j'étais à Pékin, dans la restauration.

Votre meilleur souvenir

Un couple d'Asiatiques qui ne parlait ni anglais ni français. Ils sont arrivés un peu perdus. Lorsque je leur ai répondu en mandarin, ils ont été "scotchés".

Des moments de stress

Rue du Faubourg-Saint-Honoré, il faut avoir l'œil partout. Donc le stress... ici, on a l'habitude !

Votre voiture de rêve

Une De Tomaso Mangusta, V8 300 ch, à peine plus de 400 exemplaires.

Si vous voulez me faire un cadeau...





JAUFFRED GAUTHIER

LE BRISTOL

*"Ici, il y a dix voituriers, dix passionnés de voitures.
Aucun problème avec les modèles les plus sophistiqués."*



À deux pas de l'Élysée, les voituriers du Bristol restent en alerte pour ne pas congestionner la rue. Ils ont toujours les clés à portée de main.



au *Plaza Athénée*, assure "qu'il faut certes savoir conduire, mais qu'il est sans doute beaucoup plus important de parler un anglais courant et d'avoir le sens de l'accueil et du relationnel".

Paris compte plus de cinquante hôtels 5 étoiles, mais seulement huit d'entre eux bénéficient de l'appellation Palace (en vigueur depuis 2011). C'est aussi dans le gratin des hôtels parisiens que l'on trouve les restaurants des grands chefs étoilés (Thierry Marx au *Mandarin Oriental*, Alain Ducasse au *Plaza Athénée*, Éric Fréchon au *Bristol*...). Une sacrée carte de visite qui attire, midi et soir, *people* et autres *happy few*. À l'heure du déjeuner et à celle du diner, le défilé d'Aston Martin, Ferrari, Lamborghini est assuré. Et les yeux des voituriers s'écarquillent lorsqu'apparaît un modèle exclusif. Pour Jauffred, chef voiturier au *Bristol Paris*: "La conduite des voitures les plus sophistiquées ne pose pas vraiment de problème. Ici, il y a dix voituriers, dix passionnés de voitures. En général, un modèle exposé sur un Salon arrive ici dans la semaine qui

suit. On est habitué". Sur son smartphone, Ford GT40, Lamborghini, modèles ayant appartenu à des personnalités, défilent. Les anecdotes fusent. Comme cette fois où une sommité de l'hôtel voulait acheter une Ferrari en plein mois d'août: "Je connaissais le vendeur, je l'ai fait remonter sur Paris et, quarante-huit heures après, la vente était conclue", précise Jauffred; ou encore cet autre rich *people* qui avait quatre voitures de sport et qui ne savait jamais laquelle il pensait prendre avant de sortir. Le chef voiturier du *Bristol* se souvient: "Il fallait démarrer les quatre, il faisait son choix au dernier moment. Nous n'avions plus qu'à ramener les trois autres au parking".

Les voituriers du *Bristol*, du *Plaza* ou encore du *Mandarin* n'ont pas la chance de leurs collègues du *Peninsula*. Installé dans l'ancien siège de l'Unesco, le *Peninsula* est ouvert depuis un peu plus d'un an et attend son appellation Palace. Nul doute qu'il va l'obtenir avec ses 200 chambres dont 34 suites et son service voiturier qui ne compte pas moins ➤

Depuis combien de temps êtes-vous voiturier au *Bristol*?

Je suis arrivé au *Bristol* en 2005. Deux ans plus tard, je passais chef voiturier.

Votre meilleur souvenir

Un client se faisait livrer sa Lamborghini Aventador à l'hôtel. J'ai eu à la descendre du camion.

Des moments de stress

Ici le stress, c'est la rue Saint-Honoré... avec l'Élysée juste à côté! Nous avons peu de place et la marge de manœuvre est très mince. Il faut vraiment réagir vite.

Votre voiture de rêve

Une Bentley Continental. C'est tout ce que j'aime, la ligne, le confort, la puissance et le luxe bien sûr.





Benjamin Collin devant la Phantom II 1934 : "Nous la sortons une fois par semaine. C'est la pièce maîtresse de notre flotte. Le téléphone est d'époque, mais la wi-fi est à bord."



"Welcome to Paris", Maxime David accueille des clients qui viennent de profiter d'un transfert aéroport en Rolls-Royce Phantom, facturé un peu plus de 500 €.

de 23 personnes. En sous-sol, un splendide parking avec station de lavage, une flotte de 10 BMW Série 7, 2 Mini, 6 Mercedes Viano, une dizaine de vélos électriques, une Rolls-Royce Phantom et même un box vintage où trône, sur un pont élévateur, une splendide Phantom II de 1934.

Benjamin Collin dirige le service comme une entreprise: "Nous avons un partenariat avec Rolls-Royce depuis les années 70, lorsque le Peninsula Hong Kong a commandé 7 Silver Shadow. À Paris, nous faisons partie des 3 hôtels Peninsula qui possèdent une Old Lady. Nous la choyons, la sortons toutes les semaines pour l'entretenir mais nous ne la proposons à notre clientèle que pour des opérations très spéciales, comme un anniversaire de mariage par exemple. Seuls trois des voituriers peuvent la conduire. Ils ont tous dû suivre une formation de quatre jours assurée par Martin Oxley en personne, un ancien de chez Rolls et responsable flottes Peninsula monde. C'est lui qui a veillé à ce que la vieille dame bénéficie de son garage personnel avec pont élévateur et outillage ad hoc".

Pour Benjamin, le service des voituriers doit être la suite logique de ce que l'on trouve en chambre: "Lorsque les clients repartent du Peninsula, ils retrouvent leur voiture nettoyée, avec devant les pieds du passager un tapis de sol et, sur la banquette, arrière un petit plateau avec bouteilles d'eau, lingettes et rochers de Julien Alvares". C'est palace! ■



Depuis combien de temps êtes-vous voiturier au Peninsula ?

Je suis arrivé au Peninsula il y a sept mois. Je fais ce métier depuis plus de dix ans.

Votre meilleur souvenir

Avec des collègues, conduire une Porsche Carrera GT, une Bugatti Veyron et une Rolls-Royce Phantom jusqu'à Saint-Tropez pour un client.

Des moments de stress

Devoir m'occuper d'une voiture sans permis. C'est un cauchemar pour moi. Mine de rien, ce n'est pas si simple.

Votre voiture de rêve

Une Aston Martin DBS, pour sa ligne incroyable et le bruit de son V12 atmosphérique.





Au Plaza, avenue Montaigne, Guillaume Gautier s'attend à un pic de fréquentation avec les "3 étoiles" d'Alain Ducasse.

Depuis combien de temps êtes-vous voiturier au Plaza Athénée ?

Je travaille au Plaza Athénée en tant que voiturier depuis 1999.

Votre meilleur souvenir

Il se reproduit tous les étés. Lorsqu'une famille du Moyen-Orient fait venir sept de ses supercars. Chaque matin, il faut préparer les Zonda, Koenigsegg, Ferrari, Lamborghini... C'est le Salon de l'Automobile avenue Montaigne!

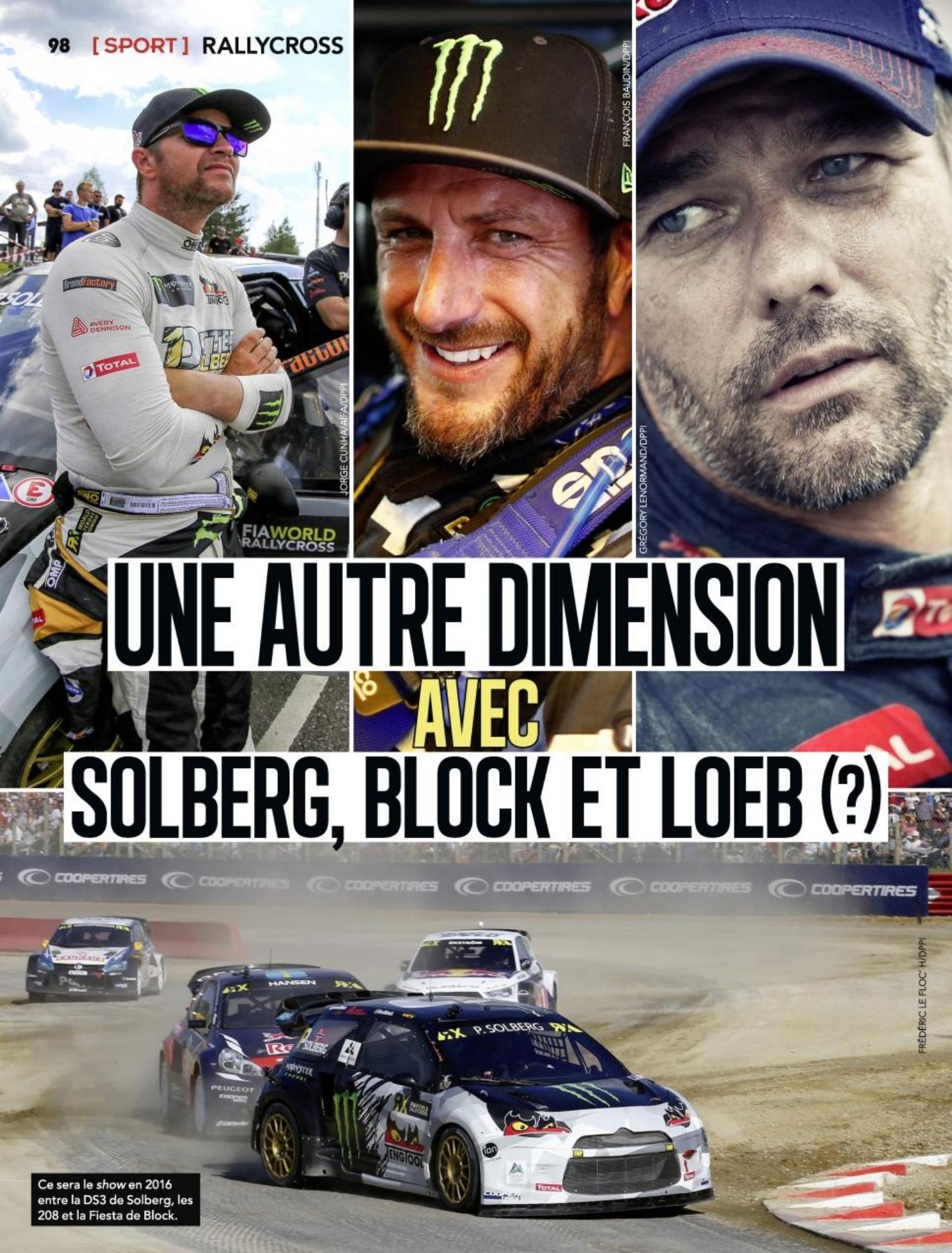
Des moments de stress

Lorsque les clients descendent de voiture, moteur tournant, filent dans le restaurant d'Alain Ducasse avec la clé mains-libres sur eux.

Votre voiture de rêve

En dix-sept ans de métier, je n'ai jamais eu à garer une 2CV ici et ça me manque! Lorsque ce jour viendra, les équipements de nouvelle technologie ne me poseront pas de problème.





Ce sera le show en 2016 entre la DS3 de Solberg, les 208 et la Fiesta de Block.



JORGE CUNHA/AF/DPPI

Surnommé "Hollywood" en WRC, Petter Solberg aime faire le spectacle.

Championnat du monde FIA depuis 2014, le rallycross poursuit inlassablement sa mutation vers plus de spectacle, plus de glamour et plus de stars du volant.

Par François Dauré

L'histoire est un éternel recommencement. En février 1967, la toute première compétition de rallycross, sur le circuit de Lydden Hill (Grande-Bretagne), était remportée par Vic Elford (l'un des grands pilotes de l'époque, vainqueur du Rallye Monte-Carlo l'année suivante, puis des 24 Heures de Daytona et des 12 Heures de Sebring en prototypes), sur une Porsche 911. Près de cinquante ans plus tard, des grands noms du sport automobile s'impliquent à nouveau dans un championnat en pleine expansion.

Aujourd'hui intitulé WRX (pour World Rally X – raccourci anglais de cross), le rallycross apparaît comme une discipline génétiquement modifiée. Hybride entre rallye et circuit, disputé sur des pistes fermées mi-asphalte mi-terre, avec des voitures de rallye dopées (entre 500 et 600 ch !), il a véhiculé pendant une quarantaine d'années une image agricole. Son horizon se limitait à quelques pays d'Europe, dont la France – premier rallycross national à Lohéac en 1976. Dans sa noble volonté de mondialiser tous les sports automobiles, la FIA s'est donc penchée sur ce cas particulier au début de la décennie 2010. Objectifs : élargir son audience et la rajeunir. Cependant, la nouvelle cible

L'ADN rustique du rallycross a été modifié pour un public plus jeune et diversifié.

– plus adepte des sneakers ou des Louboutin que des bottes en caoutchouc – impliquait un virage à 180 degrés. Alors, les cellules grises de la FIA ont puisé leur inspiration dans les fameux X Games, très populaires aux États-Unis. Exit le "rallycrotte", entrée en scène du show à l'américaine, avec couleurs flashy, pom-pom girls, musique rock et électro et, surtout, formation de structures très professionnelles et engagement de pilotes de grand renom.

Résultat : un nouveau championnat du monde pimpect, lancé en 2014. Impliqué dans la discipline depuis l'année précédente, le Norvégien Petter Solberg (champion du monde des rallyes WRC en 2003) en est devenu la figure de proue, couronné en 2014 et 2015 sur une Citroën DS3. Sa réussite et l'ascension médiatique du championnat ont déclenché des

envies chez d'autres pilotes. Ainsi Ken Block, figure très populaire du sport américain, talent éclectique, célèbre pour ses vidéos de *drifts* et qui a tâté du WRC entre 2010 et 2015. Le *showman* américain s'est donc inscrit pour l'édition 2016 du WRX, apportant sa dimension spectaculaire et sympathique.

Les équipes aussi sont passées du stade artisanal à celui de teams professionnels.



WRX : mode d'emploi

LES SUPERCARS : dérivées du rallye comme la Citroën DS3, la Ford Fiesta, la Peugeot 208 ou prototypes similaires. Moteur 2 l turbo, environ 600 ch, 4 roues motrices, boîte 6 vitesses séquentielle à commande manuelle, 1 130 kg. 0 à 100 km/h en moins de 2 s !

COURSES : 4 tours de circuit, dont un tour joker (type drive through en F1). Le samedi, 4 séries qualifient les 12 meilleurs. Le dimanche, les demi-finales en 2 groupes de 6 qualifient les 6 meilleurs pour la finale.

PRINCIPALES ÉQUIPES : Peugeot-Hansen (sur Peugeot 208, Timmy Hansen, Davy Jeanney, Sébastien Loeb ?), SDRX (sur Citroën DS3, Petter Solberg, Liam Doran), Hoonigan Racing Division (sur Ford Fiesta, Ken Block, Andreas Bakkerud), EKS RX (sur Audi S1, Mattias Ekström, Anton Marklund).

12 ÉPREUVES : Portugal, Allemagne (Hockenheim), Belgique, Grande-Bretagne, Norvège, Suède, Canada, France (2 septembre, Lohéac), Espagne, Lettonie, Allemagne (Estering), Argentine.

En particulier le Team Hansen, fondé par la légende du rallycross, Kenneth Hansen (14 titres européens). Après avoir préparé des Citroën (depuis la ZX des années 90 jusqu'à la DS3), le Suédois est passé sous pavillon Peugeot, avec le soutien de la maison mère et d'Oreca. Opération couronnée de succès puisque le Team Peugeot-Hansen a conquis le titre mondial des équipes en 2015. Évidemment, cette formation quasiment d'usine déborde d'ambition pour 2016 et alignera trois 208 T16. Dont une pourrait accueillir ponctuellement Sébastien Loeb. Désormais pilote officiel Peugeot depuis sa rupture avec Citroën fin 2015, l'ancien maître du rallye a déjà goûté aux délices du WRX : en 2012, il remportait la course de rallycross dans le cadre des X Games à Los Angeles. En fonction de son programme en rallye-raid (pas le plus chargé du sport automobile actuel...), l'Alsacien se ferait une joie de sauter dans le baquet de cette 208. Histoire de reprendre le fil de ses bagarres avec Solberg, entre autres. Comme au bon vieux temps du WRC. Et accessoirement, de donner encore un peu de lustre à un championnat qui décolle. ■



C'était en
mars 1976
dans L'Auto-Journal...



Long capot abritant le moteur, phares escamotables et habitacle rejeté derrière: la 924 adopte les codes des coupés grand tourisme de l'époque. Une anti-911 !

LA PORSCHE 924 À L'ESSAI

Il n'y a pas que la 911 chez Porsche ! Si c'est aujourd'hui une évidence, il n'en fut pas toujours ainsi, surtout lorsqu'à la fin des années 70, la marque de Stuttgart cherchait déjà à se diversifier. Cela passait par la 924, un coupé de grand tourisme abordable, construit en coopération avec... Audi !

Par André Costa (1976) / Thomas Riaud (2016)

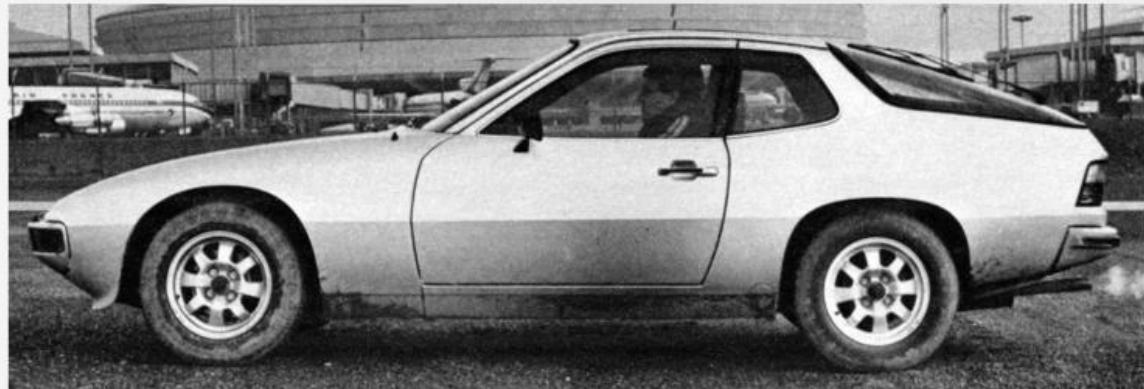
■ "Lorsqu'apparut la 911, c'est-à-dire voilà quelque treize ans, des voix nombreuses s'élevèrent pour regretter la disparition de la 356."

■ "Avec l'arrivée de la 911, le miracle Porsche se renouvela, véritable mystère technico-commercial aux ingrédients complexes, aux encens féminins apeurés mêlés de relents d'acier spéciaux chauffés au rouge."

■ "Lancée à son tour sur orbite planétaire, la 911 devint la seconde « vraie Porsche » et elle le demeure encore aujourd'hui, après avoir précipité au sein des ténèbres extérieures la défunte 914 qui, elle, ne fut effectivement jamais une véritable Porsche."

■ "L'imposante chorale des Burgraves automédon brandit ses barbes altières pour entonner une nouvelle fois le grand air de la mésalliance sur le thème : la 924 n'est pas une Porsche ! Il est vrai que les apparences ne donnent pas absolument tort à ces puristes furibonds."

■ "Après avoir joué à saute-mouton avec les roues arrière en passant de la 911 à la 914, ne voilà-t-il pas que le groupe s'avise maintenant d'enjamber les sièges pour se glisser subrepticement sous le capot avant de la 924, à un endroit que la pudeur traditionnelle d'Untertürkheim interdisait jusqu'alors d'utiliser autrement que pour y loger – malaisément il est vrai – quelques menus bagages."



La ligne de la 924, sans doute pas assez typée malgré la présence d'une bulle arrière en guise de hayon, sera souvent comparée à celle de la... Renault Fuego !

“

Sauf application révolutionnaire d'un principe encore inédit, l'évolution est arrivée à son terme et Porsche devra, à l'avenir, aller de l'avant.

”

↑ Ses qualités

VOITURE TRÈS AGRÉABLE À CONDUIRE

“Sur autoroute, sur route sinuose ou en ville, la 924 est agréable et les formes dodues de sa courbe de couple trouvent un écho convaincant au niveau de la pédale d'accélérateur.”

CONSOMMATION MODÉRÉE

“Qualité fort appréciée en ces temps de spéculation pétrolière, la 924 est une voiture sobre. En lui demandant beaucoup sur route, je n'ai pas dépassé 12 l/100 km !”

DIRECTION

“La direction de la 924 est douce, précise, extrêmement prompte à réagir, procurant ainsi une mobilité de fort bon aloi.”

↓ Ses défauts

FREINS DÉFICIENTS

“Les freins sont puissants à froid, moelleux, bien équilibrés au ralentissement mais ils chauffent facilement et perdent alors... une part dangereuse de leur efficacité.”

MÉCANIQUE BRUYANTE

“L'image sonore devient moins agréable lorsque l'oreille se trouve confrontée avec les bruits de fonctionnement du moteur et aussi avec certains sifflements issus de la transmission.”

SUSPENSION DURE

“Je reprendrai sans trop hésiter l'expression de Bernard Carat pour déplorer avec quelle intensité la présence des feuilles mortes semées sur le goudron par des vents d'hiver est ressentie par la suspension de la 924.”



1- Ergonomie soignée, présentation flatteuse et matériaux de qualité sont au rendez-vous. Dommage que certains instruments soient optionnels. 2- La 924 est une GT 2+2, bénéficiant de vastes places avant, très confortables grâce à des sièges bien étudiés, les places arrière restant symboliques.



“ Considéré dans son ensemble, ce moteur est satisfaisant. Vitesse, accélération, souplesse, tout est là. ”



1



2



3



4

Extraits...

■ "La 924 a refusé la solution de la traction avant, considérée, à juste titre sans doute, comme mal adaptée à la réalisation d'une véritable voiture de sport, surtout lorsqu'elle porte le nom de Porsche."

■ "Comme sur l'Alfetta, la boîte de vitesses est située à l'arrière, accolée au pont. Cette disposition présente trois avantages : elle améliore l'habitabilité aux places avant, elle rend la voiture plus silencieuse et, surtout, elle autorise une meilleure répartition des poids en chargeant au mieux les roues motrices."

■ "Deux stabilisateurs à barre de torsion sont adaptables contre supplément, à l'avant et à l'arrière. On ne peut que s'incliner devant l'audace commerciale présidant à une telle proposition. Après tout, pourquoi ne pas aller jusqu'au modèle économique dépourvu de roues?"

■ "Lancée sur l'anneau de vitesse de Montlhéry, le conducteur seul à bord, la 924 a tourné à 188,7 km/h. On peut donc compter en ligne droite sur un vrai 190 chrono pour peu que l'on gagne l'Allemagne, pays de la liberté et des autoroutes gratuites!"

■ "La 924 abandonne le clan des « moteurs sans voiture » mais non pas pour rejoindre celui des « voitures sans moteur » où s'illustrent volontiers les sportives françaises. En vérité, la 924 est un heureux compromis."



Par Thomas Riaud

Vu d'aujourd'hui

Boudée en son temps par les porschistes, la malheureuse 924 connaîtra pourtant une carrière très longue, qui s'achèvera au milieu des années 90 sous les traits de la talentueuse 968 ! Aujourd'hui, le fonds de commerce de Porsche tourne toujours autour de la sacro-sainte 911, mais le constructeur a brisé bien des tabous, en lançant des berlines et SUV à moteur avant... et en plus diesel ! La prochaine révolution passera par le lancement de modèles à quatre cylindres.

La vie de vos autos

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

COUP DE

“Pour son accueil et son efficacité, j'aimerais remercier le garage Peugeot Meunier à Saint-Jean-de-Védas (34), qui a résolu les problèmes rencontrés sur mon Peugeot 3008 neuf (19 km au compteur...), alors que deux grandes concessions ont été inefficaces.”

Jacques Gréard

Mickaël Levillain nous parle de sa **Renault Mégane III dCi EDC Business**



ACHETÉE NEUVE (LEASING) LE 8 AOÛT 2013, 105 000 km PARCOURS

“Je vais remplacer ma Mégane par un Kadjar – mon entreprise m'impose, hélas, de prendre des Renault ! Je rencontre toujours des ennuis de finition : portes craquant à chaque mouvement de caisse, plastiques grinçant, bruits divers, etc. J'ai fait installer un système audio Focal, mais je ne peux en profiter qu'à faible volume, sinon c'est un concert de plastiques qui vibrent. Le concessionnaire a essayé de régler ces problèmes, sans succès. Je rencontre aussi des anomalies avec la boîte EDC : la programmation ordonne des passages plus lents et à plus haut régime engendrant des à-coups, des temps morts, et une gestion très bizarre. Le remède est une reprogrammation. Cela redonne une fluidité mais ne tient qu'un ou deux mois ! J'ai vraiment hâte de me débarrasser de ce véhicule !”

Cyril Henry nous parle de son **Audi Q5 2.0 TDI 177 Quattro S line**

“J'attends l'intervention d'Audi sur mon moteur concerné par le scandale Volkswagen, mais ma confiance envers la marque reste intacte.”



“Je suis satisfait de ce Q5, qui m'apporte beaucoup de plaisir. C'est un véhicule silencieux, confortable et sa consommation est raisonnable. La mesure de SAV préconisée par Audi sur les moteurs de type EA189 n'entame pas ma confiance envers la marque. Le Q5 est spacieux, offre une excellente tenue de route, est doté de matériaux de qualité et d'une remarquable finition. Il est agréable à conduire, que ce soit sur route ou sur autoroute. Je mettrais toutefois une réserve sur la visibilité au

volant ! En effet, les montants de pare-brise sont importants et gênent un peu la visibilité. Enfin, la boîte S tronic est très agréable, surtout en mode Sport, et les palettes sous le volant agrémentent les sensations !

Pour finir, je reste fidèle à mon distributeur Audi (Paris Est Evolution à Lagny-sur-Marne) : j'apprécie son accueil, sa qualité d'écoute et le sérieux de son travail. Mais à mon grand regret, les véhicules de remplacement ne sont pas gratuits !”

ACHETÉ NEUF EN MARS 2013; 69 000 km PARCOURS; CONSO. MOYENNE: 8 l/100 km.
SON ENTRETIEN: révision en juin 2014 (30000 km, 410 €); essuie-glace et plein d'Adblue en mars 2014 (139 €); plaquettes avant (487 €) et révision en septembre 2015 (60000 km, 733 €).
SES PANNES: en juillet 2013 (7400 km), échange sous garantie du tube réservoir d'Adblue; en mars 2014, échange du toit ouvrant sous garantie (craquements); en décembre 2015 (65000 km), remplacement du turbo (pris en charge par l'extension de garantie).

aj L'avis de Brice Perrin



Je ne suis pas un inconditionnel du Q5 que je trouve lourd et indolent, même si j'apprécie, comme Cyril, son confort et sa présentation. Mais je trouve Cyril très conciliant : j'aurais du mal à accepter sans grogner un tel nombre d'avaries en moins de trois ans et 70000 km à ce niveau de gamme. Mais le réseau semble à la hauteur.

Vos autos nous intéressent

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



Le chef des essais vous répond

Par Guy L'Hospital

Quel break familial à moins de 20000 €?

J'envisage l'achat en occasion d'un break familial récent (2014 ou 2015), ayant peu de kilomètres (20000 km), et pour un budget de 20000 €. Je pense à une Laguna III Estate, avec le moteur 2.0 dCi 130/150 ou 175 ch et l'option châssis GT 4Control assez présente sur le marché de l'occasion. S'agit-il d'un choix pertinent, ou peut-on trouver mieux avec les mêmes critères chez la concurrence ? C. K.

Excellent choix ! Il s'agit en effet d'un élégant break injustement boudé sur le marché du neuf. Ce qui a donc une incidence sur la tenue de sa cote en occasion. Il est donc aisément de trouver un modèle avec peu de kilomètres au compteur à un budget raisonnable. Pour la motorisation, il est plus facile de trouver des versions 130 ou 175 ch équipées du châssis 4Control. Mon modèle préféré reste pourtant une dCi 150 GT 4Control Bose Edition. En concurrence, il vous sera difficile de trouver un autre break familial avec si peu de kilométrage et offrant des qualités similaires.

Renault Laguna III Estate



VW Golf TDI 150

Mauvais casting avec la Golf TDI 150 ch

Concernant votre dernier comparatif de berlines compactes, les caractéristiques de la Golf l'excluent de cet article : 150 ch et des performances spécifiques ! Par ailleurs, les données que vous mentionnez ne correspondent pas : CO₂ (122 g/km), pneus (16 pouces de série), prix plus élevé en Confortline. Quelles explications pouvez-vous donner ? A. M.

Il est vrai que la Golf est un peu décalée dans ce comparatif. Si nous avions pris la version 110 ch, il en aurait été de même face à la Mégane mais dans l'autre sens. En ce qui concerne le tarif, il est actuellement de 29 960 € (il a sans doute évolué depuis la publication du numéro), ses rejets de CO₂ sont de 109 g/km (122 g/km pour la version 4Motion) et, si les roues livrées de série sont bien des 16 pouces, le modèle que nous avons essayé était, lui, équipé de jantes de 17 pouces.

Prochain Citroën C3 Picasso ou Renault Captur ?

Propriétaire d'un C3 Picasso e-HDi 90 BMP6, j'envisage de changer à cause de la boîte robotisée peu agréable. Quand sortira le prochain C3 Picasso ? Aura-t-il la même boîte ? Que pensez-vous des Captur dCi 90 et TCe 120 ch avec boîte à double embrayage ? B. P.

Le prochain Citroën C3 Picasso sera modernisé. Deux de ses moteurs essence (82 et 100 ch) pourront être associés à l'excellente boîte automatique à 6 rapports. Si vous ne voulez pas patienter jusqu'en 2017, vous pouvez vous intéresser au Captur. Si vous ne parcourez pas plus de 15 000 km, préférez l'essence, plus nerveux et agréable à conduire. Sa consommation moyenne est de 7,4 l/100 km.



Renault Captur

MINI CLUBMAN

Une berline compacte ayant le charme d'une Mini et le côté pratique d'un break, c'est tentant... Eh bien, c'est ce que vous propose la nouvelle Mini Clubman !

Par Pascal Richard Photos Yann Lefebvre



Aujourd'hui, le Clubman est devenu une "grosse voiture", mais son charme et sa personnalité "Mini" restent entiers.

Avec l'arrivée de la nouvelle mouture du Clubman, la Mini vient se frotter à la catégorie des berlines compactes. En effet, avec une longueur de 4,25 m, la variante break de la gamme n'a plus grand-chose à voir avec celle qui l'a précédée. Pas moins de 30 cm de plus en longueur, une largeur qui passe de 1,68 à 1,80 m, la Mini Clubman cru 2015 n'est plus vraiment mini justement! Mais attention, ce constat ne vaut que pour le format car, pour le reste, on retrouve ici tout ce qui a fait le succès de la Mini à savoir: un physique pour le moins avenant et un agrément de conduite au-dessus de la moyenne. À cela, ce nouveau Clubman ajoute une once d'esprit pratique avec l'arrivée de

deux "vraies" portes arrière et d'un volume de chargement qui passe de 275 dm³ pour l'ancienne version à 372 dm³.

Côté motorisations, le Clubman propose pas moins de trois diesels (de 116 et 190 ch) et trois blocs essence (de 102 à 192

ch). Ces moteurs sont associés aux traditionnelles appellations One, Cooper et Cooper S.

Voilà, les présentations sont faites; il ne nous reste plus que le plus agréable, à savoir choisir la version la plus intéressante.

LA GAMME

Moteurs/Prix	One	Cooper	Cooper S	Bonus/malus écologique
1.5 D 116 ch	25 900 €	-	-	0 €
2.0 D 150 ch	-	27 900 €	-	0 €
2.0 D 190 ch	-	-	31 500 €	0 €
2.0 D 190 ch auto	-	-	33 620 €	0 €
2.0 D 190 ch ALL4	-	-	34 900 €	0 €
Essence	1.5 102 ch	22 900 €	-	0 €
	1.5 136 ch	-	24 900 €	0 €
	2.0 192 ch	-	29 500 €	malus 500 €
	2.0 192 ch auto	-	31 620 €	malus 150 €
	2.0 192 ch ALL4	-	31 500 €	malus 900 €
	2.0 192 ch ALL4 auto	-	33 470 €	malus 900 €



Malgré un format plus imposant, cette Mini n'a rien perdu de sa joie de vivre sur le plan dynamique.



La présentation de l'habitacle est toujours plaisante. La finition est vraiment perfectible.

LES TRANSMISSIONS

MANUELLE

La boîte à 6 rapports qui équipe l'ensemble des versions propose une commande précise et agréable, mais l'étagement est le plus souvent trop long. Un problème qui affecte particulièrement les reprises des versions essence (102 et 136 ch).

AUTOMATIQUE

Sur les versions essence 102 et 136 ch ainsi que sur la diesel 116 ch, on trouve une boîte de vitesses

automatique à 6 rapports facturée 1 820 €. Plus chanceuses, les versions 190 et 192 ch peuvent recevoir, moyennant 2 120 €, une transmission à 8 rapports. Dans les deux cas, l'agrément de conduite est au rendez-vous.

INTÉGRALE

Nouvellement introduites dans la gamme, les versions ALL4 apportent un vrai plus en matière de sécurité active mais cette transmission alourdit une addition qui n'en avait pas vraiment besoin...

L/I/h/empattement: 4,25/1,80/1,44/2,67 m

MOTEURS DIESEL

	1.5 D 116 ch*	2.0 D 150 ch	2.0 D 190 ch*
Puissance maxi (ch à tr/mn)	116 à 4000	150 à 4000	190 à 4000
Couple maxi (Nm à tr/mn)	270 à 1750	330 à 1750	400 à 1750
Performances			
Vitesse maxi (km/h)	192	201	225
Accélération 0-100 km/h (s)	10,4	9,1	7,4
Reprise 90-130 en 4 ^e (s)	NC	8,7	NC
Budget			
Consommation moyenne (l/100 km)	3,8	6	4,5

MOTEURS ESSENCE

	1.5 102 ch*	1.5 136 ch	2.0 192 ch
Puissance maxi (ch à tr/mn)	102 à 4100	136 à 4400	192 à 5000
Couple maxi (Nm à tr/mn)	180 à 1200	220 à 1250	280 à 5000
Performances			
Vitesse maxi (km/h)	185	196 (192)	225 (225)
Accélération 0-100 km/h (s)	11,1	9,8 (9,8)	7,7 (7,5)
Reprise 90-130 en 4 ^e (s)	NC	10,5 (9,6 en D)	6,8 (6,1 en D)
Budget			
Consommation moyenne (l/100 km)	5,1	7,5 (7,7)	8,1 (8)

* Données constructeur. (*) Figurent les données des versions équipées d'une boîte automatique.

LES MOTEURS

DIESEL

1.5 D 116 ch

C'est un petit 3 cylindres 1 500 cm³ qui ouvre le bal ! Pas de quoi se relever la nuit me direz-vous, et c'est vrai qu'ici, les prestations du Clubman restent modestes. Heureusement que la joie de vivre du châssis donne le change.

2.0 D 150 ch

Beaucoup plus de coffre ! Un cylindre de plus, 500 cm³ supplémentaires et voilà le Clubman à la tête de 150 ch. Une puissance honorable qui supporte le poids rondelet de cette auto (1 469 kg avec cette motorisation) et qui rend surtout hommage aux bonnes dispositions du châssis.

2.0 D 190 ch

Là, évidemment, on n'est pas à la peine côté puissance ! Mais attention, avec ce moteur, l'addition progresse autant que les performances !

ESSENCE

1.5 102 ch

Comme pour les diesels, c'est un petit 3 cylindres qui ouvre les réjouissances. Mais ici, la puissance devient franchement trop juste pour oser revendiquer une réelle polyvalence d'utilisation. On s'en tiendra donc à une utilisation urbaine.

1.5 136 ch

Toujours le même 3 cylindres turbo à injection directe mais, ici, le turbo souffle un peu plus fort. Du coup, la puissance passe à 136 ch. Discret et sobre, ce bloc manque en revanche un peu de tempérament.

2.0 192 ch

Plus de problème de puissance et de caractère avec cette version (encore que...). Mais, si le compte y est du côté du chrono, c'est au prix d'un effort financier non négligeable !

ÉQUIPEMENTS COMMUNS À TOUTES LES VERSIONS

6 airbags, autoradio, climatisation manuelle, condamnation centralisée, connexion Bluetooth, déclenchement automatique des phares et des essuie-glaces, dossier de banquette AR fractionnable, ordinateur de bord, prises USB et AUX, régulateur de vitesse, sièges AV réglables en hauteur, vitres avant électriques.

ÉQUIPEMENTS/OPTIONS

	One	Cooper	Cooper S
Accès confort (ouverture des portes sans clé)	400 €	400 €	400 €
Antibrouillards avant	-	série	série
Climatisation automatique	-	-	-
Projecteurs full LED	1110 €	1110 €	1110 €
Réglage électrique des sièges	1270 €	1270 €	1270 €
Sellerie cuir	1920 €	1920 €	1610 €
Suspension pilotée	510 €	510 €	510 €



THOMAS ANTOINE/ACE TEAM

1- Si la position de conduite est bonne, l'ergonomie est en revanche assez fantaisiste. 2- Le double toit ouvrant, intégré au pack City Zen, apporte un vrai plus en matière de vie à bord. 3- L'affichage tête haute, qui fait partie du pack High-Tech, regroupe plusieurs informations : vitesse, navigation, limitation de vitesse, programmation du régulateur de vitesse. 4- L'Easy Opener est compris avec l'accès Confort facturé 400 €. 5- Le style dans le moindre détail! 6- Le Clubman est un des rares 6 portes du marché!



MINI

LES FINITIONS**ONE**

La plus simple des finitions manque un peu de fantaisie côté présentation. L'ensemble n'est pas désagréable à l'œil, mais d'une Mini on attend tout de même un peu plus en matière de sex-appeal. Un constat qui vaut également pour la dotation en équipements. Bien trop mince, cette dernière impose de recourir à la longue – et le plus souvent coûteuse – liste des options. L'exécution One est associée aux moteurs 1.5 D 116 ch et 1.5 essence 102 ch.

COOPER

À partir de cette définition, la Mini Clubman commence à vraiment ressembler à une Mini ! Entendez par là que sa présentation se fait plus pimpante et qu'elle soigne davantage les détails. Cela se traduit notamment par l'arrivée de projecteurs additionnels, de coques de rétroviseurs couleur carrosserie et d'une sortie d'échappement chromée. Reste que, malgré ces quelques accastillages supplémentaires, le recours aux options n'est ici pas... une option justement, mais bien une obligation si l'on veut faire de la Mini Clubman une authentique Mini !

La finition Cooper est proposée avec les moteurs diesel de 150 ch et essence de 136 ch.

COOPER S

Fini de rire ! Maintenant, le Clubman devient un vrai rebelle ! Jantes de 17 pouces, prise d'air sur le capot, double sortie d'échappement, ouïes latérales chromées... Voilà pour l'extérieur.

À bord, on trouve des sièges sport, des inserts décoratifs spécifiques, une climatisation automatique et le Performances Control. À noter que cette finition est, pour l'heure, la seule à pouvoir être dotée de la transmission intégrale ALL4.

Avec un coffre de 372 dm³ (contre 275 dm³ par le passé), le Clubman joue presque les petites familiales. Enfin, presque...



LES PRINCIPALES OPTIONS

PACK CHILI

(DE 1 200 À 2 400 €)

Incontournable ! Proposé sur l'ensemble de la gamme, ce pack regroupe à la fois des éléments de décoration (inserts en chrome dans l'habitacle, coque des rétros ton caisse, kit éclairage, jantes alliage de 17 pouces...) et des équipements de confort ou d'aide à la conduite (clim auto, radar de stationnement, projecteurs antibrouillard, rétros extérieurs rabattables électriquement...). Suivant les versions, le prix de ce pack varie de 2 400 € (One), à 2 200 € (Cooper) et 1 200 € pour la Cooper S qui possède déjà de série la clim auto et les jantes alliage de 17 pouces.

CONSEILLÉ PAR L'AJ

PACK HIGH-TECH

(DE 1 800 À 2 100 €)

On trouve ici l'affichage tête haute, la caméra de recul, le régulateur de vitesse adaptatif avec fonction freinage, le radar de stationnement arrière et le Mini Safety (assistance à la conduite). Ce pack est facturé 2 100 € sur l'ensemble de la gamme (1 800 € si vous avez déjà opté pour le pack Chili).

CONSEILLÉ PAR L'AJ

PACK CITY ZEN

(DE 1 400 À 2 000 €)

Si vous passez l'essentiel de votre vie de conducteur en ville, alors le bien-nommé pack City Zen est fait pour vous. En effet, vous bénéficiez des équipements destinés à faciliter la vie des citadins, à commencer par l'ouverture des portes "mains-libres". Pour

les créneaux, les radars de stationnement AV/AR associés au système de parking automatique seront de précieux alliés, tandis que la présence d'un toit ouvrant panoramique vous permettra d'utiliser le temps passé dans les embouteillages pour parfaire votre bronzage !

CONSEILLÉ PAR L'AJ

EXCITEMENT PACKAGE

(270 €)

Superflu l'Excitement Package ? Oui, et c'est pour cela que l'on ne saurait s'en passer ! Mais de quoi s'agit-il ? D'un cercle lumineux entourant le grand cadran central qui change de couleur lorsque vous manipulez certaines commandes (ventilation, volume de la radio, modification de la température...) ou lorsque certains accessoires entrent en fonction (aide au stationnement, Bluetooth...). Un gadget superflu et donc indispensable.

CONSEILLÉ PAR L'AJ

PERSONNALISATION

(DE 130 À 450 €)

Disponible sans supplément de prix à partir de la finition Cooper, le toit blanc (ou noir) complète la garde-robe du Clubman. Si vous souhaitez l'avoir de couleur grise, il faudra ajouter 160 €. Pour ce qui est des célèbres bandes sur le capot, il faut débourser 130 €. Enfin, pour ce qui est de la décoration intérieure, on trouve différents inserts colorés dont les prix varient de 200 à 450 €.

CONSEILLÉ PAR L'AJ

NOTRE CHOIX

2.0 D 150 ch Cooper

27 900 € hors options - Bonus/malus écologique : 0 €

Il a bien changé le Clubman, beaucoup grandi, et cela n'a pas été sans conséquence sur son tempérament, devenu un peu plus sage. Reste qu'en gagnant en esprit pratique sans rien perdre de son charme, il récolte encore plus de sex-appeal.

Avec le diesel de 150 ch, il propose de bonnes prestations routières tout en affichant un appétit raisonnable, une qualité que l'on aurait aimé retrouver du côté du prix de vente !

Retrouvez l'essai
dans L'AJ n°949

LES TEINTES

Peintures gratuites



Pepper White



Chili Red

Peintures unies 330 €



Volcanic Orange



Moonwalk Grey



Blazing Red

Peintures métallisées 630 €



Deep Blue



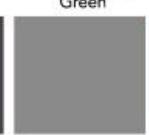
British Racing Green



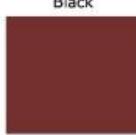
Midnight Black



Thunder Grey



Melting Silver



Pure Burgundy

Peinture unie 860 €



Mini Yours
Lapisluxury Blue

LES JANTES



Jantes de série
sur One.



Jantes de série
sur Cooper.



Jantes de série
sur Cooper S.



Jantes en option,
de 710 à 1 420 €.

♥ NOS COUPS DE CŒUR

CITROËN C3 PICASSO

Le monospace de Citroën se veut spacieux, modulable et agréable à vivre.

C'est grâce à sa forme particulière qu'il réussit à réunir ses qualités.

À l'usage, il s'avère également fiable et pratique. Par Pascal Serres Photos Joël Peyrou

Le style du C3 Picasso ne laisse pas indifférent et montre bien sa vocation de véhicule de loisirs. Une ambition confirmée par son généreux volume de chargement, son habitacle spacieux et sa simplicité de prise en main. Mais, à y regarder de plus près, on note des ajustements intérieurs qui manquent parfois de rigueur, des matériaux souvent rigides ou peu rembourrés et sensibles aux rayures.

On regrette aussi l'apparition de vibrations. La forme de la carrosserie, avantageuse pour le chargement, engendre des bruits aérodynamiques qui se retrouvent dans l'habitacle. Côté moteurs, pas de surprise : des blocs éprouvés et fiables. C'est une des raisons pour lesquelles le C3 Picasso connaît une belle carrière en occasion tout en gardant des tarifs raisonnables.

LA GAMME

Modèles	Puissance moteur (ch)	Conso. moy. l/100 km	Notre avis
1.2 PureTech	110	7	Ce 3 cylindres convient bien et procure des performances honnêtes.
1.4 VTi	95	7,5	Gourmand, ce bloc n'en demeure pas moins volontaire et agréable à l'utilisation.
1.6 VTi	120	8	Un moteur performant mais coûteux à l'usage. À réservé à ceux qui roulent en charge.
Essence	1.6 HDI / HDI	90/92	Ce diesel associe l'agrément à la sobriété et s'adapte à toutes les situations.
	1.6 BlueHDI	100	Un diesel assez récent et donc encore coûteux en occasion.
	1.6 HDi	110/115	La puissance légèrement accrue et l'agrément perfectible ne justifient pas le prix demandé.
Diesel			



LES INFOS CLÉS

Essence : à partir de 6 300 €

Diesel : à partir de 6 000 €

Génération : actuelle (1^{re})

Commercialisation : depuis 2009

Réstylage : 2012

Carrosserie : monospace

Modèles en circulation : 178 100





NOTRE CHOIX

1.6 HDI 90 ch
CONFORT de 2011
1^{er} prix prospecté: **6 900 €**
71 580 km



NOS MESURES

Moteur/Transmission

Puissance maxi	92 ch à 4 000 tr/mn
Couple maxi	230 Nm à 1 750 tr/mn
Type	4 cylindres en ligne, diesel
Cylindrée/puissance fiscale	1 560 cm ³ / 5 CV
Transmission	aux roues avant
Boîte/nombre de rapports	manuelle/5

Châssis

Diamètre de braquage	10,6 m
Pneumatiques	195/60 R 15

Dimensions/Poids

L/l/h/empattement	4,08/1,77/1,62/2,54 m
Poids/tractable freiné	1 205/1 200 kg

Performances

1 000 m d. a.	35,7 s
0 à 100 km	13,7 s
90-130 km/h en 4 ^e /5 ^e	16,4/19,4 s
Vitesse maxi	168 km/h
Freinage à 90/130 km/h	32/68 m

Habitabilité/Coffre

Longueur aux jambes AR	de 9 à 22 cm *
Largeur aux coudes AV/AR	144/139 cm
Volume de coffre	403 à 500 dm ³ *

* banquette AR coulissante

LE BUDGET

Assurance**: 950 €	Carte grise***: 166,50 €
--------------------	--------------------------

Consommations

Moyenne	6,1 l/100 km
Ville/Route/Autoroute	6,3/5,8/6,6 l/100 km
Autonomie/Réservoir	820 km/50 l

Coût de l'entretien

Amortisseurs AV	200 €	Kit de distribution	285 €
Amortisseurs AR	180 €	Embrayage	350 €
Disques AV	170 €	FAP	650 €
Disques AR	200 €	Pneus (1 paire)	220 €
Plaquettes AV	74 €	Feu AV	260 €
Plaquettes AR	120 €	Feu AR	110 €
Filtre à air	31 €	Bouclier AV	480 €
Filtre à huile	18 €	Bouclier AR	360 €

■ 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 PANNS

PANNS IMMOBILISANTES/PÉNALISANTES

MOTEURS ESSENCE

Fuite de liquide de refroidissement sur les 1.4 et 1.6 VTi (pompe à eau défectueuse).

EMBRAYAGE

Sur de nombreux modèles jusqu'en 2011, il est impossible de passer les vitesses, en raison de la casse de la butée

d'embrayage. Généralement, une prise en charge est accordée.

DÉMARREUR

Démarrer défaillant (court-circuit) sur les diesels, faisant griller le fusible dédié et empêchant tout redémarrage. Le démarreur doit être remplacé.

AUTRES DÉFAILLANCES

MOTEURS DIESEL

Bruits aigus au ralenti sur les 1.6 HDI 90 et 110 ch du côté de la distribution, dus à des infiltrations d'eau au niveau de la poulie de vilebrequin. La distribution doit être remplacée. Selon les garages, une prise en charge peut être accordée.

MOTEURS ESSENCE

Fuite d'huile au niveau de la culasse

ou du tendeur de chaîne de distribution sur les VTi de 2010 et 2011. Le tendeur doit être resserré. Manque de puissance, à-coups imposant une mise à jour.

ÉLECTRONIQUE

Dysfonctionnements divers avec impossibilité d'associer un téléphone via le Bluetooth et un système de navigation capricieux : besoin d'une mise à jour.

LES RAPPELS

MAJEURS & MINEURS

ALIMENTATION EN CARBURANT (AVRIL 2014)

Sur les C3 Picasso 1.6 HDI fabriqués entre le 2 janvier 2014 et le 17 janvier 2014 : risque de fuite de carburant sous le moteur, en raison d'un mauvais serrage des tuyaux de la rampe haute pression de carburant.

ABS/ESP (OCTOBRE 2012)

Non-conformité de montage de l'un des composants du bloc hydraulique ABS/ESP.

ÉLECTRICITÉ (NOVEMBRE 2011)

Sur les Citroën C3 Picasso produits de janvier 2010 à mai 2011 : le câble de mise à la masse situé sur la boîte de vitesses risque de se couper, ce qui provoquerait le calage du moteur. À titre préventif, le câble est remplacé.

FREINS (JUIN 2010)

Sur les versions produites du 4 septembre 2008 au 29 janvier 2010, il existe un risque de déformation des flexibles de frein au niveau des étriers.

COFFRE (AVRIL 2014)

Non-conformité des platines soudées supportant les rotules de vérin du hayon arrière qui peuvent lâcher, au risque que le hayon ne tienne plus ouvert. Après vérification, le hayon est peut-être à remplacer.

ÉLECTRICITÉ (AOÛT 2011)

Non-conformité du câble de masse sur les modèles produits d'octobre 2010 à mi-mai 2011.

LE BILAN FIABILITÉ

Le C3 Picasso propose un très bon niveau de fiabilité et ne souffre pas de gros défauts chroniques. Les deux dernières années sont même particulièrement sereines pour toutes les mécaniques. Les diesels sont désormais fiabilisés et les rares soucis rencontrés sur les essence ne perdurent pas. Même l'équipement électrique, peu développé il est vrai, affiche un taux très faible de problèmes.

VOUS FAISIEZ COMMENT
POUR ACHETER UNE VOITURE AVANT ?



Aramisauto.com

+ DE 2000 VOITURES NEUVES ET D'OCCASION



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

LE PRIX DU NEUF aj

ALFA ROMEO			
TYPE	CV	B/M*	PRIX
MITO			
1.4 MPI 70 ch Progression	4	■ 150	14 490
1.4 MPI 78 ch Distinctive	5	0	16 990
0.9 TwinAir 105 ch Distinctive	5	0	18 590
1.4 MultiAir 140 ch Exclusive TCT	7	0	23 690
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 T-Jet 105 ch Impression	6	■ 500	21 190
1.4 T-Jet 120 ch Distinctive	7	■ 500	24 000
1.4 MultiAir 170 ch Distinctive	7	0	27 000
Quadrifoglio Verde TCT	14	■ 2200	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	■ 2200	63 200
Surcoût: coupé + 9 800 €			
4C SPYDER			
Surcoût: coupé + 9 800 €			

AUDI



Audi

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

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 Ultra 150 ch Ambiente	7	0	24 120
1.8 TFSI 192 ch Ambiente S tronic	10	0	27 980
S1	14	■ 2200	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 Ambiente: + 600 €			
Surcoût S line: Ambiente + 2 800 €			
Surcoût: Ambiente Luxe + 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	■ 150	30 750
S3 Quattro	19	■ 2200	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 Ambiente: + 2 450 €			
Surcoût S line: Ambiente + 2 500 €			
Surcoût Ambiente Luxe: S line + 2 550 €			
A3 SPORTBACK (5 PORTES)			
RS 3 S tronic	25	■ 4000	57 900
e-tron Ambiente	6	■ 1000	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	■ 2200	55 560
1.8 TFSI 180 ch Ambiente	10	■ 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 Ambiente: Ambiente + 1 650 €			
Surcoût S line: Ambiente + 2 500 €			
Surcoût Ambiente Luxe: S line + 2 800 €			
TT			
1.8 TFSI 180 ch	10	■ 150	36 250
2.0 TFSI 230 ch	13	■ 250	41 410
S Quattro	20	■ 2200	56 490
2.0 TDI 164 ch	9	0	40 810
Surcoût: coupé + 3 000 €			
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 Qattro S tronic	16	0	52 800
A7 SPORTBACK			
Surcoût: Ambition Luxe: Ambiente + 7 200 €			
Surcoût: Avus: Ambition Luxe + 4 300 €			
1.8 TFSI 190 ch Ambiente S tronic	10	0	55 320
2.0 TFSI 252 ch Ambiente S tronic	15	■ 250	60 470
3.0 TFSI 333 ch Ambiente Quattro S tronic	22	■ 3000	70 410
RS7 Quattro Tiptronic	47	■ 8000	134 340
RS7 Performance Quattro Tiptronic	52	■ 8000	142 940
3.0 TDI 190 ch Ambiente S tronic	10	0	60 200
3.0 TDI 218 ch Ambiente S tronic	12	0	62 670
3.0 TDI 272 ch Ambiente Quattro S tronic	16	■ 250	69 290
3.0 BTDi 320 ch Ambiente Quattro Tiptronic	21	■ 2200	73 390
A8			
3.0 TFSI 310 ch Quattro Tiptronic	20	■ 3000	91 100
4.0 TFSI 435 ch Quattro Tiptronic	33	■ 8000	112 200
5.2 TFSI 500 ch W12 Limousine	41	■ 8000	159 180
RS8 Tiptronic	42	■ 8000	137 040
5.2 TDI 262 ch Quattro Tiptronic	16	■ 1600	88 580
4.2 TDI 385 ch Quattro Tiptronic	27	■ 4000	107 340
Surcoût: "base" + 13 400 €			
Surcoût: Avus: Extended: Avus + 6 000 €			
A8			
1.4 TFSI COD Ultra 150 ch	8	0	31 570
2.0 TFSI 230 ch Attraction	13	■ 250	41 490
3.0 TFSI 272 ch Ambiente Quattro S tronic	17	■ 3000	52 580
S5 Quattro S tronic	22	■ 3000	70 030
2.0 TDI Ultra 163 ch Attraction	8	0	40 430
2.0 TDI 190 ch Attraction	10	0	40 490
3.0 TDI 218 ch Ambiente Quattro S tronic	14	■ 2200	51 200
S5 Quattro Ambiente: Attraction + 3 200 €			
S5 Quattro S line: Ambiente + 4 500 €			
Surcoût: Ambiente Luxe: S line + 2 600 €			
Surcoût: Ambiente Luxe: S line + 2 400 €			
AS SPORTBACK			
1.8 TFSI 177 ch Attraction	10	■ 150	36 130
2.0 TFSI 230 ch Attraction	13	■ 250	40 590
3.0 TFSI 272 ch Ambiente Quattro S tronic	17	■ 3000	52 580
S5 Quattro S tronic	22	■ 3000	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	■ 2200	49 000
3.0 TDI 245 ch Ambiente Quattro S tronic	15	■ 2200	53 970
AS CABRIOLET			
1.8 TFSI 177 ch Ambiente	9	■ 250	44 630
2.0 TFSI 230 ch Ambiente	13	■ 250	50 490
3.0 TFSI 272 ch Ambiente Quattro S tronic	17	■ 3000	59 380
S5 Quattro S tronic	22	■ 3000	75 880
2.0 TDI 150 ch Ambiente	6	0	45 720
2.0 TDI 190 ch Ambiente	10	0	48 290
3.0 TDI 218 ch Ambiente Quattro S tronic	13	■ 2200	55 800
3.0 TDI 245 ch Ambiente Quattro S tronic	15	■ 2200	60 770
AS CABRIOLET			
1.8 TFSI 190 ch Ambiente	10	■ 250	44 630
2.0 TFSI 230 ch Ambiente	13	■ 250	50 490
3.0 TFSI 272 ch Ambiente Quattro S tronic	17	■ 3000	59 380
S5 Quattro S tronic	22	■ 3000	75 880
2.0 TDI 150 ch Ambiente	6	0	45 720
2.0 TDI 190 ch Ambiente	10	0	48 290
3.0 TDI 218 ch Ambiente Quattro S tronic	13	■ 2200	55 800
3.0 TDI 245 ch Ambiente Quattro S tronic	15	■ 2200	60 770
Surcoût: S line: Ambiente + 4 700 €			
Surcoût: Ambiente Luxe: S line + 2 000 €			
Surcoût: Ambiente Luxe: S line + 2 500 €			
Surcoût: Ambiente Luxe: S line + 2 550 €			
A6			
1.8 TFSI 190 ch Ambiente	10	■ 250	42 400
1.8 TFSI 190 ch Ambiente S tronic	10	■ 150	44 700
2.0 TFSI 252 ch Ambiente S tronic	15	■ 250	49 270
3.0 TFSI 333 ch Ambiente Quattro S tronic	22	■ 2200	58 300
S6 Quattro S tronic	31	■ 8000	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	■ 150	56 130
3.0 BTDi 320 ch S line Quattro Tiptronic	21	■ 2200	65 410
Surcoût: S line: Ambiente + 5 250 €			
Surcoût: Ambiente Luxe: S line + 950 €			
Surcoût: Avus: Ambiente Luxe + 4 300 €			
AB AVANT (BREAK)			
RS6 Quattro Tiptronic	47	■ 8000	125 110
RS6 Performance Quattro Tiptronic	52	■ 8000	133 740
Surcoût: berline + 2 600 €			
A6 ALLROAD QUATTRO			
3.0 TFSI 333 ch Ambiente S tronic	22	■ 3000	64 900
3.0 TDI 190 ch Ambiente S tronic	11	■ 500	57 030
3.0 TDI 218 ch Ambiente S tronic	13	■ 900	59 430
3.0 TDI 272 ch Ambiente S tronic	16	■ 900	62 730
3.0 BTDi 320 ch Ambiente Luxe Tiptronic	21	■ 2200	72 960
BMW			
TYPE	CV	B/M*	PRIX
i3			
"base"	3	■ 6 300	35 490
Urban Line	3	■ 6 300	38 290
SERIE 1 (3 PORTES)			
116 Première	6	0	22 990
118 Lounge	7	0	27 100
120 Lounge	10	■ 150	29 950
125 Lounge	13	■ 1600	33 350
M1 35i	22	■ 3 600	45 600
114d Première	5	0	23 100
116d EfficientDynamics Première	6	0	25 650
116d EfficientDynamics Lounge	7	0	29 550
120d Lounge	10	0	32 400
125d Lounge Auto.	12	0	37 550
SERIE 1 (5 PORTES)			
Surcoût: 3 portes + 750 € à + 760 €			
SERIE 2 COUPE			
218 Lounge	7	0	29 990
220 Lounge	10	■ 900	33 750
228 Lounge	15	■ 1600	36 650
M2 35i 326 ch	22	■ 4 600	48 000
M2	26	■ 6 500	61 750
218d Lounge	8	0	31 950
220d Lounge	10	0	34 950
225d Lounge	12	0	40 300
SERIE 2 CABRIOLET			
218 Lounge	8	■ 150	34 500
220 Lounge	11	■ 2300	37 750
228 Lounge	15	■ 2400	40 700
M2 35i	22	■ 6 500	52 900
218d Lounge	8	0	38 200
220d Lounge	10	0	38 300
225d Lounge	12	0	43 900
SERIE 2 ACTIVE TOURER			
216 Première	5	0	24 990
218 Lounge	7	0	29 990
220 Lounge	11	■ 250	33 200
225 Lounge Auto.	13	■ 160	38 200
226 Coupé ch Lounge	5	■ 1000	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: Lounge + 150 €			
SERIE 2 GRAN TOURER			
216 102 ch Première	6	0	26 490
218 136 ch Lounge	7	0	31 490
220 192 ch Lounge	11	■ 500	35 000
214d 95 ch Première	5	0	29 290
216 116 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: Lounge + 750 €			
NOUVEAU X1			
sDrive 18i Lounge	7	0	31 950
xDrive 20i Lounge Auto.	11	■ 900	39 950
xDrive 25i Lounge Auto.	13</td		

SÉRIE 3 BERLINE							
318 Lounge	7	0	31 950	518d Lounge	8	0	39 990
320 Lounge	10	0	35 350	520e Lounge	10	0	43 850
330 xDrive Lounge Plus Auto.	15	0	48 650	525e Lounge Plus	12	0	50 900
340 Lounge Plus	21	0	49 650	530d Lounge Plus Auto.	15	0	56 900
M3	32	0	84 400	535d xDrive Auto.	20	0	61 800
330e Lounge Plus	8	0	46 950	535d xDrive Plus	26	0	68 300
316d Lounge	6	0	31 950	Surcoût Lounge Plus : Lounge + 3 350 €			
318d Lounge	7	0	34 500	Surcoût Lounge : Lounge Plus + 5 500 € à + 8 050 €			
320d EfficientDynamics Edition Lounge	8	0	37 900	Surcoût M Sport : Lounge Plus + 5 000 € à + 5 150 €			
320d Lounge	10	0	37 900	SÉRIE 5 TOURING (BREAK)			
325d Lounge Plus	12	0	44 750	Surcoût berline (au delà 540 €) + 2 500 €			
330d Lounge Plus Auto.	12	0	49 750	SÉRIE 5 GRAN TURISMO			
335d xDrive Lounge Plus Auto.	20	0	56 350	535d xDrive Lounge Plus Auto.	20	0	68 900
Surcoût Lounge Plus : Lounge + 3 100 €			520d Lounge Plus Auto.	10	0	50 500	
Surcoût Lounge : Sport + 1 900 €			530d Lounge Plus Auto.	15	0	63 350	
Surcoût Sport : Lounge + 3 150 €			535d xDrive Lounge Plus Auto.	20	0	70 900	
Surcoût M Sport : Sport + 2 550 €			Surcoût Lounge Plus : Lounge + 3 350 €				
SÉRIE 3 TOURING (BREAK)							
Surcoût berline + 1 350 € à + 1 650 €			Surcoût Lounge : Lounge Plus + 5 500 € à + 8 050 €				
SÉRIE 3 GRAN TURISMO							
320 Lounge Auto.	10	0	40 250	Surcoût M Sport : Lounge Plus + 5 000 € à + 5 150 €			
320d xDrive Lounge Auto.	15	0	42 200	SÉRIE 6 COUPÉ			
335d xDrive Lounge Auto.	20	0	54 050	640i Lounge Plus Auto.	21	0	2 200 84 350
318d Lounge	7	0	37 350	650i Lounge Plus Auto.	34	0	6 500 97 750
320d Lounge	10	0	40 800	M6 CKG	47	0	8 000 136 150
325d Lounge	12	0	44 050	Surcoût Exclusive : Lounge Plus + 12 800 € à + 12 900 €			
330d Lounge Auto.	15	0	49 750	Surcoût M Sport : Lounge Plus + 10 000 € à + 10 250 €			
335d xDrive Lounge Auto.	20	0	55 750	SURCOÛT EXCLUSIVE			
Surcoût Sport : Lounge + 5 400 €			640d Lounge Plus Auto.	20	0	2 200 87 600	
Surcoût Lounge : Sport + 3 300 €			Surcoût Exclusive : Lounge Plus + 12 800 € à + 12 900 €				
Surcoût M Sport : Sport + 2 700 €			Surcoût M Sport : Lounge Plus + 10 000 € à + 10 250 €				
SÉRIE 4 COUPÉ							
420 Lounge	10	0	500 39 250	SÉRIE 6 GRANCOUPÉ			
428 Lounge	14	0	1 600 43 500	640i Lounge Plus Auto.	21	0	2 200 86 550
435 Lounge	20	0	3 600 50 350	650i Lounge Plus Auto.	34	0	6 500 99 950
M4	32	0	8 000 65 300	M6 CKG	47	0	8 000 140 900
418d Lounge	8	0	38 200	640d Lounge Plus Auto.	20	0	500 69 100
420d Lounge	10	0	41 200	Surcoût Exclusive : Lounge Plus + 12 800 € à + 12 900 €			
425d Lounge	12	0	150 44 050	Surcoût M Sport : Lounge Plus + 10 000 € à + 10 250 €			
430d Lounge Auto.	15	0	50 150	SURCOÛT EXCLUSIVE			
435d xDrive Lounge Auto.	20	0	500 56 200	640 Lounge Plus Auto.	21	0	3 000 93 450
Surcoût Sport : Lounge + 4 550 €			650i Lounge Plus Auto.	34	0	8 000 106 850	
Surcoût Lounge : Sport + 3 600 €			M6 CKG	47	0	8 000 143 600	
Surcoût M Sport : Sport + 3 000 €			Surcoût Exclusive : Lounge Plus + 11 000 € à + 11 100 €				
SÉRIE 4 GRAN COUPE							
428 Lounge	15	0	1 600 43 500	X5			
435 Lounge	20	0	4 000 50 350	xDrive 35i Lounge Plus Auto.	20	0	6 500 69 500
418d Lounge	7	0	38 200	50i xDrive Lounge Plus Auto.	25	0	8 000 85 300
420d Lounge	10	0	41 200	M4 Auto.	49	0	8 000 127 000
430d Lounge Auto.	10	0	150 50 150	xDrive 40e Lounge Plus	13	0	72 800
435d xDrive Lounge Auto.	10	0	900 56 200	xDrive 25d Lounge Auto.	13	0	250 54 450
Surcoût Sport : Lounge + 4 550 €			xDrive 30e Lounge Plus Auto.	16	0	2 200 67 800	
Surcoût Lounge : Sport + 3 600 €			xDrive 40e Lounge Plus Auto.	20	0	2 200 72 800	
Surcoût M Sport : Sport + 3 000 €			M5 Auto.	26	0	2 200 96 300	
SÉRIE 4 CABRIOLET							
428 Lounge	15	0	1 600 43 500	Surcoût Lounge Plus : Lounge + 6 450 €			
435 Lounge	20	0	4 000 50 350	Surcoût Lounge : Lounge Plus + 4 850 € + 5 750 €			
418d Lounge	7	0	38 200	Surcoût Exclusive : Lounge + 5 000 € à + 5 900 €			
420d Lounge	10	0	41 200	Surcoût M Sport : xDrive + 500 € à + 3 400 €			
430d Lounge Auto.	10	0	150 50 150	SURCOÛT EXCLUSIVE			
435d xDrive Lounge Auto.	10	0	900 56 200	xDrive 35i Lounge Plus Auto.	20	0	6 500 74 300
Surcoût Sport : Lounge + 4 550 €			xDrive 50i xDrive Lounge Plus Auto.	34	0	8 000 89 950	
Surcoût Lounge : Sport + 3 600 €			M4 Auto.	49	0	8 000 134 800	
Surcoût M Sport : Sport + 3 000 €			xDrive 30d Lounge Plus Auto.	16	0	2 200 72 800	
SÉRIE 4 CABRIOLET							
420 Lounge	10	0	1 600 46 800	xDrive 40d Lounge Plus Auto.	16	0	2 200 77 600
428 Lounge	15	0	2 200 51 350	M50d Auto.	26	0	2 200 100 500
435 Lounge	20	0	4 000 56 850	Surcoût Exclusive : Lounge Plus + 12 050 € à + 12 800 €			
M4	32	0	8 000 91 600	Surcoût Lounge Plus : Lounge Plus + 10 200 € à + 10 700 €			
420d Lounge	10	0	150 48 800	SURCOÛT EXCLUSIVE			
425d Lounge	12	0	250 52 000	740d Auto.	21	0	4 000 91 100
435d xDrive Lounge Auto.	15	0	1 600 62 950	750i xDrive Exclusive Auto.	34	0	4 000 120 900
Surcoût Sport : Lounge + 5 900 €			730d Auto.	15	0	8 650 9500	
Surcoût Lounge : Sport + 2 150 €			740e xDrive Auto.	20	0	9 670 900	
Surcoût M Sport : Lounge + 750 €			Surcoût Exclusive : xDrive + 11 400 € à + 13 000 €				
X3							
xDrive 20 Lounge Auto.	11	0	2 200 41 200	Surcoût M Sport : Lounge + 5 000 € à + 5 900 €			
xDrive 28 Lounge Auto.	15	0	2 200 49 000	Hybride rechargeable	11	0	1 000 136 800
xDrive 35 Lounge Plus Auto.	20	0	6 500 57 200	SURCOÛT EXCLUSIVE			
xDrive 18d Lounge	8	0	38 950	CITROËN			
xDrive 20d Lounge	10	0	250 43 900	TYPE			
xDrive 30d Lounge Auto.	15	0	900 62 200	C-ZERO	CV B/M* PRIX		
xDrive 35d Lounge Plus Auto.	20	0	2 200 60 800	C-ZERO Confort.	1	0	6 300 26 900
Surcoût Lounge Plus : Lounge + 3 600 €			G1 (3 PORTES)	1.0 VTi 68 ch Live	4	0	10 350
Surcoût xLine : Lounge Plus + 4 900 € à + 500 €				1.2 PureTech 82 ch Feel	4	0	12 650
Surcoût M Sport : xLine + 100 € à + 80 €				1.2 PureTech 82 ch Live	4	0	12 650
X4							
xDrive 28 Lounge Plus Auto.	15	0	2 200 48 200	C-ZERO	CV B/M* PRIX		
M40i Auto.	25	0	6 500 69 800	C-ZERO Confort.	1	0	6 300 26 900
xDrive 20d Lounge Plus	10	0	150 51 100	C-ZERO	CV B/M* PRIX		
xDrive 30d Lounge Plus Auto.	15	0	900 59 400	C-ZERO Confort.	1	0	6 300 26 900
xDrive 35d Lounge Plus Auto.	20	0	2 200 64 200	C-ZERO	CV B/M* PRIX		
Surcoût xLine : Lounge Plus + 4 750 €			C-ZERO Confort.	1	0	6 300 26 900	
Surcoût M Sport : xLine + 100 € à + 2 000 €			C-ZERO	CV B/M* PRIX			
Z4							
sDrive 18i Lounge	9	0	2 200 37 150	C-ZERO Confort.	1	0	6 300 26 900
sDrive 20i Lounge	11	0	2 200 40 150	C-ZERO	CV B/M* PRIX		
sDrive 28 Lounge	15	0	2 200 46 350	C-ZERO Confort.	1	0	6 300 26 900
sDrive 35i Lounge	21	0	8 000 51 500	C-ZERO	CV B/M* PRIX		
sDrive 35e M Sport CKG	23	0	8 000 65 300	C-ZERO Confort.	1	0	6 300 26 900
Surcoût Lounge Plus : Lounge + 3 600 € à + 3 600 €			C-ZERO	CV B/M* PRIX			
Surcoût M Sport : Lounge Plus + 2 800 € à + 3 000 €			C-ZERO Confort.	1	0	6 300 26 900	
SÉRIE 6							
520i Lounge Plus	15	0	1 600 50 850	C-ZERO	CV B/M* PRIX		
535i Lounge Plus	20	0	4 000 57 500	C-ZERO Confort.	1	0	6 300 26 900
M5 CKG	47	0	8 000 120 600	C-ZERO	CV B/M* PRIX		
ActiveHybrid 5 Lounge Plus	19	0	900 68 700	C-ZERO Confort.	1	0	6 300 26 900

C4 CACTUS (5 PORTES)							
1.2 PureTech 82 ch Live	4	0	15 200	TYPE			
1.2 PureTech 110 ch Feel	5	0	18 900	C4 CACTUS (5 PORTES)			
1.6 BlueHDi 100 ch Feel	5	0	20 350	1.2 PureTech 82 ch	CV B/M* PRIX		
1.6 BlueHDi 100 ch Live	5	0	19 900	1.2 PureTech 82 ch	CV B/M* PRIX		
1.6 BlueHDi 100 ch Feel Edition	5	0	20 350	1.2 PureTech 82 ch	CV B/M* PRIX		
1.6 BlueHDi 100 ch Live Edition	5	0	19 900	1.2 PureTech 82 ch	CV B/M* PRIX		
1.6 BlueHDi 100 ch Feel	5	0	20 350	1.2 PureTech 82 ch	CV B/M* PRIX		
1.6 BlueHDi 100 ch Live	5	0	19 900	1.2 PureTech 82 ch	CV B/M* PRIX		
C4 BERLINE (5 PORTES)							
1.2 PureTech 110 ch Live	6	0	19 900	TYPE			
1.2 PureTech 130 ch	6	0	22 850	C4 BERLINE (5 PORTES)			
1.6 BlueHDi 100 ch	5	0	22 150	1.2 PureTech 110 ch	CV B/M* PRIX		
1.6 BlueHDi 120 ch	6	0	23 350	1.2 PureTech 110 ch	CV B/M* PRIX		
1.6 BlueHDi 150 ch	7	0	29 700	1.2 PureTech 110 ch	CV B/M* PRIX		
1.6 BlueHDi 150 ch	7	0	29 700	1.2 PureTech 110 ch	CV B/M* PRIX		
1.6 BlueHDi 150 ch	7	0	29 700	1.2 PureTech 110 ch	CV B/M* PRIX		
1.6 BlueHDi 150 ch	7	0	29 700	1.2 PureTech 110 ch	CV B/M* PRIX		
C4 PICASSO							
1.2 PureTech 130 ch Attraction	7	0	24 400	TYPE			
1.6 THP 165 ch	9	0	27 950	C4 PICASSO			
1.6 THP 185 ch	9	0	31 450	1.2 PureTech 130 ch	CV B/M* PRIX		
1.6 THP 210 ch	12	0	36 750	1.2 PureTech 130 ch	CV B/M* PRIX		
2.0 BlueHDi 120 ch	6	0	25 050	1.2 PureTech 130 ch	CV B/M* PRIX		
2.0 BlueHDi 150 ch	7	0	31 400	1.2 PureTech 130 ch	CV B/M* PRIX		
2.0 BlueHDi 180 ch	7	0	34 250	1.2 PureTech 130 ch	CV B/M* PRIX		
2.0 BlueHDi 210 ch	9	0	37 700	1.2 PureTech 130 ch	CV B/M* PRIX		
C5							
2.0 BlueHDi 150 ch Confort	7	0	31 400	TYPE			
2.0 BlueHDi 180 ch Confort	9	0	35 000	C5			
2.0 BlueHDi 150 ch	7	0	31 400	2.0 BlueHDi 150 ch	CV B/M* PRIX		
2.0 BlueHDi 180 ch	9	0	35 000	2.0 BlueHDi 150 ch	CV B/M* PRIX		
2.0 BlueHDi 210 ch	12	0	39 700	2.0 BlueHDi 150 ch	CV B/M* PRIX		
2.0 BlueHDi 180 ch	9	0	32 950	2.0 BlueHDi 150 ch	CV B/M* PRIX		
2.0 BlueHDi 210 ch	12	0	36 900	2.0 BlueHDi 150 ch	CV B/M* PRIX		
2.0 BlueHDi 180 ch	9	0	32 950	2.0 BlueHDi 150 ch	CV B/M* PRIX		
C5 TOURER (BREAK)							
Surcoût berline + 1 100 €			TYPE				
SURCOÛT EXCLUSIVE			C5 TOURER (BREAK)				
SURCOÛT EXCLUSIVE			TYPE				
SURCOÛT EXCLUSIVE			C5 TOURER XTR				
SURCOÛT EXCLUSIVE			TYPE				
SURCOÛT EXCLUSIVE			C5 TOURER XTR				
SURCOÛT EXCLUSIVE			TYPE				
SURCOÛT EXCLUSIVE			C5 TOURER XTR				
SURCOÛT EXCLUSIVE							

500X						
1.6 e-Toro 110 ch	6	250	15 990			
1.4 MultiAir 140 ch Popstar	8	250	21 090			
1.4 MultiAir 170 ch Cross 4x4 Auto.	10	2200	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: 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	150	14 450			
0.9 TwinAir 105 ch Steel	5	0	15 850			
Surcoût Steel: Cult + 460 €						
Surcoût Steel Pack: Steel + 1 350 €						
NOUVEAU 124 SPIDER						
1.4 MultiAir 140 ch Anniversary	8	900	30 990			
QUOQ						
1.4 77 ch Pop	5	0	22 000	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	2200	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						
TYPE	CV	B/M*	PRIX			
KA						
1.2 69 ch Titanium	4	0	11 500			
FIESTA (3 PORTES)						
1.2 69 ch Titanium	4	0	11 500			
1.25 80 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			
FIESTA (5 PORTES)						
Surcoût: berline 3 portes + 600 €						
FOCUS						
1.6 T-VCT 85 ch Trend	5	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	2200	29 200			
RS	24	0	39 600			
1.5 TDCi 95 ch Trend	5	0	23 100			
1.5 TDCi Ecovolt 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	250	18 100			
1.0 EcoBoost 100 ch Edition	5	0	19 500			
1.6 Ti-VCT 105 ch Edition PowerShift	6	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			
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	18 600			
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	250	27 500			
1.5 TDCi 95 ch Trend	5	0	25 500			
1.5 TDCi Ecovolt 105 ch Trend	5	0	25 900			
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						
MONDEO (5 PORTES)						
1.0 EcoBoost 125 ch Trend						
6	0	27 200				
1.5 EcoBoost 160 ch Titanium	9	0	150	31 400		
2.0 EcoBoost 240 ch Titanium Auto.	14	2200	37 100			
Hybrid 187 ch Titanium (4 portes)	9	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	34 900			
2.0 TDCi 210 ch Vignale PowerShift	12	0	43 700			
Surcoût Vignale: Titanium + 6 100 €						
MONDEO SW						
S-MAX						
1.6 SCTi 160 ch S/S Edition PowerShift						
9	2 200	30 400				
2.0 SCTi 203 ch Titanium PowerShift	12	4 000	33 450			
1.6 TDCi 115 ch Edition S/S	6	250	32 700			
2.0 TDCi 140 ch Edition	8	250	33 900			
2.0 TDCi 163 ch Titanium	9	250	35 950			
2.0 TDCi 163 ch Titanium PowerShift	9	2 200	37 650			
2.2 TDCi 200 ch Titanium 8V	12	4 000	39 250			
GALAXY						
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 Generation: 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 Initiative	4	0	15 550			
1.1 CRDI 90 ch Initia	4	0	14 850			
Surcoût Initiative: Initia + 2 000 €						
Surcoût Initiative Plus: Initiative + 1 300 €						
Surcoût Creative: Initiative Plus + 1 450 €						
I20 COUPE						
KUGA						
1.5 EcoBoost 160 ch Edition PowerShift	9	2 200	33 600			
2.0 EcoBoost 203 ch Titanium PowerShift	12	4 000	36 450			
1.6 TDCi 115 ch Trend S/S	7	250	36 800			
2.0 TDCi 140 ch Trend PowerShift	8	2 200	39 500			
2.0 TDCi 163 ch Titanium	9	250	39 650			
2.2 TDCi 200 ch Titanium 8V	12	4 000	43 150			
KUGA						
1.5 EcoBoost 120 ch Trend	7	500	23 700			
1.5 EcoBoost 150 ch Trend	8	900	25 900			
2.0 TDCi 120 ch Trend	6	27 150				
2.0 TDCi 150 ch Trend	8	0	29 350			
Surcoût Titanium: Trend + 2 400 €						
MUSTANG CONVERTIBLE						
2.3 EcoBoost 314 ch	21	3 000	37 500			
5.0 GT 418 ch	33	8 000	41 500			
MUSTANG FASTBACK						
2.3 EcoBoost 314 ch	21	3 000	37 500			
5.0 GT 418 ch	33	8 000	41 500			
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 Ambiente: 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 Ambiente: Ambiente + 800 €						
Surcoût Titanium: Trend + 2 500 €						
NOUVELLE JAZZ						
1.3 i-VTEC 102 ch Elegance	5	0	16 100			
Surcoût Executive: Elegance + 800 €						
Surcoût Executive Nav: Elegance + 600 €						
Surcoût Executive Nav: + 1 000 €						
Surcoût Executive Nav: + 600 €						
CIVIC (5 PORTES)						
1.4 i-VTEC 100 ch Elegance	5	0	20 790			
1.8 i-VTEC 142 ch Executive	8	500	24 700			
Type-R	20	2 200	35 750			
1.6 i-DTEC 120 ch Elegance	6	0	23 640			
Surcoût Executive: Elegance + 1 610 €						
Surcoût Executive Nav: + 800 €						
Surcoût Sport: Elegance + 500 €						
Surcoût Sport: Elegance + 800 €						
Surcoût Exclusive Nav: Sport + 3 500 €						
Surcoût Innov: Exclusive Nav: + 700 €						
Surcoût Executive: Sport + 2 400 €						
CIVIC TOURER (BREAK)						
1.4 i-VTEC 100 ch Elegance	5	0	11 130 €			
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 €						
GRAND 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	250	27 500			
1.5 TDCi 95 ch Trend	5	0	25 500			
1.5 TDCi Ecovolt 105 ch Trend	5	0	25 900			
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 €						

INFINITI						
Q50						
3.0 360 ch Hybrid						
NC	500	53 720		</td		

KIA				
TYPE	CV	B/M*	PRIX	
PICANTO (3 PORTES)				
1.0 66 ch Motion	4	0	9 950	
Surcot Active; Motion + 1 600 €				
PICANTO (5 PORTES)				
1.2 85 ch Premium Auto.	5	0	15 450	
Surcot 3 portes + 600 €				
Surcot 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	
Surcot Active; Motion + 1 900 €				
Surcot Premium; Active + 2 200 € ; + 2 300 €				
VENGA				
1.4 90 ch Motion	5	0	15 650	
1.6 125 ch Active	7	■	250 19 350	
1.4 CRDI 90 ch Style	5	0	19 050	
1.6 CRDI 115 ch Active	6	0	21 050	
Surcot Style; Motion + 1 300 €				
Surcot Active; Style + 1 200 €				
Surcot Premium; Active + 2 400 €				
SOUL				
1.6 CRDI 136 ch M	8	0	19 900	
EV	1	0	35 400	
Surcot L:M + 2 000 €				
Surcot EV Ultimate; EV + 1 500 €				
PRO CEE'D				
1.0 T-GDI 120 ch Active	6	0	21 700	
GT	12	■	2200 29 000	
1.6 CRDI 136 ch Active	7	0	23 000	
Surcot 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	
Surcot GT Line; Active + 1 700 €				
Surcot Premium; GT Line + 1 800 €				
CEE'D SW (BREAK)				
Surcot 5 portes + 1 100 €				
CARENS				
1.6 GDI 135 ch Motion	7	■	500 22 250	
1.7 CRDI 115 ch Motion	6	0	24 450	
1.7 CRDI 141 ch Active	7	0	28 250	
Surcot Style; Motion + 1 350 €				
Surcot Active; Style + 1 850 €				
Surcot Premium; Active + 2 600 €				
NOUVEAU SPORTAGE				
1.6 GDI 132 ch Motion	7	■	900 23 000	
1.6 T-GDI 177 ch GT Line 4x4 DCT	10	■	2200 34 000	
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	■	2200 37 700	
Surcot Active; Motion + 3 000 €				
Surcot GT Line; Active + 1 800 €				
Surcot Premium; GT Line + 2 800 €				
NOUVEAU OPTIMA				
1.7 CRDI 141 ch Premium	7	0	32 900	
Surcot Ultimate Auto.; Premium + 5 500 €				
SORENTO				
2.2 CRDI 200 ch Premium	12	■	2200 43 990	
Surcot Ultimate; Premium + 6 000 €				
LAMBORGHINI				
TYPE	CV	B/M*	PRIX	
Huracan V10 610 ch LP 610-4	NC	■	9 000 202 722	
Aventador V12 700 ch LP 700 Coupé	NC	■	9 000 314 500	
LANCIA				
TYPE	CV	B/M*	PRIX	
YPSILON 5 PORTES				
1.2 69 ch S/S Gold	4	0	15 200	
1.2 69 ch S/S Gold +	4	0	16 200	
0.9 TwinAir 85 ch S/S Gold	4	0	16 800	
0.9 TwinAir 85 ch S/S DSG Gold	4	0	17 900	
0.9 TwinAir 85 ch S/S Gold +	4	0	17 800	
0.9 TwinAir 85 ch S/S DSG Gold +	4	0	18 900	
1.3 MultiJet 95 ch S/S Gold	5	0	18 300	
1.3 MultiJet 95 ch S/S Gold +	5	0	19 300	
DELTA				
1.6 MultiJet 120 ch DPF Gold	6	0	28 000	
VYAGER				
2.8 MultiJet 177 ch Gold	11	■	8 000 44 400	
2.8 MultiJet 177 ch Platinum	11	■	8 000 48 900	
LAND ROVER				
TYPE	CV	B/M*	PRIX	
DISCOVERY SPORT				
2.0 Si4 240 ch Pure Auto.	15	■	6 500 40 200	
2.0 eD4 150 ch Pure	8	0	33 100	
2.0 TD4 180 ch Pure	10	■	150 37 800	
Surcot SE; Pure + 4 400 €				
Surcot HSE; SE + 5 400 €				
Surcot HSE Luxury; HSE + 5 900 €				

KIA				
TYPE	CV	B/M*	PRIX	
EVOQUE				
2.0 Si4 240 ch Pure Auto.	15	■	6 500 42 800	
2.2 eD4 150 ch Pure	9	0	34 600	
2.2 TD4 180 ch Pure	12	0	39 400	
Surcot SE; Pure + 3 800 €				
Surcot SE; Dynamic; SE + 3 300 €				
Surcot HSE; SE Dynamic + 5 100 €				
Surcot HSE; Dynamic; HSE + 2 600 €				
EVOQUE COUPÉ				
Tarifs; ikon EVOQUE				
NOUVEL EVOQUE CABRIOLET				
2.0 Si4 240 ch SE Dynamic Auto.	16	■	8 000 55 600	
2.0 TD4 150 ch SE Dynamic Auto.	9	■	9 000 51 800	
2.0 TD4 180 ch SE Dynamic Auto.	11	■	9 000 54 800	
Surcot HSE; Dynamic + 6 200 €				
DEFENDER				
90 2.2 TD 122 ch E Hard Top	10	■	8 000 28 820	
110 2.2 TD 122 ch E Hard Top	10	■	8 000 31 570	
Surcot SE; E + 3 500 € à + 100 €				
DISCOVERY				
3.0 TDV8 211 ch Graphite Edition	13	■	8 000 57 250	
3.0 SDV6 256 ch Landmark Edition	16	■	8 000 67 000	
RANGE ROVER SPORT				
5.0 V8 Supercharged HSE Dyn. Auto.	43	■	8 000 92 000	
3.0 TDV6 300 ch Auto.	14	■	8 000 62 500	
3.0 SDV6 HSE Auto.	19	■	8 000 79 400	
4.4 SDV8 HSE Dynamic Auto.	24	■	8 000 88 100	
3.0 SDV6 Hybrid HSE	20	■	2 200 89 100	
Surcot SE; E + 5 200 €				
Surcot HSE; E + 6 700 €				
Surcot HSE; Dynamic + 1 600 € à + 2 500 €				
Surcot Autobiography; HSE Dynamic + 8 500 € à + 9 100 €				
Surcot Autobiography; Dynamic; Autobiog. + 2 000 € à + 2 400 €				
Surcot SVR; Autobiography Dynamic + 24 900 €				
RANGE ROVER				
5.0 Supercharged Vogue Auto.	44	■	8 000 120 200	
3.0 TDV6 HSE Auto.	16	■	8 000 95 000	
4.4 SDV8 Vogue Auto.	22	■	8 000 113 800	
3.0 SDV6 Hybrid Autobiography	18	■	2 200 133 200	
Surcot Vogue; HSE + 10 200 €				
Surcot Autobiography; Vogue + 14 100 €				
Surcot SDV8 Autobiography; Autobiography + 55 300 € à + 61 200 €				
LEXUS				
TYPE	CV	B/M*	PRIX	
CT				
200h 136 ch	4	■	750 27 990	
Surcot Pack; "base" + 1 300 €				
Surcot Luxe; Pack + 200 €				
Surcot F-Sport; Luxe + 0 €				
Surcot Executive; F-Sport + 7 400 €				
IS				
300h	9	■	750 38 490	
Surcot Pack; "base" + 1 700 €				
Surcot Luxe; Pack + 7 200 €				
Surcot F-Sport; Luxe + 0 €				
Surcot Executive; F-Sport + 6 400 €				
Surcot Executive; Executive + 3 300 €				
RC				
200t F-Sport	15	■	2 200 54 390	
F-Auto.	38	■	8 000 79 790	
300h Luxe	10	0	49 990	
Surcot F-Sport; Luxe + 4 400 €				
Surcot Executive; F-Sport + 4 400 €				
Surcot Executive; F-Sport + 5 600 €				
Surcot GT; F + 6 000 €				
Surcot Carbon; F + 3 200 €				
NX				
200t 230h Luxe 4WD	15	■	3 600 51 390	
300t 197ch	8	0	40 090	
Surcot Pack; "base" + 2 000 €				
Surcot Luxe; 4WD + 7 300 € à + 8 800 €				
Surcot F-Sport; Luxe + 7 000 € à + 8 100 €				
Surcot Executive; F-Sport + 6 300 € à + 2 400 €				
GS				
450 Pack	16	■	0 64 900	
Surcot F-Sport; Luxe + 6 000 €				
Surcot F-Sport Executive; F-Sport + 3 300 €				
Surcot Executive; F-Sport Executive + 1 700 €				
LS				
460 Luxe Auto.	29	■	8 000 106 700	
600h Luxe	28	■	8 000 123 500	
Surcot F-Sport; Luxe + 5 000 € à + 6 000 €				
Surcot Executive; F-Sport + 12 000 € à + 13 000 €				
MASERATI				
TYPE	CV	B/M*	PRIX	
GHIBLI				
3.0 V6 330 ch	23	■	8 000 68 700	
3.0 V6 410 ch S	31	■	8 000 81 400	
3.0 V6 410 ch S Q4	31	■	8 000 84 400	
3.0 V6 275 ch	17	■	2 200 66 750	
GRANTURISMO				
4.2 V8 405 ch	32	■	8 000 114 500	
4.7 V8 460 ch Sport	38	■	8 000 125 900	
4.7 V8 460 ch Sport CC	36	■	8 000 131 500	
4.7 V8 460 ch MC Stradale	38	■	8 000 154 850	
GRANCAIBRID				
4.7 V8 440 ch	36	■	8 000 135 200	
4.7 V8 460 ch S	36	■	8 000 142 400	
4.7 V8 460 ch MC Stradale	38	■	8 000 153 700	
QUATTROPORTE				
3.0 V6 410 ch S	31	■	8 000 105 650	
3.0 V6 410 ch S Q4	31	■	8 000 109 850	
3.0 V6 530 ch GT5	44	■	8 000 148 850	
3.0 V6 275 ch	17	■	2 200 96 800	
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	■	150 25 850	
1.5 Skyactiv-G 165 ch Sélection	6	0	26 800	
1.5 Skyactiv-G 165 ch Sélection BVA	11	■	900 37 150	
2.0 Skyactiv-G 165 ch Sélection	9	■	250 32 400	
2.2 Skyactiv-D 150 ch Harmonie	7	0	28 650	
2.2 Skyactiv-D 150 ch Élégance	7	0	30 200	
2.2 Skyactiv-D 175 ch Sélection	9	0	36 250	
MAZDA6 FASTBACK / BREAK				
Surcot; berline + 950 € (jantes uniquement)				
MX-5				
1.8 MZR 126 ch Élégance	8	■	2 200 24 350	
1.8 MZR 126 ch Élégance Cuir	8	■	2 200 25 450	
2.0 MZR 160 ch Performance	10	■	3 600 31 000	
2.0 MZR 160 ch Automatique	10	■	3 600 32 200	
CX-3				
2.0 Skyactiv-G 120 ch Élégance	7	■	150 20 650	
2.0 Skyactiv-G 120 ch Dynamique	7	■	22 550	
2.0 Skyactiv-G 120 ch Sélection	7	■	24 750	
2.0 Skyactiv-G 150 ch Élégance	8	■	150 24 750	
2.0 Skyactiv-G 150 ch Dynamique	5	0	22 650	
2.0 Skyactiv-G 150 ch Sélection	5	0	24 450	
2.0 Skyactiv-D 105 ch Sélection	5	0	26 750	
2.0 Skyactiv-D 105 ch Élégance	6	0	28 550	
2.0 Skyactiv-G 165 ch Élégance	9	■	200 29 500	
2.0 Skyactiv-G 165 ch Dynamique	9	■	250 32 900	
2.0 Skyactiv-G 165 ch Sélection	9	■	260 36 100	
2.0 Skyactiv-D 150 ch Élégance	8	0	31 100	
2.0 Skyactiv-D 150 ch Dynamique	9	■	200 32 700	
2.0 Skyactiv-G 150 ch Dynamique 4x4	9	■	250 34 500	
2.0 Skyactiv-G 175 ch Sélection 4x4	9	■	250 39 200	
2.0 Skyactiv-G 175 ch Luxe	10	■	250 40 000	
2.0 Skyactiv-G 175 ch Luxe 4WD	10	■	250 41 000	
CLASSE C				
CLASSE C COUPE				
180	8	■	150 37 200	
200	8	■	150 38 850	
250	12	■	150 40 150	
300 Executive Auto.	NC	■	900 49 750	
400 Executive 4Matic Auto.	NC	■	2 200 58 550	
450 AMG Auto.	NC	■	3 000 66 300	
63 AMG Auto.	NC	■	6 500 94 100	

500 Executive Auto.	30	6 500	95 200
63 AMG Auto.	47	8 000	133 700
63 AMG S Auto.	50	8 000	148 700
220 d Auto.	9	0	59 900
250 d Auto.	11	0	63 500
350 d Auto.	15	0	70 550
Surcoft Executive "base" + 6 750 €			
Surcoft Sportline : Executive + 5 950 €			
Surcoft Fascination : Sportline + 800 €			

CLASSE CLS SHOOTING BRAKE

Surcoft: Classe CLS + 800 €

CLASSE S			
400 4Matic Auto.	NC	6 500	99 200
500 Executive Auto.	34	6 500	118 600
600 L Auto.	44	8 000	187 700
63 AMG Auto.	50	8 000	173 700
65 AMG L Auto.	57	8 000	250 800
400 h	19	0	90 200
500 e L Executive	20	750	124 600
350 d Auto.	15	0	90 800
300 h	19	0	90 800
Surcoft Executive "base" + 9 500 € (400, 400 h, 350 d et 300 h)			
Surcoft Maybach: 500 Executive + 28 500 €, 600 L + 20 100 €			

CLASSE S COUPE

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

CLASSE S CABRIOLET

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

SL

400 Auto.	25	2 200	105 700
500 Executive Auto.	35	8 000	135 600
63 AMG Auto.	50	8 000	181 400
65 AMG Auto.	56	8 000	256 900

AMG GT

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

CLASSE G

500 Auto.	31	8 000	106 400
63 AMG Auto.	47	8 000	144 400
65 AMG Auto.	57	8 000	271 800
350 d Auto.	15	0	91 800

CLASSE GLC

250 211 ch 4Matic GLC	NC	1 600	44 000
250 211 ch 4Matic Executive	NC	1 600	48 700
250 211 ch 4Matic Sportline	NC	1 600	50 950
250 211 ch 4Matic Fascination	NC	1 600	56 100
220 D 170 ch 4Matic GLC	NC	0	46 150
220 D 170 ch 4Matic Executive	NC	0	50 850
220 D 170 ch 4Matic Sportline	NC	0	53 100
220 D 170 ch 4Matic Fascination	NC	0	58 250
250 D 204 ch 4Matic GLC	NC	0	47 500
250 D 204 ch 4Matic Executive	NC	0	52 200
250 D 204 ch 4Matic Sportline	NC	0	54 550
250 D 204 ch 4Matic Fascination	NC	0	59 600

CLASSE GLF

400 4Matic Auto.	23	8 000	66 700
450 AMG 4Matic Auto.	26	8 000	83 150
500 4Matic Executive Auto.	34	8 000	89 900
63 AMG 4Matic Auto.	48	8 000	129 500
63 AMG 5 4Matic Auto.	51	8 000	139 300
500 e Executive 4Matic	20	750	86 400
250 d 4Matic Auto.	12	0	56 900
350 d 4Matic Auto.	16	0	64 400

Surcoft Executive "base" + 5 300 €

Surcoft Sportline : Executive + 6 500 €

Surcoft Fascination : Sportline + 3 200 €

CLASSE GLE COUPE

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

Surcoft Executive "base" + 6 100 €

Surcoft Sportline : Executive + 6 200 €

Surcoft Fascination : Sportline + 4 100 €

CLASSE GLS

400 333 ch 4Matic Auto.	NC	8 000	93 500
500 455 ch Executive 4Matic Auto.	NC	8 000	119 000
63 AMG 585 ch 4Matic Auto.	NC	8 000	146 000
350 d 256 ch 4Matic Auto.	NC	3 600	88 000

Surcoft Executive "base" + 7 000 €

Surcoft Sportline : Executive + 6 200 €

Surcoft Fascination : Sportline + 4 100 €

MINI

TYPE	CV	B/M*	PRIX
MINI 3 PORTES			
One 75 ch	NC	0	16 450
One 102 ch	5	0	17 550
Cooper 136 ch	7	0	20 400
Cooper 192 ch	11	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	0	250	26 150
One D 95 ch	5	0	20 000	
Cooper 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	0	250	29 300
Cooper John Cooper Works 211 ch	12	0	22 000	
Cooper D 116 ch	5	0	26 150	
Cooper SD 143 ch	7	0	29 900	

Surcoft N-Connecta : Avento + 1 450 €				
Surcoft 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	0	150	26 800
1.5 dCi 110 ch Visia	5	0	24 750	
Surcoft Acenta : Visia + 2 350 €				
Surcoft N-Connecta : Avento + 1 800 €				
Surcoft Tekna : N-Connecta + 2 300 €				

X-TRAIL

1.6 DIG-T 163 ch Visia	9	0	500	25 130
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

One 98 ch	7	0	2 200	24 350
Cooper 122 ch	10	0	2 200	29 500
John Cooper Works All4	NC	NC	37 400	
Cooper D 116 ch	6	0	26 250	
Cooper SD 143 ch	7	0	30 000	

COUNTRYMAN

One 98 ch	7	0	250	21 900
Cooper 122 ch	7	0	250	24 350
Cooper S 190 ch	11	0	500	29 500
John Cooper Works	NC	NC	37 400	
One D 90 ch	5	0	23 600	
Cooper D 116 ch	6	0	26 250	
Cooper SD 143 ch	7	0	30 000	

INNOVATION

One 98 ch	7	0	250	21 900
Cooper 122 ch	7	0	250	24 350
Cooper S 190 ch	10	0	250	29 500
John Cooper Works All4	NC	NC	37 400	
Cooper D 116 ch	6	0	26 250	
Cooper SD 143 ch	7	0	30 000	

ASX

1.6 115 ch Invite	6	0	21 600
1.6 D 155 ch Invite	6	0	24 600
2.2 D 150 ch Invite 4x4 Auto.	8	0	31 500
Surcoft Invite : Invite + 2 500 €			
Surcoft Invite : Invite + 1 800 €			

NOUVEL OUTLANDER

2.0 150 ch Invit	9	0	1 600	28 950

<tbl_r cells="5" ix

RENAULT							
TYPE				CV	B/M*	PRIX	
TWINGO				MII (3 PORTES)	CV	B/M*	
1.0 Sce 70 ch Life	4	0	11 000	1.0 60 ch Référence	3	0	9 765
0.9 Energy Tce 90 ch Zen	4	0	13 500	1.0 75 ch Style	4	0	11 655
Surcoût Limited : Life + 130 €				Surcoût Style : Référence + 1 590 €			
Surcoût Zen : Life + 1 500 €				Surcoût 3 portes : 490 €			
Surcoût Intens : Zen + 1 000 €				MII (5 PORTES)			
Surcoût Cosmic : Intens + 800 €				1.0 75 ch Référence	4	0	12 440
Surcoût Active : Access + 1 960 €				1.2 TSI 90 ch Style	5	0	14 980
Surcoût Style : Active + 1 000 €				1.2 TSI 110 ch FR	6	0	18 165
Surcoût Alpine : Active + 2 300 €				1.0 EcoTSI 110 ch FR DSG	6	0	19 745
Surcoût Féline : Alpine + 2 300 €				1.4 EcoTSI 150 ch FR DSG	8	0	20 215
4008							
1.6 HDI 115 ch Style	6	0	150	Cupra	11	0	500
			34 600	1.2 TDI 75 ch Référence	4	0	15 440
1.6 PureTech 130 ch Access	7	0	25 150	1.4 TDI 105 ch FR	5	0	15 965
1.6 THP 165 ch Allure Auto.	9	0	250	Surcoût Style : Ambition + 5 360 €			
1.6 BlueHDi 120 ch Access	6	0	27 250	Surcoût Luron & Klement : Style + 3 270 €			
2.0 BlueHDi 150 ch Allure	7	0	33 000	OCTAVIA COMBI (BREAK)			
Surcoût Active : Access + 1 960 €				Surcoût berline + 1 100 €			
Surcoût Style : Active + 1 000 €				OCTAVIA SCOUT (BREAK)			
Surcoût Alpine : Active + 2 300 €				2.0 TDI 150 ch	8	0	30 990
Surcoût Féline : Alpine + 2 300 €				2.0 TDI 184 ch DSG	10	0	33 440
508				SUPERB			
1.6 THP 165 ch Active	9	0	29 950	1.4 TSI 125 ch Active	NC	0	23 790
1.6 BlueHDi 120 ch Access	6	0	28 150	1.4 TSI 150 ch Ambition	NC	0	28 190
2.0 BlueHDi 150 ch Active	7	0	32 450	1.8 TSI 180ch Style	NC	0	33 490
2.0 BlueHDi 180 ch Alpine Active.	9	0	37 400	2.0 TSI 280 ch L & 4x4 DSG	NC	0	45 390
Surcoût Active : Access + 2 250 €				1.6 TDI 120 ch Active	NC	0	26 990
Surcoût Style : Active + 600 €				2.0 TDI 150 ch Active	NC	0	28 990
Surcoût Alpine : Active + 2 600 €				2.0 TDI 190 ch Style	NC	0	36 490
Surcoût Féline : Alpine : 3 700 €				Surcoût Ambition : Active + 2 700 €			
508 SW (BREAK)				Surcoût Style : Alpine + 3 600 €			
Surcoût berline + 1 200 € Zen 1 900 €				Surcoût L & K : Style + 4 700 €			
508 RXH (BREAK)				SUPER COMBI (BREAK)			
2.0 BlueHDi 180 ch Auto.	9	0	43 450	Surcoût berline + 1 100 €			
Hibrid4	8	0	47 750	YETI			
BIPPER TEPEE				1.2 TSI 110 ch Active	6	0	500
1.3 HDI 80 ch Style	4	0	17 850	1.4 TSI 125 ch Style	7	0	28 950
Surcoût Outdoor : Style + 600 €			Surcoût Premium : Style + 1 000 €				
PARTNER TEPEE				1.4 TSI 150 ch Style 4x4	8	0	31 000
1.6 VTi 98 ch Active	6	0	1 600	2.0 TDI 110 ch Active	6	0	23 850
1.6 BlueHDi 75 Access	5	0	19 050	2.0 TDI 150 ch Style	8	0	30 460
1.6 BlueHDi 100 Active	5	0	21 800	Surcoût Style : Active + 5 090 €			
1.6 BlueHDi 120 ch Outdoor	6	0	25 400	SMART			
Surcoût Style : Active + 650 €			FORTWO COUPE				
Surcoût Outdoor : Active + 1 250 €			1.0 61 ch Pure	4	0	9 990	
PORSCHE				1.0 71 ch Pure	4	0	10 850
TYPE	CV	B/M*	PRIX	0.9 90 ch Passion	4	0	14 050
CAYMAN				NOUVELLE FORTWO CABRIO			
2.7 275 ch	18	0	6 500	1.0 71 Pure Auto.	4	0	15 250
3.4 325 ch S	22	0	6 500	0.9 90 Passion Auto.	4	0	18 450
3.4 340 ch GT S	23	0	7 670	NOUVELLE FORTWO CABRIO			
3.8 385 ch GT4	28	0	8 000	1.0 71 Pure Auto.	4	0	15 250
BOXSTER				0.9 90 Passion Auto.	4	0	18 450
2.7 265 ch	17	0	6 500	NOUVELLE FORTWO CABRIO			
3.4 315 ch S	21	0	8 000	1.0 71 Pure Auto.	4	0	15 250
3.4 330 ch GT S	23	0	8 000	0.9 90 Passion Auto.	4	0	18 450
3.6 375 ch Spyder	28	0	8 000	NOUVELLE FORTWO CABRIO			
911 COUPE (TYPE 991)				1.0 71 Pure Auto.	4	0	21 75 €
3.4 350 ch Camera	24	0	8 000	Surcoût Passion : Pure + 2 175 €			
3.4 350 ch Camera 4	24	0	8 000	Surcoût Prime : Passion + 2 150 €			
3.4 350 ch Targa 4	25	0	8 000	Surcoût Proxy : Prime + 1 000 €			
3.6 400 ch Camera S	29	0	8 000	NOUVELLE FORTWO CABRIO			
3.8 400 ch Camera 4 S	29	0	8 000	1.0 71 Pure Auto.	4	0	15 250
3.8 400 ch Targa 4 S	25	0	8 000	0.9 90 Passion Auto.	4	0	18 450
3.8 475 ch GT3	39	0	8 000	NOUVELLE FORTWO CABRIO			
3.8 520 ch Turbo	42	0	8 000	1.0 71 Pure Auto.	4	0	15 250
3.8 560 ch Turbo S	47	0	8 000	0.9 90 Passion Auto.	4	0	18 450
911 (TYPE 991) CABRIOLET				NOUVELLE FORTWO CABRIO			
3.4 350 ch Camera	24	0	8 000	1.0 71 Pure Auto.	4	0	21 75 €
3.4 350 ch Camera 4	24	0	8 000	Surcoût Passion : Pure + 2 175 €			
3.4 350 ch Targa 4	25	0	8 000	Surcoût Prime : Passion + 2 150 €			
3.6 400 ch Camera 4 S	29	0	8 000	Surcoût Proxy : Prime + 1 000 €			
GRAND SCENIC				NOUVELLE FORTWO CABRIO			
1.2 Energy Tce 115 ch Life	6	0	24 200	1.0 61 ch Pure	3	0	10 890
1.2 Energy Tce 130 ch Zen	7	0	23 200	1.0 71 ch Pure	4	0	11 750
1.5 Energy dci 95 ch Life	5	0	25 000	0.9 90 ch Passion	4	0	14 960
1.5 Energy dci 110 ch Life	5	0	23 400	NOUVELLE FORTWO CABRIO			
1.6 Energy dci 130 ch Zen	6	0	26 600	1.0 71 Pure Auto.	4	0	15 250
Surcoût Zen : Life + 2 300 €			0.9 90 Passion Auto.	4	0	18 450	
Surcoût Base Edition : Zen + 2 300 €			NOUVELLE FORTWO CABRIO				
KADJAR				1.0 71 Pure Auto.	4	0	15 250
1.2 Energy Tce 130 ch Life	7	0	25 900	0.9 90 Passion Auto.	4	0	18 450
1.5 Energy dci 95 ch Life	5	0	25 000	NOUVELLE FORTWO CABRIO			
1.5 Energy dci 110 ch Life	5	0	26 200	1.0 71 Pure Auto.	4	0	15 250
1.6 Energy dci 130 ch Zen	7	0	29 500	0.9 90 Passion Auto.	4	0	18 450
Surcoût Zen : Life + 2 000 €			NOUVELLE FORTWO CABRIO				
Surcoût Intens : Zen + 1 500 €			1.0 71 Pure Auto.	4	0	15 250	
Surcoût Alpine : Zen + 2 300 €			0.9 90 Passion Auto.	4	0	18 450	
TALISMAN				NOUVELLE FORTWO CABRIO			
1.6 Energy Tce 200 ch Intens EDC	11	0	35 800	1.0 71 Pure Auto.	4	0	15 250
1.5 Energy dci 110 ch Life	5	0	27 900	0.9 90 Passion Auto.	4	0	18 450
1.6 Energy dci 130 ch Zen	6	0	31 200	NOUVELLE FORTWO CABRIO			
1.6 Energy dci 160 ch Intens EDC	8	0	36 500	1.0 71 Pure Auto.	4	0	15 250
Surcoût Zen : Life + 2 000 €			0.9 90 Passion Auto.	4	0	18 450	
Surcoût Intens : Zen + 3 000 €			NOUVELLE FORTWO CABRIO				
GRAND SCENIC				1.0 71 Pure Auto.	4	0	15 250
Surcoût Scénic + 400 €			0.9 90 Passion Auto.	4	0	18 450	
KADJAR				NOUVELLE FORTWO CABRIO			
1.2 Energy Tce 115 ch Life	6	0	25 000	1.0 71 Pure Auto.	4	0	15 250
1.5 Energy dci 110 ch Life	5	0	26 200	0.9 90 Passion Auto.	4	0	18 450
1.6 Energy dci 130 ch Zen	7	0	29 500	NOUVELLE FORTWO CABRIO			
Surcoût Zen : Life + 2 000 €			1.0 71 Pure Auto.	4	0	15 250	
Surcoût Intens : Zen + 1 500 €			0.9 90 Passion Auto.	4	0	18 450	
TALISMAN ESTATE				NOUVELLE FORTWO CABRIO			
1.6 Energy Tce 200 ch Zen EDC	11	0	250	1.0 71 Pure Auto.	4	0	15 250
1.6 Energy dci 130 ch Life	7	0	35 100	0.9 90 Passion Auto.	4	0	18 450
1.6 Energy dci 160 ch Zen EDC	8	0	40 100	NOUVELLE FORTWO CABRIO			
Surcoût Intens : Zen + 3 000 €			1.0 71 Pure Auto.	4	0	15 250	
ESPACE				0.9 90 Passion Auto.	4	0	18 450
1.6 Energy Tce 200 ch Zen EDC	11	0	250	NOUVELLE FORTWO CABRIO			
1.6 Energy dci 130 ch Life	7	0	35 100	1.0 71 Pure Auto.	4	0	15 250
1.6 Energy dci 160 ch Zen EDC	8	0	40 100	0.9 90 Passion Auto.	4	0	18 450
Surcoût Intens : Zen + 3 000 €			NOUVELLE FORTWO CABRIO				
KANGOO				1.0 71 Pure Auto.	4	0	15 250
1.2 Energy Tce 115 ch Life	6	0	250	0.9 90 Passion Auto.	4	0	18 450
1.5 Energy dci 75 ch Life	4	0	19 950	NOUVELLE FORTWO CABRIO			
1.5 Energy dci 90 ch Life	5	0	20 550	1.0 71 Pure Auto.	4	0	15 250
1.5 Energy dci 110 ch Zen	6	0	22 600	0.9 90 Passion Auto.	4	0	18 450
Surcoût Zen : Life + 1 350 €			NOUVELLE FORTWO CABRIO				
Surcoût Extrem : Zen + 850 €			1.0 71 Pure Auto.	4	0	15 250	
Surcoût Intens : Extrem + 400 €			0.9 90 Passion Auto.	4	0	18 450	
GRAND KANGOO				NOUVELLE FORTWO CABRIO			
1.5 Energy dci 90 ch Life	5	0	22 150	1.0 71 Pure Auto.	4	0	15 250
1.5 Energy dci 110 ch Zen	NC	0	24 300	0.9 90 Passion Auto.	4	0	18 450
Surcoût Intens : Zen + 850 €			NOUVELLE FORTWO CABRIO				
918				1.0 71 Pure Auto.	4	0	15 250
4.6 V6 887 ch Spyder	NC	NC	777 997	0.9 90 Passion Auto.	4	0	18 450
NOUVEAU CAYENNE				NOUVELLE FORTWO CABRIO			
3.6 V6 416 ch S-E-Hybrid	20	0	4 000	1.0 71 Pure Auto.	4	0	15 250
3.6 V6 420 ch S	31	0	8 000	0.9 90 Passion Auto.	4	0	18 450
4.2 V8 520 ch Turbo	43	0	8 000	NOUVELLE FORTWO CABRIO			
4.2 V8 520 ch Turbo S	49	0	8 000	1.0 71 Pure Auto.	4	0	15 250
3.6 V6 TDI 262 ch	16	0	2 200	0.9 90 Passion Auto.	4	0	18 450
4.2 V8 TDI 385 ch S	28	0	4 000	NOUVELLE FORTWO CABRIO			
3.6 V6 340 ch S	23	0	8 000	1.0 71 Pure Auto.	4	0	15 250
3.6 V6 400 ch Turbo	29	0	8 000	0.9 90 Passion Auto.	4	0	18 450
3.0 V6 TDI 258 ch S	16	0	2 200	NOUVELLE FORTWO CABRIO			
3.6 V6 416 ch S-E-Hybrid	20	0	4 000	1.0 71 Pure Auto.	4	0	15 250
3.6 V6 420 ch S	31	0	8 000	0.9 90 Passion Auto.	4	0	18 450
4.2 V8 520 ch Turbo	43	0	8 000	NOUVELLE FORTWO CABRIO			
4.2 V8 520 ch Turbo S	49	0	8 000	1.0 71 Pure Auto.	4	0	15 250
3.6 V6 TDI 262 ch	16	0					

SUZUKI				
TYPE	CV	B/M*	PRIX	
CELESTIO (5 PORTES)				
1.0 68 ch Average	4	0	8 890	
1.0 WT-68 ch Pack Plus	4	0	12 290	
Surcoù Privilège: Average + 170 €				
Surcoù Pack: Privilège + 800 €				
SWIFT (3 PORTES)				
1.2 WT-92 ch Average	5	0	12 090	
Scort	8	0	900	17 480
Surcoù Privilège: Average + 800 €				
SWIFT (5 PORTES)				
1.3 DDS-75 ch Privilege	4	0	15 540	
Surcoù 3 portes + 650 €				
Surcoù Sc/Clé: Privilège + 1 750 €				
JIMNY				
1.3 VVT-JX	6	0	2 200	13 860
Surcoù JX: (X + 1 750 €)				
VITARA				
1.6 VVT 120 ch Average	6	0	17 490	
1.6 DDS-120 ch Privile	6	0	21 690	
Surcoù Privilège: Average + 1900 €				
Surcoù Pack: Privilège + 1900 €				
S-CROSS				
1.6 VVT 120 ch Average	6	0	18 990	
1.6 DDS-120 ch Pack SE	6	0	24 790	
Surcoù Pack SE: Average + 3500 €				
Surcoù Style: Pack SE + 4 500 €				
TESLA				
TYPE	CV	B/M*	PRIX	
MODEL S				
70	1	6 300	78 600	
90D	1	6 300	98 900	
P90D	1	6 300	121 400	
TOYOTA				
TYPE	CV	B/M*	PRIX	
AVIGO (3 PORTES)				
1.0 WT-68 ch x	3	0	10 600	
Surcoù x-play + x + 1500 €				
AVIGO (5 PORTES)				
Surcoù: 3 portes + 400 €				
YARIS (3 PORTES)				
1.0 WT-69 ch Active	4	0	13 700	
1.3 WT-100 ch France	6	0	15 750	
1.4 D-4D 90 ch Active	5	0	16 500	
Surcoù France: Active + 900 €				
YARIS (5 PORTES)				
100 France	5	0	750	18 990
Surcoù: 3 portes + 600 €				
Surcoù Dynamic: France + 410 € à + 900 €				
Surcoù Design: Dynamic + 800 €				
Surcoù Collection: Design + 900 €				
AURIS (5 PORTES)				
1.3 WT-100 ch Tendance	5	0	20 000	
1.2T 115 ch Dynamic	6	0	23 000	
136h Tendance	4	0	750	24 950
1.4 D-4D 90 ch Tendance	5	0	23 000	
1.6 D-4D 112 ch Dynamic	6	0	25 800	
Surcoù Dynamic: Tendance + 850 € à + 2 000 €				
Surcoù Design: Dynamic + 800 €				
Surcoù Executive: Design + 2 200 €				
AURIS TOURING SPORTS (BREAK)				
Surcoù: berline 5 p + 1100 €				
VERSOS				
1.6 WT-132 ch Tendance	8	0	1 600	23 900
1.8 WT-147 ch Dynamic CVT	8	0	1 600	25 900
1.6 D-4D 112 ch Tendance	7	0	26 600	
Surcoù Dynamic: Tendance + 500 €				
Surcoù Design: Dynamic + 1 000 €				
Surcoù Style: Design + 2 600 €				
NOUVELLE PRIUS				
Dynamic	4	0	750	30 400
Surcoù Lounge: Dynamic + 3 300 €				
PRIUS+				
136h Active	4	0	750	32 200
Surcoù Dynamic: Active + 1 500 €				
Surcoù Skyview: Dynamic + 1 000 €				
Surcoù Lounge: Skyview + 2 550 €				
AVENSIS				
1.6 WT-132 ch Dynamic	8	0	500	28 200
1.8 WT-147 ch Dynamic	9	0	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	
Surcoù Executive: Dynamic + 1 000 €				
Surcoù Lounge: Executive + 1 500 €				
AVENSIS TOURING SPORTS (BREAK)				
Surcoù: + 1 000 €				
RAV4				
2.0 WT-151 ch Active AWD	9	0	1 600	29 000
Hybride Dynamic	9	0	33 400	
2.0 D-4D 143 ch Active	7	0	28 000	
Surcoù Dynamic: Active + 2 400 €				
Surcoù Design: Dynamic + 3 100 € à + 3 400 €				
Surcoù Lounge: Design + 2 100 € à + 3 200 €				
LAND CRUISER (3 PORTES)				
2.8 D-4D 177 ch Le Cap	12	0	6 500	37 000
Surcoù Litr: LeCap + 4 950 €				
Surcoù Légende: Litr + 2 500 €				
Surcoù Lounge: Légende + 4 400 €				

LAND CRUISER (5 PORTES)				
TYPE	CV	B/M*	PRIX	
4.0 WT-280 ch Lounge Auto.	20	0	8 000	61 850
Surcoù: 3 portes + 2 700 € à + 6 000 €				
Surcoù Lounge Pack Techno: Lounge + 6 400 € à + 8 400 €				
2.0 200 ch	12	0	3 000	31 390
VOLKSWAGEN				
TYPE	CV	B/M*	PRIX	
UP! (3 PORTES)				
UP! (5 PORTES)				
CROSS UP!				
POLO (3 PORTES)				
POLO (5 PORTES)				
CROSS POLO				
GOLF VII (3 PORTES)				
GOLF VII (5 PORTES)				
GOLF VII SW (BREAK)				
GOLF VII SW (BREAK)				
TOURAN				
NOUVEAU TIGUAN				
PASSAT				
PASSAT SW (BREAK)				
PASSAT ALLTRACK				
CC				
GOLF ALLTRACK				
GOLF SPORTSVAN				
PHAETON				
SHARAN				
CCO				
XGCO				
XC70				
XC90				

LE PREMIER MAGAZINE DES SUV ET DES LOISIRS

L'auto-journal Évasion & 4x4



AUDI Q5 II

FORD KUGA

SPECIAL
Nouveautés
2016



PEUGEOT 2008

SEAT ATECA



ALPINE SUV



EXCLUSIF

1^{er} ESSAI



VW TIGUAN

SUPER ESSAI BMW X1



FACE-À-FACE



RANGE ROVER
EVOQUE



MERCEDES
GLA

+ Guide d'achat

Tous les prix, toutes les options, les bonus-malus

AUDI Q7 • KIA SPORTAGE
DS 4 CROSSBACK
TOYOTA RAV4 HYBRIDE

EN VENTE LE 10 MARS

Référent sur le marché de l'automobile premium

aj LES PROFESSIONNELS S'AFFICHENT



UNE ÉQUIPE À VOTRE ÉCOUTE :

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

BMW xDrive

www.neubauer-bmwsu.fr

BMW

Le plaisir de conduire

BMW xDRIVE. LA TECHNOLOGIE 4 ROUES MOTRICES INTELLIGENTE.

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

X DRIVE

NEUBAUER Mirabeau

71, avenue de Versailles
75016 PARIS
Tél. : 01 46 47 00 00

NEUBAUER Le Chesnay

46-48, rue Maxouris
78150 LE CHESNAY
Tél. : 01 39 23 00 00

NEUBAUER Chambourcy

33, route de Mantes
78240 CHAMBOURCY
Tél. : 01 30 65 55 25

* 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. Consommations des BMW Série 1, BMW Série 2 ctive 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 8,5l/100 km. CO₂: 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.



GENTLEMEN, LADIES AND CHILDREN ONLY.

THE NEW MINI CLUBMAN.

À PARTIR DE 390 €/MOIS.* 36 MOIS.
SANS APPORT. ENTRETIEN INCLUS.

MINI Store Le Chesnay
46/48 rue Moxouris - 78150 Le Chesnay
01 39 23 00 00

MINI Store Mirabeau
71 av de Versailles - 75016 Paris
01 46 47 00 00



* Exemple pour un MINI ONE CLUBMAN. Location Longue Durée sur 36 mois et pour 30 000 km intégrant l'entretien et l'extinction de garantie. 36 loyers équitables.
389,20 €/mois. Offre réservée aux particuliers, valable pour toute commande d'un MINI ONE CLUBMAN jusqu'au 31/03/16 dans les MINI STORES participants. Sous réserve d'acceptation par MINI Financial Services - Département de BMW France - SNC au capital de 87 000 000 € RCS Versailles B 343 606 440 TVA FR 65 343 606 440. Coûter en Amériques immatriculé à TOMIAS n°07 005 183 (www.priva.it). Consommations en cycle mixte : 5,1 / 100 km, CO₂ : 119 g/km selon la norme européenne NEDC. L'intérieur de ce véhicule comporte des équipements de série ou en option en fonction de la finition. The New MINI Clubman - Sécurité MINI Clubman, Gentlemen, Ladies and Children only - Pour les hommes, les femmes et les enfants seulement.

Jeep, avec



Jeep.fr

LIBRE PAR NATURE



VENEZ DÉCOUVRIR LA GAMME JEEP®

Renegade, le SUV compact disponible en 2 ou 4 roues motrices, Cherokee, équipé d'une boîte de vitesses à 9 rapports, Grand Cherokee, le vaisseau amiral et les mythiques Wrangler et Wrangler Unlimited. À essayer chez votre distributeur Jeep®.

Consommations mixtes (l/100km) gamme Grand Cherokee : 7,5 à 14,0, gamme Renegade : 4,4 à 6,9, gamme Cherokee : 5,3 à 9,6, gamme Wrangler : 7,1 à 11,7. Émissions de CO₂ (g/km) gamme Grand Cherokee : 198 à 327, gamme Renegade : 115 à 160, gamme Cherokee : 139 à 223, gamme Wrangler : 187 à 273. Jeep® est une marque déposée de FCA US LLC.

Jeep



ESPACE
SAINT
GERMAIN



GARAGE
PISCINE

STCA - 1 RUE LOUIS DELAGE - 95310 ST OUEN L'AUMONE - 01 34 32 44 00
ESPACE SAINT GERMAIN - 4 ROUTE DE MANTES - 78240 CHAMBOURCY - 01 30 06 03 03
GARAGE DE LA PISCINE - 14 RUE HENRI BECQUEREL - 60000 BEAUVAIS - 03 44 02 84 00



DISTINGUEZ-VOUS

NOUVEAU VOLVO XC90



À DÉCOUVRIR SUR
VOLVOCARS.FR

GAMME VOLVO XC90 : consommation Euromix (l/100 km) : de 2.1 à 8.0 - CO₂ rejeté (g/km) : de 49 à 186.

ABV
AUTOMOBILES
www.volvo-iledefrance.com

93 EPINAY SUR SEINE - 01 55 830 830

95 GONESSE - 01 39 87 08 44

95 ST OUEN L'AUMÔNE - 01 34 30 40 40

Audi
Vorsprung durch Technik



Modèle présenté :

290 €/mois*

**Maintenant vous savez
à quelle vitesse part une Audi A3.**

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

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



Location longue durée sur 36 mois. 1^{er} loyer 2.999 € et 35 loyers de 290 €. Offre valable du 1^{er} janvier au 29 février 2016.

*Exemple pour une Audi A3 Sportback Attraction 1.6 TDI 110 ch BVM6 avec option incluse dans les loyers : Rampes de pavillon, en location longue durée sur 36 mois et pour 45000 km maximum, hors assurances facultatives. ** Garantie 2 ans + 1 an de garantie additionnelle incluse. Offre réservée aux particuliers chez tous les Distributeurs présentant ce financement, sous réserve d'acceptation du dossier par Volkswagen Bank GmbH - SARL de droit allemand - Capital 318.279.200 € - Succursale France : Bâtiment Ellipse - 15 av. de la Démi-Lune 95700 Rouissy en France - RCS Pontoise - 451 618 904 - ORIAS : 08 040 267 (www.orias.fr). ***Entretien plus souscrit auprès de Volkswagen Bank GmbH, détail et limites prévues dans les conditions générales, disponibles sur demande auprès de votre Distributeur. Tarifs au 10/12/2015. Publicité diffusée par le concessionnaire en qualité d'intermédiaire de crédit, à titre non exclusif, de Volkswagen Bank, Volkswagen Group France S.A. au capital de 7.750.000 € ; 11 avenue de Bourronne Villers-Cotterêts - RCS Soissons B 602 025 538. Audi recommande Castrol EDGE Professional. Vorsprung durch Technik = L'avance par la technologie. © Jonathan Schule.

Gamme Audi A3 : consommation en cycle mixte (l/100km) : 1,5 - 8,3. Rejets de CO₂ (g/km) : 35 - 194.

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

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

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

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

EXCLUSIVITÉ JAPAUTO

CIVIC TOURER 1.8 i-VTEC EXECUTIVE



PRIX DÉSTOCKAGE

17 990 €
sous condition de reprise⁽¹⁾

STOCK
LIMITÉ

- ÉQUIPEMENTS INCLUS -

Motorisation essence 1.8 i-VTEC 142 ch • Climatisation automatique • Bluetooth • Caméra de recul • Régulateur de vitesse • Jantes alu 17' • Feux de jour à LED • Peinture métallisée

(1) Tarif au 02/01/2016. Prix de la CIVIC TOURER version 2014 1.8 i-VTEC Executive bvm6 au prix catalogue de 25 750 € peinture métallisée incluse, hors frais d'immatriculation et éco-taxe et déduction faite d'une remise Japauto de 5 760 € et de 2 000 € de capital reprise (conditionnée à l'acceptation de la reprise du véhicule par Japauto). Consommation en cycle mixte de la CIVIC TOURER 1.8 i-VTEC Executive bvm6 : 6,4 l/100km (normes CEE). Emissions de CO₂ : 149 g/km (D) Offre non cumulable, réservée aux particuliers, valable chez Japauto Automobile sur modèle CIVIC TOURER version 2014, véhicules neufs identifiés en stock et dans la limite des stocks disponibles, pour toute immatriculation jusqu'au 30/03/2016. Photo non contractuelle. *Donnez vie à vos rêves.



HONDA À PARIS

Paris - Grande Armée | 29, avenue de la Grande Armée - 16^e
01 45 00 14 51

Paris - Porte de Saint Cloud | 147, boulevard Murat - 16^e
01 53 84 20 30

Retrouvez nos offres sur www.japauto.com

Paris - République | 32, avenue de la République - 11^e
01 43 14 38 38

Courbevoie | 100, boulevard de Verdun
01 41 88 30 30



Innovation
that excites



LES JOURS FAIR PLAY NISSAN
CERTAINES REPRISES SONT IMPARABLES,
LES NÔTRES SONT À SAISIR ABSOLUMENT.



NISSAN QASHQAI
REPRISE ARGUS

+4 000€

SOUS CONDITION DE REPRISE*

www.nissan-avenir.com

MOLITOR AUTOMOBILES

48, rue Molitor
75016 Paris
Tél. : 01 46 51 80 60

VIROFLAY

188, av. du G^e Leclerc - RN 10
78220 VIROFLAY
Tél. : 01 30 24 08 22

MONTROUGE

83, av. Aristide Briand - RN 20
92120 MONTROUGE
Tél. : 01 40 92 77 00

MAUREPAS

6 bis, rue Alfred Kastler
Zone parawest 78310 MAUREPAS
Tél. : 01 30 16 46 55

LES ULIS

4, av. des Tropiques ZA des Courtabœuf 2
91195 LES ULIS
Tél. : 01 60 92 12 00

STE GENEVIEVE

82, route de Corbeil
91170 STE GENEVIEVE DES BOIS
Tél. : 01 69 04 29 51

CORBEIL

56, av. du 8 Mai 1945
91100 CORBEIL ESSONNES
Tél. : 01 64 96 51 91

ETAMPES

Garage du rampart
RN 20 Morigny - 91150 ETAMPES
Tél. : 01 64 96 35 45

NISSAN - AVENIR

Innover autrement. *Avantage client de 4 000 € sous condition de reprise composé d'une remise de 1 000 € et d'une reprise aux conditions Argus - correspondant à la valeur de reprise déduction faite : de 15% pour frais professionnels, des frais de remise à l'état standard, et du kilométrage excédentaire - plus 3 000 € pour la reprise de votre véhicule. Offre réservée aux particuliers, non cumulable avec d'autres offres, valable pour toute commande d'un Nissan QASHQAI neuf (hors Visia) jusqu'au 31/03/2016, livré et immatriculé avant le 15/04/2016, chez les Concessionnaires NISSAN participants. Modèle présenté : Nissan QASHQAI Tekna DIG-T 115 avec option peinture métallisée : 25 750 € après déduction de 4 000 € d'aide à la reprise. NISSAN WEST EUROPE SAS au capital de 5 610 475 € RCS Versailles B 699 809 174 - Parc d'Affaires du Val Saint-Quentin - 2, rue René Caudron - CS 10213 - 78961 Vélizy-le-Bretonneux Cedex.

Consommations gamme cycle mixte (l/100 km) : 3,8 - 6,0. Émissions CO₂ (g/km) : 99 - 138.

* Dans la limite des stocks disponibles.

-7 000 €
= 23 468 €



VOLVO V40 D2 MOMENTUM
30/03/2015 - 10.100 km
Prix neuf avec immat : 30.468 €

-6 000 €
= 29 773 €



VOLVO V40 D3 R DESIGN
30/11/2015 - 5.800 km
Prix neuf avec immat : 35.773 €

-7 500 €

= 33 842 €



VOLVO XC60 D3 BVM MOMENTUM
29/05/2015 - 10.000 km
Prix neuf avec immat : 41.342 €

-8 000 €

= 41 777 €



VOLVO XC60 D4
190CV R DESIGN
30/12/2015 - 100 km
Prix neuf avec immat : 49.777 €

6

ELANCE Automobiles

A SAISIR

Véhicules de direction
À TARIF
EXCEPTIONNEL*

-9 000 €

= 28 302 €



VOLVO V40CC D3 MOMENTUM MIDSOMMAR
31/07/2015 - 8.400 km
Prix neuf avec immat : 37.302 €

-7 000 €

= 62 602 €



VOLVO XC90 D5 AWD
BVA8 7PL MOMENTUM
15/10/2015 - 8.900 km
Prix neuf avec immat : 69.602 €

ELANCE Automobiles

www.elance-automobiles.com

CHANTILLY - Le Coq Chantant
RN 16 - 60500 Chantilly
03 44 57 73 74



1 an d'extension de garantie
OFFERTE

**PORTE
OUVERTES**
les 12 et 13 Mars



ALFA ROMEO GIULIETTA jusqu'à **7500€** de remise sans condition.

Offres exceptionnelles valables sur 20 Giulietta en stock et uniquement chez vos distributeurs Alfa Romeo STCA, Espace St-Germain et Garage de la piscine.

La meccanica delle emozioni



ESPACE
SAINT
GERMAIN

GP GARAGE
PISCINE

STCA - 1 RUE LOUIS DELAGE - 95310 ST OUEN L'AUMONE - 01 34 32 44 00
ESPACE SAINT GERMAIN - 4 ROUTE DE MANTES - 78240 CHAMBOURCY - 01 30 06 03 03
GARAGE DE LA PISCINE - 14 RUE HENRI BECQUEREL - 60000 BEAUVAS - 03 44 02 84 00

LES PROFESSIONNELS S'AFFICHENT

PARCE QUE LA SECURITE EST TROP IMPORTANTE POUR ETRE CHERE

MAITRISEZ LA ROUTE ADHEREZ AUX PRIX BAS

ÉTÉ - TOUTES SAISONS - RUNFLAT

TOUTES LES GRANDES MARQUES

LIVRAISON GRATUITE 48 HEURES*

6000 CENTRES PARTENAIRES
& MONTAGE À DOMICILE



*A partir de 2 pneus – RCS Aix 327125878

www.allopneus.com

0 892 460 900

(Service 0,40€ / min + prix appel)

allopneus.com
LEADER DE LA VENTE DE PNEUS SUR INTERNET



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)

Diminuez votre budget carburant.

À partir de 299€.

Test de consommation : -12%

4 FOIS
SANS FRAIS



SPECIALISTE DE LA
PRÉPARATION
ET OPTIMISATION
DES MOTEURS ESSENCE
ET DIESEL DEPUIS 1995.

AUTOS
BATEAUX
CAMPING CAR
POIDS LOURDS
AGRICOLLES



Satisfait ou remboursé. Livraison gratuite en 48 heures.
Connecteurs d'origine. Plus de 50 centres de montage.

Garantie 8 ans

WWW.KITPOWER.FR

TÉL. : +33(0)6 60 17 68 58

INFO@KITPOWER.FR



NOUVEAU MX5

**DISPONIBLE
IMMÉDIATEMENT EN CONCESSION**



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 3 Dynamique BVA 150 - 2014

A partir de 19.900 €

Mazda CX5 Sélection 175 BVA - 2013

A partir de 27.900 €

BMW X1 118D - 2011

A partir de 16.900 €

VW Scirocco 2.0 TFSI Sport Edition - 2015

A partir de 24.900 €

* Selon conditions générales de l'argus.

** Dans la limite des stocks disponibles. - photos non contractuelles. Consommations cycle mixte (l/100km) : Mazda MX5 : 7 à 7,6, Mazda 2 : 4,1 à 5,2, Mazda 3 : 4,5 à 7,0, Mazda 5 : 6,1 à 8,2, Mazda 6 : 5,2 à 7,6, Mazda CX-5 : 4,8 à 6,6.

MAZDA AUSTERLITZ

20, boulevard de l'Hôpital - 75005 Paris

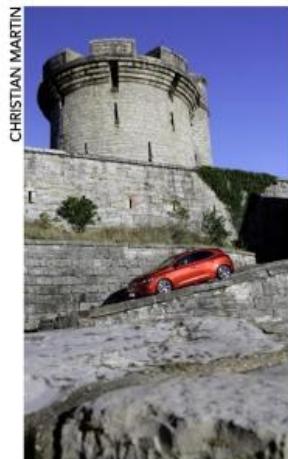
Tél : 01 47 07 15 18

www.mazda-paris.fr

À découvrir dans notre prochain numéro

N° 954

du 17 mars 2016



Renault Mégane
Pour cet essai 10 000 km, nous sommes partis dans le sud de l'Europe, au volant de la nouvelle Renault Mégane. Si le soleil n'était pas toujours de la partie, nous avons récolté plein d'infos sur la dernière-née de la gamme Renault.



Mercedes Classe E
Elle affirme pouvoir se conduire toute seule et prendre soin de nous comme jamais : la nouvelle Classe E promet beaucoup. Nous avons donc voulu constater par nous-mêmes de quoi elle était réellement capable.



Mini Cabrio
Au plaisir de conduire, la version cabriolet de la Mini ajoute celui du grand air. Toute nouvelle, la Mini Cabrio nous propose de bronzer chic. Avant de la déguster dans les rues de Paris, c'est sur la côte Ouest des États-Unis que nous sommes allés faire sa connaissance.

Et aussi... En kiosque



ACTUELLEMENT

Et où que vous soyiez, sur
SMARTPHONE
et
TABLETTE

L'AUTO-JOURNAL ÉVASION & 4x4 N°76 164 pages

En kiosques à partir du 10 mars, le dernier numéro de *l'Auto-Journal Évasion et 4x4* vous permettra de faire un tour d'horizon de l'ensemble des nouveautés qui feront l'actualité en 2016. Vous prendrez également le volant du dernier Toyota RAV4, du BMW X1, du Kia Sportage et de la DS 4 Crossback. Une prise en main du nouveau VW Tiguan est aussi au programme!

Une publication des Éditions Mondadori Axel Springer
"EMAS" SNC

A 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: Méline Priam (chef de rubrique, 5416), Stany Meurer (5307)

Service/Pratique: Pascal Richard (chef de rubrique, 5566)

Technique: Vincent Cottin, Frédéric Haas

Convoyage: Sylvain Cambier (responsable)

Secrétaire général de rédaction: Denis Riflaide

Secrétariat de rédaction: Jean-François Jollet

(1^{er} secrétaire de rédaction), Valérie Fröhlich

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 Haitan

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 Chesse

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 Delaney

Chefs de fabrication: Isabelle Simon-Mezari (1062), Henri Tuquetbarbe (2253)

Responsable service presse: Sylvain Boulanard (2988)

Adjoint responsable service presse: 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: mars 2016



ABONNEMENT

Vous souhaitez vous abonner ou vous avez besoin d'un renseignement sur votre abonnement? Pour toute question sur votre abonnement, téléphoner au 01 44 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 (Edigroup Belgique Sprl, tél.: 070 233 304, abobelgique@edigroup.org): 89,95 € (1 an, 25 numéros). Suisse (Edigroup S.A., tél.: 022 860 8401, abonne@edigroup.ch): 139 CHF (1 an, 25 numéros).

CHASSAY

TOURS

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



DISTRIBUTEUR OFFICIEL EXCLUSIF

CADILLAC CORVETTE CAMARO



Nouvelle Cadillac ATS-V
470 ch 0-100km/h 3.9 sec'



Nouvelle Corvette Z06
659 ch 0-100km/h 3.7 sec"



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

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

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

*SUBLIME LES COULEURS, LA CLARTÉ
ET LA VICTOIRE.*

En tant que leader mondial des lunettes de soleil pour la conduite, Serengeti® s'impose comme la meilleure solution optique pour l'une des courses les plus mythiques au monde. Nos verres sont conçus dans le moindre détail pour affronter, dans les meilleures conditions, les obstacles et la vitesse spectaculaires qui font des 24 Heures du Mans une course légendaire – tant pour les pilotes que pour les spectateurs.

Avec notre technologie unique qui réduit la fatigue oculaire, révèle les couleurs avec une clarté absolue quelle que soit l'intensité lumineuse, le modèle Maestrale vous révèle le monde comme jamais.

MODÈLE: MAESTRALE // 8477



24h
LE MANS by SERENGETI