

N°956

ESSAIS



DOSSIER
11 BERLINES QUI SE GARENT
TOUTES SEULES... OU PRESQUE
NOS TESTS, NOS MESURES



DACIA SANDERO
BOÎTE AUTOMATISÉE ET PETIT MOTEUR
ESSENCE, LE MARIAGE IDÉAL ?

NOUVEAUTÉ



NOUVELLE AUDI A3
LE PLEIN DE TECHNOS !



REPORTAGE
**LES COULISSES
DE TURBO**
AVEC DOMINIQUE
CHAPATTE SUR LA ROUTE
DU BLUES

SCOOP

C3 AIRCROSS
Plus logeable qu'un 2008 ?

C4 AIRCROSS II
Le Kadjar dans le viseur

DOSSIER FUTURES CITROËN

**Style fort, créativité,
multiplication des SUV:
le double chevron passe
à l'offensive !**

C3 III
La Clio va souffrir!

ESSAI

**NOUVELLE
DS 3**



Restylée, toujours chic
et dotée du très bon moteur
1.2 PureTech 130ch





NOUVELLE BMW 330e BERLINE.

Nouvelle
Gamme BMW
Hybride
Rechargeable

www.bmw.fr



Le plaisir
de conduire

LA NOUVELLE GÉNÉRATION HYBRIDE SELON BMW.

i PERFORMANCE

BMW vous propose aujourd'hui une nouvelle génération de modèles Hybrides s'inspirant du meilleur des technologies BMW i. Synthèse idéale entre usage électrique et thermique, déplacements en 100 % électrique pour les trajets urbains et périurbains du quotidien* et motorisation essence optimisée pour les longs trajets. À découvrir dès maintenant chez votre Concessionnaire BMW ou sur bmw.fr/hybride



NOUVELLE BMW 225xe ACTIVE TOURER.

* Autonomie 100 % électrique jusqu'à 40 km (BMW 225xe Active Tourer et BMW 330e Berline), et jusqu'à 125 km/h (BMW 330e Berline) ou 130 km/h (BMW 225xe Active Tourer). L'autonomie dépend de différents facteurs, notamment du style de conduite, des conditions de roulement et de la température. Consommations en cycle mixte des Nouvelles BMW 225xe Active Tourer et BMW 330e Berline : 1,9 à 2,1 l/100 km. Consommation électrique : 11 à 11,9 kWh/100 km. CO₂ : 44 à 49 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.



LAISSEZ L'INSPIRATION
VOUS CONDUIRE

DS AUTOMOBILES

SPIRIT OF
AVANT-GARDE

Nouvelle DS 4 OPÉRA BLUE
Edition Limitée



440 €/MOIS*

SANS APPORT - SANS CONDITION
GARANTIE ET ENTRETIEN 3 ANS INCLUS

Peinture nacrée Bleu Encre - Pavillon bi-ton Blanc Opale

Projecteurs DS LED Vision - Jantes alliage

Pack navigation tactile avec DS Connect Box - Caméra de recul

DS préfère TOTAL

DSautomobiles.fr

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

*Exemple pour la LLD sur 37 mois et 30 000 km d'une Nouvelle DS4 PureTech 130 S&S BVM6 Opéra Blue neuve avec options jantes alliage 18" BRISBANE diamantées Noir + roue de secours galette; soit 37 loyers de 440 €. Contrat de garantie et entretien 36 mois et 30 000 km (au 1er des deux termes échu) inclus (valeur : 828 € TTC), conditions générales du contrat disponibles en point de vente. Montants TTC et hors prestations facultatives. Offre non cumulable, valable jusqu'au 30/06/16 réservée aux particuliers, dans la limite des stocks disponibles, dans le réseau Citroën/DS participant, et sous réserve d'acceptation du dossier par CREDIPAR/Citroën Financement, locataire gérant de CLV, SA au capital de 138 517 008 €, n° 317 425 981 RCS Nanterre, 12 avenue André Malraux 92300 Levallois-Perret. CONSOMMATIONS MIXTES ET ÉMISSIONS DE CO₂ DE NOUVELLE DS4: DE 3,7 À 5,9 L/100 KM ET DE 97 À 138 G/KM. Automobiles Citroën RCS Paris 642 050 199

FABRIQUÉE EN FRANCE

Sommaire [N° 956]



*Tous les plaisirs
de l'automobile*

**du 14 au
27 avril 2016**



Découvrir

[NOUVEAUTÉS]

- 10 Dossier Citroën : C3, C3 Aircross, C4 Aircross, C4
- 22 Audi A3
- 26 Tesla Model 3

Comprendre

[L'ENQUÊTE DE LA QUINZAINE]

- 30 Interview d'Emmanuel Barbe, délégué interministériel à la Sécurité routière

Conduire

[1^{er} ESSAIS]

- 40 DS 3 1.2 PureTech 130 ch
- 52 BMW M2 370 ch
- 68 Opel Astra Sports Tourer 1.6 CDTI BiTurbo 160 ch
- 76 McLaren 570S

[ESSAI]

- 48 Dacia Sandero TCe 90 ch
- [DOSSIER]

58 Stationnement automatique : se garent-elles vraiment toutes seules ?

[GRAND ANGLE]

- 72 Volkswagen Touran 2.0 TDI 190 ch / BMW Gran Tourer 220d 190 ch
- [MATCH]

[LES EXPERTS]

- 80 Renault Mégane 1.5 dCi 110 ch

[DERNIER ESSAI]

- 83 Bugatti Veyron

Vibrer

[REPORTAGE]

- 84 Turbo : les secrets d'un tournage

[SPORT]

- 90 Formule E : Paris électrique

[RÉTRO]

- 92 Mercedes 190 E

Partager

[COURRIER DES LECTEURS]

- 96 La vie de vos autos
- 97 Le chef des essais vous répond

S'offrir

[CONFIGURATEUR]

- 98 Renault Talisman

[FICHE OCCASION]

- 102 Opel Mokka

[LE PRIX DU NEUF]

- 105 Le tarif des voitures neuves

[LES PROFESSIONNELS S'AFFICHENT]

- 113 Les petites annonces



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

SEAT LEON ST PREMIUM 1.2 TSI 110 ch



MULLER LOUISE PARIS RCS 30550051860202538

Modèle présenté : SEAT LEON ST PREMIUM 1.2 TSI 110 ch avec option peinture métallisée à 25 495 € en location longue durée, 1^{er} loyer de 2 700 € suivi de 36 loyers de **316 €** pour 30 000 km maximum.

TECHNOLOGY TO ENJOY

AVEC APPORT
À PARTIR DE
299 €/MOIS⁽¹⁾

ENTRETIEN
ET GARANTIE
INCLUS^{(2) (3)}

ÉQUIPEMENTS DE SÉRIE LEON ST PREMIUM

- Projecteurs Full LED
- Système de navigation 6,5" avec Full Link*
- Coffre XXL allant jusqu'à 1 470 litres
- Caméra de recul

TECHNOLOGY TO ENJOY = La technologie au service du plaisir.

(1) Location longue durée sur 37 mois. 1^{er} loyer de 2 700 € suivi de 36 loyers de 299 €. Offre valable du **01/04/2016 au 31/05/2016**. Exemple pour une SEAT LEON ST PREMIUM 1.2 TSI 110 ch en location longue durée sur 37 mois et pour 30 000 km maximum. (2) Contrat d'entretien VIP obligatoire souscrit auprès de Volkswagen Bank GmbH. (3) Garantie 2 ans + 1 an de garantie additionnelle. Offre réservée aux particuliers chez tous les Distributeurs SEAT présentant ce financement, sous réserve d'acceptation du dossier par Volkswagen Bank – SARL de droit allemand – Capital 318 279 200 € - Succursale France : Bâtiment Ellipse, 15 Avenue de la Demi-Lune, 95700 Roissy en France - RCS Pontoise 451 618 904 - Mandataire d'assurance et mandataire d'intermédiaire d'assurance enregistré à l'ORIAS 08 040 267 (www.orias.fr). Modèle présenté : SEAT LEON ST PREMIUM 1.2 TSI 110 ch avec option peinture métallisée à 25 495 € en location longue durée, 1^{er} loyer de 2 700 € suivi de **36 loyers de 316 €** pour 30 000 km maximum tarif n°110 du 04/01/2016 (mise à jour au 01/02/2016).

SEAT LEON ST PREMIUM 1.2 TSI 110 ch : consommation mixte (l/100km) : 5,1. Émissions de CO₂ (g/km) : 119.

*Regroupement des principales plateformes : Apple Carplay, ANDROID Auto et Mirror Link. Apple CarPlay est une marque d'Apple INC enregistrée aux Etats-Unis et dans d'autres pays. MirrorLink est une marque du CarConnectivityConsortium LLC.

Retrouvez-nous sur



SEAT.FR



dito

Jean-Eric Raoul

Rédacteur en chef
jeaneric.raoul@mondadori.fr

LAISSEZ-LA FAIRE!

Il y a quelques semaines, un ordinateur a battu le grand champion du jeu de go. L'événement a été salué comme une démonstration exceptionnelle des progrès de la technologie. Admettons. Mais s'agissant d'un jeu, personne ne souhaite vraiment faire jouer une partie à sa place par une machine, non ? En revanche, pour les tâches ingrates du quotidien, on délèguerait bien volontiers. La question ne se pose plus, et depuis longtemps, pour la lessive ou la vaisselle. C'est encore un peu compliqué pour l'aspirateur, mais les robots progressent. Message personnel : plutôt que de vouloir jouer à des jeux dont je ne connais même pas les règles, si les machines pouvaient avoir la bonté d'apprendre à faire la poussière chez moi, sans rien casser, pendant que je suis au bureau, ce serait quand même plus utile. Je dis ça...

Revenons à nos moutons, ou plutôt à nos voitures. Au volant aussi, il y a des tâches que l'on délèguerait sans difficulté. Que je sache, personne ne se lève le matin en rêvant d'enchaîner les créneaux.

Nous soulager correctement d'une tâche ingrate : c'est tout ce qu'on demande à la machine.

Des assistants au stationnement existent pourtant depuis une dizaine d'années. Mais jusqu'à il y a peu, ils exigeaient l'espace d'un autobus pour consentir à entamer la manœuvre, qui durait une éternité. Amusé par cette option que vous aviez, en outre, payée assez cher, vous l'avez peut-être essayée une ou deux fois. Avant de reprendre la main pour constater, avec une pointe de fierté (qui compensait la déception d'avoir investi dans un gadget inutile...), que la machine n'était pas encore parvenue à votre niveau de dextérité.

Heureusement, les choses changent. Notre grand comparatif des aides

au stationnement (voir p. 58) démontre que l'on peut désormais se fier à la machine pour aller glisser sa voiture dans un trou de souris, sans avoir à toucher le volant. Bon, pas à toutes. Car l'écart d'efficacité entre les meilleures et les moins bonnes reste béant. Mais pour certaines, le progrès est vraiment bluffant, et peut même redonner le goût de la ville à quelques automobilistes allergiques au créneau. Voilà enfin une évolution technologique qui ne fait pas polémique et ne nous prive daucun plaisir : profitons-en !

Bon, et pour ma poussière, on en est où ?...

ÇA VOUS A FAIT RÉAGIR...

Dans votre précédent édito, vous écrivez que les SUV servent à se distinguer, à être (ou paraître) différent du troupeau. Absolument faux ! L'âge venant, il est plus facile de monter à bord et de descendre d'un SUV que de s'extirper d'un siège type Formule 1 !

Alouise Feider

La position de conduite élevée a ses adeptes, y compris pour des raisons pratiques et objectives d'accessibilité. Mais c'était déjà le cas sur les monospaces, dont la cote d'amour est en chute libre.

Je trouve le nouveau Scénic très réussi. Bravo pour le style, extérieur comme intérieur. Mais est-il encore un monospace ? Pas de trappe à ski, encore moins de banquette en trois parties ! Renault a déjà fait cette erreur sur le Kadjar. Mais c'est bien pire pour un monospace.

Eric Bouet

La modularité du nouveau Scénic est le résultat d'un certain nombre de compromis, pour limiter le coût, le poids, favoriser l'espace de chargement... Cela dit, une banquette 1/3 - 2/3 bien conçue permet de faire face à de nombreuses contraintes.



PILOU

ON A AIMÉ,
CETTE QUINZAINE





VICTOR JON GOICO

ÉPAVE N'EST PLUS ENTRAVE

C'est peut-être le seul effet positif de la hausse délirante des cotes de véhicules de collection: même les plus laides épaves laissent désormais entrevoir de véritables trésors. C'est d'autant plus vrai quand la carcasse n'est pas celle d'une banale 911 de série mais, comme ici, d'une rarissime variante 2.5 S/T dérivée d'une 911 S 2.4 et produite à 24 exemplaires. Elle vient d'être restaurée et revêtue de sa teinte d'origine avec une maestria exemplaire par les experts du département Porsche Classic,

qui ont eu à composer avec une auto rouillée, accidentée et maladroitement replâtrée. Retrouvé complètement délabré voici quelques années par un collectionneur aux États-Unis, cet exemplaire engagé et préparé par le Français Louis Meznarie avait tout de même gagné les 24 Heures du Mans 1972 dans la catégorie des GT de moins de 3 litres. Porsche précise que le pavillon a probablement servi, pendant quelques années, de trampoline aux enfants du quartier. Belle renaissance.

CITROËN

4 FUTURES STARS POUR COMPRENDRE LA STRATÉGIE

Par Florian Chopin

La photo de famille présentée aujourd’hui par Citroën est quelque peu floue. Mais, rassurez-vous, dans l’esprit des dirigeants, l’avenir de la marque se veut parfaitement cohérent. L’Auto-Journal vous propose de faire la mise au point sur la stratégie Citroën, en s’appuyant sur les prochaines nouveautés.

Encore quelques mois et vous comprendrez la photo.” Xavier Peugeot, responsable produit Citroën, est conscient du décalage entre le discours de la marque depuis quelque temps et la réalité de la gamme dans la rue. “Le facteur temps est très important dans l’équation : ce qu’on décide ne se voit que quelques années après sur la route”, renchérit-il, comme pour nous convaincre que la patience fait partie du projet. Depuis l’apparition du C4 Cactus, début 2014, nous essayons d’imaginer ce que sera la gamme Citroën reprenant cet “esprit différent”.

LES 7 SILHOUETTES

Dans son plan Back in the Race, présenté en 2014, Carlos Tavares, patron du groupe PSA, annonçait une réduction drastique des modèles à l’horizon 2022. Pour Citroën, cela aboutit à une gamme de 7 silhouettes, contre 14 aujourd’hui. Ce nombre ne comprend que les véhicules particuliers produits en interne. Les utilitaires (SpaceTourer, Jumpy...) et les modèles issus de partenariats (C1, e-Mehari) sont comptabilisés à part.

Le maître mot n’est donc plus “essentiel”, trop longtemps martelé après la présentation du concept Cactus en 2007, et trop souvent rapproché, à tort, de *low cost*. “Nous voulons être à la fois un acteur cœur de marché et un acteur international. Nous ne sommes ni une marque bas de gamme, ni la marque parent pauvre de PSA”, nous expliquait Xavier Peugeot en mars dernier à Genève. Etre une marque généraliste, cela sous-entend couvrir tous les segments du marché. Citroën n’abandonnera donc pas les berlines : “En Chine et au Moyen-Orient, le concept de berline, ou néo-sedan, évolue mais il est encore très porteur.” Il faut donc compter sur ce type de carrosserie au sein des sept futures silhouettes qui composeront, à terme, la gamme Citroën (voir ci-contre). On en retrouvera forcément en Europe ou en Amérique du Sud : “Chaque future silhouette sera pensée a minima pour deux régions : Europe, Chine/Asie, Amérique du Sud”, affirme le responsable de Citroën. Toutefois, le principal chantier de la marque sera d’investir massivement l’univers des SUV et des crossovers.

Du C4 Cactus dans les futures Citroën

C’est d’ailleurs le principal dénominateur commun des futurs modèles destinés à remplacer les C3, C3 Picasso et C4 Aircross. Chacun de ces modèles, dans son domaine de prédilection, proposera un “esprit Cactus”. Xavier Peugeot avoue “voir le C4



1

C3 III

La vraie nouveauté de cette citadine sera son allure volontairement baroudeuse.



2

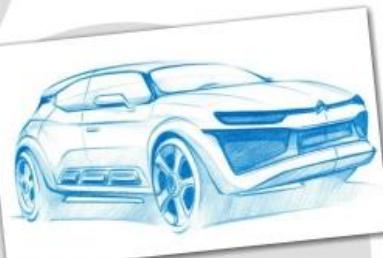
C3 AIRCROSS

Il sera toujours aussi habitable qu'un monospace mais deviendra aussi séduisant qu'un SUV.

4

C4 AIRCROSS II

Ce sera un produit 100% PSA fait pour Citroën. Il partagera sa base avec le futur Peugeot 3008.



3



“Citroën n'est ni une marque bas de gamme, ni la marque parent pauvre du groupe PSA. Nous sommes un acteur cœur de marché et une marque internationale.”

Xavier Peugeot, responsable du produit Citroën

La Chine, l'autre voie de développement

La berline classique, dite tricorps, restera encore importante dans le portefeuille de Citroën. Pour preuve, la nouvelle C6, qui sera présentée au Salon de Pékin (du 25 avril au 4 mai). Ce projet X81 (code interne) repose sur la base technique de la Peugeot 508 dont l'empattement a été rallongé à 2,90 m.



Cactus comme le début. Les futures Citroën auront toutes un certain nombre d'éléments de la recette du Cactus.” Une recette qui doit permettre de rajeunir la clientèle de la marque aux chevrons tout en s'appuyant sur les fondamentaux du constructeur: confort, bien-être, technologie utile.

Entre la fin 2016 et 2018, Citroën renouvellera ces trois segments clés, mais il faudra attendre l'année 2020, au mieux, pour découvrir la nouvelle ère Citroën, avec l'arrivée de la future C4. À partir de ce moment, la séparation avec DS sera définitivement consommée. Une bonne chose car Citroën ne veut pas rester dans l'ombre du nouveau label haut de gamme. ■

1

La C3 revient en force chez les citadines

Elle aurait pu s'appeler autrement, mais la C3 reste pour Citroën un membre majeur de sa gamme. Afin de ne pas se laisser distancer par les Peugeot 208 et Renault Clio, la citadine s'offre une refonte esthétique complète.



La base technique de la nouvelle C3 reste la PF1. Mais il s'agit d'une version évoluée, déjà adoptée par la Peugeot 208.

Esthétiquement, finie la silhouette bouboule : la C3 III s'offre un costume d'aventurière initié par le C4 Cactus.



C'est LA nouveauté de l'année pour Citroën. Certains y verront un verre à moitié vide en évoquant un replâtrage, certes important, de l'actuelle génération. Ce n'est pas faux et ce choix a été dicté par le partenariat avorté de PSA avec General Motors. Ne pouvant

partager les frais du développement de sa plate-forme citadine avec le groupe américain, le français a choisi de se tourner vers DongFeng pour réaliser la base technique CMP (anciennement EMP1). Une réorientation qui a induit un délai supplémentaire obligeant Citroën à opérer comme Opel pour sa nouvelle Corsa. Toutefois, il est possible de voir dans le résultat final un verre à moitié plein. La future C3 apparaît en effet plus "neuve" que

l'allemande. Premièrement, son style a été entièrement repensé. Finie la silhouette "bouboule", l'auto veut s'affirmer. Elle adopte les récents codes de la marque aux chevrons avec, notamment, sa face à double étage. Dans l'opération, l'auto va gagner une allure de baroudeuse avec des protections en plastique autour des passages de roues et sur les bas de caisse.

Citroën veut une C3 très personnalisable

Notez également l'apparition d'Airbumps à la base des flancs. Le dessin du montant arrière donnera l'impression d'un pavillon flottant. Certaines informations évoquent la possibilité d'une ➔

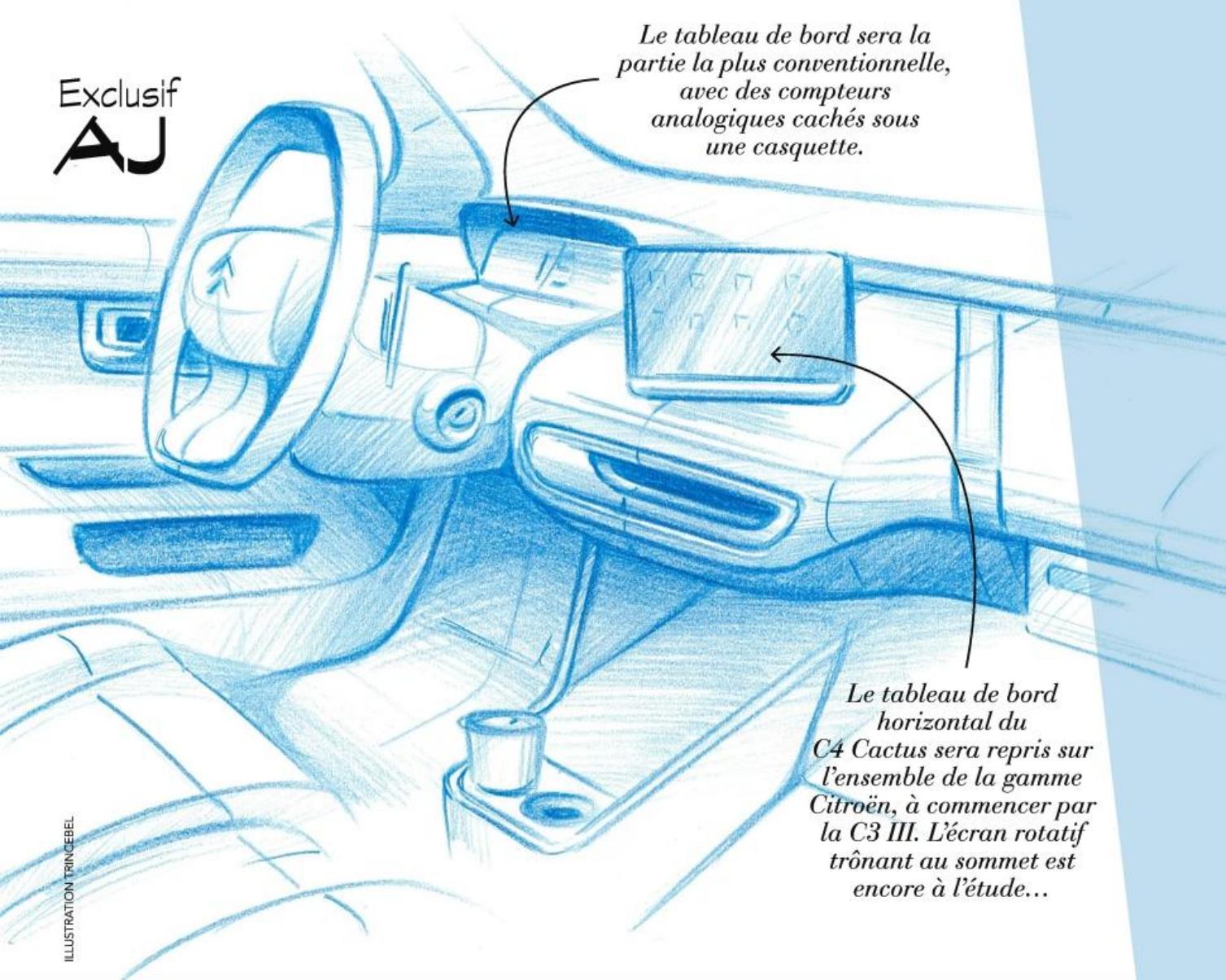
Exclusif
AJ

La nouveauté de cette C3 sera l'arrivée d'une vraie boîte automatique. La gamme des moteurs sera calquée sur l'offre actuelle.



Exclusif
AJ

ILLUSTRATION TRINCEBEL



carrosserie biton, dans l'esprit de ce qui existe déjà sur le C4 Cactus. De profil, il ne sera pas impossible de reconnaître de faux airs de Peugeot 208. L'auto en adoptera en effet la cellule ainsi que la base technique. Mais n'allez pas imaginer que Citroën et Peugeot nous refont le coup des 106/Saxo des années 90 !

Fin du pare-brise Zenith

La Citroën aura sa propre personnalité également dans sa présentation intérieure. Selon nos informations, l'esprit horizontal et épuré du C4 Cactus gagnera une grande partie de la gamme. Gageons que la présentation des compteurs fera plus moderne que dans le C4 Cactus. Un écran tactile devrait en revanche trôner au sommet de la console. Les ingénieurs de Citroën auraient même

cherché à le faire pivotant pour le rendre plus facile d'utilisation au passager. Il faudra attendre le 1^{er} juillet prochain pour en savoir un peu plus à ce sujet.

Côté motorisations, la gamme proposée n'aura rien de surprenant, avec la reprise de l'existant : de 68 à 110 ch en essence et de 75 à 100 ch en diesel. On attend néanmoins avec une impatience non dissimulée l'arrivée de la boîte automatique EAT6, comme sur la récente 208 restylée. La transmission robotisée à simple embrayage sera cependant toujours au programme avec certains moteurs.

Malgré la reprise de nombreux éléments existants, il s'agira bel et bien d'une 3^e génération de C3. L'esthétique aussi bien que la présentation intérieure n'auront plus rien à voir avec l'actuelle. Seul bémol : la disparition pure et simple du pare-brise Zenith... ➤

GAMME
CIVIC

REPRISE + GARANTIE + ASSISTANCE



À PARTIR DE
149 €⁽¹⁾/MOIS
1^{ER} LOYER DE 2 600 €

LOCATION
3 ans

**QUE VOUS MANQUE-T-IL SINON L'ADRESSE
D'UN CONCESSIONNAIRE ?**

(1) Loyer arrondi à l'euro supérieur, hors assurance facultative. Exemple de Location Longue Durée de 148,92 €/mois sur 36 mois et 30 000 km après un 1er loyer de 2 600 € pour une Civic 1.4 i-VTEC ELEGANCE incluant l'option peinture métallisée/perlée (600 €) au prix client de 21 390 €. Selon tarif au 02/01/2016. Offre valable pour toute immatriculation avant le 30/09/2016. Prix du modèle présenté Civic 1.6 i-DTEC Executive Navi avec option peinture métallisée (600 €) : 26 650 € selon tarif au 02/01/2016. Consommation et émissions de CO₂ : 3,7 l/100 km en cycle mixte et 98 g/km de CO₂. Restitution du véhicule en fin de contrat avec paiement des frais de remise en état standard et des kilométrages supplémentaires. Offre réservée aux particuliers. Sous réserve d'acceptation par Honda finance, département de CA Consumer Finance, SA au capital de 460 157 919 € - rue du Bois Sauvage 91 038 Evry Cedex, RCS Evry 542 097 522. Intermédiaire d'assurance inscrit sous le N° ORIAS : 07008079 (www.orias.fr). Cette publicité conçue par CA Consumer Finance et est diffusée par votre concessionnaire Honda auto qui est intermédiaire de crédit non exclusif de CA Consumer Finance et qui apporte son concours à la réalisation d'opérations de crédit sans agir en qualité de prêteur. *Donnez vie à vos rêves. www.honda.fr

2

Le C3 Aircross préserve la famille mais s'encanaille

Et si le véritable concurrent des Peugeot 2008 et Renault Captur était le remplaçant du C3 Picasso ? Citroën envisage, en effet, de lui donner une allure plus baroudeuse. D'où un nouveau nom...



LES INFOS CLÉS

Prix estimé :
à partir de 19 000 €

Commercialisation :
printemps 2017

Exclusif
AJ

En 2017, le programme de Citroën prévoit deux restylages, dont celui du C4 Cactus, et un renouvellement, celui du C3 Picasso. Nous parlons encore de remplaçant, car son nom n'est pas définitif. Reprendre l'appellation C3 Picasso pose en effet deux problèmes : maintenir l'auto dans l'univers des monospaces, et la placer dans la hiérarchie sous le C4 Cactus. Or Citroën entend clairement faire évoluer son modèle vers le monde des SUV. Pour cela, il en adoptera de nombreux éléments de carrosserie : protections plastiques autour des passages de roues et sur les bas de caisse. Sans oublier les codes inhérents aux nouvelles Citroën, comme les Airbumps ou équivalent. Extérieurement, il s'agira davantage d'un concurrent des Peugeot 2008 et Renault Captur que d'un monospace. Pourtant, à l'intérieur, il se fera fort de conserver sa modularité et son habitabilité. Il sera en cela bien supérieur au C4 Cactus, qui

n'offre finalement que peu de possibilités. D'où une certaine incohérence marketing dans la gamme.

Le C3 Aircross sera plus spacieux que le C4 Cactus

Seuls éléments communs entre les deux autos : leur taille, peu ou prou similaire (entre 4,10 et 4,15 m), ainsi que la présentation de la planche de bord, sobre et très horizontale. Pour la partie mécanique, ce crossover monospace/SUV reposera sur une évolution de la base technique actuelle. Base qu'il partagera avec la future mouture de l'Opel Meriva. Un des reliquats de feu le partenariat avec General Motors. Sous le capot, la gamme des moteurs sera calquée sur celle de la future C3 (voir p. 12), mettant néanmoins de côté les versions les moins puissantes. La véritable nouveauté sera l'apparition d'une vraie boîte automatique à 6 rapports. ➤



Radicalement ouverte.



» Nouvelle smart fortwo cabrio.

Avec sa capote en tissu tritop entièrement automatisée, il n'y a pas plus ouverte d'esprit ! En un geste, soyez libre de montrer qui vous êtes vraiment. Libre de votre conduite et de changer d'avis à tout moment, grâce à son agilité et son diamètre de braquage record. Mais surtout, soyez libre de vous en faire votre propre avis en venant l'essayer chez votre Distributeur smart. www.smart.com

A partir de
259 €^{TTC/mois⁽¹⁾} sans apport

smart – une marque de Daimler

(1) En Location Longue Durée. Exemple pour une nouvelle smart fortwo cabrio 52 kW BA6 pure, avec 48 loyers mensuels de 259 €^{TTC}. Frais de dossier 228 €^{TTC} inclus dans le 1^{er} loyer. **Modèle présenté :** nouvelle smart fortwo cabrio 52 kW BA6 prime, équipée des panneaux de carrosserie black to yellow, de la cellule de sécurité tridion gris graphite grey mat, de la calandre black to yellow et du pack sport, avec 48 loyers mensuels de 352 €^{TTC}. Frais de dossier 315 €^{TTC} inclus dans le 1^{er} loyer. *Au prix tarif conseillé du 01/03/2016, en LLD 48 mois, hors assurances facultatives et pour 40000 km maximum. Offre valable pour toute commande du 01/04/2016 au 30/06/2016 et livraison jusqu'au 30/09/2016 chez les Distributeurs participants, sous réserve d'acceptation du dossier par Mercedes-Benz Financial Services France S.A. - 7, avenue Nièpce - 78180 Montigny-le-Bretonneux. RCS Versailles 304 974 249, N° ORIAS 07009177, N° ICS FR77ZZZ149071. **Consommations mixtes de la nouvelle smart fortwo cabrio : de 4,2 à 4,3 l/100 km. Emissions de CO₂ : de 97 à 99 g/km.**

3

Le C4 Aircross devient enfin un SUV tendance

Mieux vaut tard que jamais : Citroën arrivera avec un peu de retard sur le marché des vrais SUV, mais avec un engin entièrement développé en interne. Gageons que nous ne serons pas déçus par cette attente...



Le style est tout en rondeurs, sans agressivité, comme sur le concept Aircross. La proue rappelle le style des Land Rover.

Il faudra attendre 2019 pour voir arriver sous le capot du C4 Aircross II une offre hybride rechargeable.

Prochain objectif de Citroën : proposer un vrai SUV 100 % maison. Si la C3 III et le remplaçant du C3 Picasso (voir pp. 12 et 16) arborent des tenues taillées pour la vadrouille, la marque n'a jusqu'ici jamais vraiment goûté à cet univers. Du moins pas avec ses propres modèles. Les C-Crosser et C4 Aircross 1^{re} génération n'étaient en effet que des Mitsubishi sur lesquelles les designers avaient apposé, avec plus ou moins de réussite, les chevrons. Avec le projet de renouvellement du C4 Aircross, Citroën entre enfin dans la danse.



Et qui plus est avec un produit attractif aussi bien sur le plan esthétique que technique.

Dérivant du concept Aircross présenté à Shanghai en 2015, l'engin en reprendra de nombreuses lignes galbées. Une calandre massive mais pas agressive rappelant par certains côtés les productions Land Rover. Et c'est un compliment... On retrouvera aussi les codes chers à la marque depuis le C4 Cactus, mais aménagés différemment. Selon nos informations, l'arrière adoptera un large bandeau sur toute la largeur de l'auto, encadré de feux carrés.

Enfin un SUV Citroën !

La présentation intérieure reprendra le même agencement horizontal que sur les modèles précédents. L'ensemble apparaîtra toutefois plus massif, pour cadrer avec le charisme de l'auto. Par ailleurs, de nombreux éléments présentés sur le concept Aircross devraient faire leur apparition en série, comme les caméras.

Concernant la partie mécanique, Citroën comptera sur la base technique EMP2 qui aura fait ses preuves sur ce marché avec la deuxième mouture du Peugeot 3008. Outre la plate-forme, les deux autos partageront moteurs et boîtes. Toujours pas de transmission intégrale en vue. En revanche, une version hybride rechargeable fera son apparition en 2019 ou 2020.

Enfin, côté confort et toucher de route, ce C4 Aircross sera une pure Citroën. Les ingénieurs estampillés du sceau des Chevrons travaillent actuellement au développement de nouvelles technologies proposant un confort si ce n'est supérieur, au moins égal au système hydropneumatique. *"Le confort, ce n'est pas uniquement le rapport à la route, c'est aussi celui des assises, l'acoustique, la connectivité, l'espace ou encore les rangements..."*, nous promet Xavier Peugeot, directeur du produit Citroën. Le constructeur devrait d'ailleurs présenter prochainement un démonstrateur qui en dira plus que de longs discours. À suivre... ➤



ILLUSTRATION JEAN-FRANÇOIS HUBERT

Malgré son physique de 4x4, le C4 Aircross n'aura pas de transmission intégrale.



Exclusif
AJ



LES INFOS CLÉS

Prix estimé :
à partir de 18 000 €

Commercialisation :
courant 2020

4

La C4 III annonce le nouveau visage de Citroën

Au tournant de la décennie, Citroën affirmera son nouveau style, dont la pierre angulaire sera la future C4. Sous ses airs de crossover, elle prendra la place de l'actuelle berline, trop classique, et du Cactus, trop décalé.

Citroën change, et cela va se voir dans les prochaines années. Mais ce n'est rien en comparaison de ce qui nous attend en 2020. À cette période, la gamme se concentrera autour de sept silhouettes (*voir p. 12*). Certaines propositions actuelles seront donc amenées à disparaître, d'autres vont fusionner. Ce sera le cas des C4 et C4 Cactus, qui ne formeront plus qu'un seul modèle. À propos de la berline compacte, Xavier Peugeot, directeur du produit Citroën, avait été clair sur le sujet lors de notre rencontre : *"On ne peut pas avoir une philosophie différentiante et proposer une voiture complètement classique."* Pourtant, il n'est pas question de la faire disparaître du catalogue : *"Nous devons travailler au renouvellement de silhouettes comme la C4, voiture à fort volume, avec des parti pris plus forts en termes de style et d'intérieur."* Voilà qui est limpide : la descendante de la C4 devra mettre un peu de

piquant dans ses lignes. Ça tombe bien, le C4 Cactus en a un peu trop... En mélangeant les deux modèles, Citroën pourrait trouver le bon compromis : une berline compacte décalée, affichant des codes de crossover tout en proposant un visage dynamique et disposant surtout d'un espace et d'une habitabilité dignes de son rang. Le croquis dévoilé n'est pas une vue de notre esprit, mais bel et bien une proposition concrète faite par les designers Citroën. Rien n'est encore figé et de nombreux détails vont évoluer, mais la tendance est là... Attention toutefois de ne pas tomber dans les travers de la DS 4...

Pour la partie mécanique, l'auto reposera sur une évolution de la plate-forme EMP2 et reprendra l'ensemble des nouvelles motorisations actuellement en développement et qui apparaîtront en série dans les prochaines années, comme le 1.5 HDi 100 et 130 ch, ainsi que le 3 cylindres 1,2 l proposant jusqu'à 160 ch. La boîte automatique dans ses versions à 6 et 8 rapports sera de la partie. ■



L'avis de
Florian Chopin

CITROËN VA METTRE DU PIQUANT DANS SA GAMME

La photo de la future gamme Citroën commence à se préciser. D'un côté, une offre "SUVisante" que *L'Auto-Journal* vous présente aujourd'hui, de l'autre, des berlines "néo-sedan", pour reprendre les mots de Xavier Peugeot. Mais toutes auront une vocation mondiale et, surtout, pour point de

départ le C4 Cactus. Son charisme fort se distillera par touches plus ou moins fortes dans chacune des futures silhouettes. Mais au-delà d'un style "différentiant", Citroën entend revenir à ses fondamentaux avec un soin tout particulier apporté au confort et à l'innovation pratique.

**Jusqu'à 7 places.
Pour les plus courageux.**



Série limitée Nouveau Touran Family 7 places⁽⁴⁾
Prenez la vie de famille du bon côté.

A partir de 295 €/mois⁽¹⁾

Pack Confiance
3 ANS INCLUS ENTRETIEN⁽²⁾
GARANTIE⁽³⁾ ASSISTANCE



Volkswagen

Volkswagen recommande Castrol EDGE Professional

Volkswagen Group France - s.a. - R.C.S. Soissons B 602 025 538

Location Longue Durée sur 37 mois. 1^{er} loyer 2175 € et 36 loyers de 295 €. Offre valable du 1^{er} au 30 avril 2016.

Modèle présenté : Nouveau Touran Family 1.2 TSI 110 à **330 €/mois** avec options jantes en alliage 16" "Trondheim" et peinture noir intense nacrée. (1) Nouveau Touran Family 1.2 TSI 110 BVM6 7 places neuf en Location Longue Durée sur 37 mois et pour 30 000 km maximum, hors assurances facultatives. (2) Entretien obligatoire souscrit auprès de Volkswagen Bank. (3) Garantie 2 ans + 1 an de garantie additionnelle obligatoire incluse dans le prix du véhicule. Offre réservée aux particuliers en France métropolitaine, non cumulable avec toute autre offre en cours, valable pour toute commande entre le 01/04/2016 et le 30/04/2016 chez les distributeurs présentant ce financement et sous réserve d'acceptation du dossier par Volkswagen Bank GmbH – SARL de droit allemand – Capital 318 279 200 € – Succursale France : Bâtiment Ellipse – 15, av. de la Demi-Lune – 95700 Roissy-en-France – RCS Pontoise 451 618 904 – ORIAS : 08 040 267 (www.orias.fr). (4) Série limitée à 500 exemplaires.

Cycle mixte (l/100 km) : 5,4. Rejets de CO₂ (g/km) : 126.

Vous avez dit nouvelle

Pour Audi, cette A3 est nouvelle... Vraiment ?
Au-delà du léger restylage, la compacte allemande
dispose de nouvelles technologies non dénuées d'intérêt.

Par Florian Chopin



LES INFOS CLÉS

Prix estimé :
à partir de 24 500 €

Commercialisation :
été 2016



Une Audi sans Quattro ne serait pas vraiment
une Audi... L'A3 restylée disposera de
cette transmission, mais seulement en option.

?

É

crire sur une nouvelle Audi, c'est un peu comme voir un film culte pour la vingtième fois. Les répliques et les scènes sont connues à l'avance, et pourtant il est possible d'être surpris par certains détails qui nous avaient échappé... Ainsi, au premier regard porté sur cette A3 restylée, on n'est pas étonné de découvrir une silhouette familière, des lignes déjà jouées, une présentation que l'on sait soignée avant même d'ouvrir la porte. Pourtant, certains éléments attirent naturellement l'œil: sont-ils nouveaux ou bien étaient-ils déjà à auparavant? Comme les optiques à la découpe originale, ou cette calandre qui semble être suspendue dans le vide. Pour son restylage, cette A3 ne déroge pas à la règle Audi du déjà-vu, en reprenant ces détails apparus sur la récente A4. Ils ont toutefois été adaptés à la proue de la berline compacte. Au rayon des bonnes surprises, la technolo-

gie Matrix LED sera disponible, en option. Si à l'arrière, la signature visuelle des feux et du diffuseur ont évolué, on pourrait passer des heures au jeu des sept différences avec la présentation de l'habitacle. La seule qui soit évidente concerne le volant redessiné et offrant désormais la possibilité d'être chauffant. Notez que l'option massage est également au catalogue. Mais le meilleur de cette présentation reste l'apparition, en option, du Virtual Cockpit, cette instrumentation 100% digitale de 12,3 pouces qui relègue les aiguilles au rang de vieillerie.

La vraie nouveauté mécanique, c'est l'arrivée d'un 3 cylindres essence

Même pour la partie mécanique, cette A3 vous semble connue. Elle dispose d'une offre de six blocs: trois essence allant de 115 à 190 ch et trois diesels de 110 à

Le masque avant évolue en reprenant les codes (calandres et optiques) initiés sur le TT et sur la récente A4.



 Si l'ergonomie n'a pas bougé, certains matériaux ont évolué pour accentuer la qualité de présentation.

Comme les TT, Q7 et A4, l'A3 peut désormais recevoir, en option, le Virtual Cockpit.



184 ch. Le tout est complété par une offre hybride rechargeable (e-tron) combinant toujours le 1.4 TFSI de 150 ch à un électromoteur de 75 kW pour une puissance cumulée de 204 ch, sans oublier la S3 qui s'offre pour l'occasion 10 ch et 20 Nm supplémentaires pour atteindre 310 ch et 400 Nm. En décortiquant la fiche technique, on découvre que l'offre d'entrée de gamme est un 3 cylindres 1.0 TFSI opérant déjà dans les entrailles de l'A1, mais il affiche ici une puissance plus sérieuse. Boîte à double embrayage S tronic et transmission intégrale Quattro sont bien sûr de la partie. Au rayon des aides à la conduite, l'A3 suit la tendance du marché en proposant nombre de systèmes menant sur la voie de la conduite autonome. L'assistant d'embouteillage gère la voiture avec le régulateur adaptatif (avec boîte S tronic) jusqu'à 65 km/h et la maintient dans sa voie au besoin. Le freinage d'urgence et le détecteur de trafic arrière sont aussi de la partie, mais rangés dans la liste des options. ■

La poupe de l'A3 restylée se distingue par une signature lumineuse modernisée et un diffuseur redessiné.



Une famille déjà complète

L'A3 est disponible en 3 portes, Sportback (5 portes), berline (4 portes) et cabriolet (photo). Alors qu'il avait fallu attendre près d'un an et demi (entre le printemps 2012 et l'automne 2013) pour voir toutes ces carrosseries ensemble, le restylage concerne toute la famille. Dans sa version découvrable, la capote en toile se manipule de façon entièrement électrique en 18 secondes et l'auto dispose d'un chauffage de nuque.



L'avis de Florian Chopin Au-delà du style qui n'étonnera personne, cette nouvelle A3 marquera les esprits par sa présentation toujours un ton au-dessus de la mêlée et surtout par son offre technologique et ses systèmes de conduite semi-autonome toujours plus perfectionnés.





POUVOIR. INSTANTANÉMENT.

"J'aime conduire et je suis toujours prêt à faire un petit détour pour prendre mon «raccourci» préféré.

Les routes sinuuses sont un vrai bonheur : j'aime négocier les tournants, les virages. Cette sensation de liberté, de contrôle, de sécurité fait de chaque kilomètre un véritable plaisir.

Depuis que j'ai équipé ma voiture avec les nouveaux pneus MICHELIN Pilot Sport⁴ le plaisir est encore plus fort. J'ai l'impression de redécouvrir ma voiture.

C'est un peu comme si mes pneus savaient où aller avant même que je tourne le volant.

Je ne suis pas spécialement fan de sport automobile, juste une personne qui aime conduire et qui adore ses nouveaux pneus."

Michael
**UTILISATEUR
DES NOUVEAUX PNEUS
MICHELIN PILOT SPORT⁴**

Découvrez à quel point un pneu peut avoir du répondant : www.michelin.fr/pneu/michelin-pilot-sport-4
Explorez notre compte Instagram : [instagram.com/michelin](https://www.instagram.com/michelin)

TBWA\PARIS. Informations valides à date de publication - 01/2016.
MFP Michelin 855 200 507 RCS CLERMONT FERRAND - Société en commandite par actions au capital de 504 000 004 euros.



Ceci est une révolution...



Tesla, c'est l'Apple de l'automobile. De la présentation de ses nouveautés à l'attente générée chez les fans, les deux marques se ressemblent. Avec la Model 3, Tesla entend être accessible au plus grand nombre. Au vu de l'engouement, le pari semble réussi.

Par Florian Chopin

Plus de 275 000 précommandes en trois jours ! Rares sont les modèles à susciter autant d'enthousiasme dès leur présentation. La DS en 1955, toutes proportions gardées, affichait 12 000 commandes au premier soir de sa présentation. Sachant que la première auto ne sera pas livrée avant la fin 2017 (au mieux), certains spécialistes évaluent la livraison aux États-Unis des derniers "précommandeurs" à 2019, voire 2020... Il y a donc urgence à accroître sérieusement la production. La capacité de l'usine de Fremont (Californie) doit être multipliée par cinq d'ici la fin de la décennie (son maximum est actuellement de 100 000 unités par an). On parle aussi

d'une nouvelle unité en Europe (Alsace ?), après le site d'assemblage de Tilburg (Pays-Bas) pour les Model S et X.

Il faut dire qu'avec la Model 3, Tesla entre dans un nouveau monde, celui du premium. En effet, si les dimensions de l'auto restent encore mystérieuses (comme bon nombre de données techniques), la Model 3 entend se placer directement en face d'une BMW Série 3, et plus précisément la 330e, une hybride rechargeable affichée à partir de 49 150 €. C'est certes plus abordable que la concurrence habituelle des Model S et X, mais à 40 000 € le ticket d'entrée, la Model 3 restera chère. Comme l'allemande, la Tesla sera proposée en simple propulsion, avec une option transmission intégrale grâce à l'apport d'un second moteur électrique placé auprès de



L'inspiratrice : Mazda Kabura

Évoquer ce concept, présenté par Mazda à Detroit en 2006, n'est pas anodin. Sa silhouette, très similaire à celle de la Tesla Model 3, est signée Franz von Holzhausen. S'il officiait alors en tant que responsable du style de Mazda aux États-Unis, il est aujourd'hui à la tête du design Tesla. La boucle est bouclée.

l'essieu avant. Dans sa version de base, l'auto sera capable de franchir le 0 à 100 km/h en 6 secondes. La performance dépendra de la puissance proposée et surtout du poids de l'engin. Au vu de l'autonomie annoncée par Tesla (350 km), il ne faudra pas s'attendre à moins de 1 800 kg... La présentation intérieure très sobre est encore très conceptuelle : un volant sans commandes, un large écran digne d'un iPad Pro. Et c'est tout ! Toujours prompt à faire le buzz, Elon Musk, patron de Tesla, a d'ores et déjà annoncé que le volant de la version définitive donnera l'impression d'être dans "*un vaisseau spatial*". Prochaine étape, la Lune ? ■



L'avis de Florian Chopin La Model 3 s'annonce séduisante sur le papier, du moins pour le peu que l'on sait de sa fiche technique. Mais 2018, c'est loin... La concurrence devrait être plus importante que celle rencontrée jusqu'ici par les Model S et X.



Un volant, un écran. On ne peut pas faire plus simpliste. La version de série pourrait recevoir un inédit affichage tête haute.

L'ACTU DE VOTRE MARQUE

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



Audi A4
allroad quattro

Audi

A4 allroad quattro La nouvelle A4 allroad décline une gamme restreinte (dix unités : cinq moteurs et deux finitions), chose suffisamment rare chez Audi pour être soulignée. La finition Design s'honore de la climatisation automatique trois zones, du démarrage sans clé, de l'installation multimédia commandée par la molette MMI (écran couleur 7 pouces, Bluetooth, USB, GPS, services connectés avec Internet embarqué, 8 haut-parleurs), de projecteurs au xénon, de jantes de 17 pouces, de six modes de conduite, du système Drive Select et du freinage d'urgence automatique pre sense city, avec la

détection piétons. Moyennant 5 050 € supplémentaires, l'exécution Design Luxe ajoute l'accès sans clé, la caméra de recul, la sellerie cuir, le système de fixation dans le coffre et le tableau de bord digitalisé Virtual Cockpit. Le dispositif multimédia s'enrichit d'un écran 8,5 pouces, du pavé de commande tactile, de l'interface smartphone (Android Auto, Apple CarPlay) et du chargeur à induction de l'appareil. Enfin, les jantes passent à 18 pouces. Selon les motorisations, le malus fait son apparition ou augmente en fonction. Les options sont légion (100 € pour l'aide au démarrage en côte, sur les deux finitions). Audi dans toute sa splendeur.

LA GAMME Audi A4 allroad quattro

Motorisations/boîtes	Finitions	Bonus/malus	Prix
Ets	2.0 TFSI 252 ch BVR7 4x4	Design/Design Luxe	malus 900/1 600 € 50 330/55 380 €
	2.0 TDI 163 ch BVR7 4x4	Design/Design Luxe	0 €/malus 150 € 47 480/52 530 €
	2.0 TDI 190 ch BVR7 4x4	Design/Design Luxe	0 €/malus 150 € 49 500/54 550 €
	V6 3.0 TDI 218 ch BVR7 4x4	Design/Design Luxe	malus 250/500 € 52 950/58 000 €
	V6 3.0 TDI 272 ch BVA8 4x4	Design/Design Luxe	malus 250/500 € 56 410/61 460 €



JEAN-BRICE LEMAL

DS3 Performance

Ds

DS 3 Performance Baptisée Racing sous le label Citroën, la variante sportive de la DS 3 émancipée s'appelle désormais Performance.

Le moteur retenu reste le 4 cylindres 1.6 THP porté à 208 ch, soit 6 de plus qu'au précédent épisode. Revu et corrigé dans les grandes largeurs, ce bloc n'est plus soumis au malus (125 g/km, contre 149 auparavant). La bombinette siglée DS est disponible sous les finitions Performance et Performance Black Special aux prix respectifs de 27 950 et 32 950 €. Rajoutez 2 500 € pour la DS 3 Cabrio pareillement configurée.

AXEL WIERDEMANN



Opel Adam

Opel

Adam La citadine Adam gagne un chargeur de smartphone à induction, placé devant le levier de vitesses. C'est une option facturée 150 € sur l'ensemble de la gamme, à l'exception de la version de base (moteur 1.2 Twinport de 70 ch, finition Essentia).

Suzuki

Vitara Le SUV compact reçoit un second moteur essence en complément du 4 cylindres 1.6 VVT de 120 ch. Le nouvel arrivant marque une avancée technologique, ce 4 cylindres downsized (1,4 l de cylindrée) unissant le turbo à l'injection directe. D'où son nom : Boosterjet. L'article délivre 140 ch, ne fait cause commune qu'avec la BVM6 et s'associe au choix aux deux types de transmission proposés – 4x2 et 4x4, alias Allgrip. Le Vitara 1.4 Boosterjet n'est disponible que sous l'exécution dite S. Prix : 22 890 € en traction, 26 490 € en 4x4. Pas de malus à déplorer quelle que soit la transmission.

Suzuki Vitara



T. ANTOINE/ACE TEAM

Volvo

V40 La V40 restylée conserve l'ensemble de ses moteurs et n'en gagne aucun autre. Sa gamme se divise toujours en cinq exécutions, les deux plus riches s'appelant Inscription et Inscription Luxe (Summum et Xénium précédemment). La livrée d'entrée de gamme Kinetic (de 24 340 à 27 560 €) rassemble l'autoradio CD (écran couleur 5 pouces, prise auxiliaire, 4 haut-parleurs), la climatisation semi-automatique, le limiteur de vitesse, les jantes de 16 pouces et le freinage d'urgence automatique City Safety. En rajoutant 2 050 €, la finition Momentum profite d'un équipement plus premium : climatisation automatique bizona, allumage automatique des phares et des essuie-glaces, régulateur de vitesse, radar de recul,



rétroviseur photosensible, volant cuir, etc. Les jantes restent à 16 pouces. Elles passent à 17 pouces en finition R-Design, laquelle réclame un supplément de 2 700 €, mais la V40 s'enrichit des projecteurs à LED et du combiné d'instrumentation digital personnalisable. La facture grimpe de 1 200 € à l'étage supérieur Inscription, recommandé pour son installation multimédia complète. Enfin, la V40 Inscription Luxe est équipée du toit ouvrant panoramique, du siège conducteur électrique ou encore d'une caméra de recul.

V40 Cross Country

La V40 rhabillée chez Barbour marque sa différence avec sa mère. Du côté des moteurs essence, le T2 de 122 ch (2 l avec la BVM, 1,5 l avec la BVA – idem pour le T3 de 152 ch) disparaît et le T4 (2.0 de 190 ch) fait son apparition, accompagné de la BVA8 et de la transmission 4x4, sans autre choix. Cette transmission est également associée au T5 (2.0 de 245 ch) et reste refusée aux diesels. Les finitions se réduisent à trois unités et gardent les mêmes appellations. La livrée R-Design typée "sport" n'est pas retenue, tout comme l'entrée de gamme Kinetic. Par rapport à la V40 "civile", le surcoût est de 1 990 € à configuration identique.

Q clicpeugeot.com

Modèles récents | Garantie constructeur jusqu'à 18 mois | Véhicules de 1^{re} main | Faibles kilométrages



PEUGEOT RECOMMANDÉ TOTAL. Consommation mixte (l/100 km) : 2008 : de 3,7 à 4,9; 308 : de 5,1 à 6,0 (308 GTi by Peugeot Sport inclus); 3008 : de 4,1 à 6,0 (avec roue 16" type Mud and Snow ou 18"). Émissions de CO₂ (g/km) : 2008 : de 96 à 114; 308 : de 95 à 139 (308 GTi by Peugeot Sport inclus); 3008 : de 108 à 138 (avec roue 16" type Mud and Snow ou 18").

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

<<

MON RÊVE, CE SERAIT QUE LES RADARS NE FLASHENT PLUS! »

EMMANUEL BARBE,
DÉLÉGUÉ INTERMINISTÉRIEL
À LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE



EMMANUEL BARBE, DÉLÉGUÉ INTERMINISTÉRIEL À LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE, N'A PAS APPRÉCIÉ NOTRE ENQUÊTE DU 18 FÉVRIER CONSACRÉE AU POIDS DE LA VITESSE DANS LA MORTALITÉ ROUTIÈRE. **NOUS AVONS DONC SOUHAITÉ LE RENCONTRER, AFIN D'EXAMINER LARGEMENT LES POLITIQUES MISES EN ŒUVRE DANS TOUS LES DOMAINES**, MAIS AUSSI DE MIEUX COMPRENDRE CERTAINS CHOIX.

Propos recueillis par Brice Perrin et Jean-Éric Raoul Photos Cathy Dubuisson

L'AJ: Comment devient-on délégué interministériel à la Sécurité routière ?

Emmanuel Barbe : Je suis magistrat. J'étais le conseiller diplomatique de Manuel Valls puis de Bernard Cazeneuve, et je me suis beaucoup occupé, dans ma carrière, de droit européen. Lorsque le poste de délégué s'est libéré, le ministre a pensé qu'il pouvait me confier cette mission, d'autant que je lui avais déjà parlé de mon intérêt pour cette matière. Par ailleurs, j'aime rouler, je conduis beaucoup, et je suis également motard. Le poste de délégué est très concret, avec des collaborateurs, tous passionnés par leur mission. Notre but, c'est de préserver des vies. Et mon passé diplomatique est un atout dans un milieu où les points de vue sont souvent très opposés. Ici, il est utile d'être habitué à trouver de la synthèse et du consensus pour obtenir l'adhésion du plus grand nombre.

L'AJ: Après le drame du 25 mars sur la RCEA, qui a coûté la vie à 12 personnes, quelle est votre réaction ?

E. B. : Mes pensées vont d'abord aux victimes et à leurs proches. Maintenant, il faut attendre les résultats de l'enquête. Certes, il s'agit d'une route qui n'est sans doute pas adaptée au tra-

fic : il y a beaucoup de camions, cela génère des frustrations. Ce tronçon routier ne totalise pas plus d'accidents que les autres, en proportion, mais ceux-ci sont plus graves. Personne ne conteste qu'il y a un besoin de renforcer cette route, et d'ailleurs, M. Vidalies a fait des annonces précises à ce propos. Le 26 août dernier, à Moulins, j'ai assisté à un contrôle sur cet axe depuis un hélicoptère de la gendarmerie. En une heure de temps, j'ai pu constater des comportements très dangereux : non-respect des distances de sécurité, franchissement de ligne blanche, dépassements totalement hasardeux...

L'AJ: Cela fait toutefois des décennies que cette route porte le surnom de "route de la mort", et les infrastructures tardent à être adaptées...

E. B. : Le terme de "route de la mort" est évidemment très exagéré. Je voudrais quand même faire une réflexion à cet égard : le lien entre la qualité du réseau et le nombre de morts a toujours été quelque chose d'un peu compliqué. Quand la route est visiblement dégradée, les usagers ont tendance à rouler plus lentement, et le jour où on fait une très belle route, ils ac-

célèrent, les motards aussi, et c'est là qu'ils se tuent. C'est un concept de sécurité routière, cela s'appelle l'homéostasie du risque : au moment où vous avez le sentiment qu'il n'y a pas de danger, c'est en fait là qu'il commence. Cela ne veut pas dire qu'il ne faut pas refaire les routes, mais que sans un comportement adapté, une belle route n'est pas en soi une garantie.

L'AJ: Vous avez évoqué un contrôle des comportements. Ces contrôles ne sont-ils pas, justement, trop peu nombreux par rapport aux contrôles de vitesse ?

E. B. : En zones rurales, qui concentrent beaucoup d'accidents, les gendarmes sont présents. Leur absence est fantasmée. Les gens disent "Il n'y a plus de « bleus » au bord de la route", mais si on regarde les chiffres des contrôles, franchement, cette présence reste assez forte. Le seul problème, c'est lorsque, comme en France, vous avez un million de kilomètres de routes, il faut évidemment des gendarmes pour dissuader les comportements dangereux, mais la capacité n'est pas inépuisable. Le contrôle radar est donc une manière d'assurer une forme de permanence du contrôle ; il a été adopté par tous les pays du monde qui luttent sérieuse-



ment contre la violence routière. Avons-nous beaucoup de radars ? Non, en fait, les Anglais, qui ont un réseau deux fois moins étendu que le nôtre, en ont beaucoup plus.

L'AJ: Nous avons malgré tout l'impression que la répression de la vitesse a pris le pas sur le reste.

Pourquoi se focaliser sur ce thème ?

E. B.: Ce n'est pas le cas : j'ai plutôt envie de dire que c'est vous qui vous focalisez sur nos radars ! La vitesse est évidemment le problème majeur de la violence routière. Soit elle conditionne l'accident, soit elle détermine sa gravité, c'est-à-dire son caractère mortel ou non. Le débat sur le point de savoir si l'alcool ou la vitesse est la première cause d'accident n'a pas lieu d'être, puisqu'au fond, il y a toujours la vitesse comme responsable. Plus vous augmentez la vitesse, plus vous augmentez le risque. Il faut que l'on arrive, non pas tant à faire respecter les limitations de vitesse même si c'est indispensable, mais à ce que les usagers aient une vitesse adaptée. Notre but, c'est que les usagers de la route abaissent leur vitesse. Franchement, mon rêve, c'est que les radars ne flashent plus. Et si la proportion des accidents mortels dans lesquels le facteur dominant est l'alcool se situe toujours autour de 28 %, grâce à la lutte contre la vitesse, le nombre total des morts sur les routes a été diminué, et donc également le nombre de gens morts à cause de conducteurs alcoolisés.

L'AJ: Il y a malgré tout un gouffre entre la probabilité d'être contrôlé pour sa vitesse et pour l'alcool !

E. B.: On ne doit surtout pas baisser le dispositif de contrôle de la vitesse, qui marche bien,

qui est efficace. Nous devons même l'améliorer, et augmenter le nombre des contrôles qui seront faits. En ce qui concerne les contrôles alcool ou drogue, nous devons chercher à améliorer le taux de tests positifs. On sait que les ressources ne sont pas infinies, et il faut que l'on cerne les contrôles de la façon la plus intelligente. En ce qui concerne les contrôles d'alcoolémie, nous sommes aujourd'hui à environ 12 millions de contrôles annuels, en préventif et en post-infraction ; mais il faut absolument augmenter le nombre de ces contrôles, je suis d'accord avec vous. Cela étant, ne nous trompons pas, il y a malgré tout beaucoup d'endroits où ces contrôles sont présents et où, si vous avez bu, le risque d'être verbalisé est élevé !

L'AJ: Comment réduire la mortalité liée à l'alcool et aux stupéfiants ?

E. B.: Nous venons de prendre des mesures en ce sens. Nous avons étendu, grâce à des dispositions de la loi Santé, les cas dans lesquels il est possible de faire un contrôle d'alcoolémie : le cadre juridique est désormais moins contraignant. Grâce à cela, nous avons augmenté le nombre des agents qui peuvent procéder à des contrôles d'alcoolémie, puisque les policiers municipaux pourront les réaliser plus largement. Nous avons également aligné les conditions de contrôle de la consommation de produits stupéfiants sur celui des tests d'alcoolémie, et avons introduit dans la loi la possibilité de démontrer le délit de conduite sous l'emprise de stupéfiants non plus par une analyse sanguine mais salivaire. Cette mesure, qui permettra de multiplier les contrôles, entrera en vigueur un peu avant la fin de l'année.

L'AJ: Les mesures que vous évoquez restent théoriques. Comment expliquer que certains Français n'aient subi aucun dépistage d'alcoolémie pendant plusieurs décennies de conduite ?

E. B.: Il faut savoir que l'on essaie de placer ces contrôles aux bons endroits. Ce qui est important, ce n'est pas tant le nombre de tests que le ciblage de ces contrôles, pour l'alcool comme pour les stupéfiants. Là aussi, c'est de l'argent public : on ne peut pas consommer un

Soit c'est la vitesse qui va conditionner l'accident, soit c'est la vitesse qui en déterminera la gravité.

kit à 15 € pour rien. Les forces de l'ordre sont formées à détecter les gens qui, potentiellement ont consommé des stupéfiants. Aujourd'hui, je peux vous dire qu'en réalité, les jeunes qui fréquentent les boîtes de nuit ont tous déjà été contrôlés au moins une ou deux fois. Et dans certaines régions, les contrôles sont plus systématiques parce que les pratiques sont plus fréquentes. Enfin, nous avons contribué, avec l'alcool, et en dix ans d'investissements en communication de l'État, à rendre socialement inacceptable le fait de conduire trop alcoolisé. Je crois qu'aujourd'hui, globalement, quelqu'un qui a trop bu se verra empêché de conduire par ceux qui l'entourent. Même si c'est long, les comportements évoluent.

L'AJ: Comment expliquer le fait que, dans les accidents mortels, tous les conducteurs impliqués ne subissent pas systématiquement un dépistage d'alcool ou de stupéfiants ?

E. B.: Ces tests sont systématiques. Y procéder est une obligation de la loi puisque cela permet de caractériser un délit. On peut même aller, dans certains cas, chercher des preuves de consommation de médicaments incompatibles avec la conduite. Cependant, il n'est pas toujours possible de réaliser ces tests en raison de l'état de la victime, ce qui explique que tous les responsables d'accidents mortels ne soient pas testés.

L'AJ: Jusqu'en 2015, les accidents mortels n'étaient analysés qu'au travers de quatre grandes causes (vitesse, alcool, stupéfiants, refus de priorité), et 35 % d'entre eux étaient officiellement attribués à une "cause indéterminée".

Comment le justifier ?

E. B.: Le ministre de l'Intérieur Bernard Cazeneuve a fait changer cela [ndlr : le nombre de causes analysées est désormais passé à quatre], il a voulu une analyse plus fine pour les accidents. Ces résultats sont maintenant disponibles pour une année complète. Ensuite, il y a des situations où toutes les circonstances ne sont pas expliquées, où des choses nous échappent, notamment car il y a souvent plusieurs causes. Par exemple, les distracteurs (téléphone, sms, etc.) sont indiqués comme la cause de 1 % des accidents. C'est certainement beaucoup plus.

L'AJ: Pourquoi l'éducation à la sécurité routière est-elle encore à ce point absente des programmes scolaires, notamment avant le collège ?

E. B.: La première éducation à la sécurité routière, c'est celle donnée par les parents : ils doivent donner l'exemple. En milieu scolaire, le continuum éducatif existe, et un certain nombre d'heures sont consacrées à la sécurité routière, et c'est très utile. On pourrait toujours mieux faire, bien sûr, mais je m'adresse d'abord à tous les parents en leur disant : soyez des exemples pour vos enfants. Car la façon de conduire, ça s'hérite.

Certains comportements avec le téléphone ne peuvent pas continuer ainsi !

L'AJ: Comment gérer la somnolence, qui est notamment un vrai problème sur autoroute ?

E. B.: C'est un sujet important : nous en parlons notamment avec l'Association des sociétés françaises d'autoroutes, qui fait justement des actions sur les aires de stationnement. On met de plus en plus des bandes sonores sur le bord de la chaussée. Il y a également un nombre croissant de dispositifs dans les voitures récentes, qui permettent de lutter contre ce phénomène. Existant également des dispositifs séparés, vendus à un tarif raisonnable, capables de détecter l'endormissement du conducteur. J'ai tendance à penser que, outre la prévention, le développement des technologies va permettre de réduire cette cause d'accident.

L'AJ: Comment collaborez-vous avec les constructeurs, notamment sur le thème de la voiture connectée ?

E. B.: Nous collaborons de façon très régulière avec les constructeurs, aussi bien français qu'étrangers. Nous échangeons beaucoup nos avis afin que les évolutions souhaitables ne passent pas nécessairement par une législation imposée. Globalement, je pense que la sécurité routière est une vraie préoccupation des constructeurs. Ils ont joué un rôle tout à fait notable pour l'amélioration de la sécurité au volant. Les voitures sont de plus en plus sûres. Mais elles ne sont sûres que dans la mesure où l'on n'en profite pas pour se dire que le surcroît de sécurité qu'elles offrent permet de rouler plus vite. Enfin, ce qui m'a frappé au Salon de l'auto à Francfort, c'est que le modèle de voiture idéal semble être un smartphone avec des roues. C'est une tendance inquiétante. Je crois qu'à un moment, sur ce sujet, il faudra que l'on passe par de la réglementation, parce que certains comportements avec le téléphone, les SMS ou tout simplement les écrans présents sur les voitures ne peuvent pas continuer comme cela. Le SMS au volant, c'est une catastrophe absolue !

L'AJ: Ne faudrait-il pas responsabiliser davantage les conducteurs, et améliorer la formation, notamment sur les situations d'urgence et les conditions de conduite, sans pour autant faire bondir son coût ?

E. B.: Vous avez raison. À propos du coût de la formation, on n'achète pas un permis de

RÈGLE ACCEPTÉE, RÈGLE RESPECTÉE...

Face à la répression, la défiance des automobilistes peut être un frein puissant à l'efficacité des mesures de sécurité routière. Cette acceptabilité sociale des usagers est-elle prise en considération ?

"C'est une question très présente dans notre esprit, admet Emmanuel Barbe. Puisqu'il faut que tout le monde applique les règles, il faut donc rendre ces règles acceptables. Les radars leurres, par exemple, permettent de montrer à ceux qui nous accusent de mettre des radars « pompe à fric » que ce n'est pas vrai puisque nous n'augmentons pas notre capacité à verbaliser, nous voulons juste faire ralentir les gens.

Une autre manière, de notre point de vue, de favoriser l'acceptabilité, c'est de veiller à ce que tout le monde soit égal devant la loi, et particulièrement les automobilistes ou les camionneurs dont les véhicules sont immatriculés hors de France. Notre objectif est qu'il y ait une reconnaissance mutuelle européenne, à la fois du retrait de points et de la déchéance du droit de conduire. Quand un permis est invalidé, il faut que cela soit pour toute l'Europe. Dans l'attente d'une telle évolution au niveau européen, une loi présentée en avril devrait nous permettre de lancer un permis de conduire virtuel : si un conducteur étranger commet une infraction, une fois la contravention payée, nous lui créerons un permis virtuel en France auquel nous enlèverons, comme pour un permis français, les points correspondant à l'infraction. Si d'autres infractions sont commises, et que le solde des points devient nul, cette personne se verra interdite de conduire en France."

conduire, mais une capacité à conduire. Certains jeunes sont doués, d'autres moins, donc le permis peut coûter plus ou moins cher. Je crois énormément au simulateur de conduite, pour l'apprentissage initial, mais aussi après l'obtention du permis. D'ailleurs, beaucoup d'assurances proposent des stages post-permis : pour un prix modique, les parents peuvent ainsi améliorer les capacités de leurs enfants. Pour des raisons évidentes, une auto-école ne peut pas mettre un élève dans une situation de risque ou de perte de contrôle du véhicule. Des marges de progrès existent donc, tout en veillant à ce que le permis de conduire reste à un prix raisonnable.



Une autre manière de faire accepter les mesures de sécurité routière pourrait-elle être de moduler les limites de vitesse, par exemple ?

"Si la question est de pouvoir faire passer ponctuellement la vitesse de 130 à 150 km/h sur autoroute, la réponse est clairement non, personne ne l'envisage ! Franchement, au-delà de 130 km/h, et sur autoroute bien sûr, on commence à avoir une augmentation notable des facteurs de risque, réduction du champ de vision, temps de freinage... En revanche, il ne faut pas que l'on flashe des gens de bonne volonté. C'est pour cela que nous allons mettre en place une base de données ouverte, régulièrement mise à jour, qui donnera les limites de vitesse sur tous les axes. La signalisation n'est pas toujours très bonne et, par ce moyen, nous pensons que d'ici à deux ans, les GPS de toutes les marques pourront ainsi indiquer de façon beaucoup plus sûre aux usagers à quelle vitesse ils doivent rouler. De même pour les contrôles opérés par les voitures-radars, nous réfléchissons à afficher sur les sites Internet des préfectures tous les axes où ces voitures circulent, mais plutôt à posteriori. Cela dit, je ne suis pas hostile à des annonces a priori. L'idée est de dire : où que vous soyez sur le réseau routier, votre vitesse risque d'être contrôlée !"

L'AJ: L'objectif de passer sous la barre des 2000 morts par an en 2020 est-il toujours d'actualité ?

E. B.: Plus que jamais ! Les axes ont été élaborés le 2 octobre dernier à travers les mesures du CISR* regroupées autour de quatre chapitres : l'intensification de la lutte contre les comportements dangereux, la protection des usagers les plus vulnérables, l'utilisation du numérique pour la sécurité routière et l'égalité des usagers de la route devant la loi. Nous nous sommes donné rendez-vous en octobre prochain pour faire un point : les ajustements nécessaires pourront être faits. Cet objectif, à partir de ces quatre axes, demande de la pugnacité. Il faut garder le cap que nous avons fixé. ■

Une autre façon de voir la vie.



Ford
ECOSPORT



Consommations mixtes (l/100 km) : 4,4/5,3. Rejets de CO₂ (g/km) : 115/149 (données homologuées conformément à la Directive 80/1268/EEC amendée).
Ford France, 34, rue de la Croix de Fer - 78122 St-Germain-en-Laye Cedex. SIREN 425 127 362 RCS Versailles.



Agrandie d'une vingtaine de centimètres, la nouvelle Micra bénéficiera de la plate-forme CMF commune à Renault et Nissan.



CARPIX

L'empattement allongé profitera à l'habitabilité. Les poignées des portes arrière sont cachées au niveau des vitres, comme sur la Clio.

NISSAN RÉVOLUTIONNE SA MICRA

Nouvelle plate-forme, style transfiguré, longueur augmentée de 5% : en 2016, la Micra va jouer dans la cour des grands.

Elle est devenue l'un des symboles de l'Alliance entre Renault et Nissan, et s'apprête à changer de visage. Née en 2010, la Nissan Micra actuelle sera remplacée cette année par une nouvelle génération, baptisée K14, qui troquera sa bouille rondouillarde et ses lignes plutôt fades pour un faciès plus agressif, des optiques affûtées et un profil acéré.

Imaginez une Nissan Pulsar de 4 m de long, et vous aurez un aperçu du design de cette nouvelle Micra, qui s'inspirera également du concept Sway, dévoilé à Genève en 2015. Le but de cette mue stylistique : être plus convaincant face à une concurrence

particulièrement vive, notamment en Europe. La citadine japonaise viendra dès cette année grossir les rangs des autos étrangères assemblées en France, aux côtés des Yaris et Smart Fortwo, puisqu'elle sera fabriquée à l'usine de Flins, à raison de 80 000 unités minimum en année pleine.

En guise de clin d'œil à cette localisation hexagonale, la Micra K14 sera dévoilée fin 2016 au Mondial de l'automobile de Paris.

Côté technique, cette nouvelle Micra reposera non plus sur la plate-forme B, utilisée par la Micra actuelle mais aussi par la Clio IV, mais sur la plate-forme CMF inaugurée en 2013 par l'Alliance. Comme l'actuelle, la prochaine Micra ne sera proposée qu'avec des moteurs essence, et elle pourra enfin troquer sa transmission à variation continue (CVT) pour la boîte pilotée à double embrayage (EDC) piochée, comme les blocs propulseurs à 3 et 4 cylindres, dans la banque d'organes Renault.

L'habitabilité et le volume de coffre profiteront d'une longueur augmentée d'une vingtaine de centimètres (la Micra actuelle mesure 3,78 m), et la présentation intérieure, qui n'a jamais fait partie des qualités de la Micra, devrait également légèrement progresser, dans un souci de montée en gamme, même s'il faut s'attendre malheureusement à une persistance de plastiques uniformément rigides.



Les bourrelets artificiels tentent de camoufler des lignes acérées, proches du concept Sway et très éloignées de la Micra actuelle.

LES INFOS CLÉS

Commercialisation :
fin 2016

Prix : à partir de **13 000 €**

Concurrente des
Toyota Yaris, Opel Corsa,
Ford Fiesta, Renault Clio
et Peugeot 208



Insolite

Un siège d'avion signé Peugeot

Le Peugeot Design Lab n'en est pas à son coup d'essai : après des meubles, un piano ou encore un hélicoptère, le studio français vient de dessiner un nouveau siège pour avions, baptisé Titanium Seat NEO, qui sera produit par le spécialiste Expliseat. Disposé en rangées de 2 à 4 places, ce siège de 5 kg seulement est annoncé avec un "confort optimal" grâce à de nombreux soutiens ergonomiques et des mousses conçues pour les vols de longue durée.

VOITURES ÉLECTRIQUES

La France est le 1^{er} marché européen !

Les ventes de véhicules électriques sont évidemment à rapprocher des politiques fiscales mises en place, mais la France peut tout de même se féliciter de sa position : 2^e marché pour les ventes de véhicules électriques en 2015, derrière la Norvège et devant l'Allemagne, la France est passée à la 1^e place depuis le début de l'année – même si les ventes de VE ne représentent qu'un peu plus de 1 % de ses immatriculations totales. Notez que l'Europe est le 1^{er} marché pour la voiture électrique (98 000 unités en 2015), devant la Chine (88 000) et les États-Unis (73 000).



CHRISTIAN FOURNIER

INDUSTRIE

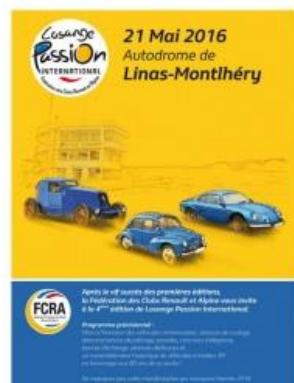
Dyson se lance dans l'automobile

C'est une révélation pour le moins surprenante issue du quotidien *The Guardian*: le fabricant d'outre-Manche, célèbre pour ses aspirateurs sans sac, serait en train de développer un véhicule électrique. Le journal se fonde sur un document consacré aux projets d'infrastructures du pays qui précisait, avant d'être modifié en toute hâte, que "le gouvernement finance Dyson pour développer un nouveau véhicule électrique à batterie, à son siège à Malmesbury. Cela assurera [...] la création de plus de 500 emplois, principalement dans l'ingénierie."

Bientôt une voiture électrique Seb de ce côté-ci de la Manche ?

**SAMEDI 21 MAI
LOSANGE PASSION
INTERNATIONAL**

www.parisautoevents.com



Les chiffres du marché français en mars 2016



+ 7,5 %*

*Immatriculations de voitures neuves par rapport à mars 2015.

+19%

211 264

C'est le nombre de voitures neuves immatriculées en France au mois de mars, soit 516 392 depuis le début de l'année (+8,2%).

13 079

C'est le nombre de Clio IV neuves immatriculées en France. La citadine Renault devance ainsi la Peugeot 208 (10 669 autos) et le SUV Renault Captur (9 287 unités).

Pour sa 4^e édition, ce rassemblement Renault et Alpine annonce plus de 800 voitures, qui se regrouperont sur le site de l'autodrome de Montlhéry.

Au programme : rouages, parades, démonstrations de pilotage, bourse d'échange... L'entrée est à 10 €.

ZONE ROUGE



NOUVEAUTÉ



6 %

C'est le taux de marge opérationnelle annoncé par le plan de PSA "Push to pass" pour sa division automobile d'ici 2020, ainsi qu'un chiffre d'affaires en hausse de 10% d'ici 2018. Le groupe annonce par ailleurs "un nouveau véhicule, par région, par marque, par an", et "le lancement de 7 véhicules hybrides rechargeables et 4 véhicules électriques".

RENAULT INVENTE LE SUV TROMPE-L'OEIL

Surprise! Réservé au marché russe, le nouveau SUV de Renault joue la confusion. Baptisé Kaptur, il évoque évidemment notre Captur national. Sauf qu'il mesure 4,33 m de long, contre 4,12 m pour le SUV dérivé de la Clio IV. Et sa face avant s'inspire fortement du Kadjar, sauf que... En fait, rien à voir: sous le Kaptur se cache un Dacia Duster, d'ailleurs vendu sur place sous la marque Renault! Doté de 4 roues motrices et produit dans l'usine Renault de Moscou, ce Kaptur sera, d'après Renault, "adapté aux besoins spécifiques du marché local", et viendra évidemment se placer dans la gamme au-dessus du Duster. Oubliez tout espoir de le voir débarquer un jour sur le marché français.

VOITURE AUTONOME

Les voitures autonomes enfin légales ?

En vigueur depuis 1968, la convention de Vienne précise que tout véhicule en mouvement doit avoir un conducteur en état de conduire, et qui garde le contrôle en permanence. Une exigence réglementaire compréhensible, mais incompatible avec l'automatisation de la conduite. La Commission économique des Nations Unies (UNECE) vient de modifier cette convention. Désormais, "les systèmes de conduite automatisée seront explicitement autorisés sur les routes, à condition qu'ils soient conformes aux règlements des Nations Unies sur les véhicules ou qu'ils puissent être contrôlés voire désactivés par le conducteur". L'organisme doit préciser quels seront les dispositifs autorisés, et relever la limite de 10 km/h en vigueur – ce qui devrait être effectif en 2017. Les voitures autonomes seront ainsi bientôt autorisées, en Europe et ailleurs.



DU 23 AVRIL AU
20 NOVEMBRE

LA FRANCE
QUI GAGNE AU
MUSÉE MATRA

www.museematra.com



Comme son nom l'indique, cette exposition du musée Matra de Romorantin sera centrée sur une vingtaine de champions hexagonaux: modèles de course tels que la DS 3 de Sébastien Loeb, la 908 du Mans ou une F1 Renault, mais aussi des voitures de série populaires (508, R8, 205 GTi, 2CV, 4L...). L'entrée du musée est à 6 €.



RENAULT
La vie, avec passion

Nouvelle Renault MEGANE

Activez vos sensations

Venez vivre une expérience inédite
au volant de la Nouvelle Renault Megane.
Inscrivez-vous sur [megane-experience.fr*](http://megane-experience.fr)

#MEGANE
EXPERIENCE



Credit photo : John Higginson.

Consommations mixtes min/max (l/100 km) : 3,3/6. Émissions CO₂ min/max (g/km) : 86/134.

Consommations et émissions homologuées selon réglementation applicable.

*Inscription au tirage au sort jusqu'au 13 mai 2016 selon les villes, voir conditions du règlement sur megane-experience.fr.

Renault recommande

renault.fr

ZONE ROUGE

CHEZ PSA, CARLOS TAVARES
A LE SOURIRE

ON A EXPLOSE
LES CHIFFRES

DES VENTES ? /

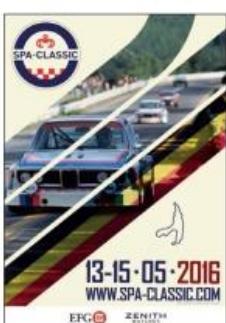
PSA PEUGEOT CITROËN

NON, DE MON
SALAIRE !!

Gouffre

L'ACTU AUTO CROQUÉE PAR GOUBELLE

DU 13 AU
15 MAI
SPA CLASSIC
<https://peterauto.peter.fr>



Une piste magique au cœur de la forêt belge et plusieurs centaines de voitures historiques réparties sur 6 plateaux : la 5^e édition de Spa Classic promet de ravir les amateurs d'anciennes voitures de course, dans les paddocks autant que sur la piste. L'entrée est à partir de 20 €.



Fiston, tu me prêtes ta Porsche ?

Ça change des voitures sans marque et sans fard qui composent d'ordinaire la gamme Playmobil. Cette Porsche 911 Carrera S (type 991) fidèlement reproduite, équipée de phares et de feux fonctionnels, d'un hard-top et d'un atelier avec accessoires (boucliers, jantes, aileron) fera le bonheur des enfants passionnés d'automobile. Et probablement celui des parents. Notre unique regret concerne son tarif, un peu élevé (44,90 €). Mais après tout, c'est une Porsche !



Le SUV Polo
confirmé

Volkswagen aurait tort de ne pas se lancer (enfin !) sur le segment très porteur des SUV citadins : le développement de la variante SUV de la Polo vient de commencer sous la forme d'un mulet basé sur une Golf surélevée. La prochaine Polo et ses déclinaisons reprendront la plate-forme MQB, ce qui permettra de proposer un SUV citadin d'environ 4,20 m tout en contenant sa masse. Lancement en 2018.

Une nouvelle Swift
en 2017

Elle date de 2010 : il est temps pour Suzuki de remplacer sa citadine. Pas de panique : les lignes si typiques et pleines de charme de la Swift seront modifiées sans être révolutionnées. La calandre sera plus imposante, et les feux arrière davantage proéminents. L'intérieur conservera sa présentation simple et deux compteurs circulaires. Un large écran tactile fera son apparition sur la console centrale.

Le BMW Z4 aura
un remplaçant

Et il est déjà sur la route : celui que l'on nomme volontiers le Z5 poursuit actuellement son développement sur les routes du nord de l'Europe. Ce sera toujours un roadster biplace. Il repose sur une plate-forme codéveloppée avec Toyota et, contrairement au Z4 actuel, il utilise une capote en toile souple. Le lancement est prévu pour fin 2017 au plus tôt.

Pour qu'elle puisse
continuer à faire de beaux rêves,
même en cas de crevaison...



Une crevaison peut très vite gâcher votre voyage. C'est pourquoi nous avons conçu les nouveaux pneus DriveGuard de Bridgestone, pour que vous puissiez rouler en toute sécurité pendant 80 km à 80 km/h, quel que soit le type de crevaison. Protégez votre famille avec les pneus les plus performants de leur catégorie*. Rendez-vous sur www.bridgestone.fr/driveguard*

DRIVEGUARD



BRIDGESTONE
Votre Route, Notre Passion

*L'autonomie de roulage après une crevaison dépend de la charge du véhicule, de la température extérieure et de l'activation ou non du système d'alerte de perte de pression des pneus. Les pneus Bridgestone DriveGuard obtiennent la note A au critère "Adhérence sur chaussée humide" du règlement européen sur les pneumatiques. Les pneus DriveGuard ne sont pas encore disponibles pour les utilitaires, et sont réservés aux véhicules équipés du système d'alerte de perte de pression des pneus. Pour plus de renseignements, rendez-vous sur www.bridgestone.fr/driveguard.

Mamie fait de la résistance

Après les DS 5 et DS 4, la DS 3 abandonne elle aussi les chevrons Citroën pour devenir une DS. Un petit coup de jeune et le 1.2 PureTech de 130 ch seront-ils suffisants pour rester sur le toit de l'Olympe des citadines chics ?

Par Stéphane Martin Photos Tibo







À bord, la DS 3 "en jette". Mais dans le détail, la finition reste perfectible. On préférera s'attarder sur l'excellent comportement routier et la bonne santé du 1.2 PureTech de 130 ch.

Depuis mars 2015, le label DS est devenu une marque à part entière. Si Citroën avait accepté de voir partir sans presque aucun regret les DS5 et DS4, il peinait à lâcher sa petite DS3. Après tout, c'est elle qui, en 2010, avait lancé la ligne DS. Surtout, la citadine représente, à elle seule, 60 % des ventes DS. Un suc-

cès qu'elle doit beaucoup à sa bonne bouille et à son petit look chic et branché. A l'image d'une Mini, on comprend aisément les hésitations qui ont pu tirailler l'équipe de design au moment de modifier le style d'un tel best-seller. Elle s'est donc contentée du minimum syndical et s'est concentrée sur la seule face avant. Le changement se résume à l'arrivée des "DS Wings" chromées, désormais nouvel em-

blème de toutes les DS, qui encadrent une calandre XL. Il est complété par la greffe d'antibrouillards désormais à LED. Pour le reste, la DS 3 conserve ses attributs caractéristiques : aileron de requin entre les vitres avant et arrière, originaux feux en 3D empruntés au Cabrio (de série sur les versions So Chic et Sport Chic), pavillon bicolore, également de série sur ce haut de gamme Sport Chic, sans

PLUS
Comportement routier
Agrément du 1.2 PureTech
Volume de coffre

MOINS
Finition décevante
Habitabilité
Tarif

La DS 3 conserve les fondamentaux, notamment l'aileron de requin qui sépare les vitres latérales.



LA DIRECTION PRÉCISE ET LES TRAINS ROULANTS EFFICACES PERMETTENT D'APPRÉCIER LE TONUS DU 1.2 PURETECH •••

oublier la rampe de diodes verticales, véritable signature de la DS 3.

Excepté une nouvelle gamme de sellerie et décors intérieurs, peu d'évolutions notables à bord.

La DS 3 mise toujours sur une présentation originale, mais assez clinquante, avec son lot de matériaux laqués ou imitation alu. Cette version Sport Chic y ajoute un pédalier en aluminium véritable et des sièges Sport en tissu que l'on peut troquer, comme ici, contre les sublimes baquets en cuir façon bracelet. Un must tout de même facturé 2290 € ! Hélas, en y regardant de plus près, la finition reste moyenne. Certains assemblages déçoivent et l'abus de plastiques durs peu valorisants pour habiller les parties basses jure un peu. La DS 3 peine aussi à masquer son grand âge. Les compteurs, inchangés depuis 2010, ne sont plus vraiment dans le coup. Et même si elle adopte enfin un écran tactile, le graphisme du GPS (en option à 600 €) apparaît déjà daté. Comment expliquer aussi l'absence d'équipements tendance tels que l'accès et le démarrage sans clé ou l'affichage tête haute, des raffinements disponibles sur une Mini ? Enfin, même si elle dispose d'une banquette trois places facilement accessible et d'un coffre assez grand pour la catégorie, la DS 3 n'a pas franchement le →



- 1- Les magnifiques sièges baquet en cuir "bracelet" sont facturés 2290 €.
- 2- Le 1.2 PureTech peut compter sur une boîte de vitesses à la commande ferme mais assez précise. Et les six rapports bien étagés contribuent aux excellentes reprises, meilleures que celles d'une Mini Cooper.
- 3- La DS 3 gagne un rangement très symbolique sous le panneau de commande de la climatisation.



En Cabrio aussi

La DS 3 Cabrio, apparue fin 2012, se débarrasse elle aussi des chevrons et adopte la nouvelle calandre maison. Avec sa capote en toile qui coulisse le long des arches en 16 secondes (et jusqu'à 120 km/h), elle fait davantage figure de découvrable que d'authentique cabriolet. Elle conserve une banquette trois places, rare dans la catégorie. Plus chère de 2500 à 2800 € que la berline, la DS 3 Cabrio est disponible, comme celle-ci, avec l'un des quatre moteurs essence de 82, 110, 130 et 165 ch ou l'un des deux diesels BlueHDI de 100 et 120 ch. Enfin, les amateurs de conduite sportive se délecteront de la nouvelle version Performance, forte de 208 ch et vendue 2500 € de plus que la berline.



L'avis de Stéphane Martin

Pas fan du restylage, mais je suis emballé par le PureTech 130 qui permet de profiter du dynamisme de la DS 3.



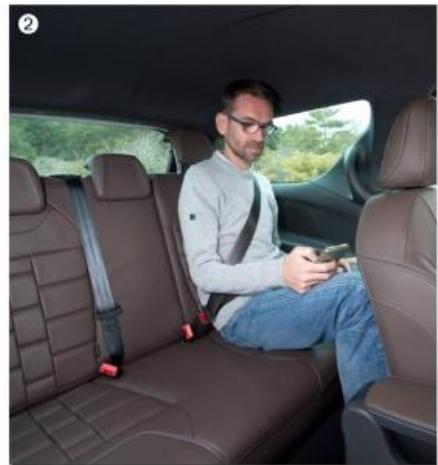
sens pratique. Hormis la boîte à gants assez profonde, les rangements dignes de ce nom sont rares. À l'arrière, l'espace aux jambes est restreint et la surface vitrée, faible. Claustrophobes s'abstenir ! Le seuil de chargement élevé pénalise quant à lui l'accès au coffre.

Ces contingences pratiques s'oublient vite dès que l'on prend le volant. La DS 3 n'a rien perdu de son comportement dynamique, que nous retrouvons avec bonheur. La petite française met à profit sa direction précise et ses trains roulants efficaces pour distiller un réel plaisir de conduite. Elle conserve ainsi une longueur d'avance sur l'Audi A1, plus aseptisée, ou la dernière Mini, qui s'est assagie au fil des générations. Et tant pis si

l'amortissement, assez ferme, n'en fait pas un modèle de confort : c'est pour la bonne cause. Par ailleurs, comment ne pas féliciter Citroën (pardon, DS !), d'installer, enfin, le 1.2 PureTech de 130 ch sous le capot de sa petite gravure de mode ? Plein à tous les régimes, d'une souplesse exemplaire et d'une discréetion appréciable, ce moteur réalise des performances enviables. Certes, il suit la tendance du moment et se révèle un peu trop linéaire, mais il offre une douceur de conduite et une polyvalence sidérantes. Et ce, sans exagérer à la pompe. Nous avons relevé sur notre base d'essais une moyenne de 6,7 l/100 km. Attention toutefois à ne pas trop jouer avec la pédale de droite et réveiller le turbo. De bonnes dispositions qui feraient presque oublier un tarif assez corsé. ■



AVEC SON GRAND COFFRE ET SA BANQUETTE TROIS PLACES, LA DS 3 NE PENSE PAS QU'AU CONDUCTEUR ●●●



1- L'arrière est inchangé. On retrouve ainsi les feux 3D réservés aux versions haut de gamme. 2- Entre la surface vitrée réduite et l'espace mesuré, il ne fait pas bon voyager à l'arrière d'une DS 3. Mais au moins, la banquette accepte trois personnes.

3- Le volume de coffre généreux (312 dm³) et les dossiers rabattables en 2/3-1/3 sont appréciables au quotidien.



DS 3 1.2 PureTech 130 ch Sport Chic

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.



LA TECHNIQUE

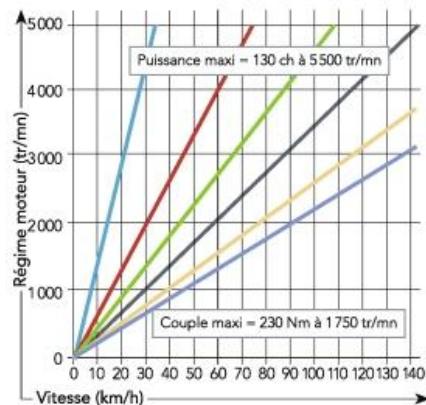
Moteur/Transmission

Puissance maxi	130 ch à 5500 tr/mn
Couple maxi	230 Nm à 1750 tr/mn
Type	3 cylindres en ligne, turbo essence
Cylindrée/puissance fiscale	1199 cm ³ / 6 CV
Transmission	aux roues avant
Boîte/nombre de rapports	manuelle/6

Diagramme des vitesses

Certes, la consommation reste le nerf de la guerre, mais la DS 3 PureTech ne sacrifie pas plaisir et performances. Elle ne tombe pas dans le piège de rapports étagés trop longs, excepté les deux derniers.

Vitesse à 1000 tr/mn
 En 1^e = 8,5 km/h En 2^e = 15,7 km/h En 3^e = 22,7 km/h
 En 4^e = 30,8 km/h En 5^e = 39,5 km/h En 6^e = 46,6 km/h



Châssis

Diamètre de braquage	10,6 m
Pneumatiques	195/55 HR 16

Dimensions/Poids

L/l/h/empattement	3,96/1,72/1,46/2,47 m
Poids/tractable freiné	1164/900 kg



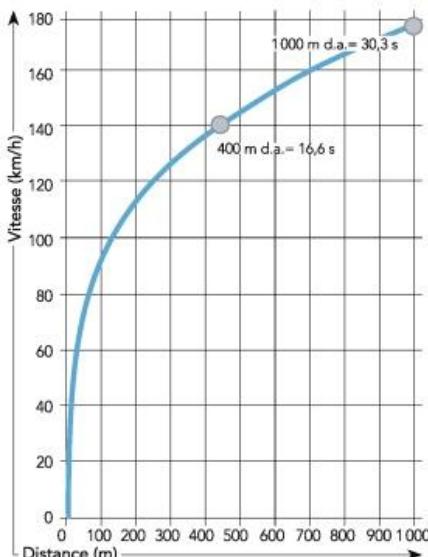
LA CONDUITE

Performances

1000 m départ arrêté	30,3 s
400 m départ arrêté	16,6 s
0 à 100 km/h	8,8 s
Vitesse maxi	198 km/h

→ Courbe d'accélération

Grâce au turbo, le couple est disponible tôt et donne la pêche au petit 1.2 de 130 ch. Mais nous aurions aimé que celui-ci soit plus expressif !



Reprises

90 à 130 km/h en 4 ^e /5 ^e /6 ^e	7,8/9,6/12,4 s
Temps minimum pour dépasser un camion roulant à 90 km/h en 4 ^e	12,1 s
Distance minimum pour dépasser un camion roulant à 90 km/h en 4 ^e	400 m

Freinage

Depuis 50 km/h	11 m
Depuis 90 km/h	32 m
Depuis 130 km/h	66 m

LA VIE À BORD

Habitabilité/Coffre

Longueur aux jambes AR	19 cm
Largeur aux coudes AV/AR	143/141 cm
Garde au toit AV/AR	98/88 cm
Volume de coffre	312 dm ³
Seuil de chargement	73 cm

Niveau sonore

Au ralenti/90/130 km/h 40,7/68/70,6 dB

LE BUDGET

Prix

Bonus/malus (CO ₂)	0 € (105 g/km)
Prix du modèle essayé*	27 540 €
Garantie	2 ans, km illimité

*Avec options et bonus/malus inclus

Équipements de série

6 airbags, ABS, AFU, aide au démarrage en côte, aide au stationnement AV/AR, antibrouillards, Bluetooth, capteur de pression des pneus, clim. auto., écran tactile 7 pouces, ESP, freinage automatique actif jusqu'à 30 km/h, Isofix aux places latérales AR, jantes alu 17 pouces, ordi. de bord, phares et essuie-glaces auto., régulateur/limiteur de vitesse, rétro. Intérieur jour/nuit auto., sièges AV réglables en hauteur, vitres AV et rétros électriques, volant cuir multifonction réglable en hauteur et en profondeur.

Options

Caméra de recul (300 €), GPS (600 €) + fonction Mirror Screen (200 €), sellerie cuir façon bracelet + sièges AV chauffants (2 290 €).

Consommations

Moyenne	6,7 l/100 km
Ville/Route/Autoroute	6,8/6,5/6,9 l/100 km
Autonomie/Réservoir	50 l/746 km

Note EuroNCAP

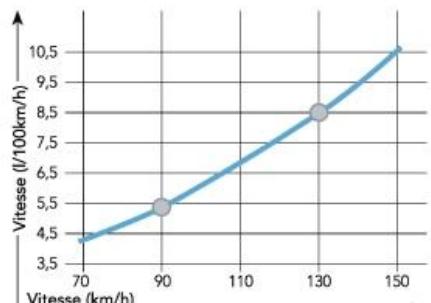
5 étoiles

Pays de fabrication

France

→ Consommation à vitesse stabilisée

Le 1.2 PureTech est comme tous les moteurs essence de petite cylindrée dopés par un turbo: tant qu'on ne le sollicite pas trop, il consomme assez peu mais devient glouton passé 120/130 km/h.



LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL



Le restylage est trop léger pour corriger les défauts de finition et mettre la DS 3 à la page en termes d'équipements.

Plus intéressante, l'arrivée du 1.2 PureTech de 130 ch est une vraie bonne idée. Ce moteur ne manque pas d'atouts. Doux, performant, assez sobre, il va comme un gant à la DS 3.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

COLLECTION ★ CLASSIC STARS

DES LIVRES SUR LES VOITURES EMBLÉMATIQUES

Découvrez ces modèles indémodables qui ont traversé les époques et sont devenues de véritables légendes. Chaque livre retrace l'histoire de ces icônes qui ont marqué l'évolution de l'automobile. Richement documenté, vous y trouverez une mine d'information : l'histoire, les rivales, les modèles...

De la Citroën DS, à la 2CV en passant par la bombinette 205 GTi,
il y en a pour tous les goûts !

Cette collection unique captivera tous les amateurs comme tous les passionnés !



LES MODÈLES À PARAÎTRE

Renault 4 - Peugeot 404 - Renault 16 - Peugeot 205 GTI - Alpine A 110 - Porsche 911 - Citroën SM - Golf GTI

NOUVEAU



LE VOL. 1 CITROËN 2CV

DÈS LE 28 AVRIL

Lancée en 1948, la 2 CV reste assurément l'un des modèles mythiques de la maison Citroën. Symbole d'évasion et de liberté dans l'après-guerre, elle deviendra au cours des années 1970 «la voiture de tous les Français».

2 CV A, 2 CV AZ, 2 CV AZAM, 2 CV fourgonnette, 2 CV Charleston, tous ces modèles mythiques qui ont fait l'histoire et la légende de la 2CV réunis pour le plus grand bonheur des amoureux de cette voiture décidément hors norme.



TOUS LES 15 JOURS AVEC L'AUTO-JOURNAL



Nous avons tout dit, et surtout beaucoup de bien, au sujet de la Sandero. Pratique sans être trop austère, économique sans être pingre, la petite Dacia n'a aucune rivale lorsqu'on recherche, pour un moindre coût, une citadine facile à vivre offrant

une bonne habitabilité et un honnête niveau de confort. Pour être parfaite et lui permettre d'offrir un agrément de conduite maximal en ville, il ne lui manquait qu'une transmission automatique. Cette dernière aura mis un peu de temps pour arriver (la Sandero est née en 2012), mais mieux vaut tard que jamais et même s'il

s'agit d'une "simple" boîte mécanique pilotée, c'est plein d'espoir que nous avons pris le volant de cette Easy-R.

Ce qu'il y a de bien avec la Sandero, c'est qu'il ne faut pas trois heures pour la prendre en main. Pas de tralala technologique à bord, elle revient aux fondamentaux de l'automobile :

Le rôle de sa vie ?

En adoptant une transmission automatique simple et bon marché, la Sandero va-t-elle devenir la citadine idéale ou rater sa cible ?

Par Pascal Richard Photos Tibo



quatre roues, un volant et donc, ici, une boîte de vitesses pilotée. Avant de démarrer, un mot sur cette transmission Easy-R. De conception très simple elle aussi, elle reprend les bases de la boîte manuelle de la Sandero TCe 90 ch, mais deux actionneurs électromécaniques pilotés par un calculateur prennent en charge l'embrayage

et le passage des vitesses. La mécanique est donc la même, seul le "pilotage" de celle-ci change.

Sur le papier, cela présente deux avantages : simplicité et économie.

Ainsi, la boîte Easy-R ne grève le prix de vente de la Sandero "que" de 600 €. Pour mémoire,

sur la Twingo TCe 90 ch, l'adoption de la boîte à double embrayage EDC plombe la note de 1 100 €. Ce n'est pas tout à fait la même chose. Contact. Le petit 3 cylindres s'éveille. Sa sonorité est un tantinet "claudicante", mais agréable à l'oreille, en tout cas à la mienne. Levier de boîte sur la position D, légère pression sur →



1- Le rapport engagé apparaît à gauche de la jauge à carburant. 2- Le coffre s'avère vaste et pratique. 3- La boîte Easy-R impose une conduite tout en douceur. 4- Le système Média Nav (250 €) qui se pilote via cet écran tactile est très facile d'utilisation. 5- Sur le plan dynamique, la Sandero se montre équilibrée.



3

PLUS
Automatique à prix canon
Rapport prix/prestations
Confort honnête

MOINS
Transmission désagréable
Finition perfectible
Ambiance sonore... sonore!



4



5

L'AGRÉMENT DE CONDUITE PROPOSÉ PAR LA BOÎTE EASY-R EST ASSEZ LIMITÉ, MAIS À CE PRIX, IL FAUT RELATIVISER LES CHOSES ●●●

l'accélérateur, et c'est parti ! Enfin, dès que la transmission aura donné son feu vert, ce qui demande un certain temps. Consciente de sa laborieuse mise en action, la boîte Easy-R semble vouloir rattraper son retard à l'allumage en passant rapidement la 2^e. Problème, je ne suis qu'au milieu de la rampe du parking. En côte, à froid et en léger sous régime, le 3 cylindres a, à ce moment-là, à peu près autant de souffle que la Dame aux camélias. La sanction est immédiate : je cale ! Je cale au volant d'une voiture dotée d'une transmission automatique. C'est fort, très fort, et surtout, cela ne présage rien de bon pour la suite.

La suite justement, j'y suis. Le périphérique parisien aux heures de pointe constitue un terrain de jeu idéal pour juger de la douceur d'une transmission automatique. Dans ce domaine, le bilan de la boîte Easy-R n'est pas bien fameux mais vu mon départ, je m'attendais à pire ! Certes, le passage de rapports manque un peu de finesse et la boîte se hâte lentement, mais globalement, pour une voiture équipée de ce type de transmission, la Sandero ne s'en sort pas si mal. Si on souhaite plus de réactivité, on peut sélectionner le mode manuel qui autorise un passage un peu plus "net" des rapports.

Sur route, pas de miracle : la transmission Easy-R impose un style de conduite "coulé".

Simplement, il faut en plus accepter un niveau sonore largement supérieur à la moyenne. Cette fois, la boîte n'y est pour rien. Il s'agit là d'une des faiblesses "congénitales" de la Sandero. On soulignera également que les distances de freinage relevées lors de notre essai sur les pistes de Montlhéry sont tout juste dans la moyenne. Heureusement, il y a matière à se consoler à bord. Ainsi, la petite

L'avis de Pascal Richard



Parler d'émotion est sans doute très exagéré mais une automatique neuve à ce prix, c'est cadeau !

50%
Quotient Emotionnel



Dacia propose toujours une des habitabilités les plus généreuses de la catégorie. Son coffre est vaste (366 dm³ contre 330 dm³ pour une Clio) et son rapport prix/équipement demeure sans concurrence sur le marché des citadines. Si la présentation était un tantinet plus pimpage, ce serait presque parfait.

Au final, la Sandero Easy-R s'en sort honorablement mais on peut légitimement penser

qu'en adoptant la boîte EDC plutôt que cette Easy-R *low cost*, elle aurait sans doute interprété le rôle de la citadine idéale avec plus de talent. Certes, le coût aurait été plus élevé tant à l'achat qu'à l'entretien. Mais avec un prix de vente partant d'aussi bas, le pari valait peut-être le coup d'être tenté, même s'il est vrai qu'il est toujours plus aisément de parier lorsque ce n'est pas avec son argent... ■



À l'arrière, l'espace aux jambes est un peu juste mais la largeur aux coudes est généreuse.



DACIA SANDERO

TCE 90 ch Easy-R Lauréate

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	90 ch à 5 250 tr/mn
Couple maxi	135 Nm à 2 500 tr/mn
Type	3 cylindres en ligne, turbo essence
Cylindrée / puissance fiscale	898 cm ³ /5 CV
Transmission	aux roues avant
Boîte / nombre de rapports	robotisée/5

Châssis

Diamètre de braquage	11,3 m
Pneumatiques	185/65 R 15

Dimensions/Poids

L/ l/h / empattement	4,06/1,73/1,52/2,59 m
Poids/tractable freiné	1072/1100 kg

Performances

1000 m d.a.	35,8 s
0 à 100 km/h	15 s
90-130 km/h en D	12,6 s
Vitesse maxi	165 km/h
Freinage à 50/90/130 km/h	11/32/67 m

Habitabilité/Coffre

Longueur aux jambes AR	20 cm
Largeur aux coudes AV/AR	142/143 cm
Volume de coffre	366 dm ³

Niveau sonore

Au ralenti / 90/130 km/h	40,6/66,5/73,2 dB
--------------------------	-------------------

LE BUDGET

Prix	12 000 €
Bonus/malus (CO ₂)	0 € (110 g/km)
Prix du modèle essayé*	13 420 €
Garantie	3 ans ou 100 000 km

*Avec options et bonus/malus inclus

Équipements de série

2 airbags, autoradio avec prises jack/USB et Bluetooth, condamnation centralisée, ordinateur de bord, projecteurs antibrouillard, rétroviseurs électriques/dégivrants, siège conducteur et volant réglables en hauteur, vitres avant électriques...

Options

Accoudoir AV (100 €), jantes alliage (400 €), Média Nav (250 €), peinture métallisée (420 €), radar de recul (200 €)...

Consommations

Moyenne	6,8 l/100 km
Ville/Route/Autoroute	7,1/6,2/7,2 l/100 km
Autonomie/Réservoir	735 km/50 l

Note EuroNCAP

4 étoiles

Pays de fabrication

Roumanie/Maroc

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL



Renault autorise Dacia à utiliser ses moteurs les plus récents; dommage qu'il n'ait pas fait de même pour les transmissions. Avec la boîte EDC, la Sandero aurait présenté une copie plus convaincante... trop peut-être !

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

GRAND ÉCART

La M2 fait le grand écart entre l'Audi RS3 et la BMW M4.
Avec des arguments de poids: un 6 cylindres en ligne
surpuissant et deux roues arrière motrices.

Par Laurent Chevalier Photos Uwe Fischer





Contrairement à l'Audi RS3 et à la Mercedes A 45 AMG, la M2 est une propulsion, avec un pont autobloquant M Variable. Sans forcément aller jusqu'au drift, cela signifie un plus grand dynamisme à la conduite.

La M2 est immédiatement reconnaissable à ses quatre sorties d'échappement et ses ailes gonflées.



BMW prend le contre-pied des Mercedes AMG et Audi RS, qui imposent la transmission intégrale. Pas question de transiger avec les sensa-

tions de conduite à Munich : la M2 est une pure propulsion, avec du tempérament à revendre et une bonne vieille boîte mécanique en série. Non pas que le constructeur boude la transmission à double embrayage – qu'il propose par ailleurs en option – mais la M2 met l'accent sur des plaisirs bio. Un retour aux sources, donc, qui n'est pas sans évoquer les gloires passées, depuis la 2002 Turbo jusqu'à la Série 1 M Coupe.

Les premières sensations sont visuelles. La M2 est tellement bodybuildée qu'elle ne laisse

aucun doute sur son caractère trempé, tout en paraissant moins "tunée" qu'une Mercedes A 45 AMG. L'intérieur est aussi évocateur, avec des baquets enveloppants et un petit volant trois branches caractéristique.

La position de conduite est typiquement BMW, c'est-à-dire parfaite. Aussi bien en termes d'ergonomie des commandes que de possibilités de réglages, pour tous les gabarits. La M2 a beau avoir trois portes de moins qu'une RS3, elle peut quand même embarquer deux adultes (pas trop grands et occasionnellement) à l'arrière. Mais le plus intéressant se passe derrière le volant. Le 6 cylindres émet un son rauque au démarrage et fait chanter les pots. C'est spectaculaire de l'extérieur mais on s'attendait à



Notre parcours d'essai longe le Pacifique, en Californie, sur la sublime route de Big Sur. À faire une fois dans sa vie.



1- Les jantes de 19 pouces sont montées de série et le freinage est renforcé. 2- Le spoiler avant a été totalement repensé pour les besoins du refroidissement. 3- M2, c'est quand même plus sympa que 218d, non ? 4- Les projecteurs bi-xénon sont livrés de série, de même que les lave-phares.



L'avis de Laurent Chevalier

La souplesse du 6 cylindres est extraordinaire. Mais j'attendais un caractère moteur encore plus marqué. *Oquotient Emotionnel*



Malgré sa puissance, la M2 se plie parfaitement à un usage quotidien.



LA M2 EST UNE EXCELLENTE AUTO, MAIS ON S'ATTENDAIT À UNE ÉTINCELLE SUPPLÉMENTAIRE EN TERMES DE SENSATIONS MÉCANIQUES •••

plus démonstratif à l'intérieur. La touche Sport permet de monter le son. Notre modèle d'essai, équipé de la boîte DKG optionnelle, égrène les rapports avec la régularité d'un métronome. Mais il faut avouer que le levier manuel et ses coups de gaz automatiques au rétrogradage n'ont rien de désagréable.

À la conduite, le 6 cylindres offre un couple remarquable.

Inutile de monter dans les tours pour sentir les effets de la puissance. Au quotidien, il en résulte des capacités de relances absolument hors normes. Puis, la tentation de prolonger

l'accélération devient irrépressible, et la M2 se transforme en projectile. Sur le plan du seul caractère mécanique, en revanche, on pouvait s'attendre à plus marqué. D'autant qu'une 340i berline équipée des bons accessoires M Performance, comme le kit de puissance à 360 ch et les échappements spéciaux, est plus sonore. Mais la M2 n'a pas dit son dernier mot face à l'Audi RS3. L'allonge et la souplesse de son 6 cylindres lui assurent une longueur d'avance. Le comportement? Disons qu'il y a une médaille et son revers. Côté pile, on retrouve une bonne maîtrise des mouvements de caisse, des réactions précises et équilibrées. Il faut →

L'aérodynamique est retravaillée au profit de l'appui et du refroidissement des éléments mécaniques. Ce coloris bleu est en option.



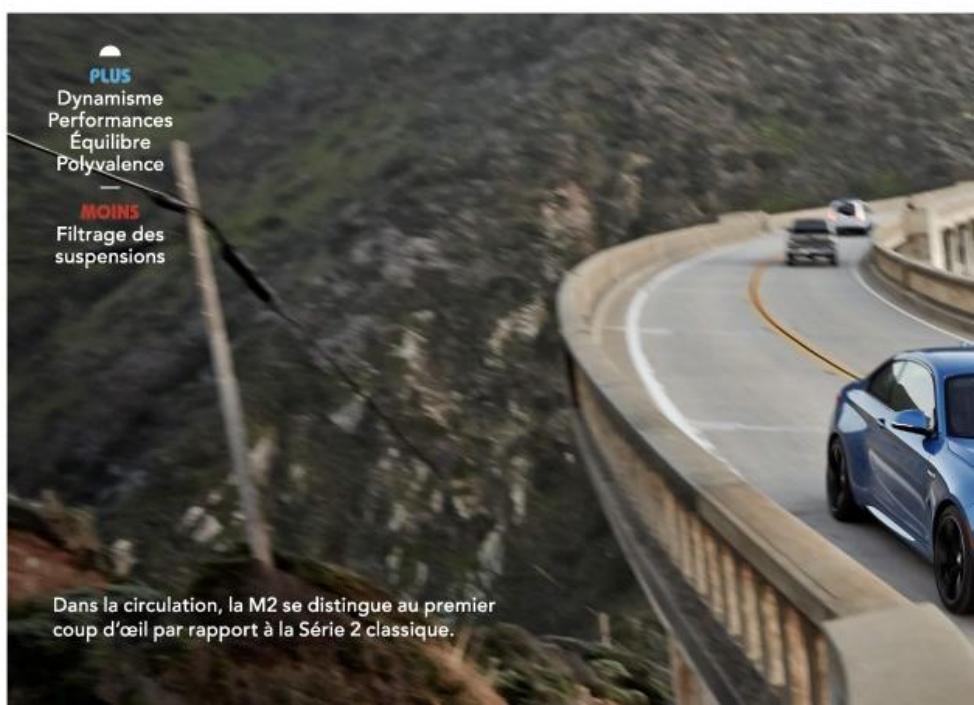
rappeler que les trains roulants sont ceux des M3/M4. Ainsi, la M2 gagne en précision de conduite et, surtout, en motricité par rapport à la précédente Série 1 M Coupé. Tout en gardant la possibilité de déconnecter les aides à la conduite pour les plus téméraires. Sans parler de la présence du pont autobloquant M Variable et des pneus ultralarges. Côté face, en revanche, ces excellentes aptitudes dynamiques sur route uniforme engendrent un confort relatif sur les chaussées bosselées. Nous ne manquerons pas de le vérifier prochainement sur notre parcours d'essai habituel.

Question subsidiaire : la M2 est-elle comparable à l'Audi RS3 et à la Mercedes A 45 AMG ? Réponse : oui.

Même si elles n'ont pas le même nombre de cylindres, elles boxent dans la même catégorie. Ne serait-ce qu'en termes de puissance. Mais pour départager les trois, il faudra surtout passer d'un volant à l'autre, dans une même unité de lieu. Nous ne manquerons pas non plus de les conduire sur la balance. Les plus observateurs ayant noté que BMW revendique 1 495 kg contre 1 599 kg vérifiés sur l'Audi et 1 629 kg mesurés sur la Mercedes. L'autre ennemie pourrait bien venir de l'intérieur, si l'on considère la M2 comme empiétant sur les plates-bandes de la M4. ■

M2 ou M4 ?

Et si la concurrence venait de l'intérieur ? La M2 est certes moins puissante que la M4, avec 370 contre 431 ch. Mais elle dispose des mêmes trains roulants et d'un 6 cylindres 3 l dont la suralimentation compte un turbo, au lieu de deux sur la Série 4. Côté performances, ça tient dans un mouchoir de poche au 0 à 100 km/h, avec 4,3 s annoncées pour la M2 à boîte DKG contre 4,1 s avec la M4 équipée du même type de transmission. Sur la balance, l'écart serait également relatif puisqu'il y aurait 20 kg de différence entre les deux modèles, selon BMW. Mais à l'usage, la M4 est dotée d'une allonge beaucoup plus marquée que celle de la M2. De quoi justifier les 23 550 € d'écart de prix entre les deux modèles ?



Avec ou sans palettes

La M2 est livrée de série avec une boîte mécanique ou en option avec une transmission à double embrayage, contre un supplément de 4 210 €. À y regarder de plus près, les plus observateurs auront noté que les malus varient d'un modèle à l'autre. Ainsi, la boîte mécanique rejette 199 g/km de CO₂ et voit la facture finale s'alourdir de 6 500 €. La boîte DKG, quant à elle, rejette 185 g/km de CO₂ et passe dans la catégorie des 3 600 €. Au final, l'écart de prix réel entre les deux boîtes revient à 1 310 €, ce qui n'est pas la mer à boire sur une auto facturée plus de 60 000 €. Ensuite, c'est une question de goût et de choix personnel. Dans les deux cas, vous ne vous tromperez pas en plaisir de conduite.



1- La boîte à double embrayage est en option. 2- Le petit volant trois branches centralise de nombreuses fonctions. 3- Position de conduite et maintien des sièges sont remarquables. 4- Ce 3 l n'a qu'un seul turbo, contre deux sur celui de la M4.



BMW M2 370 ch EN CHIFFRES

DONNÉES CONSTRUCTEUR

Moteur / Transmission

Puissance maxi	370 ch à 6 500 tr/mn
Couple maxi	465 Nm à 1 400 tr/mn
Type	6 cylindres en ligne, turbo essence
Cylindrée / puissance fiscale	2 979 cm ³ / 26 CV
Transmission	aux roues arrière
Boîte / nombre de rapports	manuelle / 6

Châssis

Diamètre de braquage	11,7 m
Pneumatiques AV / AR	245/35 ZR 19 / 265/35 ZR 19

Dimensions / Poids

L / l / h / empattement	4,46 / 1,85 / 1,41 / 2,69 m
Poids / tractable freiné	1 495 kg / NC

Performances

0 à 100 km/h	4,5 s
Vitesse maxi	250 km/h

Habitabilité / Coffre

Volume de coffre	390 dm ³
------------------	---------------------

LE BUDGET

Prix	61 750 €
Bonus/malus (CO ₂)	malus 6 500 € (199 g/km)
Prix du modèle essayé*	72 150 €
Garantie	2 ans, km illimité

*Avec options et bonus/malus inclus.

Équipements de série ■

Clim auto bizona, jantes 19 pouces, projecteurs bi-xénon, régulateur de vitesse avec fonction descente.

Options

Caméra de recul (430 €), peinture métallisée (790 €), sièges avant chauffants (360 €), toit ouvrant coulissant (850 €).

Consommations

Mixte	8,5 l/100 km
Urbaine / extra-urbaine	11,6 / 6,7 l/100 km
Réservoir	52 l

Note EuroNCAP

En cours

Pays de fabrication

Allemagne



LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL



La M2 progresse en termes de stabilité et de motricité, par rapport à la Série 1 M Coupé. Tout en conservant un comportement fun et équilibré. Reste à jauger sa qualité d'amortissement sur nos routes, puisque cet essai en Californie révèle un confort relatif sur chaussées déformées.

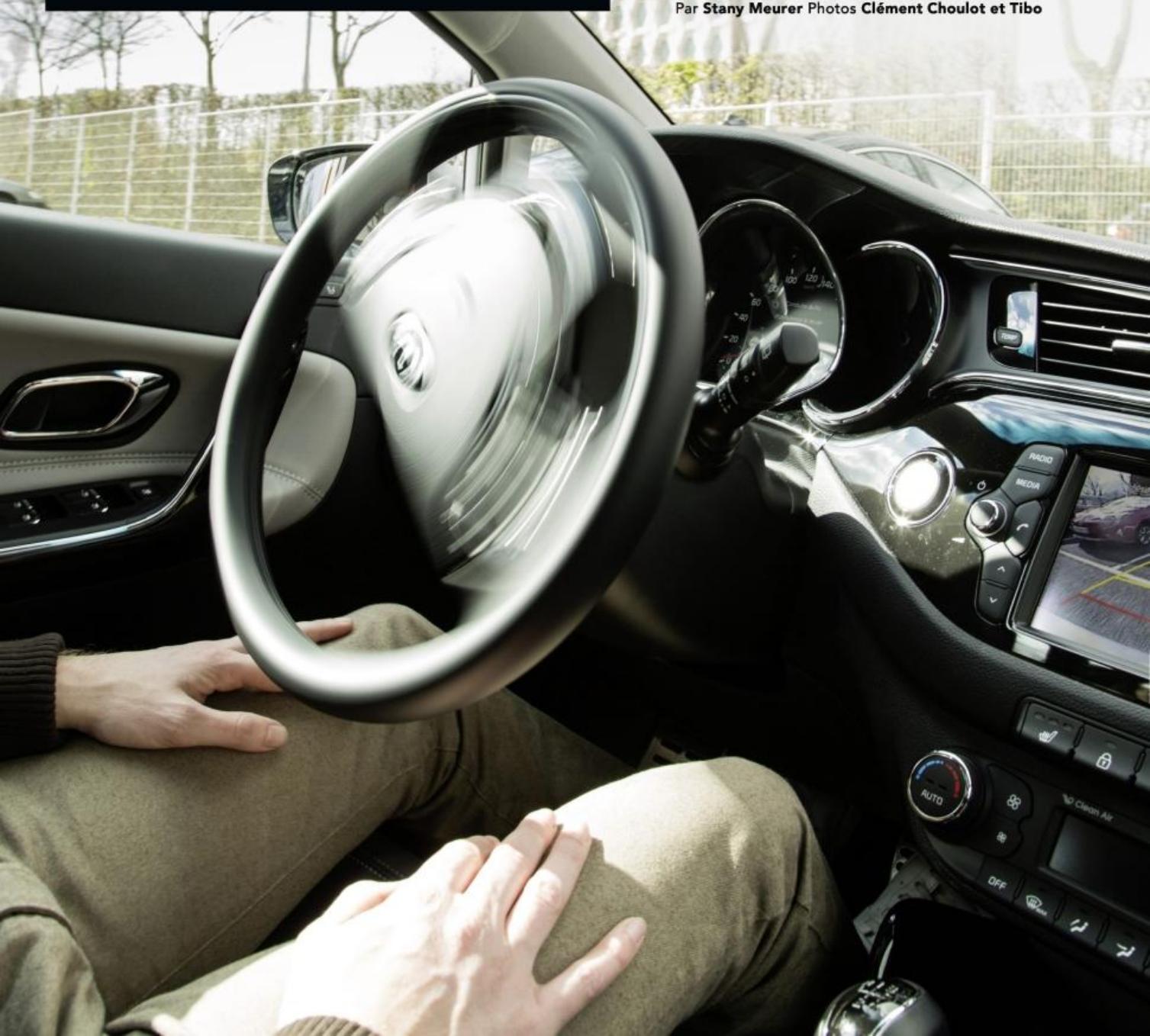
■ bon / □ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

[DOSSIER]
STATIONNEMENT AUTOMATIQUE

SE GARENT-ELLES VRAIMENT TOUTES SEULES ?

Relevant plus du gadget de démonstration que d'un outil fonctionnel jusqu'à il y a peu, le Park Assist ne cesse de se perfectionner, à en croire les constructeurs. Un point sur les systèmes proposés à bord des compactes s'impose.

Par Stany Meurer Photos Clément Choulot et Tibo





Le Park Assist BMW est très régulier dans l'exécution des manœuvres. Lors d'un créneau, il parvient à s'approcher très près du trottoir.

BMW Série 1

Espace supplémentaire requis pour effectuer un créneau: +70 cm



Pour beaucoup d'automobilistes, les manœuvres de stationnement, qu'elles soient en créneau, en bataille ou en épi (respectivement perpendiculairement ou en oblique par rapport au sens de marche sur la chaussée), relèvent d'une opération fastidieuse. Depuis longtemps, les constructeurs tentent d'apporter une réponse au problème. Dans un premier temps par des solutions mécaniques, comme les mini-antennes télescopiques qui se déployaient au bout de l'aile arrière des Mercedes Classe S dès 1991. Puis, grâce à l'électronique, via les radars de stationnement, les caméras de recul et maintenant le Park Assist, un système semi-automatique qui repère un emplacement avant de vous y emmener en gérant la direction (et parfois le freinage, comme sur la Mercedes Classe A) tout en vous laissant doser la pédale d'accélérateur et alterner le sens de marche, au gré des instructions fournies.

→

APRÈS LES RADARS DE RECOL ET LES CAMÉRAS DE PLUS EN PLUS PRÉCISES, LE PARK ASSIST EST UNE NOUVELLE ÉTAPE VERS LE STATIONNEMENT AUTOMATIQUE. MAIS SON FONCTIONNEMENT N'EST PAS ENCORE TOUJOURS PARFAIT.

Kia Cee'd

Espace supplémentaire requis pour effectuer un créneau: +90 cm



Le Park assist de la Cee'd doit encore progresser. Il n'est proposé que sur la livrée Premium et via un pack onéreux.



L'Astra nous a étonnés : elle pousse le vice jusqu'à se centrer dans la place.



Opel Astra

Espace supplémentaire requis pour effectuer un créneau : +70 cm



Mini Clubman

Espace supplémentaire requis pour effectuer un créneau : +140 cm



Le Clubman ne sait se garer qu'en créneau et n'est pas à la hauteur de ce qu'on attend d'une Mini!

LE PROTOCOLE D'ESSAIS

Avant même d'élaborer notre protocole de mesures, nous avons pris soin de lire attentivement les manuels de bord des onze voitures ici comparées. Nous avons ainsi découvert que la vitesse maximum permettant de détecter l'emplacement libre ne peut dépasser 35 km/h lorsqu'il s'agit de créneaux pour la meilleure d'entre elles (20 km/h maxi pour le stationnement en bataille ou en épí), alors même que la vitesse d'exécution de la manœuvre imposée se situe plutôt sous la barre des 10 km/h. Et si la Renault est la seule capable de réaliser indifféremment les trois types de stationnement, la Mini se contente du simple créneau. Enfin, notez que de nombreuses mises en garde, recommandations en tout genre et restrictions signifiées dans ces manuels déouvent

POUR RÉALISER NOS ESSAIS, NOUS AVONS ÉTÉ BÊTES ET DISCIPLINÉS EN SUIVANT SCRUPULEUSEMENT LES ORDRES ET CONSEILS DES SYSTÈMES QUI N'ONT PAS TOUS LA MÊME LOGIQUE. LOIN S'EN FAUT !

les constructeurs de tout incident comme, par exemple, le fait d'endommager une jante (*cf. encadré p. 64*).

En ce qui concerne notre protocole de mesures, nous avons opéré de façon simple et rigoureusement identique pour toutes les voitures. Nous nous sommes glissés dans la peau d'un conducteur lambda après lecture des instructions. Nous avons donc scrupuleusement respecté les indications fournies par les écrans et les bruitards, étant entendu qu'il est probablement possible d'améliorer les résultats obtenus en "forçant le système" et/ou en reprenant le contrôle des opérations. Mais ceci fausse inévitablement le résultat de l'essai.





De série sur la finition haut de gamme Lounge, le dispositif de la Prius ne s'en sort pas si mal, mais il a besoin de beaucoup de place.

Toyota Prius

Espace supplémentaire requis pour effectuer un créneau: +90 cm



LES RÉSULTATS

Épi ou bataille

Nous passerons rapidement sur le chapitre du stationnement en bataille et celui en épi, dans la mesure où les promesses faites par les constructeurs ont toutes été tenues. Il existe certes des différences de comportement dans la réalisation mais le résultat final est satisfaisant. La seule surprise nous est venue de la Mercedes qui, grâce à son électronique raffinée et à sa lecture parfaite des lignes tracées au sol, est parvenue à se loger presque correctement en épi, une manœuvre qu'elle ne revendique pourtant pas !

Créneau

Le test du créneau s'est révélé beaucoup plus instructif. Les performances relevées sont loin d'être identiques. Ainsi, dès la phase de détection de l'emplacement, certaines voitures réclament plusieurs repérages de l'espace vacant. Notons que nous n'avons pas multiplié les passages à l'infini, le quatrième étant suffisant pour éliminer la candidate.

Au jeu du plus petit espace requis pour le stationnement, c'est la Peugeot 308 qui l'a largement emporté, ne réclamant que 60 cm de plus que sa longueur maximale pour se loger et même 50 cm si l'on tolère un stationnement "d'automobiliste pressé".



Ford Focus

Espace supplémentaire requis pour effectuer un créneau : + 65 cm



La Focus a la particularité de donner des instructions très claire et lisibles.



Parmi les déceptions, la Mini qui, en ne détectant pas l'emplacement agrandi de 1,30 m par rapport à sa longueur totale, a été éliminée très tôt. Et aussi la marge confortable de 90 cm requise pour les Toyota Prius et Kia Cee'd.

L'Opel Astra s'est distinguée en centrant son stationnement dans l'emplacement choisi : c'est la seule à disposer de cette fonction.

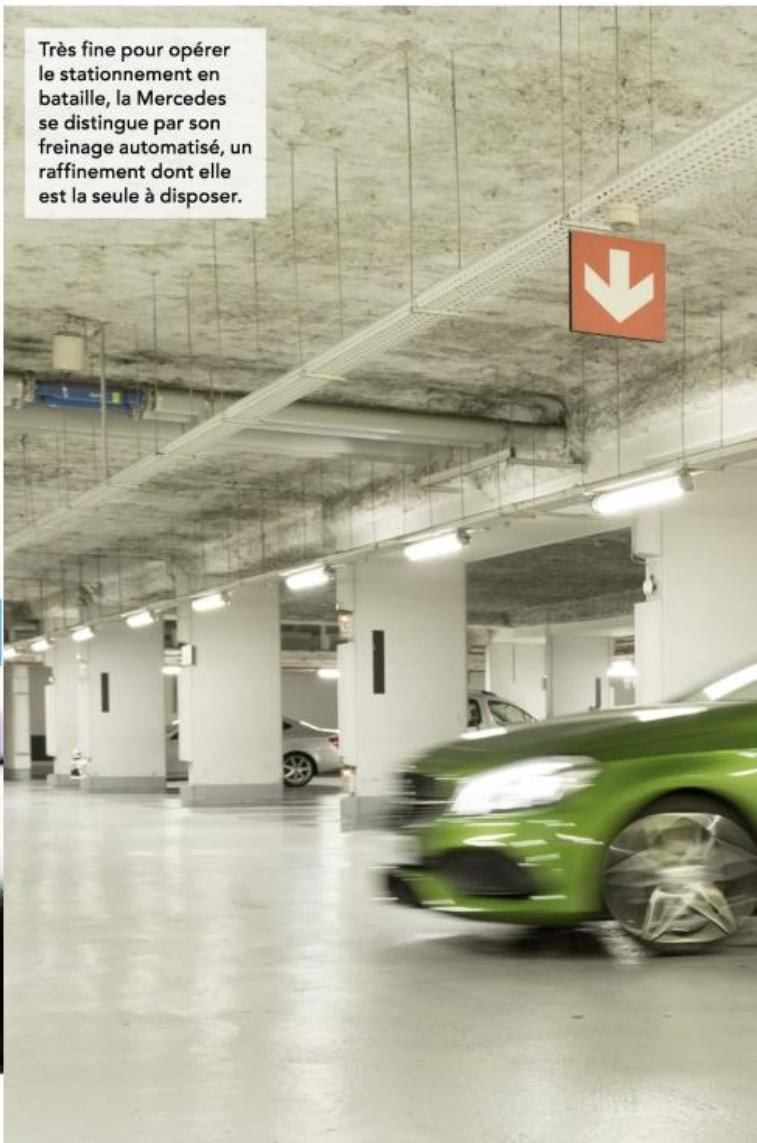
Pour établir notre hiérarchie, d'autres critères ont été retenus. Ainsi, la distance séparant la bordure du trottoir de la jante lors de l'exécution, la plus faible étant forcément la meilleure. Alors que la majorité s'inscrit dans la fourchette comprise entre 25 et 40 cm (!), voire plus, la BMW réussit l'exploit de rester sous les 20 cm, et souvent moins.

Autre paramètre important, le côté parallèle de la voiture par rapport à la bordure. BMW, Ford, Opel, Peugeot, Toyota et Volkswagen se montrent exemplaires dans ce domaine... mais pas forcément avec la même régularité dans l'exécution.

Si la Peugeot offre une certaine marge de liberté au conducteur, la Mercedes reste plus automatisée dans la manœuvre, la pédale de frein étant contrôlée par la gestion du système. Nous accorderons volontiers une mention spéciale à l'Opel, qui dispose de capteurs très sophistiqués et d'un software raffiné. Ces deux dispositifs lui confèrent une forme d'élégance dans →

SUR LA PLUPART DES SYSTÈMES, LE CONDUCTEUR GÈRE ENCORE LE SENS DE LA MARCHE ET LES PÉDALES DE FREIN ET D'ACCÉLÉRATEUR. PLUS POUR LONGTEMPS... SUR LES LIMOUSINES, IL N'A PLUS BESOIN D'ÊTRE À BORD !

Très fine pour opérer le stationnement en bataille, la Mercedes se distingue par son freinage automatisé, un raffinement dont elle est la seule à disposer.



Mercedes Classe A

Espace supplémentaire requis pour effectuer un créneau : + 80 cm



HAUT DE GAMME

BMW SÉRIE 7 /

MERCEDES CLASSE E

Manœuvres autonomes

Par rapport à nos onze voitures, la **BMW Série 7** dispose d'un Park Assist entièrement automatisé, le conducteur ayant pour seule obligation d'appuyer de façon continue sur un bouton. Aucune intervention sur le volant ou les pédales de frein et d'accélérateur n'est donc requise. En outre, une télécommande vous permet de la stationner à (courte) distance dans un emplacement de parking façon box, une opération qui la fait avancer ou reculer en ligne droite.

La nouvelle **Mercedes Classe E** va plus loin encore, son Park Assist se commandant du bout des doigts de façon simple et intuitive depuis l'extérieur grâce à un smartphone. Les évolutions du système passeront immanquablement par là à tous les niveaux de gamme.





L'A3 compte sur le fait que le conducteur reprenne la main pour finir la manœuvre.



**MALGRÉ DES PROGRÈS,
CES SYSTÈMES
NE SONT
PAS ENCORE
AUSSI DOUËS
QU'UN
CONDUCTEUR
MOYEN.**

MISES EN GARDE PAS POUR TOUS, PAS TOUT LE TEMPS...

Chez tous les constructeurs, ce sont souvent les modèles d'entrée de gamme qui se voient refuser le privilège du Park Assist. Peugeot se distingue : le système n'est pas proposé sur les livrées Access, Active et Style (ce qui est normal), mais la 308 GTi en est aussi privée !

Les restrictions d'utilisation

Le Park Assist ne doit pas être activé dans les cas suivants.

- Route inclinée.
- Emplacement contenant des ordures ou de l'herbe.
- Pluie, chute de neige ou fortes rafales de vent.
- Rayonnement solaire intense ou grand froid.
- Interférences sonores dues, par exemple, au bruit des freins pneumatiques d'un camion ou à celui d'un bitume rugueux sur lequel roulerait une voiture à proximité.
- Véhicule très chargé.

Le champ d'action est donc réduit. Autre mise en garde : **attention aux jantes**. Selon tous les constructeurs, le Park Assist peut diriger le véhicule contre ou par-dessus les bordures. Risque encouru : une jante sacrifiée ! Les amateurs de roues grand format apprécieront...



Le système Peugeot s'est révélé très efficace : il ne réclame que 60 cm de plus que la longueur de la 308 pour effectuer la manœuvre.



Volkswagen Golf

Espace supplémentaire requis pour se garer: + 70 cm

Le Park Assist de la Golf ne nous a guère impressionnés. Mais cacher la caméra dans le logo est bien vu: elle est ainsi protégée.

★★★☆☆



la manœuvre, acquise peut-être au détriment d'une certaine lenteur d'exécution.

Enfin, nous ne pouvons passer ici sous silence la piètre performance de l'Audi A3 qui, en respectant notre protocole, a échoué lors d'exercices facilement réussis par ses rivales. Par conséquent, elle a été disqualifiée en effectuant des manœuvres surréalistes avec, de surcroît, une irrégularité totale.

CONCLUSION

Que conclure de tout ceci? De toute évidence, des progrès ont été accomplis sur les Park Assist. Mais pour l'heure, ces solutions sont toujours moins douées et surtout beaucoup plus lentes qu'un automobiliste moyen! Notre tableau vous fera aussi découvrir que tous les systèmes sont loin de se valoir.

Si L'Astra, la Série 1 et la 308 sont les reines du créneau, les Cee'd, Mini Clubman, Prius et Golf ont des leçons de conduite à prendre.

Autre enseignement: pour fonctionner correctement, le Park Assist impose une météo favorable, un parfait entretien et une propreté exemplaire du véhicule. Le moindre endommagement d'un pare-chocs fausse la mesure des capteurs et un défaut de géométrie ne vous guidera pas où vous désirez aller. La manœuvre se soldera par un stationnement folklorique, voire une absence de résultat. Pour un créneau, les conséquences ne sont pas graves pour l'utilisateur, mais transposées aux systèmes de conduite autonomes dont on nous parle tant et qui suivent la même logique de fonctionnement, ces lacunes pourront avoir des conséquences dramatiques susceptibles de mettre votre vie en péril. À méditer. ■

NOS MESURES

	Audi A3	BMW Série 1	Ford Focus	Kia Cee'd	Mercedes Classe A	Mini Clubman	Opel Astra	Peugeot 308	Renault Mégane	Toyota Prius	VW Golf
Disponibilité											
Prix/version	1080 € sur Attraction, Ambition et S line, 595 € sur Ambiente, 135 € sur Advanced et Ambition Luxe	820 € sur Première, 370 € sur Lounge, Sport et M Sport, 160 € sur Urban Chic	650 € sur Trend et Trend Econetic, 350 € sur Titanium, Titanium Econetic et ST	1900 € (Pack Ultimate) sur Premium. Indisponible sur Motion, Active et GT Line	825 € sur Inspiration et Sensation. Série sur Fascination. Indisponible sur Intuition	810 € sur toutes les finitions	850 € sur Dynamic, 650 € sur Innovation. Indisponible sur Essentia et Edition	540 € sur Allure, GT Line, Féline et GT. Idem avec caméra de recul: 800 €. Indisponible sur Access, Active, Style et GTi	500 € sur Intens, 350 € sur GT. Indisponible sur Life et Zen	Série sur Lounge. Indisponible sur Dynamic et Dynamic Premium	840 € sur Confortline, Carat, GTD et GTI, 630 € sur Carat Edition. Indisponible sur Trendline
Fonctions proposées et logique de fonctionnement											
Créneau/bataille/épi	oui/oui/non	oui/oui/non	oui/oui/non	oui/oui/non	oui/oui/non	oui/non/non	oui/oui/non	oui/oui/non	oui/oui/oui	oui/oui/non	oui/oui/non
Facilité d'utilisation	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★(auto)	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★
Mesures en créneau											
Proximité du trottoir	★	★★★★★	★★	★★★	★★★★★	★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★	*
Parallélisme	★	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★	★★★★★	★★★★★	★★★	★★★★★	★★★★★
Espace nécessaire pour stationner	- (1)	+ 70 cm	+ 65 cm	+ 90 cm	+ 80 cm	+ 140 cm	+ 70 cm	+ 60 cm	+ 70 cm	+ 90 cm	+ 70 cm
Régularité dans l'exercice	★	★★★★★	★★★★★	★★★★	★★★	★★★	★★★★★	★★★★★	★★★	★★★★	★★★
Reconnaissance de l'emplacement	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★	★★★	★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★	★★	★★★★★
Fonction avec freinage automatique	non	non	non	non	oui	non	non	non	non	non	non

Le bilan de L'AJ ★★★★★ (2) ★★★★☆ ★★★☆☆ ★★★☆☆☆ ★★★☆☆☆ ★★★☆☆☆ ★★★★☆ ★★★★★ ★★★★★ ★★★☆☆ ★★★☆☆

(1) Accepte de rentrer dans un espace relativement petit mais se positionne "au hasard", parfois loin de la bordure, parfois de travers. (2) Voiture ayant échoué en respectant notre protocole.

ÉCOLOGIE SOURIANTE

La Polo n'est pas la plus délurée des citadines. Alors forcément, une Polo "verte", ça nous inquiétait un peu...

Par Pascal Richard Photos Christian Martin

DE BEAUX RESTES

Malgré sa vocation qui, a priori, ne devait pas le porter sur la gaudriole, le moteur 1.0 TSI de 95 ch affiche un caractère joyeux. On est heureux que le châssis de la Polo réponde présent. Équilibré, assez agile, il se marie bien avec cet étonnant 3 cylindres turbo à injection directe. L'ensemble distille un réel plaisir de conduite et permet de s'amuser avec bonne conscience.

L'avis de Pascal Richard



Je me suis vraiment amusé. Sobre, sans être ennuyeuse, cette Polo mérite le détour.



FILLE DE L'AIR

Pour limiter sa consommation, la Polo 1.0 TSI BlueMotion soigne son aérodynamique. Au programme : un avant profilé, affublé d'une calandre spécifique et, à l'arrière, un petit becquet qui intègre le troisième feu stop. Les jantes alliage de 15 pouces sont, elles aussi, spécifiques à cette version. Dans le même esprit, elle chausse une monte pneumatique à faible résistance au roulement destinée à l'aider dans sa chasse aux émissions de CO₂.



VW POLO

1.0 TSI 95 ch BlueMotion 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 ■ 95 ch à 5500 tr/mn

Couple maxi ■ 160 Nm à 1500 tr/mn

Type ■ 3 cylindres en ligne turbo essence

Cylindrée / puissance fiscale ■ 999 cm³ / 5 CV

Transmission ■ aux roues avant

Boîte / nombre de rapports ■ manuelle / 5

Châssis

Diamètre de braquage ■ 10,7 m

Pneumatiques ■ 185/50 R 15

Dimensions / Poids

L / l / h / empattement ■ 3,97 / 1,68 / 1,46 / 2,47 m

Poids / tractable freiné ■ 1099 / 500 kg

Performances

1000 m d.a. ■ 33,2 s

0 à 100 km ■ 11,4 s

90-130 km/h en 4^e / 5^e ■ 12,9 / 18,3 s

Vitesse maxi ■ 182 km/h

Freinage à 50 / 90 / 130 km/h ■ 10 / 33 / 66 m

Habitabilité / Coffre

Longueur aux jambes AR ■ 22 cm

Largeur aux coudes AV/AR ■ 143/136 cm

Volume de coffre ■ 330 dm³

Niveau sonore

Au ralenti / 90 / 130 km/h ■ 44,2 / 65,1 / 69 dB

LE BUDGET

Prix ■ 17 370 €

Bonus/malus (CO₂) ■ 0 € (94 g/km)

Prix du modèle essayé* ■ 19 325 €

Garantie ■ 2 ans, km illimité

*Avec options et bonus/malus inclus

Équipements de série ■

4 airbags, accoudoir central avant, condamnation centralisée, jantes alliage, projecteurs antibrouillard avec éclairage statique d'intersection, volant cuir ajustable dans les deux plans.

Options

Aide au stationnement avant/arrière (465 €), climatisation manuelle (525 €), ensemble audio avec écran tactile de 5 pouces noir et blanc (445 €), peinture métallisée (520 €).

Consommations

Moyenne ■ 6,2 l/100 km

Ville / Route / Autoroute ■ 6,5 / 5,9 / 6,2 l/100 km

Autonomie / Réservoir ■ 726 km / 45 l

Note EuroNCAP ■ 5 étoiles

Pays de fabrication ■ Espagne

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL



La Polo 1.0 TSI BlueMotion est une bonne surprise. Nous l'attendions sérieuse et apathique. Elle se révèle sérieuse et... dotée d'une mécanique joyeuse qui allie avec talent souci écologique et plaisir de conduite ! Seul problème : le rapport prix/équipement manque singulièrement de sex-appeal !

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie



RIEN À REDIRE, MAIS...

À bord, l'environnement est sérieux et surtout très proprement réalisé. La présentation ne fait pas dans la fantaisie et, côté équipements de série, il faut se contenter de l'essentiel... et encore. Pour profiter d'un peu de musique ou d'une petite brise rafraîchissante, il faut passer par la case options... Notons que malgré son grand âge (elle est née en 2009), la Polo propose toujours une habitabilité correcte et un coffre plus généreux que la moyenne.



TOUT POUR PLAIRE

Ce petit 3 cylindres ne manque pas de talent.

Comme nombre de ses pairs, il affiche un caractère des plus joyeux qu'il associe, c'est plus rare, à une réelle souplesse d'utilisation. Cela se traduit par des relances plus efficaces que la moyenne et une polyvalence d'utilisation appréciable.

Plaisante sur tous les terrains, la Polo 1.0 TSI BlueMotion affiche de beaux résultats en consommation avec une moyenne de 6,2 l aux 100 km.



Châssis allégé, nouveau moteur, technologies embarquées de dernière génération : l'Astra s'inscrit dans son époque. Elle perpétue aussi certaines traditions, comme celle d'une variante break.

Par Mélina Priam Photos Nicolas Soler

Pour Opel, le *timing* est parfait. Sacrée Voiture de l'année lors du Salon de Genève, l'Astra déboule en carrosserie break, heu... pardon, Sports Tourer. C'est plus chic dans les concessions. Le hasard fait décidément bien les choses, n'est-ce pas ? Ce petit coup de pouce du destin est le bienvenu pour faire mousser l'histoire. En effet, les Français ne sont pas de grands amateurs du genre. Sur le papier, les breaks représentent 20 % des berlines compactes, mais ils appartiennent souvent aux entreprises. Les familles leur préfèrent les monospaces et surtout, désormais, les SUV. Mais chez Opel, le break est une tradition qui remonte à 1965 avec la première Kadett Caravan. Et même si la dernière Astra a renversé la table techniquement avec de nouveaux châssis et moteurs, pas question de rompre une lignée de dix générations.

Comme la berline, le Sports Tourer repose sur une plate-forme totalement repensée et allégée – jusqu'à 190 kg pour certaines versions.

Ce changement de cap devait indispensable, tant le précédent modèle souffrait d'embonpoint. Le dessin de la ligne, certes assez conventionnel mais heureusement plus fuselé que celui de son aîné, suggère aussi un certain dynamisme. Lequel se ressent au volant. En ➤



OPEL ASTRA SPORTS TOURER 1.6 CDTI BiTurbo 160 ch Innovation 69

Esprit de famille





1- Opel démocratise l'ouverture mains-libres du hayon, de série sur Innovation. 2- Vu la place, les passagers ont tout le loisir d'étirer leurs jambes. 3- Le coffre est assez grand et pratique, mais le pack Flexibilité, pour rabattre la banquette depuis le coffre, est en option (250 €).



3

tout cas sur notre voiture d'essai, animée par un inédit 1.6 BiTurbo diesel de 160 ch. La direction souple, légère et confortable contribue à l'agrément et à la facilité de conduite que l'on attend d'une compacte familiale. Moins lourde, plus agile, l'Astra Sports Tourer s'est montrée très à l'aise dans les enchaînements de la vallée du Douro, au Portugal, que nous avons traversée lors de cette première prise en main. Elle parvient même à faire oublier son encombrement (4,70 m tout de même!) et son porte-à-faux arrière qui supporte à lui seul l'allongement de 33 cm de la carrosserie par rapport à la berline. Ce qui n'est pas forcément une mince affaire. Le résultat est d'autant plus équilibré qu'il n'est pas obtenu au détriment d'un verrouillage trop prononcé des suspensions ou d'un tarage trop ferme des amortisseurs. Les prises de roulis ne sont pas totalement absentes, mais le confort est préservé. Il offre même un moelleux et une souplesse appréciables pour une familiale. Seules quelques saignées remontent un peu plus séchement au niveau des places arrière, à basse vitesse. Mais Opel a vraiment bien bossé! Du bon boulot, on en trouve aussi sous le capot. Développé à partir du même bloc de 1,6 l que

les versions de 110 ch et 136 ch, le nouveau CDTI BiTurbo nous a agréablement surpris. Doté d'une suralimentation séquentielle à deux étages, il offre une puissance "confortable" de 160 ch, et surtout, un couple de 350 Nm, disponible dès 1 500 tr/mn. Pas forcément très "démonstratif" – au point de nous faire parfois douter de sa puissance –, ce moteur se

PLUS
Habitabilité et coffre
Moteur souple
Comportement routier
rassurant et plaisant

MOINS
Stop/start lent
Gamme de finition
restreinte
Pas de boîte auto
en option

Celle-ci se fait parfaitement oublier. Et bien évidemment, il surveille sa consommation, même si en conditions réelles, l'ordinateur de bord indiquait 2 bons litres aux 100 km de plus que les 4,2 l promis par Opel. Seul reproche à formuler: j'ai trouvé le stop/start un peu trop paresseux au redémarrage.

S'il soigne l'agrément de conduite, le Sports Tourer n'en oublie pas pour autant sa vocation familiale. Sans grandir à l'extérieur – il est déjà bien assez long ainsi lorsqu'il s'agit de se



**SOUPLE, ASSEZ
SILENCIEUX
ET PERFORMANT,
LE 1.6 CDTI BITURBO
SIÉD BIEN AU
SPORTS TOURER** •••

garer –, il progresse en habitabilité. Pour m'être installée à l'arrière un instant, j'ai pu constater que la place ne manquait pas, surtout au niveau des jambes, même si les miennes ne sont pas aussi longues que celles de Claudia Schiffer! L'Astra Sports Tourer fait aussi assez fort en capacité de chargement. En progrès (d'après Opel) de 80 dm³ par rapport à celle du précédent modèle, elle atteint jusqu'à 1 630 dm³ banquette arrière rabattue. Évidemment, tout a été pensé pour faciliter les chargements: les formes très régulières du coffre évitent la place perdue; la banquette se rabat en un tournemain



Comme la berline, le Tourer affiche un gabarit plus généreux que ses rivaux. Il est ainsi plus long de 11 cm qu'une 308 SW.



1- La présentation n'est pas forcément très gaie mais elle reste de bon ton et la finition est soignée. 2- Les compteurs adoptent un petit look sportif et restent très lisibles. 3- Sans être un grand sportif, le Sports Tourer ne se montre pas trop emprunté sur les petites routes.

en appuyant sur un petit bouton et vient former un plancher parfaitement plat sur toute la longueur; le seuil de chargement est assez bas et l'Astra Sports Tourer dispose même désormais d'un système d'ouverture automatique du hayon. Les bras chargés ou plus simplement les mains dans les poches, il suffit de glisser son pied sous le bouclier arrière pour voir la malle s'ouvrir toute seule. Ce n'est d'ailleurs pas le seul raffinement dont dispose le break. Pour vous séduire, il mise sur un équipement de série très complet, surtout en finition Innovation. Au menu : sièges électriques, système mul-

timédia avec écran tactile de 7 pouces, caméra Opel Eye pour la reconnaissance des panneaux de signalisation, AFIL, alerte anticollision ou encore freinage automatique d'urgence, et même service d'assistant personnel connecté. Pour autant, c'est un programme imposé, le Sports Tourer n'étant quasiment proposé que dans cette finition. Seules les versions 1.0 Turbo de 105 ch ou 1.6 CDTI de 110 ch sont aussi déclinées en finitions Edition plus modestes. Dès lors, les prix ne sont pas forcément les plus bas du marché, à l'image de celui de notre modèle d'essai à près de 34 000 €. ■

L'avis de Mélina Priam

 Le Sports Tourer est plaisant à conduire... pour un break. De là à donner le frisson, il ne faut pas exagérer! *Quotient Emotionnel*



OPEL ASTRA SPORTS TOURER 1.6 CDTI 160 ch Innovation EN CHIFFRES

DONNÉES CONSTRUCTEUR

Moteur / Transmission

Puissance maxi	160 ch à 4000 tr/mn
Couple maxi	350 Nm à 1500 tr/mn
Type	4 cylindres en ligne, biturbo diesel
Cylindrée / puissance fiscale	1598 cm ³ / 8 CV
Transmission	aux roues avant
Boîte / nombre de rapports	manuelle / 6

Châssis

Diamètre de braquage	11,5 m
Pneumatiques	225/45 R 17

Dimensions / Poids

L / l / h / empattement	4,70 / 1,81 / 1,51 / 2,67 m
Poids / tractable freiné	1435 / 1500 kg

Performances

0 à 100 km/h	8,9 s
Vitesse maxi	220 km/h

Habitabilité / Coffre

Volume de coffre	540 dm ³
------------------	---------------------

LE BUDGET

Prix	27 900 €
Bonus/malus (CO ₂)	0 € (112 g/km)
Prix du modèle essayé*	33 910 €
Garantie	2 ans, km illimité

*Avec options et bonus/malus inclus.

Équipements de série

6 airbags, accès et démarrage sans clé, AFIL, aide au parking AV/AR, alerte anticollision, antibrouillards AV, Bluetooth, clim. auto., détecteurs pluie/luminosité, ESP, feux de jour à LED, freinage d'urgence, frein de parking auto., jantes alliage, hayon électrique, lecture des panneaux de signalisation, régul./lim. de vitesse, sièges AV électriques, syst. multimédia avec écran tactile 7 pouces...

Options

Aide au parking avancée (650 €), attelage amovible (650 €), pack Flexibilité (250 €), pack cuir Sienna (1 900 €), pack sièges bien-être (650 €), peinture métallisée (620 €), phares Matrix adaptatifs (1 350 €), syst. multimédia avec GPS Europe et écran tactile 8 pouces (590 €), toit ouvrant élec. (700 €).

Consommations

Mixte	4,2 l/100 km
Urbaine / extra-urbaine	5,2 / 3,7 l/100 km
Réservoir	48 l

Note EuroNCAP

5 étoiles

Pays de fabrication

Allemagne

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL



Un bon châssis, léger et agile, un moteur volontaire, souple et discret, un habitacle spacieux et fonctionnel, un équipement de série complet pour un prix calculé au plus juste : l'Astra Sports Tourer coche toutes les cases du bon break compact familial. Il lui manque juste une pointe d'originalité stylistique pour sortir du lot.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

**72 [MATCH] VOLKSWAGEN TOURAN 2.0 TDI 190 ch DSG6 Carat 7 places /
BMW GRAN TOURER 220d 190 ch BVA8 Sport 7 places**



Notre reportage photo a été réalisé avec un BMW Gran Tourer 218d.



**VOLKSWAGEN
TOURAN**

1- Qu'il soit en 5 ou 7 places, le Touran a la même silhouette. Chez BMW, le Gran Tourer est plus long de 21 cm que l'Active Tourer. 2- La lisibilité des compteurs est excellente. 3- La boîte à double embrayage DSG est imposée avec ce moteur. 4- Le compromis confort/tenu de route est bon mais le BMW fait mieux.



**LE TOURAN EST UN
BON MONOSPACE.
MAIS LE GRAN
TOURER A UN TRUC
EN PLUS : IL DONNE
LA SENSATION
DE CONDUIRE
UNE BERLINE!** ●●●

MATCH

Une famille en or

De l'espace et de l'astuce, voilà ce que l'on attend en priorité d'un monospace. En version haut de gamme, le Volkswagen Touran promet plus : des équipements et un moteur puissant. Des revendications que le BMW Gran Tourer a aussi faites siennes. Une réunion de famille s'impose !

Par Pierre Lefebvre Photos Yann Lefebvre

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.



VOLKSWAGEN TOURAN

2.0 TDI 190 ch DSG6
Carat 7 places

BMW GRAN TOURER

220d 190 ch BVA8
Sport 7 places

LA TECHNIQUE

Dire qu'il y a dix ans à peine, il fallait un 3 16 cylindres pour obtenir ce niveau de puissance en diesel ! Plus étonnant encore, c'est le couple généreux qui épate ici ; tout assurant de bonnes performances dans les deux cas. Le Gran Tourer prend toutefois l'avantage en performances et tire son épingle du jeu en associant d'office son 2 l diesel à l'excellente boîte automatique à 8 rapports quand le Touran fait confiance à une transmission à double embrayage DSG plus hésitante.

LE GAGNANT BMW GRAN TOURER

Moteur/Transmission

Puissance maxi	■ 190 ch à 3500 tr/mn	■ 190 ch à 4000 tr/mn
Couple maxi	■ 400 Nm à 1900 tr/mn	■ 400 Nm à 1750 tr/mn
Type	4 cyl. en ligne, turbo diesel	4 cyl. en ligne, turbo diesel
Cylindrée/Puissance fiscale	1968 cm ³ /10 CV	1995 cm ³ /10 CV
Transmission	aux roues avant	aux roues avant
Boîte/nombre de rapports	robot. double embrayage/6	automatique/8

Châssis

Diamètre de braquage	■ 11,5 m	■ 11,7 m
Pneumatiques	215/55 R17	225/45 R18

Dimensions/Poids

L/l/h/empattement	4,53/1,83/1,66/2,80 m	4,56/1,80/1,61/2,78 m
Poids/tractable freiné	1768/1800 kg	1747/1600 kg

LA CONDUITE

On monte dans le Touran comme dans tout monospace : certains aiment, d'autres non. Prendre le volant du Gran Tourer donne davantage l'impression de s'installer dans une berline, avec une assise plus basse, une planche de bord moins imposante et, surtout, une agilité étonnante pour un véhicule de ce genre. Plus dynamique, contrôlant mieux son roulis, il s'avère en prime plus confortable avec des mouvements de caisse mieux contrôlés. Sans être pénible, loin de là, le Touran, plus pataud, ne soutient tout simplement pas la comparaison.

LE GAGNANT BMW GRAN TOURER

Performances/Freinage

1000 m d.a.	■ 31,4 s	■ 30 s
0 à 100 km/h	■ 10 s	■ 8,6 s
90-130 km/h en D	■ 8,7 s	■ 7,8 s
Vitesse maxi	■ 212 km/h	■ 215 km/h



BMW GRAN TOURER

- Le Gran Tourer existe en traction ou avec la transmission intégrale xDrive. À son volant, son agilité surprend.
- Ne cherchez pas : il n'y a pas mieux à l'heure actuelle en boîte automatique.
- Pas de chichis chez BMW. Tout est simple, clair et, tradition maison, la consommation instantanée s'affiche à droite.





1

PLUS
Sièges arrière individuels
Tarif (un peu) moins prétentieux
Rangements plus généreux

MOINS
Conduite moins agréable
Mécanique/boîte moins plaisantes
Consommation moyenne plus élevée



2

VOLKSWAGEN TOURAN

1- L'assise est confortable mais un peu haute. Face au passager, au-dessus de la boîte à gants, une trappe cache des ports multimédias. 2- L'écran tactile est simple à appréhender. Les boutons de rappel des fonctions sur les côtés y aident. 3- L'accès au dernier rang est plus ais茅 que dans le BMW. Mais pour des adultes, c'est quand m锚me serr茅. 4- Agrable compagnon de voyage, le Touran priviliege le confort au plaisir de conduite.



3

ESPACE À BORD, MODULARITÉ, RANGEMENTS, LE TOURAN A PLUS LE SENS PRATIQUE QUE LE GRAN TOURER

L'avis de Pierre Lefebvre

Un bon monospace, certes. Mais il plaira plus aux enfants qu'aux parents.



4

MATCH

VOLKSWAGEN TOURAN	BMW GRAN TOURER
2.0 TDI 190 ch DSG6 Cарат 7 places	220d 190 ch BVA8 Sport 7 places

LA VIE À BORD

Le Touran n'est pas un coup d'essai pour VW. Cela se voit à bord, avec un bel espace à vivre et toutes les bonnes astuces du genre : sièges arrière individuels, rangements généreux, à l'image des immenses bacs de portes par exemple. Sans être un mauvais compagnon des familles, le Gran Tourer a encore à apprendre en matière d'aménagement. Sa banquette arrière est certes coulissante, mais les possibilités de modularité sont moindres. Notez que, dans les deux cas, les sièges escamotables dans le coffre serviront pour des enfants, et à condition qu'ils ne soient pas trop grands.

LE GAGNANT VOLKSWAGEN TOURAN

Habitabilité/Coffre

Longueur aux jambes AR	■ 16/35 cm	■ 18/30 cm
Largeur aux coudes AV/AR	■ 151/151 cm	■ 147/147 cm
Volume du coffre*	■ 502/677/150 dm³	■ 545/645/192 dm³

Niveau sonore

Au ralenti/90/130 km/h	■ 48/65,7/68,2 dB	■ 46,1/66,2/69,1 dB
*5 places mini / 5 places maxi / 7 places.		

LE BUDGET

Inutile de préciser qu'avec ces moteurs et à ces tarifs, le Touran et le Gran Tourer s'adressent plus à des familles... BCBG! Malgré une consommation moyenne supérieure, le Volkswagen se révèle néanmoins meilleur marché que son compatriote. Mieux équipé (ici en finition Cарат), il peut aussi compter sur une réputation qui n'est plus à faire en occasion. Le blason du Gran Tourer est un atout, mais il n'est pas certain que le pari de BMW soit payant sur le segment des monospaces. Rien ne dit que l'on récupérera sa mise au moment de la revente.

LE GAGNANT VOLKSWAGEN TOURAN

Prix

■ 39 040 €	■ 40 300 €
■ 0 € (CO ₂)	■ 0 € (123 g/km)
■ 47 068 €	■ 53 360 €
■ 2 ans/100 000 km	■ 2 ans/100 000 km

**Avec options et bonus/malus inclus

Équipements de série

7 airbags, aide au parking AV/AR, Bluetooth, clim. auto. bizona, capteurs pluie/luminosité, détecteur fatigue conducteur, freinage auto. d'urgence, GPS, jantes 17 pouces, Park Assist, régul. vitesse adaptatif, sièges AR coulissants, syst. multimédia avec écran tactile...

6 airbags, aide au parking AR, banquette AR coulissante, Bluetooth, clim. auto. bizona, détecteur de fatigue conducteur, détecteurs de pluie/luminosité, freinage auto. d'urgence, GPS, jantes alliage 17 pouces, programmes de conduite, régulateur de vitesse...

Options

Accès et démarrage sans clé (396 €), caméra de recul (254 €), détecteurs d'angles morts (643 €), hayon élec. (420 €), phares à diodes (1 180 €), programmes de conduite (118 €), rehausseurs enfants intégrés dans sièges latéraux AR (493 €), stores latéraux AR (117 €), suspension pilotée (1 084 €)...

Accès et démarrage sans clé + hayon électrique (430 €), caméra de recul (410 €), direction à démultiplication variable (260 €), Park Assist (430 €), phares à LED (1 000 €), sellerie cuir (1 750 €), régl. de vitesse adaptatif (1 250 €), suspension pilotée (550 €), volant chauffant (200 €)...

Consommations

Moyenne	■ 7,1 l/100 km	■ 6,7 l/100 km
Ville/Route/Autoroute	■ 7,7/6,9/6,7 l/100 km	■ 7,1/6,7/6,4 l/100 km
Autonomie/Réservoir	■ 817 km/58 l	■ 910 km/61 l

Note EuroNCAP

5 étoiles

Pays de fabrication

Allemagne

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

LE CHOIX DE L'AUTO-JOURNAL

GRAN TOURER

Vous aimez vos enfants au point d'être prêt à tout leur sacrifier ? Nul doute qu'avec son habitacle plus généreux et sa modularité plus aboutie, le Touran est le choix le plus évident, le plus pragmatique. Mais si vous ne voulez pas tirer un trait sur le plaisir de conduire, le Gran Tourer s'impose haut la main. D'autant plus qu'il n'a rien d'un égoïste en termes d'astuces et d'espace.

L'avis de Pierre Lefebvre



Plaisant à mener, le Gran Tourer fait presque oublier qu'il sert au transport de troupes. Bravo!



BMW GRAN TOURER

1- Avec le Gran Tourer, on peut enfin avoir une famille nombreuse et une BMW! 2- L'immense toit en verre optionnel (1 300 €) augmente la sensation d'espace à bord. 3- À quelques détails près (bas de console), la planche de bord est identique

à celle du BMW X1. 4- Pas de sièges individuels mais une banquette coulissante à l'arrière. Et, comme dans le Touran, les sièges d'appoint escamotables sont à réserver à des enfants.



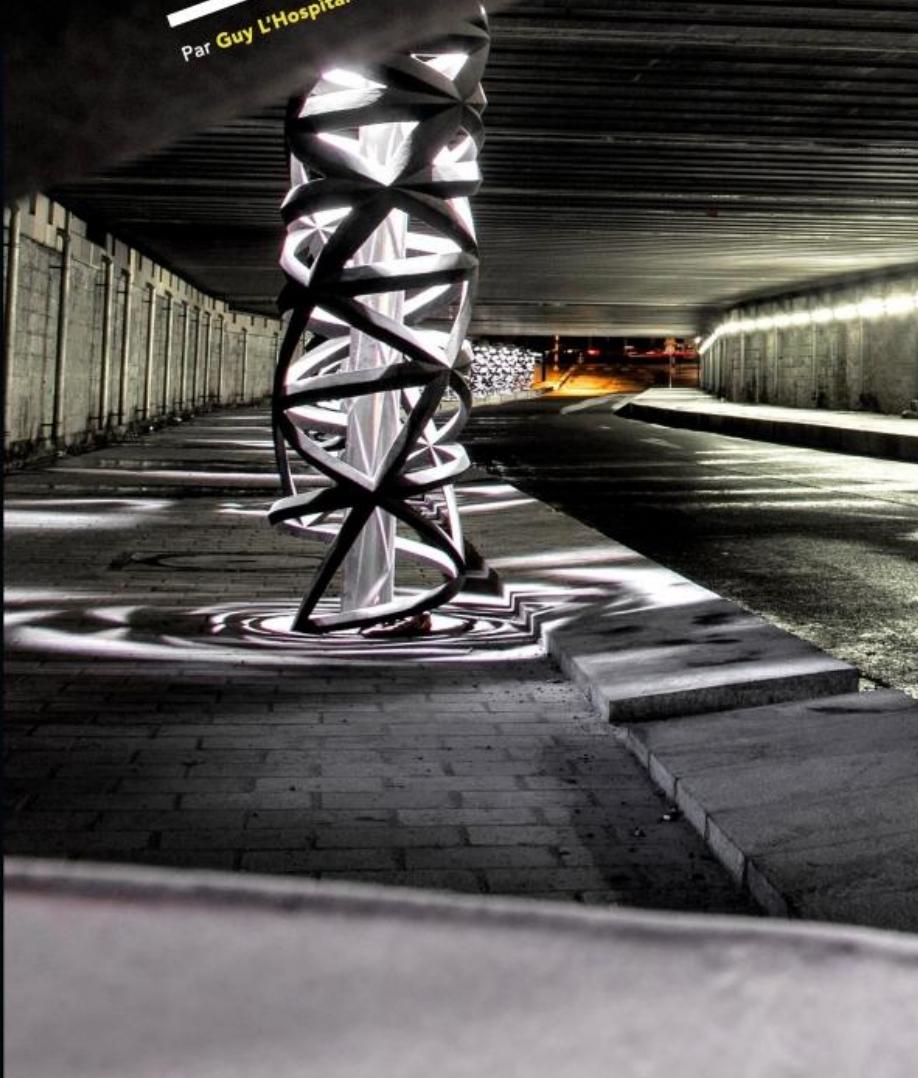
Hooligan du macadam

McLaren aurait pu copier Porsche ou Ferrari. Au lieu de cela, en associant coque carbone et V8 turbo, le constructeur anglais a trouvé sa propre voie. Comme le prouve cette 570S, prête à en découdre.

Par Guy L'Hospital Photos Tibo

Il y a des essais qui marquent l'esprit. Plus que d'autres tout du moins. Il y a fort, fort longtemps, quittant le parking de *L'Auto-Journal* en plein hiver (je sais, ce n'est pas toujours simple ici) au volant d'une Caterham (qu'est-ce que je vous disais !), dans l'échappement de la M5 d'un autre essayeur, je ne voyais dans cette distribution des tâches et des rôles qu'une punition de mon supérieur. De retour, en fin de journée, réfrigéré mais le sourire aux lèvres, j'avais compris que le plaisir n'était pas forcément lié à la puissance.

Alors que je suis parfaitement positionné à l'avant gauche de la structure carbone de cette McLaren, cette vieille histoire me revient à l'esprit. En effet, la légèreté de la 570S se ressent dans chacun de mes gestes, du plus précis au plus anodin en passant par le plus maladroit. Mais, à la différence de mes icônes des années 90 (Caterham, Lotus), le V8 turbo, terré derrière mes reins, affiche 570 ch. En rapportant ce chiffre aux 1 313 kg à sec revendiqués par le constructeur, nous obtenons un très flatteur 2,3 kg/ch, à comparer aux 2,7 kg/ch d'une 911 Turbo ou 2,4 kg/ch d'une Audi R8. De solides références. De quoi crédibiliser les 9,5 s annoncées par McLaren pour atteindre 200 km/h.





YI9 MCL

GB

L'avis de Guy L'Hospital



Le taux d'adrénaline grimpe à 100 % dès le démarrage. Que dire de ce que l'on ressent en pleine accélération !



PLUS
Précision de pilotage
Accélérations foudroyantes
Lignes singulières

MOINS
Accès à bord
Rapport prix/
équipements

PLUSIEURS MODES DE CONDUITE PERMETTENT DE FAIRE PASSER LA 570S DE SPORTIVE À... TRÈS SPORTIVE. ELLE N'EST JAMAIS ASEPTISÉE •••

La résistance à la torsion est l'un des autres avantages d'une structure carbone. Plus ça tourne, plus la 570S semble dans son élément. Lorsqu'une courbe se referme sans prévenir, il suffit de modifier légèrement l'angle du volant pour que la 570S se retrouve dans une position de sortie idéale.

Roues droites, gaz... l'habitacle est envahi par un grondement mécanique.

Celui-ci n'est pas forcément très noble mais furieusement efficace, en rapport avec la poussée que les occupants doivent encaisser. Freinage ? Aucun souci, les larges mâchoires mordent férolement les disques carbone/céramique sans aucun signe de déstabilisation ou de perte d'efficacité. Évidemment, pour profiter de toutes les possibilités offertes par une telle mécanique, il est préférable d'évoluer sur un circuit. Mais, attention, la 570S est beaucoup moins radicale que ne le laissent supposer ses lignes torturées. Sur route ouverte, en ligne droite, elle conserve une tenue de cap confortable. Même



remarque pour la suspension, certes très ferme, mais qui parvient à effacer sans trop de difficulté les aspérités de l'asphalte. Bref, la 570S peut être utilisée comme une véritable GT, au même titre qu'une Porsche 911. Même en ville, lieu bien peu naturel pour ce type d'auto, maniabilité et visibilité ne posent pas de véritable problème. Si la 570S rase le bitume, son système de relevage du porte-à-faux avant est assez simple d'utilisation (il suffit de pousser vers le haut un commode du même type que celui des cligno-

tants) et permet de gérer aisément dos-d'âne et autres cassures sans réduire sa vitesse. Dès que la voiture dépasse 50 km/h, la garde au sol retrouve sa position nominale. Par rapport à sa rivale naturelle, la McLaren présente tout de même quelques petits inconvénients. Son coffre, implanté sous le capot avant, est assez profond pour accueillir deux sacs de voyage. Mais ses deux portes de type élytre réclament poigne et souplesse à l'ouverture comme à la fermeture. Au quotidien, les deux pontons à enjamber peuvent devenir fatigants. Et si, par le choix des matériaux et le type d'assemblage, l'habitacle de cette McLaren se hisse au niveau de la concurrence, des problèmes d'ergonomie, des complexités inutiles concernant l'utilisation de certaines fonctions ou quelques bugs que l'on imagine mal sur une Porsche 911, persistent. C'est ce qui fait la singularité et le sel d'une telle auto. Ce qui fait que l'on n'a pas acheté la même sportive que tout le monde. Tout cela est juste. Mais, à pratiquement 185 000 €, il n'est pas inutile de rappeler ces quelques différences. ■

McLAREN 570S EN CHIFFRES

DONNÉES CONSTRUCTEUR

Moteur / Transmission

Puissance maxi	■ 570 ch à 7 500 tr/min
Couple maxi	■ 600 Nm de 5 000 à 6 500 tr/min
Type	V8 turbo, central arrière
Cylindrée/puissance fiscale	3799 cm ³ /49 CV
Transmission	aux roues arrière
Boîte/nombre de rapports	robotisée double embrayage/7

Châssis

Diamètre de braquage	NC
Pneumatiques AV/AR	235/35 R19 / 285/35 R20

Dimensions / Poids

L/l/h/empattement	4,53/2,09/1,21/2,67 m
Poids/tractable freiné	1313 kg / -

Performances

0 à 100 km/h	■ 3,2 s
Vitesse maxi	■ 328 km/h

Habitabilité / Coffre

Volume de coffre	■ 144 dm ³
------------------	-----------------------

LE BUDGET

Prix	■ 184 000 €
Bonus/malus (CO ₂)	■ malus 8000 € (249 g/km)
Prix du modèle essayé*	■ 210 410 €
Garantie	■ 2 ans, km illimité

*Avec options et bonus/malus inclus.

Équipements de série ■

Accès et démarrage sans clé, amortissement actif, climatisation bizona, combiné d'instruments digital, commande de gestion des modes de conduite, connexion wi-fi, jantes alliage 19 pouces, projecteurs full LED, radio numérique sellerie cuir étendue, système hi-fi 4 HP et prise USB, système de navigation.

Options

Aide au parking AV et AR (1 230 €), architecture sièges carbone (3 920 €), caméra de recul (1 260 €), étriers de frein rouges (1 130 €), nose lift (2 550 €), peinture spéciale Silica White (1 730 €), sièges élect. et chauffants (3 360 €), sortie d'échappement sport (4 080 €).

Consommations

Mixte	■ 10,7 l/100 km
Urbaine/extr-urbaine	■ 16,5/7,4 l/100 km
Réservoir	■ NC

Note EuroNCAP

Non testée

Pays de fabrication

Royaume-Uni



LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL



Un match établi sur des critères rationnels avec une Porsche 911 se terminerait sans doute par une victoire aux points de l'allemande. Mais il n'est pas certain qu'en termes d'émotion pure, la 570S ne soit pas plus généreuse. J'ai tendance à le penser.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie



Gamme McLaren, s'y retrouver!

La gamme McLaren rassemble 8 modèles sans compter les séries spéciales.

Toutes reprennent la même structure carbone. On distingue trois gammes :

SPORTS SÉRIES (540, 570) / SUPER SÉRIES (650, 675) / ULTIMATE (P1)

Dans l'appellation, hormis la P1, le chiffre indique la puissance, les lettres une philosophie :

C comme Club ou Confort, porte d'entrée de la marque avec la 540

GT comme Grand Tourisme, dotée d'un hayon à ouverture latérale

S comme Sport, appellation que l'on retrouve sur les 570, 650 Coupé et Spider

LT comme Long Trail pour les modèles plus extrêmes comme les 675 Coupé et Spider.

LES EXPERTS AJ

La nouvelle Mégane est au cœur de l'actualité automobile. Nos Experts ne pouvaient pas passer à côté. D'autant plus que Renault la dote enfin d'une transmission automatique à la hauteur, semble-t-il.

La nouvelle Mégane ne bat pas des records en habitabilité, mais son coffre figure parmi les plus grands de sa classe.



RENAULT MÉGANE

1.5 dCi 110 ch EDC Intens - **29 100 €**

Bonus/malus écologique : 0 €

L'environnement de conduite de la Mégane a séduit Franck, les plastiques durs et la finition décevante beaucoup moins.



PHOTOS TIBO

Le moteur dCi 110 ch ne se distingue guère en performances mais il est souple, et la boîte EDC est une partenaire qui lui va bien.



Losange XXL et phares à LED en virgule: la Mégane adopte les codes esthétiques de la Talisman.

YANN LEFEBVRE



**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.

“
J'adore quand la Mégane me masse le dos ! C'est un gadget qui me fait craquer.
”

L'avis du pilote



Renault a pris son temps pour développer une boîte automatique efficace et accessible, mais c'est une vraie réussite. Elle manque un peu de réactivité au démarrage, mais c'est plus dû à un stop/start paresseux. En action, elle est rapide, progressive, douce : un régal ! Je ne m'étendrais pas sur le moteur : il fait le job, point ! Dommage, le châssis offre de bonnes sensations. Les suspensions sont un peu fermes et le train avant sous-vire légèrement à l'accélération, mais il s'inscrit avec précision. L'attaque franche des freins est sécurisante et, malgré des conditions d'essai difficiles [NDLR : gros orages ce jour-là], l'ABS ne se déclenche pas trop tôt. On garde une bonne puissance de freinage. J'aime aussi l'ambiance et l'environnement de conduite : pratique, fonctionnel, lisible. Et dans cette catégorie de prix, je serai plus indulgent sur la finition que sur une Talisman.

“
Si je devais acheter une Mégane, je prendrais cette version-ci... pour la boîte EDC.
”

L'avis de la journaliste



Une compacte diesel développant 110 ch ne se choisit pas pour ses performances ou sa sportivité. Donc, tant qu'à faire, autant privilégier la facilité et le confort de conduite. La boîte robotisée EDC remplit cette mission à la perfection, et la consommation n'en fait guère les frais. Elle n'augmente que de 0,2 à 0,6 l aux 100 km (en ville), ce qui reste tout à fait acceptable. En revanche, d'une manière générale, je trouve que la nouvelle Mégane a perdu en confort de suspension et en douceur de commandes, deux points qui faisaient jusqu'à présent sa force. Elle reste parmi les meilleures dans ces domaines, mais c'est comme si elle avait voulu gagner un brin de dynamisme pour aller chercher la 308 sur ses terres en raffermissant ses réglages. Sur une GT, cela a du sens, mais là, sur une version comme celle-ci, je ne vois absolument pas l'intérêt.

“
La Mégane est fidèle à la tendance Renault du moment : la qualité n'est pas au rendez-vous.
”

L'avis du taxi



Certains trouveront l'éclairage d'ambiance un peu too much mais j'assume : j'aime bien ! Et heureusement qu'il est là pour égayer un habitacle par ailleurs bien triste. Je ne peux pas reprocher grand-chose à cette Mégane. A bord, tout est pratique, notamment le système R-Link 2 très intuitif et parfaitement intégré, ou encore les rangements d'appoint, bien disposés. Mais l'habitacle est terne, trop basique. Il donne même l'impression de ne pas être fini, du moins pas très bien ! Le petit sifflement agaçant de la ventilation est malheureusement un exemple de la qualité Renault. Les passagers arrière ne sont pas oubliés. Il n'y a pas plus de place qu'il n'en faut, mais la banquette est accueillante. Les places latérales sont bien dessinées ; seule celle du milieu est moins confortable. Dommage que le seuil de chargement du coffre soit si haut, car le volume est correct.



PIERRE LANNIER

Montre collection week-end

Prix de vente indicatif : 209€

Cette montre française à « cœur ouvert » nous dévoile toutes les pièces et les ressorts, normalement cachées, en plein mouvement rien que pour le plaisir de vos yeux ! Horlogerie de qualité, elle est doté d'un mouvement automatique - Boîtier de 43 mm - Etanche à 50m.

www.pierre-lannier.fr



EDEN PARK

Blouson Chiro

Prix de vente indicatif : 165€

L'icône française de l'élégance décontractée a élaboré ce blouson où règnent qualité, excellence et design.

Un style complètement moderne. N° lecteur :

01 70 92 50 00 ou www.eden-park.fr



GLENMORANGIE

Milsean

Prix de vente indicatif : 85€ - 70 cl

Milsean qui signifie « douceur » en gaélique écossais est un whisky single malt rempli d'intenses arômes de fruits confits et d'une douceur caractéristique.

Généreux et piquants, ses notes sont riches et remarquables, sa finale est boisée. A déguster !

www.glenmorangie.com



BRAUN

Series 9

Prix de vente indicatif :
à partir de 310 €

Equipé de la technologie révolutionnaire SyncroSonic™, Series 9 est doté d'un système de rasage optimal, capturant tous les poils, même les plus difficiles à atteindre. Crée pour booster l'efficacité du rasage des hommes, son design épuré délivre une performance maximale et offre à la peau un confort unique.

www.braun.com

JULBO

Lunettes Carmel

Prix de vente indicatif : 45€

Pour s'évader avec style, Julbo a créé Latitude, une collection au look urbain. Munies de verres polarisants et d'un caractère affirmé, ces lunettes sont une belle invitation au voyage.

www.julbo.com



BURBERRY

Eau de toilette Mr Burberry

Prix de vente indicatif : 86€ - 100 ml

Inspiration de l'icône trenchcoat et de Londres, ce parfum réunit à lui seul pamplemousse, estragon ou encore bois de sental. Mr Burberry est résolument moderne, c'est tout l'esprit et les codes de la maison dans un flacon.

<https://fr.burberry.com>

GEOX

Chaussures Gektor ABX

Prix de vente indicatif : 140 €

Génie dans la chaussure confortable, la marque italienne met en avant des matières techniques pour des performances au top : imperméables elles garantissent un excellent maintien de la chaleur du pied. Semelle intérieure amovible et semelle extérieure en élastomère antidérapante.

www.geox.com



Biographie

SITE DE PRODUCTION

MOLSHEIM

(France)

EXEMPLAIRES VENDUS

L'usine ne communique guère sur le profil des acheteurs. On sait que **450** exemplaires de ce bolide ont été fabriqués.

MOTORISATIONS

ESSENCE: motorisation unique W16, 8 l.

Puissances diverses comprises entre 1 001 et 1 200 ch.

MODÈLE LE PLUS VENDU

VERSION DE BASE

1 001 ch

La meilleure version

Toutes, sans exception... pour autant que vous puissiez vous en offrir une. Mais après tout, si le rêve de tout astronaute est la Lune, le vôtre pourrait bien être cette Bugatti !



Née en 2005
Fin de carrière 2016

Bugatti Veyron

Par Stany Meurer

Dans une bande dessinée ou, mieux, une caricature, la Veyron serait affublée du titre de "fusée du dictateur". Née sous l'ère de Ferdinand Piëch, cette supercar d'exception collectionne les superlatifs, comme d'autres les timbres...

La Bugatti Veyron est née au forceps, à l'issue d'une genèse interminable. Désirée, ou plutôt exigée comme la supercar ultime par son maître d'œuvre qui, rappelons-le, fut le père de la Porsche 917 et l'artisan de la réussite exceptionnelle d'Audi, elle devait marquer l'histoire. En dépassant les 430 km/h, la belle de

Molsheim a largement rempli son contrat. Mais ce n'est pas ce que je retiendrai d'elle. Pour moi, la Veyron était une magicienne qui, dans un espace restreint, parvenait à contenir un moteur W16 de 8 l gavé par quatre turbocompresseurs et attelé à une boîte de vitesses monumentale. Une prouesse technologique qui

aura donné bien des poussées de fièvre à ses concepteurs, n'ayant pas d'autre choix que la réussite, peu importe le prix. S'installer à son volant fut un privilège. Libérer les 1 001 ch de la version de base en constituait un autre, en prodiguant des sensations presque équivalentes à celles ressenties par les spationautes ! ■

SECRETS M6 TURBO D'UN TOURNAGE



RAILROAD
CROSSING

EMERGENCY
PHONE
OR EMERGENCY
1-877-488-8992
8-995 85253318



Quel peut bien être le secret de longévité de l'émission Turbo ?
Pour tenter de le découvrir et vous faire vivre un tournage de l'intérieur, nous nous sommes glissés dans les valises de l'équipe, autour de Dominique Chapatte.

Texte et photos Cyril de Plater



Bientôt trente ans que l'émission *Turbo* fait rêver des générations de passionnés d'automobiles. Essais, voyages, découvertes sont quelques ingrédients qui composent l'alchimie de cette émission. Mais, au fait, comment se passe un tournage ? Pour répondre à cette question, *L'Auto-Journal* a suivi Dominique Chapatte et son équipe pendant une dizaine de jours aux États-Unis. Direction la célèbre Highway 61 ! Grand amateur de blues, l'idée de ce voyage était dans les projets de Dominique depuis plus de deux ans, avec l'envie de mettre un visage sur tous ces noms mystérieux, de mettre des images sur tous ces mots arrachés aux microsillons, d'accorder une réalité aux *crossroads, highways, stations* et autres *riverboats*.

Rendez-vous à la Nouvelle-Orléans, en pleines festivités du carnaval.

En route pour dix jours d'immersion dans l'Amérique des champs de coton et de canne à sucre, véritable racine de la musique noire, le blues. Départ de Louisiane, sous un soleil éclatant et 20°C au thermomètre, étape à Natchez dans le Mississippi, puis direction Greenville par la 61 jusqu'à Memphis dans le Tennessee, via Clarksdale et son fameux *crossroad* (croisement), pour une arrivée à Saint-Louis par -14 °C et 40 cm de neige, au croisement d'une autre route célèbre, la 66.

De longs bouts de ligne droite, pendant lesquels Dominique se rappelle les débuts de *Turbo*: "L'émission est née le 7 mars 1987, le premier week-end de la naissance de la chaîne. On n'était que trois pour la réaliser, un journaliste, une assistante et moi. On avait →

Toute l'équipe en tournage à Clarksdale et son fameux crossroad, immortalisé par Clapton.



Autour du présentateur, Adeline, Gilles et Emmanuel.

très peu de moyens pour la faire, et c'est souvent avec des fonds de tiroirs que je montais les différents reportages. Au départ, il y avait des sujets sur des hélicoptères, des porte-avions et, petit à petit, on s'est recentrés sur l'auto et la moto. Pendant quatre ans, l'émission s'est construite avec l'engouement d'un public de plus en plus nombreux. Mais j'étais convaincu qu'il y avait une nécessité absolue de procurer autre chose aux amateurs de voitures. Mon but était de faire une émission sur l'auto aux quatre coins du monde en y apportant du rêve. Je suis persuadé que si l'émission retournait en studio, elle serait condamnée."

L'année prochaine, l'émission fêtera ses 30 ans. Un anniversaire lourd de sens car l'équipe est composée de fidèles collaborateurs. Comme Adeline, qui assiste Dominique depuis plus de vingt-huit ans. Rédactrice en chef adjointe de l'émission, c'est elle qui s'occupe de la recherche des sujets et de l'organisation. Pour les deux émissions *Sur la route du blues*, elle a réalisé la recherche documentaire, calculé les étapes,

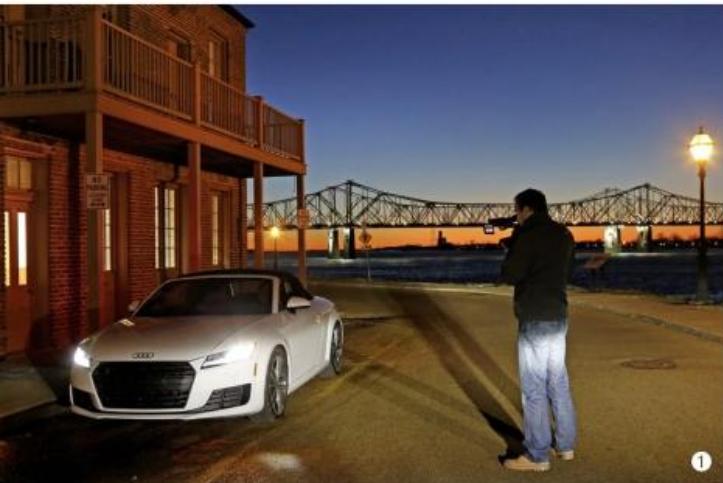
sélectionné les lieux intéressants et, bien sûr, récupéré les autorisations de tournage. Un travail qui nécessite rigueur et minutie, la moindre approximation ayant des répercussions sur la suite du tournage et sur le "conducteur" [ndlr: document qui décrit le déroulé de l'émission]. Une fois les tournages sur le terrain terminés, le conducteur est confié au réalisateur et aux monteurs, qui font le dérushage.

Après une journée de prémontage, toute l'équipe se retrouve autour d'un monteur pour visionner, valider, habiller...

Mixage et étalonnage réalisés, il ne reste plus qu'à regarder l'émission avant sa diffusion. Pour Adeline, l'esprit d'équipe fait partie de la recette du succès de *Turbo*: "Dominique est quelqu'un de très fidèle, il aime bien travailler en confiance avec une équipe qui a la même sensibilité et les mêmes réactions que lui. Travailler avec Dominique, c'est travailler avec un grand professionnel, c'est quelqu'un de très attachant →

Tutwiler: c'est dans la gare de ce bourg que la légende officielle situe la naissance du blues.





1- Tournage de nuit, devant le fleuve Mississippi, pour Emmanuel Dupré, caméraman. 2- Travelling sur l'eau dans les bayous, Gilles Grand, ingénieur son et Emmanuel Dupré, à la caméra, en action. 3- Gateway Arch, dans le centre de Saint-Louis. 4- À Indianola, hommage mural à B. B. King.



CINQ QUESTIONS À **Dominique Chapatte**

L'AJ: Bientôt 30 ans, comment expliques-tu l'endurance de ton émission Turbo ?

Dominique Chapatte: Une succession d'éléments qui vont du pragmatisme à la remise en cause et l'humilité. Car rien n'est jamais acquis.

L'AJ: Si tu avais carte blanche pour revoir le concept, que changerais-tu ?

D. C.: En fait, le concept a toujours évolué. Telle qu'elle est là, je trouve l'émission bien équilibrée. J'ai envie de développer le côté talk show avec les grands noms de l'auto.

L'AJ: Ton meilleur souvenir ?

D. C.: Bien sûr, il y a les rencontres, les voyages mais mon meilleur souvenir reste le lancement de l'émission. Je me disais alors: si ça dure cinq ans, ce sera bien.

L'AJ: Une grosse angoisse ?

D. C.: Je ne suis pas bilieux mais j'ai eu un coup de flip en 1994, lorsque l'émission a été interrompue quelques semaines sur décision de Nicolas de Tavernos. J'ai vraiment cru que c'était fini.

L'AJ: De toutes les voitures que tu as essayées, laquelle garderais-tu ?

D. C.: J'ai accumulé environ 2700 essais. C'est toujours celle qui vient demain qui m'intéresse le plus. Jusqu'alors, j'avais un faible pour la Bugatti Veyron. Autant te dire que j'attends de pied ferme la Chiron et ses 1 500 ch.



Devant un mur peint en hommage à Robert Johnson, tournage en compagnie d'un Studebaker Avanti.



1- Installation des GoPro sur le TT roadster. 2- Clarksdale, ville natale de John Lee Hooker. Morgan Freeman y a créé le Ground Zero Club et y fait revivre les anciens bluesmen, comme le pianiste Joshua. 3- Memphis et Beale Street, où le B. B. King Blues Club reflète l'âme du blues authentique.



1- Tournage incontournable au musée de B. B. King, où Emmanuel filme l'arrivée de Dominique. 2- Adeline Roseau, rédactrice en chef adjointe de Turbo depuis vingt-huit ans, veille sur le conducteur de l'émission. 3- Chaque pan de mur est un rappel au blues. Les publicités sont peintes directement sur les murs.



même si, de temps en temps, il y a des coups de gueule.” Emmanuel Dupré, le caméraman infatigable et Gilles Grand, l'ingénieur du son, sont sur la même longueur d'ondes. Le premier est arrivé à Turbo en 1999. Pour l'émission *Sur la route du blues*, affublé de plusieurs centaines de kilos de matériel, dont des caméras de toutes tailles, il s'est mis à la recherche des lieux les plus sympas pour réaliser les plateaux avec Dominique Chapatte. “*Cela fait dix-sept ans que je tourne pour l'émission*, explique Emmanuel, *je réalise une double passion, mon intérêt pour la vidéo et ma passion pour l'auto. L'autre gros avantage de Turbo, ce sont les voyages, on a fait quasiment tous les continents de la planète!*”

Une passion pour ce programme, qu'il partage avec Gilles Grand: “*Même avant de travailler, je regardais cette émission quand j'étais jeune. Je rêvais de belles voitures et de destinations lointaines. Après une formation d'ingénieur du son, on m'a proposé de faire partie de l'équipe, et mon rêve est devenu réalité. Mon travail est d'équiper, le plus discrètement possible, les intervenants avec des micros, de faire la prise de son sur les plateaux, le son des véhicules, les ambiances, et également de conduire la voiture travelling.*” Une fois rentré à Paris, Gilles donnera les enregistrements au

réalisateur, qui effectuera le montage et l'assemblage. Son regard ne laisse poindre aucune inquiétude. “*Avec Dominique, on commence à bien se connaître, on agit avec beaucoup de connivence, je sais ce qu'il veut et, en général, tout se passe bien*”, précise Gilles.

Après deux jours de tournage, Dominique se laisse aller à quelques confidences.

“*On est tous un peu des mercenaires, chacun de son côté, mais on travaille tous pour la même cause, Turbo. Autour de moi, il y a un clan Chapatte en qui j'ai confiance, on est tous des professionnels. J'ai besoin de sentir mon équipe me soutenir, même si je ne suis pas toujours facile.*” Si Turbo reste l'émission de référence des passionnés, son univers de concurrence a considérablement évolué ces dernières années. Pas de quoi faire douter Dominique Chapatte: “*Je pense que la concurrence est constructive, elle a tout lieu d'exciter et d'encourager la créativité. Chaque semaine, c'est environ 1,3 million de téléspectateurs qui regardent l'émission avec, de temps en temps, de bonnes surprises avec des pics d'audience à 4,7 millions, mais c'est exceptionnel. Je croise les doigts pour les deux émissions Sur la route du blues...*” Rendez-vous le week-end prochain, pour le verdict de l'audience. ■

BERNIE ECCLESTONE
RÊVAIT D'UN GRAND
PRIX DE F1 À PARIS. PLUS
RÉALISTES ET DANS L'AIR
DU TEMPS, JEAN TODT
ET LA FIA APPORTENT LA
FORMULE ÉLECTRIQUE
AU PIED DE LA TOUR
EFFEL, CE 23 AVRIL.

PARIS ÉLECTRIQUE !

Par François Dauré



Plutôt qu'un rêve, le Grand Prix de Paris de F1 relevait du fantasme du grand argentier. L'hostilité de la municipalité en place depuis le début du siècle envers l'automobile interdisait toute velléité en ce sens. En revanche, le lancement du championnat FIA de Formule E en septembre 2014 a retourné la situation. Une compétition avec des voitures "propres", silencieuses, sur une seule journée, cela avait de quoi infléchir l'avis des plus réfractaires des écolos. Paris est ainsi devenu, dès la deuxième saison de ce championnat, un rendez-vous à ne pas manquer. Adoublée par la maire de la capitale, Anne Hidalgo, pour laquelle "c'est un accélérateur fantastique pour l'innovation dans le champ électrique", la FE déployera donc ses fastes le 23 avril. Tracé autour des Invalides, surplombé par la tour Eiffel, le circuit éphémère va, bien entendu, perturber la circulation du vendredi soir au dimanche matin. Néanmoins, la date choisie se trouve au milieu des vacances scolaires de Pâques. Et Paris s'accorde régulièrement des fermetures temporaires de quartiers pour l'étape finale du Tour de France cycliste ou pour le Marathon.

Mais surtout, en dehors des 24 Heures du Mans, la France, sevrée de sport automobile au plus haut niveau depuis l'arrêt du Grand Prix de France de F1 en 2008, se voit offrir une occasion d'y goûter à nouveau. Depuis ses débuts, la Formule E propose pratiquement à chaque course un vrai spectacle en piste. Mono-

Un grand nombre des as de l'électrique sont issus de la F1.

places aux performances très proches, pilotes de très fort calibre se battant comme des chiffonniers, il est rare qu'un ePrix ne connaisse pas de rebondissements et d'accrochages spectaculaires. Un grand nombre de ces as de l'électrique sont issus de la F1, d'ailleurs : Jean-Éric Vergne, Nelson Piquet Jr, Sébastien Buemi, Lucas Di Grassi, Nick Heidfeld, Bruno Senna notamment. Réussite populaire dès son premier exercice en 2014-2015, la FE a aussi généré, d'emblée, l'intérêt de personnalités. Outre Alain Prost, cofondateur de l'équipe française Renault e.Dams, Leonardo DiCaprio est devenu actionnaire du team Venturi et il a assisté à la manche de Long Beach, le 2 avril.

Enfin, au-delà de l'affrontement sportif, les ePrix se veulent festifs et en phase avec les préoccupations actuelles. D'où l'installation d'un eVillage au bord du circuit, accessible gratuitement et comportant des initiations au karting électrique, des boutiques, des jeux sur simulateurs... Sans oublier la fête finale, après la course. Alors, même si des domaines restent à améliorer, dans la compétition comme dans l'animation autour, le pari électrique de la capitale mérite certainement le détour. ■

Deux teams français au top

RENAULT E.DAMS

Fondée par Alain Prost et son ami Jean-Paul Driot, l'équipe a remporté le premier titre des constructeurs en juin 2015, sous sa première appellation e.Dams-Renault. L'investissement accru de la marque française a entraîné l'inversion des noms, mais aussi l'apport d'ingénieurs et de techniciens du Losange, avec notamment l'arrivée de Vincent Gaillardot à la direction de l'équipe. Malgré une course ratée à Long Beach, le team mène toujours le championnat des constructeurs en cours et se pose en favori pour Paris.

Pilotes: Sébastien Buemi (n° 9) et Nicolas Prost (n° 8).



FRANÇOIS FLAMAND



DS VIRGIN RACING

Un peu écœuré par son expérience décevante de la F1, Richard Branson s'est emballé pour la FE. Après une première saison encourageante, Virgin Racing a reçu le soutien de DS Performance, unité désormais autonome de PSA. Moteurs et boîtes de vitesses originales (à un seul rapport), team placé sous la direction de Xavier Mestelan-Pinon (père des Citroën WRC de Sébastien Loeb), le nouvel attelage a belle allure et compte déjà une victoire cette année, en Argentine.

Pilotes: Sam Bird (n° 2) et Jean-Éric Vergne (n° 25).

NICOLAS ZWICKEL

La FE, comment ça marche ?

- Monoplaces à châssis unique, Spark Technologie.
- Deux voitures par pilote, avec changement obligatoire à mi-course (25 minutes d'autonomie).
- Moteurs électriques et boîtes de vitesses Spark ou conçus par chaque équipe.
- Puissance : 170 kW en course (230 ch), 200 kW en qualifications (270 ch).
- Vitesse maxi : entre 200 et 210 km/h.
- Pneus uniques Michelin, utilisables sur le sec et sous la pluie.
- Déroulement de la journée : essais libres 1 à 8h15, essais libres 2 à 10h30. Qualifications à 12 h. Départ de la course à 16h.





*C'était en
en 1983
dans L'Auto-Journal...*



La 190 demeure une classique berline trois volumes équipée de roues arrière motrices: une vraie Mercedes!

LA MERCEDES 190 E À L'ESSAI

En 1983, Mercedes commercialise la petite 190, peut-être encore plus révolutionnaire que la Classe A apparue à la fin des années 90. Bien que pétrie de qualités jusqu'alors inconnues, la 190 restera fidèle aux valeurs Mercedes, qui lui assureront un succès durable et planétaire...

Par André Costa (1983) / Thomas Riaud (2016)

Extraits...

■ "Je me souviens fort bien des premières 220 qui n'étaient que d'inquiétants cerfs-volants – mais les Porsche en étaient à l'époque au même point – et aussi de certains bas de gamme, essence et diesel, plus récents, dont le parfum de tristesse m'afflige encore aujourd'hui."

■ "Après tout, l'époque était facile. On vendait sur une simple réputation. On achetait pour le plaisir... Aujourd'hui, il faut se battre à la fois pour vendre... et pour avoir la possibilité d'acheter!"

■ "La 190 n'est pas à proprement parler révolutionnaire. Sa propulsion est assurée, comme par le passé, par les roues arrière, son moteur est disposé bien entendu à l'avant et

longitudinalement, et la carrosserie comporte sagement les trois volumes sacramentels."

■ "En dépit de son orthodoxie, la conception dans son ensemble révèle un souci du détail qui relève parfois du perfectionnisme le plus orgueilleux."

■ "L'acheteur aura le choix entre trois boîtes de vitesses: deux mécaniques à 4 et 5 vitesses et une automatique à 4 vitesses dont la remarquable conception est due à la Daimler-Benz elle-même."

■ "Les suspensions indépendantes ont été l'objet de soins attentifs. À l'extrême, on pourrait même avancer que l'ensemble est inutilement beau pour 112 ch, mais sait-on de quoi demain sera fait?"



Le "mobilier" de la 190 n'est pas d'une franche gaieté, mais l'ergonomie est soignée, tout autant que la finition.

“ Les gens de Stuttgart ont réussi à s'octroyer une image de marque faite d'opulence et de fiabilité. ”

↑ Ses qualités

BONNE TENUE DE ROUTE

"Bien qu'étant une propulsion, la nouvelle Mercedes 190 représente un progrès important en ce qui concerne la tenue de route et, pour tout dire, un petit régal pour l'amateur de conduite précise et légère."

FREINAGE PUISSANT ET ÉQUILIBRÉ

"La 190 que j'avais disposait de l'option ABS. Il faut avoir expérimenté au moins une fois ce miracle de la technique moderne pour être convaincu de sa stupéfiante efficacité et de l'énorme apport qu'il représente."

DIRECTION DOUCE ET PRÉCISE (AVEC ASSISTANCE)

"La direction bénéficie d'une démultiplication variable en fonction de l'angle de braquage. Cinq tours de volant sont nécessaires pour aller de butée à butée, alors qu'avec l'assistance, disponible hélas contre supplément, il suffit de trois tours et demi, ce qui est nettement mieux."

↓ Ses défauts

PEU DE PLACE À L'ARRIÈRE

"L'espace disponible pour les jambes à l'arrière est vraiment mesuré, tout au moins pour les passagers de grande taille."

GARDE AU TOIT ASSEZ FAIBLE

"Le volume habitable à l'avant ne souffre pas la critique, sauf en ce qui concerne peut-être la garde au toit."

PRÉSENTATION INTÉRIEURE SÉVÈRE

"Quoique bien organisée dans son ensemble, la planche de bord est toujours aussi tristounette et le volant encombrant, bien qu'il ait diminué en diamètre."



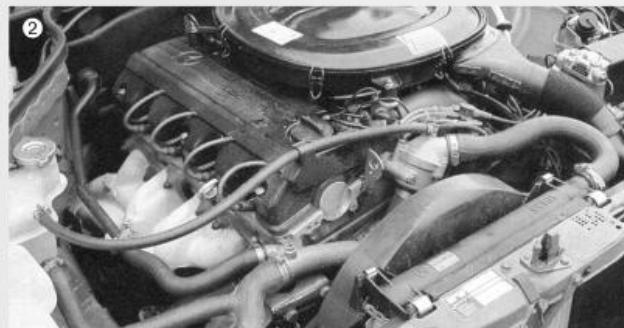
1- Le capot, qui s'ouvre dans le mauvais sens face au vent, peut se relever jusqu'à la verticale. 2- Les places avant sont justes au niveau de la garde au toit, et celles situées à l'arrière manquent d'espace aux jambes.



/// Avec la 190, Mercedes s'est converti à l'essuie-glace unique. A 200 compteur sous la pluie, on rêve de deux balais. ///



1- La contre-porte bénéficie d'accoudoirs largement dimensionnés. 2- Grâce à l'apport de l'injection Bosch, le 2.0 de la 190 E revendique 112 ch. 3- Le capot se déverrouille via une tirette. 4- La console centrale, volumineuse, regroupe les commandes de la climatisation. 5- Luxe suprême: le siège conducteur est réglable en hauteur. 6- Avec son arrière massif, à la façon de certaines Alfa Romeo, le coffre de la 190 est très logeable, mais le seuil haut perché!



Extraits...

■ "À mesure que les années passent, la calandre s'écrase, mais elle est encore parfaitement reconnaissable. En revanche, la poupe a changé. Le long et caractéristique porte-à-faux a disparu, remplacé par un croupion style Alfa."

■ "La 190 présente des avantages aérodynamiques qui ont présidé à l'étude de la caisse, comme en témoignent par exemple les vitres affleurantes ainsi que l'absence de gouttières."

■ "Amenée sur l'anneau de vitesse, la 190 E à boîte mécanique a fourni avec deux personnes à bord un chrono de 194,7 km/h."

■ "Je n'ai jamais été un fanatique de la boîte auto, mais dans le cas présent, Mercedes est parvenu à un degré proche de la perfection, au point que je ne saurais trop conseiller de faire, si l'on peut, l'acquisition de la version automatique, en dépit d'un supplément de 8 100 F."

■ "Quand on songe qu'il s'agit d'un « vulgaire 4 cylindres », on ne peut être que favorablement impressionné par l'importance du couple disponible à tous les régimes."

■ "La mise au point de la 190 ayant été longue, certains oiseaux de mauvais augure avançaient que Mercedes n'était pas capable de sortir une petite voiture. En réalité, nous ne venons pas de faire connaissance avec la sous-Mercedes que l'on craignait, mais avec une petite super-Mercedes."



Par Thomas Riaud

Vu d'aujourd'hui

La "petite" 190 a véritablement été pour Mercedes une voiture de conquête, qui est parvenue à rajeunir la clientèle, mais aussi son image de constructeur "pépère", notamment lorsque la volcanique version 2.3 16S est apparue. Aujourd'hui, cette belle saga se poursuit avec celle que l'on nomme la Classe C, une berline classique déclinée également en break, qui livre bataille aux dynamiques Audi A4 et BMW Série 3... y compris face aux versions les plus sportives, lorsque celle-ci est signée AMG!

La vie de vos autos

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

ÇA VOUS EST ARRIVÉ... CHEZ LES MARQUES PREMIUM

“Après trois ans de cohabitation agréable avec une BMW X1 et 110 000 km, j'ai voulu changer. Pour le nouveau X1, le vendeur m'expliqua que je devais payer plus de 200 € pour une peinture blanche standard, plus des prestations bidons. Je n'ai pas aimé, exit BMW donc. Chez Land Rover, le vendeur, occupé avec son téléphone, me fit comprendre que nous n'étions pas du même monde puisque je n'aimais pas le cuir. Chez Audi, accueil impeccable, proposition d'essai, ébauche de proposition... jamais reçue. Chez Volvo, accueil courtois mais tarifs dissuasifs. Chez Renault, essai impossible de l'Espace avec roues arrière directrices. Finalement, après un accueil cordial et une négociation professionnelle, je roule en Ford Kuga !”

Jean-Pierre Ledoux

Pierre-Marie Thévenot nous parle de son **Renault Kadjar dCi 110 EDC Intens**



**ACHETÉ NEUF EN DÉCEMBRE 2015,
7 000 km PARCOURS**

“C'est ma onzième Renault. Je suis étonné par la suspension, le volume, la facilité d'accès, les sièges, la modernité du système d'information (avec ses conseils, 5 % des kilomètres se font avec une consommation nulle), la luminosité avec le toit vitré – surtout aux places arrière. Je consomme en moyenne 5 l/100 km. Je ne ressens aucune fatigue après plusieurs heures de conduite. Enfin, rouler avec la boîte automatique est un petit plaisir.

Guy Morin nous parle de sa **VW Golf Sportsvan 1.6 TDI 110 Carat**

“Après le cinquième passage au garage, j'ai envoyé un recommandé pour faire reprendre cette voiture. La réponse que j'ai obtenue a été un sixième rendez-vous...”



“La livraison de cette auto s'est faite début novembre 2015, sans soucis même si nous avons trouvé un peu mesquin de livrer une voiture neuve sans triangle de présignalisation. Les problèmes ont commencé très tôt, avec une première panne de l'afficheur mais aussi de l'autoradio, qui était devenu muet, de la connexion Bluetooth et, bien évidemment, du GPS. Après six passages en concession et, pour finir, le remplacement de l'afficheur, le problème semblait résolu à

la mi-mars 2016. Je pense qu'il aurait fallu commencer par ça, analyser l'afficheur qui était défectueux et ne pas imposer au client de devenir le cobaye d'un problème connu chez Volkswagen. L'autre déception importante est liée à la consommation relevée, qui est beaucoup trop loin des chiffres indiqués par le constructeur : celle annoncée est de 3,5 l/100 km sur route, 4,5 l/100 km en ville. Or, sur près de 11 000 km, j'ai consommé exactement 6,4 l/100 km.”

**ACHETÉE NEUVE EN NOVEMBRE 2015; 11 000 km PARCOURS;
CONSO. MOYENNE: 6,4 l/100 km**

SES PANNES: dysfonctionnement de l'afficheur central. **SON ENTRETIEN:** rien pour l'instant.



aj L'avis de Brice Perrin

Une panne sur une voiture neuve, ça arrive. Mais il n'est pas normal de devoir attendre la sixième intervention pour qu'elle soit résolue ! Quant à la consommation, nous le soulignons régulièrement, les chiffres normalisés sont tout sauf réalistes. D'où l'intérêt de se fier aux mesures de *L'Auto-Journal* !

Vos autos nous intéressent

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



CLÉMENT CHOULOT

Le chef des essais vous répond

Par Guy L'Hospital

Quid des futurs moteurs sur le Tiguan ?

Vous avez essayé le nouveau Volkswagen Tiguan dans le n°952. Avez-vous une idée des futurs moteurs diesel qui l'équiperont ? J. R.

Au lancement, seuls les 2.0 TDI 150 et TSI 180 sont disponibles. Très vite, les TDI 115 et 190 seront intégrés à la gamme. Du côté des essence, le 1.4 TSI 125 servira de prix d'appel (à partir de 25 000 €). Quant à la version hybride rechargeable GTE, il va falloir être patient, au moins jusqu'en milieu d'année prochaine.



MARTIN MEINERS



À quand le nouveau diesel de 194 ch sous le capot du Mercedes GLC ?

J'attends la livraison d'un GLC 220 d Fascination 170 ch pour juillet. Je me sens frustré avant même d'en prendre possession. Ce véhicule, commercialisé en septembre 2015, que j'ai commandé en janvier 2016, est déjà désuet par rapport à la nouvelle Mercedes E 220 d de 194 ch. Mercedes attend-il le Mondial 2016 pour la généralisation de ce nouveau 220 d de base sur toute sa gamme ou cela nécessitera-t-il un étalement dans le temps ? R. C.

Cela va forcément demander un peu de temps avant que le nouveau 4 cylindres de 194 ch remplace l'ancien moteur qui équipait tous les modèles 220 d, généralement les plus diffusés. Au Salon de New York, le constructeur a présenté son GLC Coupé qui sera toujours équipé de l'ancien moteur 170 ch. Ce qui semble indiquer qu'il va falloir patienter de longs mois avant l'arrivée d'un nouveau moteur sous le capot du GLC.

Pas une sinécure de changer une roue de nos jours

Les crevaisons sont rares, et c'est tant mieux. Mais lorsque cela arrive, la manœuvre est de plus en plus complexe. Les constructeurs seraient inspirés de faire un effort de clarté et de simplicité pour ce genre d'incident, qui peut surprendre tout usager la nuit. J. C.

Vous avez tout à fait raison et nous ne manquons pas, surtout à l'occasion d'essais longue durée, de le faire remarquer. Saluons toutefois l'effort de certains constructeurs qui éditent un résumé du manuel de bord indiquant l'emplacement de la roue de secours et la procédure de rechange ou de réparation.



PILOU

RENAULT TALISMAN

Fini les Laguna et Latitude, la Talisman remplace l'une et l'autre ! Si l'envie d'une familiale vous titille, le configurateur qui suit mérite toute votre attention.

Par Pascal Richard Photos Yann Lefebvre

L'histoire des grandes Renault est une affaire compliquée, et pas toujours couronnée de succès sur le plan commercial. Mais avec la Talisman, Renault évite, en termes de style, le trop-plein d'originalité qui fut fatal à la Vel Satis et la trop grande banalité qui laissa dans l'ombre la Latitude aussi bien que la

Laguna troisième du nom. Équilibrée et plutôt élégante, la silhouette de la Talisman cache une habitabilité correcte et un coffre très généreux (596 dm³). Confortable, elle mise aussi sur quelques petits avantages technologiques (4 roues directrices – châssis 4Control –, tablette tactile XXL...) pour s'imposer.

Articulée autour de cinq motorisations (trois diesels, deux essence) et quatre niveaux de finition, la gamme Talisman affiche une belle richesse. Une vertu offrant une grande variété de versions, mais qui crée, au moment de choisir, un certain embarras... Passons donc au crible l'ensemble des modèles de la gamme.



Bien qu'elle propose une silhouette trois volumes très classique, la Talisman ne manque pas l'élégance.

LA GAMME

Moteurs/Prix	Life	Zen	Intens	Initiale Paris	Bonus/malus écologique
Diesel					
Energy dCi 110 ch	27 900 €	29 900 €	32 900 €	–	0 €
Energy dCi 130 ch	–	31 200 €	34 200 €	38 700 €	0 €
Energy dCi 130 ch EDC	–	32 700 €	35 700 €	40 200 €	0 €
Energy dCi 160 ch EDC	–	–	36 500 €	41 000 €	0 €
Essence					
Energy TCe 150 ch EDC	–	31 500 €	34 500 €	–	0 €
Energy TCe 200 ch EDC	–	–	35 800 €	40 300 €	0 €



1

1- Sur le plan dynamique, la Talisman fait partie des références de la catégorie. Dans ce domaine, l'apport du châssis 4Control n'est pas négligeable. 2- La présentation générale n'est pas désagréable mais la finition de l'ensemble aurait mérité des plastiques un peu plus flatteurs.



2

LES TRANSMISSIONS

MANUELLE

Seules les versions dCi 110 et 130 ch reçoivent de série une boîte de vitesses manuelle à 6 rapports. Cette dernière est dotée d'une commande agréable, à la fois douce et précise. Malheureusement, l'étagement des rapports, très longs, favorise bien plus la consommation que les relances qui, par conséquent, manquent un peu de tonus.

L/l/h/empattement: 4,85/1,87/1,46/2,81 m

MOTEURS DIESEL

Puissance maxi (ch à tr/mn)

Energy dCi 110 ch

110 à 4000

Couple maxi (Nm à tr/mn)

260 à 1750

AUTOMATIQUE

La boîte EDC à double embrayage est montée d'office sur les versions essence. Avec ses 7 rapports, elle contribue pour beaucoup au plaisir de conduite. Sur les diesels, cette transmission, qui compte alors 6 rapports, est proposée en option (1 500 €) sur le dCi 130 ch. Le dCi 160 ch en bénéficie de série. L'agrément est au rendez-vous.

Performances

Vitesse maxi (km/h)

186

Energy dCi 130 ch

130 à 4000

Accélération 0-100 km/h (s)

11,6

Energy dCi 160 ch

10,8 à 4000

Budget

Consommation moyenne (l/100 km)

5,3

Energy dCi 130 ch

6 (6,5)

MOTEURS ESSENCE

Puissance maxi (ch à tr/mn)

Energy TCe 150 ch

150 à 5 300

Energy TCe 200 ch

200 à 6 000

Couple maxi (Nm à tr/mn)

220 à 2 000

260 à 2 000

Performances

Vitesse maxi (km/h)

198

Energy TCe 200 ch

237*

Accélération 0-100 km/h (s)

9,6

8,4

Budget

Consommation moyenne (l/100 km)

(9,2)

(7,4)

*Donnée constructeur. () Données en D.

LES MOTEURS

DIESEL

Energy dCi 110 ch

Un petit 1 500 cm³ diesel de 110 ch sous le capot d'une berline de ce format, même si son poids est contenu (1 459 kg avec ce moteur), c'est courageux ! On craignait donc le pire, mais finalement, le résultat n'est pas si catastrophique. Ainsi, même si les relances sont un peu justes, l'agrément de conduite n'est pas totalement absent et, surtout, la consommation s'avère fort sage.

Energy dCi 130 ch

Là encore, il ne faut pas s'attendre à des miracles en termes de performances, mais heureusement, le dynamisme du châssis aide à préserver un minimum de plaisir de conduite. S'il manque un peu de caractère, ce bloc propose une douceur d'utilisation très appréciable.

Energy dCi 160 ch

Enfin une puissance qui permet de profiter pleinement des bonnes dispositions du châssis ! Plaisant tout en faisant preuve de mesure en ce qui concerne la consommation, ce bloc se marie très bien avec la Talisman.

ESSENCE

Energy TCe 150 ch

Ce 1 600 cm³ ne paie pas de mine, et pourtant, ses prestations sont loin d'être ridicules. Associé au châssis 4Control (option à 720 € sur Intens), il donne un ensemble à la fois plaisant et encore raisonnable financièrement.

Energy TCe 200 ch

La plus puissante des Talisman reçoit un modeste 1 600 cm³... de 200 ch. Moderne, ce moteur manque tout de même un peu de carrière pour soutenir la comparaison avec les références germaniques. Et attention, lorsqu'on force le rythme, la consommation, plutôt sage en temps normal, à tendance à s'envoler.

100 [CONFIGURATEUR] RENAULT TALISMAN

ÉQUIPEMENTS COMMUNS À TOUTES LES VERSIONS

6 airbags, aide au démarrage en côte, autoradio avec commandes au volant, banquette arrière fractionnable avec trappe à skis, climatisation automatique, connexion Bluetooth, déclenchement automatique des phares et des essuie-glace, ordinateur de bord, prises USB et jack, régulateur-limiteur de vitesse, rétroviseurs électriques et dégivrants, sièges avant réglables en hauteur, vitres avant/arrière électriques, volant ajustable en hauteur et en profondeur.

ÉQUIPEMENTS / OPTIONS

	Life	Zen	Intens	Initiale Paris
Affichage tête haute	-	1 350 € ⁽¹⁾	série	série
Aide au stationnement avant / arrière	-/350 €	série/série	série / série	série / série
Alerte distance de sécurité	-	1 350 € ⁽¹⁾	série	série
Châssis 4Control (4 roues directrices)	-	-	720 €	série
Freinage d'urgence actif	-	1 350 € ⁽¹⁾	série	série
Ouverture des portes et démarrage sans clé	-	série	série	série
Régulateur de vitesse adaptatif	-	1 350 € ⁽¹⁾	série	série
Sélecteur de mode de conduite (Multi-Sense)	-	série	série	série
Sellerie cuir	-	-	2 500 € ⁽¹⁾	série
Sièges avant à réglages électriques	-	-	2 500 € ⁽¹⁾	série
Système de navigation avec tablette tactile	-	série (7 pouces)	série (8,7 pouces)	série (8,7 pouces)

(1) Options groupées

LES FINITIONS

LIFE

En entrée de gamme, la Talisman assure ce que l'on pourrait appeler un programme minimum puisque seul le moteur dCi 110 ch est proposé. L'équipement de série pour sa part est honorable, mais la présentation se montre un peu trop simpliste pour une voiture de cette catégorie.

HEART ZEN

Facturée 2 000 € de plus que la finition Life, l'exécution Zen peut mettre en avant quelques progrès significatifs en matière d'équipement avec l'arrivée de l'aide au stationnement avant/arrière, du sélecteur de mode de conduite (Multi-Sense), de l'ouverture des portes et du démarrage sans clé, du siège conducteur massant et du système R-Link 2 associé à un écran tactile de 7 pouces permettant, entre autres, de piloter le GPS lui aussi monté de série.

INTENS

Parmi les "détails" qui changent, le plus marquant est sans doute l'arrivée de la tablette XXL de 8,7 pouces, qui modifie totalement la physionomie de la console centrale. Cette tablette permet de piloter de manière très intuitive de nombreuses fonctions liées au confort et aux assistances à la conduite. On notera aussi l'apparition de l'affichage tête haute, du régulateur de vitesse adaptatif et des feux à LED. Toutes ces attentions augmentent l'addition de 3 000 € par rapport à la finition Zen.

INITIALE PARIS

La plus aboutie des finitions n'oublie rien en matière d'équipement (sellerie cuir, sièges à réglages électriques, sono signée Bose, châssis 4Control, amortissement piloté...), mais pour bénéficier de ces largesses, il faut consentir un effort financier de 4 500 € supplémentaires.



1- L'ensemble multimédia est piloté, à partir d'Intens, par cette grande tablette tactile qui permet un accès aisément aux différentes fonctions. 2- L'EDC apporte en agrément de conduite même si la commande de boîte de vitesses manuelle n'appelle pas de critique. 3- L'objectif de la caméra de recul est très salissant. 4- L'affichage tête haute est monté de série à partir de la finition Intens. 5- L'espace aux jambes à l'arrière est de 29 cm, une valeur au-dessus de la moyenne de la catégorie. 6- La signature lumineuse à LED concerne toutes les finitions.



TBO





Le coffre (596 dm³) propose l'un des meilleurs volumes de la catégorie. En outre, l'habitabilité à l'arrière (29 cm pour les jambes des passagers) est assez généreuse.

PACK AIDES À LA CONDUITE

(1 350 €)

Ce pack est proposé sur la finition Zen. Il regroupe l'affichage tête haute, le régulateur de vitesse adaptatif, le freinage d'urgence autonome et l'alerte de distance de sécurité. Dans le même esprit, on trouve, toujours pour la finition Zen, le pack Visio (500 €) qui inclut le passage automatique feux de route/feux de croisement, l'alerte de survitesse avec reconnaissance des panneaux et l'alerte de franchissement de ligne.

CONSEILLÉ PAR L'AJ

PACK PROTECTION (600 €)

Toujours destiné à la finition Zen, ce pack regroupe la caméra de recul et l'avertisseur d'angles morts. L'ensemble est intéressant mais un peu coûteux et, surtout, la caméra de recul est implantée "à l'ancienne", c'est-à-dire sans la moindre protection ; du coup, son objectif se salit trop rapidement. Toutefois, au vu du format de l'auto, il est tout de même délicat de s'en affranchir. Oui, donc, mais pensez à avoir un chiffon dans le coffre pour donner un petit coup de propre à l'objectif de temps en temps...

CONSEILLÉ PAR L'AJ

♥ PACK 4CONTROL (720 €)

Cette fois, c'est la finition Intens qui est concernée par cette option hautement recommandable tant les 4 roues directrices apportent en agrément de conduite. Agilité, précision, c'est un sans-faute.

À noter que ce pack comprend également une suspension pilotée et des jantes de 19 pouces qui, malheureusement, dégradent un peu le confort.

CONSEILLÉ PAR L'AJ

ENSEMBLE AUDIO/MULTIMÉDIA (DE 100 À 800 €)

La Talisman est très versée dans le high-tech mais son autoradio ne possède pas le lecteur de CD. Du coup, si vous souhaitez profiter de votre intégrale de Bach... ou des Rolling Stones autrement que par l'intermédiaire d'un son mp3 qui est à la musique ce que le McDo est à la gastronomie, vous n'aurez d'autre choix que de débourser 100 € pour obtenir un lecteur de CD qui viendra encombrer votre boîte à gants. À noter que l'ensemble Surround signé Bose (13 HP) implique un effort financier de 800 €, soit autant que l'ensemble multimédia R-Link 2. Ce dernier, avec son écran tactile de 7 pouces et son GPS, est facturé 800 € sur la finition Life.

CONSEILLÉ PAR L'AJ

♥ TOIT OUVRANT

PANORAMIQUE (1 100 €)

Toujours aussi plaisant, ce toit ouvrant format XXL apporte beaucoup en matière de vie à bord. Pour éviter la "surchauffe", il est doté d'un vélum à commande électrique. Cette option est disponible sur les finitions Zen, Intens et Initiale Paris.

CONSEILLÉ PAR L'AJ

NOTRE CHOIX ENERGY dCi 160 ch EDC INTENS

36 500 € hors options - Bonus/malus écologique : 0 €

Elle ne manque pas d'atouts, la Talisman, notamment en matière de confort, d'équipement et de tenue de route. Pour notre part, nous opterions pour la dCi 160 ch qui présente l'avantage de proposer une puissance cohérente pour une voiture de ce format et de bénéficier de série de la boîte EDC. Si vous êtes moins regardant côté chrono, le dCi 130 ch peut faire l'affaire.

Au niveau des finitions, les exécutions Zen et Intens sont les plus intéressantes.

Retrouvez l'essai
dans L'AJ n°948

LES TEINTES

Peinture opaque gratuite



Blanc Glacier

Peintures métallisées 720 €



Gris Platine



Beige Dune



Gris Cassiopée



Brun Vison



Rouge Carmin



Bleu Cosmos



Noir Étoilé

Peinture nacrée 920 €



Blanc Nacré

Peinture spécifique Initiale Paris 920 €



Noir Améthyste

LES JANTES



Complea,
16 pouces, de
série sur Life.



Bayadère,
17 pouces, de
série sur Zen.



Duetto Diamanté,
18 pouces, de
série sur Intens.



Alizarine Diamanté,
19 pouces, 720 €,
inclus dans le
pack 4Control.



Initiale Paris,
19 pouces, de série
sur Initiale Paris.

♥ NOS COUPS DE CŒUR

OPEL MOKKA

Le petit SUV de la gamme Opel offre un très bon rapport qualité/prix. Bien équipé, le Mokka est également assez spacieux. En revanche, des défauts d'ergonomie et une fiabilité perfectible gâchent un peu la fête. Par Pascal Serres Photos Yann Lefebvre

Disponible en 2 ou 4 roues motrices, le Mokka propose un contenu technologique intéressant et des moteurs souvent plus puissants que la moyenne de la catégorie, et ce, en essence comme en diesel. Dans le même ordre d'idées, ses dimensions généreuses lui confèrent une bonne habitabilité, souvent supérieure à celle de ses concurrents.

Parmi les griefs, on lui reprochera des défauts d'ergonomie avec une surabondance de commandes, un GPS délicat à programmer et un affichage désuet. Attention également aux premiers modèles : ils ont subi quelques défauts de jeunesse plutôt désagréables qui ont imposé de nombreuses visites en atelier. Heureusement, depuis 2014, tout est rentré dans l'ordre. Renseignez-vous donc bien, au moment de l'achat, sur les éventuels rappels diligentés.

LA GAMME

Modèles	Puissance moteur (ch)	Conso. moy. l/100 km	Notre avis
Essence	1.6	115	Malgré sa cylindrée prometteuse, ce bloc est trop juste pour convenir au lourd Mokka.
	1.4 T	140	Assez puissant et souple, ce moteur turbo est plaisant en toutes situations.
Diesel	1.6 CDTI	110	Un diesel agréable et de bonne volonté mais qui ne permet pas de réaliser des folies.
	1.6 CDTI	136	Souple et puissant, ce diesel sait aussi rester sobre si on le manie avec douceur.
1.7 CDTI	130	5	Bruyant et peu agréable à l'usage, cet ancien bloc n'est plus au goût du jour.



LES INFOS CLÉS

Essence : à partir de 13 000 €

Diesel : à partir de 13 500 €

Génération : actuelle (1^{re})

Commercialisation : depuis janvier 2013

Restylage : 2016

Carrosserie : SUV

Modèles en circulation : 40 762



NOTRE CHOIX

**1.4 TURBO 140 ch
COSMO 4x2**

de 2013

1^{er} prix prospecté : **14 990 €**
19 047 km



NOS MESURES

Moteur/Transmission

Puissance maxi	140 ch à 4 900 tr/mn
Couple maxi	200 Nm à 1 850 tr/mn
Type	4 cylindres en ligne, essence
Cylindrée/puissance fiscale	1 364 cm ³ /8 CV
Transmission	aux roues avant
Boîte/nombre de rapports	manuelle/6

Châssis

Diamètre de braquage	10,9 m
Pneumatiques	215/55 R 18

Dimensions/Poids

L/l/h/empattement	4,28/1,77/1,65/2,56 m
Poids/tractable freiné	1 394/1 200 kg

Performances

1000 m d. a.	31,6 s
0 à 100 km	10,2 s
90-130 km/h en 4 ^e /5 ^e /6 ^e	10,4/13,8/22,5 s
Vitesse maxi	195 km/h
Freinage à 90/130 km/h	32/64 m

Habitabilité/Coffre

Longueur aux jambes AR	24 cm
Largeur aux coudes AV/AR	143/140 cm
Volume de coffre	442 dm ³

LE BUDGET

Assurance*: 950 €	Carte grise**: 266,40 €
-------------------	-------------------------

Consommations

Moyenne	7,6 l/100 km
Ville/Route/Autoroute	7,7/7,3/7,8 l/100 km
Autonomie/Réservoir	697 km/53 l

Coût de l'entretien

Amortisseurs AV	350 €	Kit de distribution chaîne
Amortisseurs AR	250 €	Embrayage
Disques AV	300 €	FAP
Disques AR	190 €	Pneus (1 paire)
Plaquettes AV	140 €	Feu AV
Plaquettes AR	85 €	Feu AR
Filtre à air	31 €	Bouclier AV
Filtre à huile	13 €	Bouclier AR

■ 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

PANNES IMMOBILISANTES/ PÉNALISANTES

EMBRAYAGE

Usure prématurée du disque d'embrayage, avant les 50 000 km, notamment sur les véhicules faisant beaucoup de ville. Une prise en charge partielle est généralement accordée au moment du remplacement.

BOÎTE DE VITESSES

Blocage de la boîte de vitesses imposant le réglage de la fourchette d'embrayage. Les 1^{er} et 2^e rapports se désengagent ou sont impossibles à passer. Si le réglage de la commande ne résout pas le souci, le remplacement du boîtier de commande est indispensable.

FREINAGE

Voilage des disques de frein autour de 15 000 km. Ceux-ci doivent être remplacés avec, parfois, une prise en charge.

AUTRES DÉFAILLANCES

ÉLECTRONIQUE

Dysfonctionnement des feux de route, du lecteur CD, des connexions USB, SD, Bluetooth, de la radio et de l'avertisseur de marche arrière qui fonctionne sans arrêt (reprogrammations). Pas de réception GPS : antenne à remplacer.

ESSIEU ARRIÈRE

Bruit de la transmission sur les versions à 4 roues motrices, en raison d'une protection mal positionnée. Le logiciel doit être reprogrammé pour résoudre l'affichage d'un message d'erreur.

CLIMATISATION

Fonctionnement aléatoire de la climatisation et/ou production de froid insuffisante. Le compresseur est à changer.

CARROSSERIE

Apparition de buée dans les optiques avant (pas de solution).

Dysfonctionnement des lèvres-vitres (remplacement des moteurs).

LES RAPPELS

MAJEURS & MINEURS

DIRECTION (JUIN 2015)

Rappels de 309 Mokka fabriqués en 2015 pour le remplacement de la colonne de direction. En cause : un capteur fragile qui peut engendrer une perte de l'assistance de direction.

CEINTURE DE SÉCURITÉ (MARS 2015)

Les Opel Mokka construits en 2013 et 2014 ont été rappelés pour un problème de tendeurs de ceinture de sécurité des sièges avant, qui peuvent ne pas se verrouiller correctement en cas de choc. Ainsi, la ceinture de sécurité risquerait de ne pas maintenir correctement les occupants.

TRANSMISSION (MAI 2014)

Sur les versions à 4 roues motrices, en raison d'une erreur du logiciel de gestion de la transmission, les roues arrière peuvent ne plus être entraînées (message d'erreur affiché au tableau de bord). Une mise à jour s'impose.

DIRECTION (JUIN 2013)

Rappel des modèles 2013 pour le serrage de la vis de fixation du volant (mauvais couple de serrage en usine).

MOTEUR (JUIN 2013)

Remplacement de la rondelle du pignon de vilebrequin sur les moteurs 1.7 CDTI de 2013.

BOÎTE DE VITESSES (JUIN 2014)

Sur les millésimes 2013 et 2014, l'huile de boîte doit être changée pour améliorer la fluidité des passages de rapports.

LE BILAN FIABILITÉ

Les défauts de jeunesse passés, le Mokka arbore désormais une fiabilité d'un bon niveau. Il est toutefois judicieux de détailler le suivi de l'entretien au moment de l'achat. Quoi qu'il en soit, la mécanique est généralement préservée de toute grosse intervention, ce qui limite les risques de dépenses élevées. Enfin, les récents moteurs diesel sont bien nés et ne semblent pas souffrir de défauts chroniques.

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 120 ch Distinctive	4	0	20 340
1.6 JTDm 120 ch Exclusive	6	0	23 040
Surco<sup>t</sup> Exclusive Distinctive + 1 600 €			

GIULIETTA

1.4 T-Jet 120 ch	7	150	21 690
1.4 TB MultiAir 150 ch	8	0	24 190
1.4 TB MultiAir 170 ch Super TCT	9	0	29 150
Veloce	14	220	34 700
1.6 JTDm 120 ch	6	0	24 690
2.0 JTDm 150 ch	7	0	26 690
2.0 JTDm 175 ch Super TCT	9	0	32 250
Surco<sup>t</sup> Super : base + 1 810 €			
Surco<sup>t</sup> Luxo : Super + 2 600 €			

4C

Standard Edition	14	220	63 200
4C SPYDER			

Surco<sup>t</sup> coupé + 9 800 €

ASTON MARTIN

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

V8 Vantage Coupé	nc	8 000	112 946
V8 Vantage Roadster	nc	8 000	125 047
V8 Vantage 5 Coupé	nc	8 000	125 652
V8 Vantage 5 Roadstar	nc	8 000	137 753
V12 Vantage S Coupé	nc	8 000	182 626
V12 Vantage S Roadster	nc	8 000	194 727
DB9 GT Coupé	nc	8 000	188 386
DB9 GT Volante	nc	8 000	203 505
Vanquish	nc	8 000	259 926
V8 Vanquish Volante	nc	8 000	275 051
Rapide S	nc	8 000	197 455

AUDI



Audi

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

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

A1			
1.0 TFSI Ultra 95 ch	5	0	17 880
1.4 TFSI 125 ch	6	0	19 900
1.4 TFSI 150 ch Ambiente	7	0	24 120
1.8 TFSI 192 ch Ambiente S-Tronic	10	27 980	
S1	14	220	34 700
1.4 TDI Ultra 90 ch	4	0	19 600
1.6 TDI 116 ch	5	0	20 910

Surco<sup>t</sup> Ambiente : "base" + 2 100 €
Surco<sup>t</sup> Ambiente : + 600 €
Surco<sup>t</sup> S line : Ambiente + 2 800 €
Surco<sup>t</sup> Ambiente Luxe : S line + 700 €

A1 SPORTBACK (5 PORTES)

Surco<sup>t</sup> 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 150 ch Ambiente	8	0	28 680
1.8 TFSI 180 ch Ambiente	10	150	30 750
S3 Coupé	19	220	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 164 ch Ambiente	10	0	32 180

Surco<sup>t</sup> Ambiente : Attraction + 2 500 €
Surco<sup>t</sup> Ambiente : + 2 450 €
Surco<sup>t</sup> S line : Ambiente + 2 500 €
Surco<sup>t</sup> Ambiente Luxe : S line + 2 550 €

A3 SPORTBACK (5 PORTES)

RS 3 Sportback

Surco<sup>t</sup> 3 portes + 800 €

A3 BERLINE (4 PORTES)

Surco<sup>t</sup> 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 Cabriolet S-Tronic	19	220	55 560
1.8 TFSI 180 ch Ambiente	10	150	37 750
1.6 TDI 110 ch Attraction	6	0	32 670

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

2.0 TDI 150 ch Attraction	8	0	34 720
2.0 TDI 184 ch Ambiente	10	0	39 180
Surco<sup>t</sup> Ambiente : Attraction + 2 550 €			
Surco<sup>t</sup> S line : Ambiente + 2 500 €			
Surco<sup>t</sup> Ambiente Luxe : S line + 2 600 €			

1.8 TFSI 180 ch	10	150	36 250
2.0 TFSI 230 ch	13	250	41 410
S Quattro	20	220	56 490
2.0 TDI 184 ch	9	0	40 810
Surco<sup>t</sup> S line : base + 4 500 €			

TT ROADSTER

Surco<sup>t</sup> coupé + 3 000 €

Q3

1.4 TFSI 150 ch	8	0	31 570
2.0 TFSI 180 ch Quattro S-Tronic	10	900	37 840
2.0 TFSI 220 ch Ambiente Quattro S-Tronic	13	1 600	43 110
RS Quattro S-Tronic	23	8 500	62 500
2.0 TDI 120 ch	6	0	30 060
2.0 TDI Ultra 150 ch	8	0	31 780
2.0 TDI 184 ch Quattro	10	250	36 930

Surco<sup>t</sup> S line : base + 2 850 €

Surco<sup>t</sup> S line : Ambiente + 2 800 €

Surco<sup>t</sup> Ambiente Luxe : S line + 2 800 €

A4

Surco<sup>t</sup> berline + 1 700 €

AB

1.4 TFSI 150 ch	8	0	30 850
2.0 TFSI 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 Ultra 180 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

Surco<sup>t</sup> Design : Design + 4 150 €

Surco<sup>t</sup> S line : Design Sport + 3 300 €

Surco<sup>t</sup> S line : Luxe : S line + 2 100 €

AS AVANT (BREAK)

Surco<sup>t</sup> berline + 1 700 €

AS QUATTRO

Nouvelle A4 Allroad Quattro

2.0 TFSI 252 ch Design S-Tronic

2.0 TDI 163 ch Design S-Tronic

3.0 TDI 190 ch Design S-Tronic

3.0 TDI 222 ch Design T-Tronic

Surco<sup>t</sup> Design Luxe : Design + 5 650 €

AS COUPÉ

1.8 TFSI 177 ch Attraction

2.0 TFSI 230 ch Attraction

3.0 TFSI 222 ch Ambiente Quattro S-Tronic

55 Quattro S-Tronic

2.0 TDI Ultra 163 ch Attraction

3.0 TDI 245 ch Ambiente Quattro S-Tronic

Surco<sup>t</sup> Ambiente : Attraction + 3 200 €

Surco<sup>t</sup> S line : Ambiente + 4 500 €

Surco<sup>t</sup> S line : Luxe : S line + 2 250 €

Surco<sup>t</sup> Ambiente Luxe : S line + 2 400 €

Surco<sup>t</sup> Ambiente Luxe : S line + 2 400 €

AS SPORTBACK

1.8 TFSI 177 ch Ambiente

2.0 TFSI 230 ch Ambiente

3.0 TFSI 222 ch Ambiente Quattro S-Tronic

55 Quattro S-Tronic

2.0 TDI 163 ch Attraction

3.0 TDI 163 ch Attraction

214d Première
216d Première
218d Lounge
220d Lounge Auto.
Survol Lounge: Première + 1 750 € à + 1910 €
Survol Sport: Lounge + 2 650 € à + 3 000 €
Survol Luxury: Sport + 2 350 €
Survol M Sport: Luxury + 650 € à + 750 €

5 0 29 290
6 0 30 750
8 0 34 600
10 0 37 650

NOUVEAU X1

sDrive18i Lounge
sDrive20i Lounge Auto.
sDrive25i Lounge Auto.
sDrive16d Lounge
sDrive18d Lounge
sDrive20d Lounge
sDrive25d Lounge Auto.
Survol Sport: Lounge + 4 150 €
Survol xLine: Sport + 800 €
Survol M Sport: xLine + 1 200 €

7 0 31 950
11 □ 900 39 950
13 □ 900 42 700
6 0 32 150
7 0 34 600
8 0 37 850
13 □ 150 44 150

SÉRIE 3 BERLINE

318 Lounge
320 Lounge
330i xDrive Lounge Plus Auto.
340 Lounge Plus
M3
M3 Pack Compétition
330e Lounge Plus
316d Lounge
318d Lounge
320d EfficientDynamics Edition Lounge
320d Lounge
330d Lounge Plus Auto.
335d xDrive Lounge Plus Auto.
Survol Lounge Plus: Lounge + 3 100 €
Survol Lounge Plus: Lounge + 1 300 €
Survol Lounge: Sport + 3 150 €
Survol M Sport: Sport + 2 550 €

7 0 31 950
10 0 35 350
15 □ 250 48 650
21 □ 220 49 650
32 □ 8 000 84 400
34 □ 8 000 91 100
8 □ 1 000 46 950
6 0 31 950
7 0 34 500
8 0 37 900
10 0 37 900
12 0 49 750
20 □ 500 56 350

SÉRIE 3 TOURING (BREAK)

Survol: berline + 2 600 € à + 2 650 €
SÉRIE 3 GRAN TURISMO
320i Lounge Auto.
328i xDrive Lounge Auto.
335i xDrive Lounge Auto.
318d Lounge
320d Lounge
325d Lounge
330d Lounge Auto.
335d xDrive Lounge Auto.
Survol Sport: Lounge + 5 400 €
Survol Luxury: Sport + 3 000 €
Survol M Sport: Sport + 2 700 €

10 □ 900 40 250
15 □ 2200 47 950
20 □ 4 000 54 050
7 0 37 350
10 0 40 800
12 □ 150 44 050
15 □ 150 49 750
20 □ 900 55 750

SÉRIE 4 COUPÉ

420 Lounge
430 Lounge
440 Lounge
M4
M4 Pack Compétition
418d Lounge
420d Lounge
430d Lounge Auto.
435d xDrive Lounge Auto.
Survol Sport: Lounge + 4 500 €
Survol Luxury: Sport + 3 000 €
Survol M Sport: Sport + 3 000 €

10 □ 500 39 250
15 □ 500 43 500
20 □ 2 200 50 350
32 □ 8 000 85 300
34 □ 8 000 92 100
8 0 38 200
10 0 41 200
15 □ 150 50 150
20 □ 500 56 200

SÉRIE 4 GRAN COUPE

420 Lounge
430 Lounge
440 Lounge
418d Lounge
420d Lounge
430d Lounge Auto.
435d xDrive Lounge Auto.
Survol Sport: Lounge + 4 500 €
Survol Luxury: Sport + 3 000 €
Survol M Sport: Sport + 3 000 €

10 □ 150 39 250
15 □ 1 600 43 500
20 □ 2 200 52 550
7 0 38 200
10 0 41 200
10 □ 150 50 150
10 □ 1 600 56 200

SÉRIE 4 CABRIOLET

420 Lounge
430 Lounge
440 Lounge
M4
M4 Pack Compétition
420d Lounge
430d Lounge Auto.
435d xDrive Lounge Auto.
Survol Sport: Lounge + 5 900 €
Survol Luxury: Sport + 2 150 €
Survol M Sport: Luxury + 750 €

10 □ 1 600 46 800
15 □ 1 600 51 350
20 □ 2 200 56 850
32 □ 8 000 91 600
34 □ 8 000 97 800
10 □ 150 48 800
15 □ 150 57 250
15 □ 1 600 62 950

X3

sDrive20i Lounge Auto.
sDrive28i Lounge Auto.
sDrive35i Lounge Plus Auto.
sDrive18d Lounge
sDrive20d Lounge
sDrive30d Lounge Auto.
sDrive35d Lounge Plus Auto.
Survol Lounge Plus: Lounge + 4 700 €
Survol xLine: Lounge Plus + 4 000 € à + 4 350 €
Survol M Sport: xLine + 50 € à + 2 800 €

11 □ 2 200 42 200
15 □ 2 200 50 000
20 □ 6 500 58 500
8 0 39 300
10 □ 2 200 45 000
15 □ 900 53 900
20 □ 2 200 62 300

X4

xDrive28i Lounge Plus Auto.
M40i Auto.
xDrive20i Lounge Plus
xDrive30i Lounge Plus Auto.
xDrive35d Lounge Plus Auto.
Survol Lounge: Lounge Plus + 4 600 €
Survol M Sport: Lounge Plus + 4 550 € à + 7 460 €

SÉRIE 5

528i Lounge Plus
535i Lounge Plus
M5 DKV
518d Lounge
520d Lounge
525d Lounge Plus
530d Lounge Plus Auto.
535d xDrive Lounge Plus Auto.
Survol Lounge Plus: Lounge + 3 350 €
Survol Lounge: Lounge Plus + 5 500 € à + 6 050 €
Survol M Sport: Lounge Plus + 5 000 € à + 5 150 €

SÉRIE 5 TOURING (BREAK)

535i xDrive Lounge Plus Auto.
520d Lounge Plus Auto.
530d Lounge Plus Auto.
535d xDrive Lounge Plus Auto.
Survol Lounge Plus: Lounge + 3 350 €
Survol Lounge: Lounge Plus + 1 750 € à + 1 800 €
Survol M Sport: Lounge Plus + 2 600 € à + 2 650 €

SÉRIE 5 GRAN TURISMO

535i xDrive Lounge Plus Auto.
520d Lounge Plus Auto.
530d Lounge Plus Auto.
535d xDrive Lounge Plus Auto.
Survol Lounge: Lounge + 12 800 € à + 12 900 €
Survol M Sport: Lounge Plus + 10 000 € à + 10 250 €

SÉRIE 6 GRANCOUPE

640i Lounge Plus Auto.
650i Lounge Plus Auto.
M6 DKV
640d Lounge Plus
Survol Exclusive: Lounge Plus + 12 800 € à + 12 900 €
Survol M Sport: Lounge Plus + 10 000 € à + 10 250 €

SÉRIE 6 CABRIOLET

640i Lounge Plus Auto.
650i Lounge Plus Auto.
M6 DKV
640d Lounge Plus Auto.
M6 Pack Compétition DKG
640d Lounge Plus Auto.
Survol Exclusive: Lounge Plus + 11 000 € à + 11 100 €
Survol M Sport: Lounge Plus + 9 700 € à + 9 950 €

X5

xDrive35i Lounge Plus Auto.
xDrive28i Lounge Plus Auto.
M Auto.
xDrive25d Lounge Auto.
xDrive30i Lounge Plus Auto.
xDrive40i Lounge Plus Auto.
M50d Auto.

SUR VOL

Survol Lounge Plus: Lounge + 6 450 €
Survol Lounge: Lounge Plus + 8 850 € à + 5 750 €
Survol Exclusive: Lounge + 5 000 € à + 5 900 €
Survol M Sport: Lounge Plus + 500 € à + 3 400 €

X6

xDrive35i Lounge Plus Auto.
xDrive28i Lounge Plus Auto.
M Auto.
xDrive30d Lounge Plus Auto.
xDrive40i Lounge Plus Auto.
M50d Auto.

MITSUBISHI

Survol Exclusive: Lounge Plus + 12 600 € à + 12 800 €
Survol M Sport: Lounge Plus + 10 200 € à + 10 700 €

NOUVELLE SÉRIE 7

740i Auto.
750d xDrive Exclusive Auto.
730d Auto.
740d xDrive Auto.
Survol Lounge: "base" + 13 000 €
Survol M Sport: Exclusive + 3 850 €
Survol Limousine: berline + 5 600 € à + 10 750 €
Hybride rechargeable
C-ZERO

CITROËN

TYPE CV B/M* PRIX

NOUVELLE E-MEHARI

Électrique nc 6 300 25 000

C1 (3 PORTES)

1.0 VTi 68 ch Live
1.2 PureTech 82 ch Feel
Survol Feel: Live + 1 700 €
Survol Shine: Feel + 1 300 €

C1 (5 PORTES)

Survol 3 portes + 500 €

C3

1.0 PureTech 68 ch Attraction
1.2 PureTech 82 ch Attraction
1.2 PureTech 110 ch Exclusive
1.6 BlueHDi 75 ch Attraction
1.6 BlueHDi 100 ch Confort
Survol Confort: Attraction + 2 000 €
Survol Exclusive: Confort + 2 250 €

C3 PICASSO

1.4 VTi 95 ch Confort

C4 CACTUS (5 PORTES)

1.2 PureTech 82 ch Live
1.2 PureTech 110 ch Confort
1.6 Blue HDI 100 ch Confort

SUR VOL

Survol Shine: Feel + 1 750 €

NOUVELLE C-ÉLÉSYÉE

1.2 PureTech 82 ch Confort

C4 BERLINE (5 PORTES)

1.2 PureTech 110 ch Live
1.2 PureTech 130 ch Feel
1.6 BlueHDi 100 ch Confort
1.6 BlueHDi 120 ch Confort

C4 PICASSO

1.2 PureTech 110 ch Attraction

C4 AIRCROSS

1.6 HDI 115 ch Confort
1.6 HDI 130 ch Exclusive
1.6 BlueHDi 100 ch Confort

C5

2.0 BlueHDi 150 ch Confort
2.0 BlueHDi 180 ch Confort Auto.
Survol Exclusive: Confort + 3 250 €

GRAND C4 PICASSO

Survol: C4 Picasso + 1 200 €

C4 AIRCROSS

1.6 HDI 115 ch Confort
1.6 HDI 130 ch Exclusive
1.6 BlueHDi 100 ch Confort

C5 TOURER (BREAK)

Survol: berline + 1 100 €
Survol Exclusive: Lounge + 11 000 € à + 11 100 €

C5 TOURER XTR

2.0 BlueHDi 150 ch Exclusive
2.0 BlueHDi 180 ch Exclusive Auto.

NEMO MULTISPACE

1.3 HDI 80 ch Confort

BERLINGO MULTISPACE

1.2 PureTech 110 ch Confort

DACIA

TYPE CV B/M* PRIX

SANDERO

1.2 16V 75 ch
0.9 TCe 90 ch Ambiance
1.5 dCi 75 ch Ambiance
1.5 dCi 90 ch Lauréate
Survol Ambiance: "base" + 1 000 €
Survol Lauréate: Ambiance + 1 100 €

SANDERO STEPWAY

0.9 TCe 90 Ambiance
1.5 dCi 90 Ambiance
Survol Lauréate: Ambiance + 1 500 €

LOGAN

1.2 16V 75 ch
0.9 TCe 90 ch Ambiance
1.5 dCi 90 ch Lauréate
Survol Ambiance: "base" + 1 000 €
Survol Lauréate: Ambiance + 1 100 €

LOGAN MCV

Survol: berline + 1 200 €

DOKKER

1.5 dCi 100 ch
1.6 SCe 100
1.7 TCe 115 ch Silver Line
1.5 dCi 120 ch Silver Line
1.6 SCe 110 ch Silver Line

500L

1.4 95 ch Pop
0.9 TwinAir 85 ch Lounge
0.9 TwinAir 105 ch Lounge
1.3 MultiJet 95 ch Popstar
Survol Popstar: Pop + 1 100 €
Survol Lounge: Popstar + 900 €
Survol Club: Lounge + 1 500 €

DOKKER STEPWAY

1.2 TCe 115
1.5 dCi 90
LODGY
1.6 SCe 100
1.7 TCe 115 ch Silver Line
1.5 dCi 90 ch Silver Line
1.5 dCi 110 ch Silver Line
Survol Silver Line: "base" + 1 510 €

LODGY STEPWAY

1.2 TCe 115
1.5 dCi 110
DUSTER
1.6 SCe 115
1.7 TCe 125 ch Ambiance
1.5 dCi 90 ch Ambiance
1.5 dCi 110 ch Ambiance
Survol Ambiance: "base" + 1 200 €
Survol Lauréate: Ambiance + 1 100 €
Survol Steel: Lauréate + 800 €
Survol Prestige: Lauréate + 1 100 €

DS

TYPE CV B/M* PRIX

NOUVELLE DS 5

1.2 PureTech 82 ch Chic
1.2 PureTech 110 ch Be Chic
1.2 PureTech 130 ch Be Chic
1.6 THP 165 ch Sport Chic
1.6 BlueHDi 100 ch Be Chic
1.6 BlueHDi 120 ch Sport Chic
1.6 BlueHDi 120 ch Sport Chic
Survol Be Chic: Be Chic + 1 250 €
Survol So Chic: Be Chic + 2 450 €
DS 4
1.2 PureTech 130 ch Chic
1.6 THP 165 ch So Chic Auto.
1.6 THP 210 ch Sport Chic
1.6 BlueHDi 120 ch Chic
2.0 BlueHDi 150 ch So Chic
Survol Be Chic: Be Chic + 1 800 €
Survol So Chic: Be Chic + 3 000 €
Survol Sport Chic: So Chic + 3 500 €
DS 4 CROSSBACK
1.2 PureTech 130 ch Be Chic
1.6 THP 165 ch Be Chic Auto.
1.6 THP 210 ch Be Chic
1.6 BlueHDi 120 ch Chic
2.0 BlueHDi 150 ch Be Chic
2.0 BlueHDi 180 ch Be Chic Auto.
Hybrid 4x4 200 ch So Chic
Survol So Chic: Be Chic + 2 300 €
Survol Sport Chic: So Chic + 3 700 € à + 4 000 €

FERRARI

TYPE CV B/M* PRIX

California T

47 □ 8 000 168 353
48 GTB
61 □ 8 000 209 240
FF
63 □ 8 000 263 592
72 □ 8 000 273 895

FIAT

TYPE CV B/M* PRIX

500

1.2 69 ch Pop
0.9 TwinAir 85 ch Lounge
0.9 TwinAir 105 ch Lounge
1.3 MultiJet 95 ch Popstar
Survol Popstar: Pop + 1 100 €
Survol Lounge: Popstar + 900 €
Survol Club: Lounge + 1 500 €
500C (CABRIOLET)
1.2 69 ch Pop
0.9 TwinAir 85 ch Lounge
0.9 TwinAir 105 ch Lounge
1.3 MultiJet 95 ch Popstar
Survol Popstar: Pop + 1 100 €
Survol Lounge: Popstar + 900 €
Survol Club: Lounge + 1 500 €
500L
1.4 95 ch Pop
0.9 TwinAir 105 ch Popstar
1.4-T Jet 120 ch Popstar
1.3 MultiJet 95 ch Popstar
Survol Popstar: Pop + 1 100 €
Survol Lounge: Popstar + 900 €
Survol Club: Lounge + 1 500 €

500L TREKKING

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

Survol Lounge: Popstar + 1 500 €

500L LIVING

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

Survol Lounge: Popstar + 1 500 €

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	2 200	25 990
1.3 Multijet 95 ch Pop	5	0	19 590
1.6 Multijet 120 ch Pop	6	0	20 890

2.0 MultiJet 140 ch Cross 4x4

Survol Pop: base + 2 000 €

Survol Popstar: Pop + 1 700 €

Survol Lounge: Popstar + 2 000 €

Survol Cross: Popstar + 1 000 €

Survol Cross Plus: Popstar + 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

Survol 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

Survol Pop 4x4: Trekking + 800 €

Survol Rock 4x4: Pop 4x4 + 1 300 €

Survol Cross 4x4: Rock 4x4 + 2 200 €

PUNTO (5 PORTES)

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

Survol Steel: Steel + 1 350 €

NOUVELLE TIPO

1.4 95 ch	5	150	12 490
1.3 Multijet 95 ch	4	0	14 990
1.6 Multijet 120 ch Pop	4	0	17 590

Survol Easy: Pop + 1 300 €

Survol EASY: Pop + 1 300 €

NOUVEAU 124 SPIDER

1.4 MultiAir 140 ch Anniversary	8	900	30 990
---------------------------------	---	-----	--------

QUOQ

1.4 77 ch Pop	5	0	22 000
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	2 200	16 490
1.6 Multijet 95 ch Lounge	5	0	21 990
1.6 Multijet 120 ch Lounge	6	0	22 490

Survol Lounge Pack: Lounge + 1 000 €

Survol Trekking: Lounge Pack + 0 €

DOBLO MAXI

1.6 Multijet 120 ch Lounge	6	0	23 290
Survol Lounge Pack: Lounge + 1 000 €			

FORD

TYPE	CV	B/M*	PRIX
KA	4	0	11 500

1.2 69 ch Titanium	4	0	11 500
--------------------	---	---	--------

FIESTA (3 PORTES)

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

1.5 TDCi 75 ch Edition

1.5 TDCi 95 ch Titanium

Survol Titanium: Edition + 1 450 €

FIESTA (5 PORTES)

Survol: berline 3 portes + 600 €			
FOCUS			

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	8	0	25 000
1.5 EcoBoost 182 ch Titanium	6	0	26 200

2.0 EcoBoost 250 ch ST

RS

1.5 TDCi 95 ch Trend

1.5 TDCi Ecoblue 105 ch Trend

1.5 TDCi 120 ch Trend

2.0 TDCi 150 ch Titanium

2.0 TDCi 185 ch ST

Survol Edition: Trend + 0 €

Survol Titanium: Edition + 1 500 €

FOCUS SW (BREAK)

Survol: berline + 600 €			
B-MAX			

1.4 90 ch Edition

1.0 EcoBoost 100 ch Edition

1.6 Ti-VCT 105 ch Edition PowerShift

Survol: berline + 600 €

Survol Executive: Executive + 1 000 €

Survol Exclusive: Executive + 600 €

Survol Exclusive Nav: Executive + 600 €

Survol Exclusive Nav: Executive + 1 000 €

Survol Exclusive Nav: Executive + 1 500 €

Survol Executive: Executive + 2 000 €

Survol Executive: Executive + 2 500 €

Survol Executive: Executive + 3 000 €

Survol Executive: Executive + 3 500 €

Survol Executive: Executive + 4 000 €

Survol Executive: Executive + 4 500 €

Survol Executive: Executive + 5 000 €

Survol Executive: Executive + 5 500 €

Survol Executive: Executive + 6 000 €

Survol Executive: Executive + 6 500 €

Survol Executive: Executive + 7 000 €

Survol Executive: Executive + 7 500 €

Survol Executive: Executive + 8 000 €

Survol Executive: Executive + 8 500 €

Survol Executive: Executive + 9 000 €

Survol Executive: Executive + 9 500 €

Survol Executive: Executive + 10 000 €

Survol Executive: Executive + 10 500 €

Survol Executive: Executive + 11 000 €

Survol Executive: Executive + 11 500 €

Survol Executive: Executive + 12 000 €

Survol Executive: Executive + 12 500 €

Survol Executive: Executive + 13 000 €

Survol Executive: Executive + 13 500 €

Survol Executive: Executive + 14 000 €

Survol Executive: Executive + 14 500 €

Survol Executive: Executive + 15 000 €

Survol Executive: Executive + 15 500 €

Survol Executive: Executive + 16 000 €

Survol Executive: Executive + 16 500 €

Survol Executive: Executive + 17 000 €

Survol Executive: Executive + 17 500 €

Survol Executive: Executive + 18 000 €

Survol Executive: Executive + 18 500 €

Survol Executive: Executive + 19 000 €

Survol Executive: Executive + 19 500 €

Survol Executive: Executive + 20 000 €

Survol Executive: Executive + 20 500 €

Survol Executive: Executive + 21 000 €

Survol Executive: Executive + 21 500 €

Survol Executive: Executive + 22 000 €

Survol Executive: Executive + 22 500 €

Survol Executive: Executive + 23 000 €

Survol Executive: Executive + 23 500 €

Survol Executive: Executive + 24 000 €

Survol Executive: Executive + 24 500 €

Survol Executive: Executive + 25 000 €

Survol Executive: Executive + 25 500 €

Survol Executive: Executive + 26 000 €

Survol Executive: Executive + 26 500 €

Survol Executive: Executive + 27 000 €

Survol Executive: Executive + 27 500 €

Survol Executive: Executive + 28 000 €

Survol Executive: Executive + 28 500 €

Survol Executive: Executive + 29 000 €

Survol Executive: Executive + 29 500 €

Survol Executive: Executive + 30 000 €

Survol Executive: Executive + 30 500 €

Survol Executive: Executive + 31 000 €

Survol Executive: Executive + 31 500 €

Survol Executive: Executive + 32 000 €

Survol Executive: Executive + 32 500 €

Survol Executive: Executive + 33 000 €

Survol Executive: Executive + 33 500 €

Survol Executive: Executive + 34 000 €

Survol Executive: Executive + 34 500 €

Survol Executive: Executive + 35 000 €

Survol Executive: Executive + 35 500 €

Survol Executive: Executive + 36 000 €

Survol Executive: Executive + 36 500 €

Survol Executive: Executive + 37 000 €

Survol Executive: Executive + 37 500 €

Survol Executive: Executive + 38 000 €

Survol Executive: Executive + 38 500 €

Survol Executive: Executive + 39 000 €

Survol Executive: Executive + 39 500 €

Survol Executive: Executive + 40 000 €

Survol Executive: Executive + 40 500 €

Survol Executive: Executive + 41 000 €

Survol Executive: Executive + 41 500 €

Survol Executive: Executive + 42 000 €

Survol Executive: Executive + 42 500 €

Survol Executive: Executive + 43 000 €

Survol Executive: Executive + 43 500 €

Survol Executive: Executive + 44 000 €

Survol Executive: Executive + 44 500 €

Survol Executive: Executive + 45 000 €

Survol Executive: Executive + 45 500 €

Survol Executive: Executive + 46 0

Surcoiff Limited: Longitude + 4 100 €
 Surcoiff Limited Advanced Technologies: Limited + 2 000 €
 Surcoiff Talithawk Advanced: Talithawk + 2 250 €

WRANGLER (2 PORTES)

3.6 284 ch Sahara Auto. 20 □ 8 000 40 050
WRANGLER UNLIMITED (4 PORTES)
 3.6 284 ch Rubicon Auto. 20 □ 8 000 41 050

CHEROKEE

2.0 MultiJet 140 ch Sport 8 □ 250 30 950
 2.2 MultiJet 185 ch 4x4 Longt. Exec. 10 □ 900 43 750
 2.2 MultiJet 200 ch 4x4 Auto. Limited 12 □ 2 200 48 850

Surcoiff Longitude: Sport + 4 000 €
 Surcoiff Longitude Executive: Longitude + 2 800 €

Surcoiff Limited: Longitude Executive + 2 000 €
 Surcoiff Limited Advanced Technologies: Limited + 3 500 €

GRAND CHEROKEE

3.6 Flexfuel 286 ch Limited Auto. 19 □ 150 53 600
 SRT Auto. 39 □ 8 000 83 000
 3.0 CRD 250 ch Limited 16 □ 6 500 56 600

Surcoiff Limited Pack Navigation: Limited + 3 800 €
 Surcoiff Overland: Limited Pack Navigation + 6 000 €
 Surcoiff Summit: Overland + 3 500 €

KIA

TYPE CV B/M* PRIX
PICANTO (3 PORTES)

1.0 66 ch Motion 4 0 9 950
 Surcoiff Active: Motion + 1 600 €

PICANTO (5 PORTES)

1.2 85 ch Premium Auto. 5 0 15 450
 Surcoiff 3 portes + 600 €
 Surcoiff 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

Surcoiff Active: Motion + 1 900 €
 Surcoiff Premium: Active + 2 200 € à + 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

Surcoiff Style: Motion + 1 300 €
 Surcoiff Active: Style + 1 200 €

Surcoiff Premium: Active + 2 400 €

SOUL

1.6 CRDI 136 ch M 8 0 19 900
 EV 1 0 35 400

Surcoiff L: M + 2 000 €
 Surcoiff EV Ultimate: EV + 1 500 €

PRO CEE'D

1.0 T-GDI 120 ch Active 6 0 21 700
 GT 12 □ 2 200 29 000

1.6 CRDI 136 ch Active 7 0 23 000

Surcoiff 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

Surcoiff GT Line: Active + 1 700 €

Surcoiff Premium: GT Line + 1 800 €

CEE'D SW (BREAK)

Surcoiff: 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

Surcoiff Style: Motion + 1 350 €

Surcoiff Active: Style + 1 850 €

Surcoiff 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 □ 2 200 34 400

1.7 CRDI 115 ch Motion 6 0 25 000

2.0 CRDI 136 ch Active 7 0 30 900

2.0 CRDI 185 ch GT Line 4x4 Auto. 11 □ 2 200 37 700

Surcoiff Active: Motion + 3 000 €

Surcoiff GT Line: Active + 1 800 €

Surcoiff Premium: GT Line + 2 800 €

NOUVELLE OPTIMA

1.7 CRDI 141 ch Premium 7 0 32 900

Surcoiff Ultimate Auto: Premium + 5 500 €

SORENTO

2.2 CRDI 200 ch Premium 12 □ 2 200 43 990

Surcoiff Ultimate: Premium + 6 000 €

LAMBORGHINI

TYPE CV B/M* PRIX

Huracan LP 580-2 nc □ 8 000 180 000

Huracan LP 610-4 nc □ 8 000 203 400

Huracan LP 610-4 Spyder nc □ 8 000 223 740

Aventador LP 700-4 nc □ 8 000 324 000

Aventador LP 700-4 Roadster nc □ 8 000 360 000

Aventador LP 750-4 Superveloce nc □ 8 000 396 600

Aventador LP 750-4 Superveloce Road. nc □ 8 000 432 960

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

1.2 69 ch S/S Gold 4 0 16 800

0.9 TwinAir 85 ch S/S DFS Gold 4 0 17 900

0.9 TwinAir 85 ch S/S Gold + 4 0 17 800

1.3 MultiJet 95 ch S/S Gold 5 0 18 300

1.3 MultiJet 95 ch S/S Gold + 5 0 19 300

DELTA

1.6 MultiJet 120 ch DPF Gold 6 0 28 000

VOYAGER

2.8 MultiJet 177 ch Gold 11 □ 8 000 44 400

2.8 MultiJet 177 ch Platinum 11 □ 8 000 48 900

LAND ROVER

TYPE CV B/M* PRIX

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

Surcoiff SE: Pure + 4 400 €

Surcoiff SE: Pure + 5 400 €

Surcoiff HSE: Pure + 5 900 €

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 □ 900 51 600

2.0 TD4 180 ch SE Dynamic Auto. 11 □ 900 54 600

EVOQUE COUPE

DEFENDER

90 2.2 TD 122 ch E Hard Top 10 □ 8 000 28 820

90 2.2 TD 122 ch E Hard Top 10 □ 8 000 31 570

Surcoiff SE: E + 3 500 € à + 100 €

DISCOVERY

3.0 TDV6 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

5.0 V8 Supercharged HSE Dyn. Auto. 14 □ 3 600 62 500

3.0 SDV6 HSE Auto. 19 □ 3 600 79 700

4.4 SDV8 HSE Dynamic Auto. 24 □ 8 000 88 100

3.0 SDV6 Hybride HSE 20 □ 2 200 89 100

Surcoiff SE: S + 5 200 €

Surcoiff HSE: SE + 6 700 €

Surcoiff Autobiography: HSE Dynamic + 8 500 € à + 9 100 €

Surcoiff Autobiography: Autobiog. + 2 000 € à + 2 400 €

RANGE ROVER

5.0 Supercharged Vogue Auto. 44 □ 8 000 120 200

3.0 TDV6 HSE Auto. 16 □ 3 600 95 000

4.4 SDV8 Vogue Auto. 22 □ 8 000 113 800

3.0 SDV6 Hybride Autobiography 18 □ 2 200 133 200

Surcoiff Vogue: HSE + 10 200 €

Surcoiff Autobiography: Vogue + 14 100 €

Surcoiff Autobiography: Autobiography + 55 300 € à + 61 200 €

MAZDA

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

2.0 Skyactiv-G 120 ch Élégance 6 0 22 900

2.0 Skyactiv-G 125 ch Dynamique 9 □ 150 25 850

1.5 Skyactiv-D 105 ch Harmonie 7 0 23 500

1.5 Skyactiv-D 105 ch Dynamique 7 0 29 100

MAZDA6

2.0 Skyactiv-G 165 ch Sélection 9 □ 250 32 400

2.5 Skyactiv-G 192 ch Sélection BVA 11 □ 900 37 150

2.0 MZR 160 ch Performance 10 □ 3 600 29 000

MX-5 ROADSTER COUPE

1.8 MZR 126 ch Élégance Cuir 8 □ 2 200 27 650

2.0 MZR 160 ch Performance 10 □ 3 600 31 000

2.0 MZR 160 ch Activeonic 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 □ 150 22 550

2.0 Skyactiv-G 120 ch Sélection 7 □ 150 24 750

2.0 Skyactiv-G 150 ch Sélection 4x4 8 □ 900 27 150

1.5 Skyactiv-D 105 ch Élégance 5 0 22 650

1.5 Skyactiv-D 105 ch Dynamique 5 0 24 550

1.5 Skyactiv-D 105 ch Sélection 5 0 26 750

1.5 Skyactiv-D 105 ch Sélection 4x4 6 0 28 550

CX-5

2.0 Skyactiv-G 165 ch Élégance 9 □ 2 200 29 500

2.0 Skyactiv-G 165 ch Dynamique 9 □ 250 31 100

2.0 Skyactiv-G 160 ch Sélection 4x4 9 □ 250 32 900

2.0 Skyactiv-G 160 ch Élégance 9 □ 250 36 100

2.0 Skyactiv-G 150 ch Élégance 8 0 31 100

2.0 Skyactiv-G 150 ch Dynamique 9 □ 250 34 500

2.0 Skyactiv-G 175 ch Sélection 4x4 9 □ 250 39 200

MERCEDES

TYPE CLASSE A CV B/M* PRIX

160 Intuition NC 0 23 950

180 Intuition 6 0 25 800

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

GS

F Auto. 39 □ 8 000 99 900

300h Pack 9 0 49 900

450h Pack 18 □ 250 59 300

Surcoiff F GT: F + 9 000 €

Surcoiff Luxe: Pack + 7 700 € à + 8 800 €

Surcoiff Sport: Luxe + 7 000 € à + 8 100 €

Surcoiff Executive: F-Sport + 0 € à + 2 200 €

450h Pack 16 □ 0 64 900

NOUVEAU RX

160 Luxe Auto. 29 □ 8 000 106 700

600 Luxe 28 □ 6 500 123 500

Surcoiff F Sport: Luxe + 5 000 € à + 6 000 €

Surcoiff F Sport Executive: F-Sport + 12 000 € à + 13 000 €

LS

160 Luxe Auto. 29 □ 8 000 106 700

600 Luxe 28 □ 6 500 123 500

Surcoiff F Sport: Luxe + 5 000 € à + 6 000 €

Surcoiff Executive: F-Sport + 12 000 € à + 13 000 €

MASERATI

TYPE CV B/M* PRIX

GHIBLI

3.0 39 □ 8 000 70 400

S 31 □ 8 000 83 100

S Q4 31 □ 8 000 86 100

Diesel 17 □ 2 200 67 250

GRANTURISMO

4.2 32 □ 8 000 115 100

Sport Auto. 38 □ 8 000 126 500

Sport CC 36 □ 8 000 132 100

MC Stradale 38 □ 8 000 155 430

MC Stradale Centennial Edition 38 □ 8 000 167 700

GRANCABRIO

4.7 36 □ 8 000 135 700

Sport 36 □ 8 000 142 900

MC 36 □ 8 000 154 200

MC Centennial Edition 38 □ 8 000 172 500

QUATTROPORTE

S 31 □ 8 000 107 550

350 d Executive Auto. NC □ 150 63 900
 Suroit Executive: "base" + 5 800 €
 Suroit Sportline: Executive + 2 500 €
 Suroit Fascination: Sportline + 7 800 €

CLASSE E COUPE

200 NC □ 500 43 850
 250 Auto. NC □ 150 49 250
 320 Executive Auto. NC □ 2 200 60 250
 400 Executive Auto. NC □ 2 200 63 900
 500 Executive Auto. NC □ 8 000 78 550
 220 d NC □ 0 46 550
 250 d NC □ 0 49 650
 350 d Executive Auto. NC □ 150 60 000
 Suroit Executive: "base" + 4 450 €
 Suroit Sportline: Executive + 550 €
 Suroit Fascination: Sportline + 7 250 €

CLASSE E CABRIOLET

Suroit: Classe E Cabriolet + 5 000 €
CLASSE CLS

400 Auto. 22 □ 2 200 73 100
 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 □ 250 70 550
 Suroit Executive: "base" + 6 750 €
 Suroit Sportline : Executive + 5 950 €
 Suroit Fascination: Sportline + 800 €

CLASSE CLS SHOOTING BRAKE

Suroit: 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 □ 8 000 173 100
 65 AMG L Auto. 57 □ 8 000 250 800
 400 h 19 □ 900 97 200
 500 e L Executive 20 □ 750 124 600
 350 d Auto. 15 □ 900 90 800
 300 h 19 □ 0 90 800
 Suroit Executive: "base" + 9 500 € (400, 400 h, 350 d et 300 h)
 Suroit 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 □ 8 000 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 58 850
 220 D 170 ch 4Matic Sportline NC □ 0 53 100
 220 D 170 ch 4Matic Fascination NC □ 0 58 250
 250 D 204 ch 4Matic GLC NC □ 0 47 500
 250 D 204 ch 4Matic Executive NC □ 0 52 200
 250 D 204 ch 4Matic Sportline NC □ 0 54 450
 250 D 204 ch 4Matic Fascination NC □ 0 59 600

CLASSE GLE

400 4Matic Auto. 23 □ 8 000 66 700
 450 AMG 4Matic Auto. 26 □ 6 500 83 150
 500 4Matic Executive Auto. 34 □ 8 000 89 900
 63 AMG 4Matic Auto. 48 □ 8 000 129 500
 63 AMG S 4Matic Auto. 51 □ 8 000 139 300
 500 e Executive 4Matic 20 □ 750 86 400
 250 d 4Matic Auto. 12 □ 250 56 900
 350 d 4Matic Auto. 16 □ 2 200 64 400
 Suroit Executive: "base" + 5 300 €
 Suroit Sportline: Executive + 6 500 €
 Suroit 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 565 ch 4Matic Auto. NC □ 8 000 141 750
 350 d 4Matic Auto. NC □ 3 000 69 900
 Suroit Executive: "base" + 6 100 €
 Suroit Sportline: Executive + 6 200 €
 Suroit 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 565 ch 4Matic Auto. NC □ 8 000 146 000
 350 d 258 ch 4Matic Auto. NC □ 3 600 88 000
 Suroit Executive: "base" + 7 000 €

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 S 192 ch 11 □ 250 25 250
 John Cooper Works NC □ 32 195
 One 0 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 □ 250 26 150
 One 95 ch NC □ 0 20 000
 Cooper D 116 ch 5 □ 0 22 950
 Cooper SD 170 ch 9 □ 0 27 550

MINI CABRIOLET

One 98 ch 6 □ 0 29 900
 Cooper 122 ch 7 □ 0 24 400
 Cooper S 184 ch 10 □ 250 29 300
 Cooper John Cooper Works 211 ch 12 □ 2 200 35 500
 Cooper D 116 ch 5 □ 0 26 150
 Cooper SD 143 ch 7 □ 0 29 900

NOUVEAU CLUBMAN

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

PACEMAN

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

COUNTRYMAN

One 98 ch 7 □ 250 21 900
 Cooper 122 ch 7 □ 0 25 24 350
 Cooper S 190 ch 11 □ 500 29 500
 John Cooper Works NC □ 37 400
 One D 90 ch 5 □ 0 23 600
 Cooper D 112 ch 6 □ 0 26 250
 Cooper SD 143 ch 7 □ 0 30 000

MITSUBISHI**TYPE CV B/M* PRIX****I-MIEV**

Électrique 1 □ 6 300 23 350

NOUVELLE SPACE STAR

1.0 MIVEV 71 ch 4 □ 0 10 890

1.2 MIVEV 80 ch Intense 4 □ 0 14 490

Suroit: i-Miev: +1 600 €

ASX

1.6 115 ch Invite 6 □ 0 21 600
 1.6 D 115 ch Invite 6 □ 0 24 000
 2.2 D 150 ch Intense 4x4 Auto. 8 □ 1 600 31 500

Suroit: i-Miev: +1 500 €

NOUVEL OUTLANDER

2.0 150 ch Infirm 9 □ 1 600 28 950

2.2 D 150 ch 2WD Invite 8 □ 0 31 150

Suroit: i-Miev: New AWD: +1 500 €

Suroit: i-Miev: Intense New AWD +4 900 €

PEHV Intense 5 □ 1 000 47 250

Suroit: i-Miev: Intense +3 000 €

Suroit: i-Miev: Style +7 000 €

Suroit: i-Miev: Style +6 500 €

PAJERO (3 PORTES)

3.2 D 200 ch Invite Auto. 13 □ 8 000 40 800

Suroit: i-Miev: +3 600 €

Suroit: i-Miev: Intense +6 500 €

PAJERO (5 PORTES)

Suroit: 3 portes +3 100 €

NISSAN**TYPE CV B/M* PRIX****MICRA (5 PORTES)**

1.2 80 ch Visa 5 □ 0 10 750
 1.2 DIG-S 98 ch Visa 5 □ 0 12 910

Suroit: Visa: Visa +1 200 €

Suroit: Acenta: Visa +940 € à +1 700 €

Suroit: N-Tec: Acenta +1 400 €

Suroit: Tekna: N-Tec +1 100 €

Suroit: Lolla Lemarie: Tekna +1 600 €

NOTE

1.2 80 ch Visa 5 □ 0 13 650

1.2 DIG-S 98 ch Acenta 5 □ 0 16 800

1.5 dCi 90 ch Visa 5 □ 0 16 200

Suroit: Acenta: Visa +1 350 €

Suroit: N-Tec: Acenta +1 250 €

Suroit: i-Miev: +950 €

NISSAN JUKE

1.6 94 ch Visa 7 □ 250 16 200

1.2 DIG-T 115 ch Acenta 6 □ 0 19 400

1.6 117 ch Xtronic Acenta 6 □ 250 20 300

1.6 DIG-T 190 ch N-Connecta 11 □ 2 200 22 600
 Nismo RS 13 □ 2 200 27 700
 Suroit: Visa Pack: Visa +1 500 €

Suroit: N-Connecta: Acenta +1 400 €

Suroit: Tekna: N-Connecta +2 200 €

LEAF

Visa 5 □ 6 300 30 745

Suroit: Visa Pack: Visa +700 €

Suroit: Acenta: Visa Pack +1 810 €

Suroit: Tekna: Acenta +2 400 €

PULSAR

1.2 DIG-T 115 ch Visa 6 □ 0 18 840

GT 10 □ 250 25 915

Suroit: Acenta: Visa +2 200 €

Suroit: N-Connecta: Acenta +1 450 €

Suroit: Tekna: N-Connecta +2 100 €

QASHQAI

1.2 DIG-T 115 ch Visa 6 □ 0 22 250

1.6 DIG-T 163 ch Acenta 9 □ 150 28 800

1.5 dCi 110 ch Visa 5 □ 0 24 750

Suroit: 130 ch Acenta 7 □ 0 29 300

X-TRAIL

1.6 DIG-T 163 ch Visa 9 □ 500 25 130

1.6 dCi 130 ch Visa 7 □ 0 28 330

Suroit: Pack: Visa +3 400 €

370 Z COUPÉ

3.7 328 ch Pack 23 □ 8 000 32 900

Nismo 25 □ 8 000 46 100

Suroit: Pack: "base" +3 400 €

370 Z ROADSTER

3.7 328 ch Pack 23 □ 8 000 39 300

GT-R 47 □ 8 000 95 300

Nismo 53 □ 8 000 150 000

Suroit: Track Edition: "base" +13 500 €

OPEL**KARL**

1.0 75 Essentia 4 □ 0 9 990

Suroit: Edition: Essentia +1 900 €

Suroit: Cosmo: Edition +40 €

Suroit: Cosmo Pack: Cosmo +1 500 €

ADAM ROCKS

1.2 Twinport 70 ch Essentia 4 □ 0 11 600

1.4 Twinport 87 ch Unlimited 5 □ 0 14 550

1.0 Ecotec Turbo 115 ch Unlimited 6 □ 0 16 750

Suroit: Unlimited: Essentia +1 500 €

Suroit: Glam: Unlimited +1 400 €

Suroit: Swingtop: Glam +600 €

CORSA (3 PORTES)

1.2 70 ch Essentia 4 □ 0 11 990

1.4 90 ch Edition 5 □ 0 14 290

1.4 Turbo 100 ch Edition 5 □ 0 15 190

1.0 Ecotec Turbo 115 ch Cosmo 6 □ 0 18 600

OPC 12 □ 2 200 23 800

1.3 CDTI 75 ch Edition 4 □ 0 16 550

1.3 CDTI 95 ch EcoFlex Edition 4 □ 0 17 790

Suroit: Edition: Essentia +1 800 €

Suroit: Edition: Edition +1 050 €

Suroit: Cosmo: Edition +1 450 €

CORSA (5 PORTES)

Suroit: 3 portes +600 €

MERIVA

1.4 Twinport 100 ch Edition 6 □ 250 18 150

1.4 Twinport 120 ch Edition 7 □ 0 19 350

1.6 CDTI 95 Edition 5 □ 0 20 200

1.6 CDTI 110 ch Edition 6 □ 0 21 000

1.6 CDTI 136 ch Cosmo 6 □ 0 23 600

Suroit: Cosmo: Edition +1 350 €

MOKKA

1.6 115 ch Edition 7 □ 1 600 19 480

1.4 Turbo 140 Edition 8 □ 250 21 200

1.6 CDTI 110 ch EcoFlex Edition 8 □ 0 23 150

1.6 CDTI 136 ch EcoFlex Cosmo 7 □ 0 25 300

Suroit: Cosmo: Edition +1 450 €

Suroit: Cosmo Pack: Cosmo +1 350 €

GTC

1.4 Turbo 120 ch Sport 7 □ 250 25 500

1.4 Turbo 140 ch Sport 8 □ 250 26 460

OPC 18 □ 4 000 35 800

1.6 CDTI 110 ch EcoFlex Sport 6 □ 0 27 560

1.6 CDTI 136 ch Sport 6 □ 0 28 460

Suroit: Sport Pack: Sport +2 700 €

NOUVELLE ASTRA (5 PORTES)

1.4 Twinport 100 ch Essentia 6 □ 0 18 000

1.0 Turbo 105 ch EcoFlex Edition 5 □ 0 20 400

1.4 Turbo 125 ch Edition 6 □ 0 23 400

1.6 CDTI 95 ch Edition 5 □ 0 22 300

1.6 CDTI 110 ch Edition 5 □ 0 23 000

1.6 CDTI 136 ch Innovation 7 □ 0 26 000

1.6 CDTI 136 ch Innovation +2 200 €

ZAFIRA TOURER

1.4 Turbo 120 ch EcoFlex Edition 7 □ 500 24 650

1.4 Turbo 140 ch EcoFlex Cosmo

110 [LE PRIX DU NEUF]

308 (5 PORTES)			
1.2 PureTech 82 ch Access	4	0	18 800
1.2 PureTech 110 ch Active	5	0	22 750
1.2 PureTech 130 ch Allure	6	0	25 750
1.6 THP 205 ch GT	8	0	31 050
GTI	16	0	37 340
1.6 BlueHDi 100 ch Access	5	0	22 600
1.6 BlueHDi 120 ch Active	5	0	25 600
2.0 BlueHDi 150 ch Allure	7	0	29 100
2.0 BlueHDi 180 GT Aute.	9	0	34 400

Surcot' Access : Access + 2 200 €

Surcot' Style : Active + 200 €

Surcot' Allure : Active + 1 950 €

Surcot' GT Line : Allure + 1 800 €

Surcot' Féline : Allure + 2 350 €

308 SW

Surcot' 5 portes + 850 € à + 950 €

3008

1.2 PureTech 130 ch Active

1.6 THP 165 ch Allure Auto.

1.6 BlueHDi 120 ch Active

2.0 BlueHDi 150 ch Allure

Surcot' Style : Active + 1 000 €

Surcot' Allure : Active + 2 750 €

Surcot' Féline : Allure + 2 100 €

4008

1.6 HDi 115 ch Style

5008

1.2 PureTech 130 ch Active

1.6 THP 165 ch Allure Auto.

1.6 BlueHDi 120 ch Active

2.0 BlueHDi 150 ch Active

Surcot' Style : Active + 1 300 €

Surcot' Allure : Active + 3 450 €

508

1.6 THP 165 ch Active

1.6 BlueHDi 120 ch Access

2.0 BlueHDi 150 ch Active

2.0 BlueHDi 180 ch Allure Auto.

Surcot' Access : Access + 2 250 €

Surcot' Style : Active + 350 €

Surcot' Allure : Active + 2 650 €

Surcot' Féline : Allure + 3 700 €

508 SW (BREAK)

Surcot' berline + 1 200 € à 1 900 €

508 RXH (BREAK)

2.0 BlueHDi 180 ch Auto.

Hybrid4

BIPPER TEPEE

1.3 HDi 80 ch Style

SURCOT' OUTDOOR : Style + 800 €

PARTNER TEPEE

1.2 PureTech 110 ch Active

1.6 BlueHDi 75 Access

1.6 BlueHDi 100 Active

1.6 BlueHDi 120 ch Outdoor

Surcot' Style : Active + 350 €

Surcot' Outdoor : Active + 2 150 €

PORSCHE

TYPE	CV	B/M*	PRIX
CAYMAN			
2.7	18	0	6 500 - 53 345
S	22	0	6 600 - 66 470
GT3	23	0	8 000 - 76 190
GT4	28	0	8 000 - 88 310
BOXSTER			
2.7	17	0	6 500 - 52 865
S	21	0	8 000 - 64 790
GT3	23	0	8 000 - 73 670
Spyder	28	0	8 000 - 82 430
NOUVELLE 911 COUPE (TYPE 991 II)			
Carrera	25	0	8 000 - 98 975
Carrera 4	26	0	8 000 - 106 415
Carrera S	31	0	8 000 - 113 255
Carrera 4S	31	0	8 000 - 120 685
Targa 4	26	0	8 000 - 119 615
Targa 4S	31	0	8 000 - 133 895
Turbo	44	0	8 000 - 177 695
Turbo S	49	0	8 000 - 206 135
NOUVELLE 911 CABRIOLET (TYPE 991 II)			
Carrera	26	0	8 000 - 112 175
Carrera 4	26	0	8 000 - 119 615
Carrera S	31	0	8 000 - 126 485
Carrera 4S	31	0	8 000 - 133 895
Turbo	42	0	8 000 - 190 895
Turbo S	49	0	8 000 - 219 335
PANAMERA			
3.6	21	0	8 000 - 85 967
4	21	0	8 000 - 91 247
S	31	0	8 000 - 107 207
4S	31	0	8 000 - 112 807
GTS	34	0	8 000 - 127 727
Turbo	42	0	8 000 - 149 207
Turbo S	48	0	8 000 - 183 527
S E-Hybrid	20	nc	107 207
Diesel	19	0	8 000 - 88 007
MACAN			
S	23	0	8 000 - 63 755
GTS	25	nc	76 115
Turbo	29	0	8 000 - 86 510
S Diesel	16	0	2 200 - 63 155
NOUVELLE 911 TURBO (TYPE 991 II)			
Carrera	25	0	8 000 - 112 175
Carrera 4	26	0	8 000 - 119 615
Carrera S	31	0	8 000 - 126 485
Carrera 4S	31	0	8 000 - 133 895
Turbo	42	0	8 000 - 190 895
Turbo S	49	0	8 000 - 219 335
NOUVELLE 911 CABRIOLET (TYPE 991 II)			
Carrera	26	0	8 000 - 112 175
Carrera 4	26	0	8 000 - 119 615
Carrera S	31	0	8 000 - 126 485
Carrera 4S	31	0	8 000 - 133 895
Turbo	42	0	8 000 - 190 895
Turbo S	49	0	8 000 - 219 335
NOUVELLE 911 TURBO S (TYPE 991 II)			
Carrera	26	0	8 000 - 112 175
Carrera 4	26	0	8 000 - 119 615
Carrera S	31	0	8 000 - 126 485
Carrera 4S	31	0	8 000 - 133 895
Turbo	42	0	8 000 - 190 895
Turbo S	49	0	8 000 - 219 335
NOUVELLE 911 TURBO S E-HYBRID (TYPE 991 II)			
Carrera	26	0	8 000 - 112 175
Carrera 4	26	0	8 000 - 119 615
Carrera S	31	0	8 000 - 126 485
Carrera 4S	31	0	8 000 - 133 895
Turbo	42	0	8 000 - 190 895
Turbo S	49	0	8 000 - 219 335

CAYENNE

3.6	20	nc	68 330
S	31	0	8 000 - 84 050
GTS	33	nc	101 330
Turbo	43	0	8 000 - 133 130
Turbo S	48	0	8 000 - 170 450
S	20	nc	85 520
Diesel	16	0	2 200 - 69 890
S Diesel	28	0	4 000 - 85 970

Surcot' Intens : Intens + 400 €

Surcot' Life : Life + 1 300 €

Surcot' Zen : Zen + 1 300 €

Surcot' Allure : Allure + 1 300 €

Surcot' Feline : Feline + 2 350 €

Surcot' Style : Style + 2 200 €

Surcot' Premium : Premium + 2 250 €

Surcot' Exclusive : Exclusive + 2 300 €

Surcot' Individual : Individual + 2 350 €

Surcot' Reference : Reference + 2 400 €

Surcot' Legend : Legend + 2 500 €

Surcot' Excellence : Excellence + 2 600 €

Surcot' Unique : Unique + 2 700 €

Surcot' Exclusive : Exclusive + 2 800 €

Surcot' Individual : Individual + 2 900 €

Surcot' Reference : Reference + 3 000 €

Surcot' Legend : Legend + 3 100 €

Surcot' Excellence : Excellence + 3 200 €

Surcot' Unique : Unique + 3 300 €

Surcot' Exclusive : Exclusive + 3 400 €

Surcot' Individual : Individual + 3 500 €

Surcot' Reference : Reference + 3 600 €

Surcot' Legend : Legend + 3 700 €

Surcot' Excellence : Excellence + 3 800 €

Surcot' Unique : Unique + 3 900 €

Surcot' Exclusive : Exclusive + 4 000 €

Surcot' Individual : Individual + 4 100 €

Surcot' Reference : Reference + 4 200 €

Surcot' Legend : Legend + 4 300 €

Surcot' Excellence : Excellence + 4 400 €

Surcot' Unique : Unique + 4 500 €

Surcot' Exclusive : Exclusive + 4 600 €

Surcot' Individual : Individual + 4 700 €

Surcot' Reference : Reference + 4 800 €

Surcot' Legend : Legend + 4 900 €

Surcot' Excellence : Excellence + 5 000 €

Surcot' Unique : Unique + 5 100 €

Surcot' Exclusive : Exclusive + 5 200 €

Surcot' Individual : Individual + 5 300 €

Surcot' Reference : Reference + 5 400 €

Surcot' Legend : Legend + 5 500 €

Surcot' Excellence : Excellence + 5 600 €

Surcot' Unique : Unique + 5 700 €

Surcot' Exclusive : Exclusive + 5 800 €

Surcot' Individual : Individual + 5 900 €

Surcot' Reference : Reference + 6 000 €

Surcot' Legend : Legend + 6 100 €

Surcot' Excellence : Excellence + 6 200 €

Surcot' Unique : Unique + 6 300 €

Surcot' Exclusive : Exclusive + 6 400 €

Surcot' Individual : Individual + 6 500 €

Surcot' Reference : Reference + 6 600 €

Surcot' Legend : Legend + 6 700 €

Surcot' Excellence : Excellence + 6 800 €

Surcot' Unique : Unique + 6 900 €

Surcot' Exclusive : Exclusive + 7 000 €

Surcot' Individual : Individual + 7 100 €

Surcot' Reference : Reference + 7 200 €

Surcot' Legend : Legend + 7 300 €

Surcot' Excellence : Excellence + 7 400 €

Surcot' Unique : Unique + 7 500 €

Surcot' Exclusive : Exclusive + 7 600 €

Surcot' Individual : Individual + 7 700 €

Surcot' Reference : Reference + 7 800 €

Surcot' Legend : Legend + 7 900 €

Surcot' Excellence : Excellence + 8 000 €

Surcot' Unique : Unique + 8 100 €

Surcot' Exclusive : Exclusive + 8 200 €

Surcot' Individual : Individual + 8 300 €

Surcot' Reference : Reference + 8 400 €

Surcot' Legend : Legend + 8 500 €

Surcot' Excellence : Excellence + 8 600 €

Surcot' Unique : Unique + 8 700 €

Surcot' Exclusive : Exclusive + 8 800 €

Surcot' Individual : Individual + 8 900 €

Surcot' Reference : Reference + 9 000 €

Surcot' Legend : Legend + 9 100 €

Surcot' Excellence : Excellence + 9 200 €

Surcot' Unique : Unique + 9 300 €

Surcot' Exclusive : Exclusive + 9 400 €

Surcot' Individual : Individual + 9 500 €

Surcot' Reference : Reference + 9 600 €

Surcot' Legend : Legend + 9 700 €

Surcot' Excellence : Excellence + 9 800 €

Surcot' Unique : Unique + 9 900 €

Surcot' Exclusive : Exclusive + 10 000 €

Surcot' Individual : Individual + 10 100 €

Surcot' Reference : Reference + 10 200 €

Surcot' Legend : Legend + 10 300 €

Surcot' Excellence : Excellence + 10 400 €

Surcot' Unique : Unique + 10 500 €

Surcot' Exclusive : Exclusive + 10 600 €

Surcot' Individual : Individual + 10 700 €

Surcot' Reference : Reference + 10 800 €

Surcot' Legend : Legend + 10 900 €

Surcot' Excellence : Excellence + 11 000 €

Surcot' Unique : Unique + 11 100 €

Surcot' Exclusive : Exclusive + 11 200 €

Surcot' Individual : Individual + 11 300 €

Surcot' Reference : Reference + 11 400 €

Surcot' Legend : Legend + 11 500 €

Surcot' Excellence : Excellence + 11 600 €

Surcot' Unique :

WRX STI				
S	21	8 000	44 490	
Survol S Aller : S + 500 €				
Survol S Club : S Aller + 4 500 €				
Survol S Club Aller : S Club + 500 €				
FORESTER				
2.0 i 150 ch Premium	8	2 200	30 990	
2.0 D 147 ch	8	900	30 990	
Survol Premium : "base" + 3 000 €				
Survol Luxury : Premium + 3 000 €				
FORESTER SPORT				
2.0 XT 240 ch Exclusive	15	6 500	40 990	
2.0 D 147 ch Exclusive	9	1 600	37 990	
LEVORG				
1.6 Turbo 170 ch Exclusive Lineartronic	10	2 200	36 950	
OUTBACK				
2.5i 173 ch Luxury Eyesight Lineartronic	10	2 200	44 390	
2.0 D 150 ch Premium	9	500	39 390	
Survol Premium Eyesight : Premium + 2 000 €				
Survol Luxury : Premium Eyesight + 1 000 €				
Survol Luxury Eyesight : Luxury Eyesight + 2 000 €				
Survol Exclusive Eyesight : Luxury Eyesight + 2 000 €				
BRZ				
2.0i 200 ch	12	3 000	30 390	
Survol Club : "base" + 2 000 €				
SUZUKI				
TYPE	CV	B/M*	PRIX	
CELESTIO (5 PORTES)				
1.0 68 ch Aventure	4	0	8 890	
1.0 VVT 68 ch Pack Plus	4	0	12 290	
Survol Privilege: Aventure + 1 700 €				
Survol Pack: Privilège + 800 €				
SWIFT (3 PORTES)				
1.2 VVT 92 ch Aventure	5	0	12 090	
Sport	8	900	17 480	
Survol Privilege: Aventure + 800 €				
SWIFT (5 PORTES)				
1.3 DDS 75 ch Privilège	4	0	15 540	
Survol 3 portes + 650 €				
Survol So City: Privilège + 1 750 €				
JIMNY				
1.3 VVT JX	6	2 200	13 860	
Survol JX: JX + 1 750 €				
VITARA				
1.6 VVT 120 ch Aventure	6	0	17 490	
1.6 DDS 120 ch Privilège	6	0	21 690	
Survol Privilège: Aventure + 1 900 €				
Survol Pack: Privilège + 1 900 €				
S-CROSS				
1.6 VVT 120 ch Aventure	6	0	18 990	
1.6 DDS 120 ch Pack SE	6	0	24 790	
Survol Pack SE: Aventure + 3 500 €				
Survol Style: Pack SE + 4 500 €				
TESLA				
TYPE	CV	B/M*	PRIX	
MODELS				
70	1	6 300	78 600	
85	1	6 300	89 900	
P85D	1	6 300	118 000	
TOYOTA				
TYPE	CV	B/M*	PRIX	
AYGO (3 PORTES)				
1.0 VVT-i 68 ch x	3	0	10 600	
Survol i-play: x + 1 500 €				
AYGO (5 PORTES)				
Survol 3 portes + 400 €				
YARIS (3 PORTES)				
1.0 VVT-i 69 ch Active	4	0	13 700	
1.3 VVT-i 100 ch France	6	0	15 750	
1.4 D-4D 90 ch Active	5	0	16 500	
Survol France: Active + 900 €				
YARIS (5 PORTES)				
100 France	5	750	18 990	
Survol 3 portes + 600 €				
Survol Dynamic: France + 410 € à + 700 €				
Survol Design : Dynamic + 500 €				
Survol Collection: Design + 900 €				
AURIS (5 PORTES)				
1.3 VVT-i 100 ch Tendance	5	0	20 000	
1.2 T 115 ch Dynamic	6	0	23 000	
136 Tendance	4	750	24 950	
1.4 D-4D 90 ch Tendance	5	0	23 200	
1.6 D-4D 112 ch Dynamic	6	0	25 800	
Survol Dynamic: Tendance + 850 € à + 2 000 €				
Survol Design : Dynamic + 600 €				
Survol Exclusive: Design + 2 200 €				
AURIS TOURING SPORTS (BREAK)				
Survol: berline 5 p + 1 100 €				
VERSO				
1.6 VVT-i 132 ch Tendance	8	1 600	23 900	
1.6 VVT-i 147 ch Dynamic CVT	8	1 600	25 900	
1.6 D-4D 112 ch Tendance	7	0	26 600	
Survol Dynamic: Tendance + 500 €				
Survol Design : Dynamic + 1 000 €				
Survol Style : Design + 2 600 €				
NOUVELLE PRIUS				
Dynamic	4	750	30 400	
Survol Lounge: Dynamic + 3 300 €				
PRIUS+				
136 Active	4	750	32 200	
Survol Dynamic: Active + 1 500 €				

GOLF ALLTRACK				
1.6 TDI 110 ch	6	0	32 500	
2.0 TDI 150 ch	8	0	35 270	
2.0 TDI 184 ch DSG	10	0	37 730	
GOLF SPORTSVAN				
1.2 TSI 85 ch Trendline	5	0	21 240	
1.0 TSI 115 ch BlueMotion Trendline	6	0	24 320	
1.4 TSI 125 ch Trendline	7	0	24 320	
1.4 TSI 150 ch Confortline	8	0	28 530	
1.6 TDI 90 ch Trendline	4	0	25 750	
1.6 TDI 110 ch Trendline	5	0	26 880	
1.6 TDI 110 ch BlueMotion Trendline	5	0	27 690	
2.0 TDI 150 ch Confortline	8	0	31 210	
AVENISI				
1.6 V-T 132 ch Dynamic	8	500	28 200	
1.8 V-T 147 ch Dynamic	9	250	28 500	
1.6 D-4D 112 ch Dynamic	6	0	30 100	
Survol Executive: Dynamic + 1 000 €		7	0	31 100
AVENISI TOURING SPORTS (BREAK)				
Survol: +1 000 €				
RAV4				
2.0 V-T 151 ch Active AWD	9	1 600	29 000	
Hybrid Dynamic	9	0	33 400	
2.0 D-4D 143 ch Active	7	0	28 000	
Survol Dynamic: Active + 2 400 €				
LAND CRUISER (3 PORTES)				
2.8 D-4D 177 ch Le Cap	12	8 500	37 000	
Survol Life: LeCap + 950 €				
Survol Life: Life + 2 500 €				
Survol Lounge: Lounge + 4 400 €				
LAND CRUISER (5 PORTES)				
4.0 V-T 180 ch Lounge Auto	20	8 000	61 850	
Survol 3 portes + 2 700 € à + 6 000 €				
GT86				
2.0 200 ch	12	3 000	31 390	
VOLKSWAGEN				
TYPE	CV	B/M*	PRIX	
UP! (3 PORTES)				
1.0 60 ch Take up!	3	0	10 370	
1.0 75 ch Take up!	4	0	11 160	
Survol Move up!: Take up! + 1 490 €				
Survol High up!: Move up! + 2 270 €				
UP! (5 PORTES)				
Survol: 3 portes + 520 €				
e-up!	2	6 300	27 200	
CROSS UP!				
1.0 75 ch	4	0	15 810	
POLO (3 PORTES)				
1.0 60 ch Trendline	4	0	13 380	
1.0 75 ch Trendline	4	0	14 090	
1.2 TSI 90 ch BMT Confortline	5	0	16 940	
1.0 TSI 95 ch BlueMotion	5	0	16 710	
1.2 TSI 110 ch BMT R-Line	6	0	20 710	
1.4 TSI 150 ch BlueGT	7	0	23 340	
GTI	11	250	26 590	
1.4 TDI 75 ch BMT Trendline	4	0	18 430	
1.4 TDI 90 ch BMT Trendline	4	0	17 140	
Survol: Confortline + 1 930 €				
COCCINELLE				
1.2 TSI 105 ch	6	250	18 270	
1.4 TSI 150 ch Vintage	9	150	24 620	
2.0 TSI 220 ch Sport	9	900	29 350	
2.0 TDI 110 ch	6	0	21 930	
Survol 150 ch Vintage		7	0	27 480
COCCINELLE CABRIOLET				
1.2 TSI 105 ch	6	0	22 210	
1.4 TSI 150 ch Vintage	9	150	28 630	
2.0 TSI 220 ch Sport	12	1 600	33 350	
2.0 TDI 110 ch	6	0	26 030	
2.0 TDI 150 ch Vintage	8	0	31 610	
Survol Origin: "base" + 2 430 €				
Survol Vintage: "base" + 3 010 € à + 2 320 €				
Survol Color: Vintage + 620 €				
Survol Culture: Vintage + 4 800 €				
Survol Sport: Vintage + 930 € à 1 080 €				
Survol GT Cox: Sport + 2 110 €				
SCOCCHINELLE				
1.4 TSI 125 ch	7	0	25 790	
2.0 TSI 180 ch	10	500	29 010	
R	18	4 000	40 410	
2.0 TDI 150 ch	7	0	30 780	
2.0 TDI 184 ch R-Line	10	0	36 040	
Survol R-Line: "base" + 2 320 € à + 3 470 €				
Survol Cabrio: R-Line + 1 480 €				
SCIROCCO				
1.4 TSI 110 ch Trendline	6	0	24 760	
1.4 TSI 150 ch Vintage	9	150	28 630	
2.0 TSI 220 ch Sport	12	1 600	33 350	
2.0 TDI 110 ch	6	0	28 000	
2.0 TDI 150 ch Trendline	8	0	31 610	
Survol Confortline: Trendline + 3 010 €				
Survol Cabrio: Confortline + 2 610 €				
Survol R-Line: Cabrio + 690 €				
TOURAN				
1.2 TSI 110 ch Trendline	6	0	24 760	
1.4 TSI 150 ch Confortline	8	150	29 860	
1.6 TDI 110 ch Trendline	6	0	28 000	
2.0 TDI 150 ch Confortline	8	0	32 700	
2.0 TDI 190 ch Cabrio DSG	NC	0	38 370	
Survol Confortline: Trendline + 3 010 €				
Survol Cabrio: Confortline + 3 000 €				
Survol Cabrio: Cabrio + 2 500 €				
NOUVEAU TIGUAN				
2.0 TSI 180 ch Cabrio 4Motion DSG	11	2 200	40 970	
2.0 TDI 150 ch Trendline	8	0	32 150	
JETTA				
1.4 TSI Hybrid 170 ch Confortline	7	750	32 070	
2.0 TDI 110 ch Confortline	5	0	26 280	
Survol Cabrio: Confortline + 1 940 €				
PASSAT				
1.4 TSI 125 ch Trendline	7	0	25 700	
1.4 TSI ACT 150 ch Confortline	8	0	30 800	
GTE	7	1 000	47 930	
1.6 TDI 120 ch Trendline	6	0	29 030	
1.6 TDI 120 ch BlueMotion	6	0	29 030	
1.4 TDI 150 ch Confortline	7	0	33 660	
2.0 TDI 190 ch Cabrio DSG	10	0	41 490	
2.0 TDI BiTurbo 240 ch 4Motion 4Mot DSG	13	250	48 080	
Survol Confortline: Trendline + 2 530 €				
Survol Cabrio: Confortline + 3 880 €				
Survol R-Line: Cabrio + 1 080 €				
Survol Cabrio: R-Line + 2 570 €				
PASSAT SW (BREAK)				
Survol berline: + 1 290 € + 1 570 €				
PASSAT SW				
Survol berline: + 1 290 € + 1 570 €				
PASSAT ALLTRACK				
Survol berline: "base" + 1 290 € + 1 570 €				
CC				
1.4 TSI 150 ch	8	150	32 600	
1.6 TDI 150 ch DSG	10	150	44 540	
NOUVELLE V90				
1.5 Momentum Geartronic	15	900	49 900	
1.6 Momentum AWD Geartronic	21	2 200	58 800	
D3 Momentum	NC	NC	41 700	
D4 Momentum	10	0	44 100	
D5 Momentum AWD Geartronic	13	0	53 800	
Survol Inscription: Momentum + 7 600 € à + 8 300 €				
Survol Inscription: Lx: Inscription + 5 170 €				
V60 CROSS COUNTRY				
1.6 D Twin Engine Momentum	10	0	57 590	
D3 Summum	8	0	40 720	
D4 Summum	10	0	42 770	
Survol Xlum: Summum: Summum + 3 990 €				
NOUVELLE V90				
T5 Momentum Geartronic	15	1 600	52 550	
T6 Momentum AWD Geartronic	21	2 200	61 450	
D3 Momentum	NC	NC	44 350	
D4 Momentum	8	0	46 750	
D5 Momentum AWD Geartronic	13	0	56 450	
Survol Inscription: Momentum + 7 400 € à + 8 100 €				
Survol Inscription: Lx: Inscription + 5 620 €				
XC60				
T5 R-Design Geartronic	15</td			

ABONNEZ-VOUS à

l'auto-journal

Tous les plaisirs de l'automobile



1 AN - 25 n°
+ 5 GUIDES

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



ABONNEZ-VOUS aussi sur :

www.kiosquemag.com/abonnement/auto-journal



BULLETIN D'ABONNEMENT

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

OUI, je m'abonne à l'offre 1 an (25n°) dont le Spécial Salon + 5 Guides + la clé USB 8 Go pour 79€ SEULEMENT au lieu de 141,65 € (prix au n°) soit 44% de réduction (832071)

- Je m'abonne à L'Auto-Journal 1 an (25 n°) + la clé USB 8 Go à 65 € (832089)
 Je m'abonne à L'Auto-Journal 1 an (25 n°) seulement à 64 € (832097)
 Je commande seulement la clé USB 8 Go à 20 € (654400)

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:

DATE ET SIGNATURE OBLIGATOIRE

MODE DE RÈGLEMENT

- 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):

*Prix public de vente en kiosque. Offre valable pour un premier abonnement livré en France métropolitaine jusqu'au 30/05/2016 et dans la limite des stocks disponibles. Je peux acquérir séparément 24 n° à 3,50 € et le Spécial Salon à 6,99 €. La clé USB 8 Go vous sera livrée dans un délai de 4 à 6 semaines après réception de votre règlement. En cas de rupture de stock, un produit de valeur similaire vous sera proposé. Vous disposez du droit de rétractation de 7 jours ouvrés pour la recharge portable. Vous ne disposez pas de ce droit pour l'abonnement pour la commande. Vous disposez d'un droit de rectification des informations vous concernant ainsi que votre droit d'opposition, en écrivant à l'adresse d'envoi du bulletin. Vous êtes susceptible de recevoir des propositions commerciales de notre société pour des produits et services. Si vous ne le souhaitez pas, veuillez cocher la case ci-contre.

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

Jusqu'à 5000€ de remise sur 30 Fiat 500 en Stock.

LES MODES CHANGENT

LE STYLE RESTE

NOUVELLE 500 TOUJOURS PLUS ORIGINALE

Uniquement Chez STCA, Espace Saint Germain et Garage de la Piscine

FIAT 500 CABRIOLET EST AU PRIX DE FIAT 500⁽¹⁾ - GARANTIE 4 ANS OFFERTE⁽²⁾

FABRICANT D'OPTIMISME

(1) Fiat 500C proposée au prix de Fiat 500, soit 2000€ de remise applicable sur les versions Fiat 500 Cabriolet. Modèle présenté : Nouvelle Fiat 500C Lounge 1.2 69 ch avec option jantes alliage 15" New Club au prix de 15 190€ TTC, déduction faite de 2000€ de remise. Tarif conseillé au 01/04/16. (2) Offre sur les Originales 500 (500, 500X, 500L) de 4 ans de garantie: extension de garantie Maximum Care (Couverture Maximum) 2+2 ans ou 60000 km, au 1^{er} des 2 termes échu. (1) et (2) Offres non cumulables avec les autres offres en cours, réservées aux particuliers, valables jusqu'au 30/04/16 dans le réseau Fiat participant.

CONSO MIXTES (L/100 KM): 3,4 à 4,9 ET ÉMISSIONS DE CO₂ (G/KM): 88 à 115.

www.fiat.fr

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



VOLVO XC60 / GAMME MOMENTUM BUSINESS

À PARTIR DE **450** € / MOIS* - SANS APPORT
LLD 48 mois - 50 000 km - jusqu'au 31/05/2016
Entretien, Garantie et Perte Financière

117 g/km rejeté 468 €/an Neutre

VOLVO AUTOMOBILES ENTREPRISES : La relation longue durée.

* Offre de Location Longue Durée sans option d'achat portant sur un véhicule VOLVO XC60 D3 BM6 150CH MOMENTUM BUSINESS avec option peinture métallisée. Offre édictée sur la base du tarif au 01/04/2016. Le contrat de location longue durée sera impérativement souscrit pour une durée de 48 mois et un kilométrage de 60 000 km incluant nécessairement les prestations entretien - assistance, gestion des pertes totales. Carte grise non incluse. Bonus ou Malus éventuels non inclus. Offre valable pour toute commande adressée valablement par écrit à Volvo Car Fleet Services avant le 31/05/2016, sauf modifications du tarif constructeur, des taux financiers directeurs ou de la réglementation en vigueur et notamment de la réglementation fiscale (variation du taux de TVA, etc.). Offre de location longue durée sans option d'achat et de services associés réservée aux professionnels, régie par les conditions générales de location longue durée et des services optionnels disponibles auprès de TEMSYS et sous réserve d'acceptation du dossier par TEMSYS, société anonyme au capital de 86 000 000 EUR, siège social : 15, allée de l'Europe - 92110 Clichy, RCS NANTERRE 351 867 692. Société de courtage d'assurances - Garantie financière et assurance de responsabilité civile professionnelle conformes aux articles L512-6 et L512-7 du code des assurances N° ORIAS 07 026 677. VOLVO XC60 D3 BM6 150ch : consommation Euromix (l/100 km) : 4,5 - CO₂ rejeté (g/km) : 117g. Modèle présenté : VOLVO XC60 D3 BM6 150ch Summum avec options caméra de recul, accessoire sabot de protection arrière et pack Sécurité Personnelle : 48 loyers de 503,80 € TTC / mois.

75 PARIS 16 ^e	01 44 30 82 30	56, AVENUE DE VERSAILLES
92 NEUILLY	01 46 43 14 40	58, AVENUE CHARLES DE GAULLE
92 LA GARENNE	01 56 47 06 60	86, AVENUE DE L'EUROPE
78 PORT-MARLY	01 39 17 12 00	8, ROUTE DE ST GERMAIN
78 VERSAILLES	01 39 20 17 17	45/47, RUE DES CHANTIERS
78 MAUREPAS	01 30 50 67 00	ZA PARIWEST - 8 RUE ALFRED KASTLER
78 BUCHELAY/MANTES	01 34 79 92 92	ZI LES CLOSEAUX - 1 RUE DES GAMELINES

Priod

Actena
Automobiles
www.actena.fr

Service Exclusif Vente aux Diplomates et Expat : 01 44 30 82 30
Service Flotte-Entreprises, Loueurs Longue Durée et Grands Comptes : 01 56 47 06 60

EXCLUSIVITÉ JAPAUTO

HR-V 1.6 i-DTEC EXECUTIVE



OFFRE LIMITÉE À 15 VÉHICULES

A partir de

21 900 €⁽¹⁾
sous condition de reprise

3 480 €⁽²⁾
d'économie⁽²⁾

Motorisation DIESEL 1.6 i-DTEC 120 ch

INCLUS : Climatisation bizona / Bluetooth / Système d'alerte anticollision frontale / Système actif de freinage d'urgence en ville / Radars de stationnement AV & AR / Jantes Alu 16" / Sièges AV chauffants

(1) Tarif au 02/01/2016. Prix du HR-V 1.6 i-DTEC Executive bvm6 au prix catalogue de 25 380 €, hors peinture métallisée et frais d'immatriculation, et déduction faite d'une remise Japauto de 2 880 € et de 600 € de capital reprise (aide à la reprise conditionnée à l'acceptation de la reprise par Japauto). Offre non cumulable, réservée aux particuliers, valable sur HR-V 1.6 i-DTEC Executive bvm6 immatriculé le 26/02/2016, ayant parcouru au maximum 50 km. Offre valable jusqu'au 30/04/2016 chez Japauto Automobiles, dans la limite des stocks disponibles. Consommation cycle mixte : 4.0 l/100 km. Emissions de CO2 : 104 g/km (B).

⁽²⁾Avantage client de 3 480 €, composé d'une remise Japauto de 2 880 € et de 600 € de capital reprise (aide à la reprise conditionnée à l'acceptation de la reprise par Japauto). Photo non contractuelle.



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

NISSAN JUKE CHEZ NISSAN, LES REPRISES ONT VRAIMENT LA COTE.



**NISSAN JUKE
REPRISE ARGUS
+3 000€**

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^{me} 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 artisanale 78310 MAUREPAS
Tél. : 01 30 16 46 55

LES ULIS
4, av. des Tropiques ZA des Courtabœuf
91955 LES ULIS
Tél. : 01 60 92 12 00

STE GENEVIEVE
82, route de Corbeil
91700 St^e 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

VIRY CHATILLON
129, av. du G^{me} de Gaulle
91170 VIRY CHATILLON
Tél. : 01 60 47 99 10

ETAMPES
Garage du rampart
RN 20 Morigny - 91150 ETAMPES
Tél. : 01 64 96 35 45

NISSAN - AVENIR

YOU + NISSAN**
NOTRE PROMESSE. VOTRE EXPÉRIENCE.

- + Véhicule de remplacement gratuit.
 - + Entretien Nissan au meilleur prix.
 - + NISSAN assistance gratuite illimitée.
 - + Diagnostic systématique offert.
- Contactez-nous 24h/24, 7j/7 :
En France 0805 11 22 33
De l'étranger +33 (0)1 72 67 69 14

Innover autrement. **Dans cadre opérations d'entretien : conditions sur nissan.fr/promesse-client. *Avantage client de 3 000 € sous condition de reprise, composé d'une remise de 360 € 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 2 640 € pour la reprise de votre véhicule. Offre réservée aux particuliers, non cumulable avec d'autres offres, valable pour toute commande d'un Nissan JUKE neuf (hors Visia et Séries Spéciales ou Limitées) jusqu'au 30/04/2016, livré et immatriculé avant le 15/05/2016, chez les Concessionnaires NISSAN participants. Modèle présenté : Nissan JUKE Tekna DIG-T 115 avec option peinture métallisée et Pack extérieur Creative Line : 21 300€ après déduction de 3 000€ 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 Voisins-le-Bretonneux Cedex.

Consommations gamme cycle mixte (l/100 km) : 4,0 - 7,3. Émissions CO₂ (g/km) : 104 - 172.

Offre de financement
BMW GROUP
Financial Services

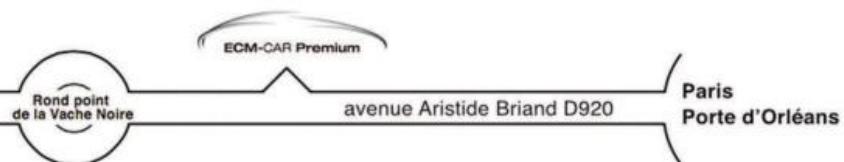
BMW
Service

MINI
Service



**Service après-vente
Véhicules d'occasion
01 49 65 21 21**

www.ecm-car.com



Occasions BMW & Mini - MONTROUGE
à 500 m de la porte d'Orléans
134 - 136 av. Aristide Briand - D920

LES PROFESSIONNELS S'AFFICHENT

HONDA
The Power of Dreams®

NOUVELLE HONDA
JAZZ

VOTRE NOUVEAU LABORATOIRE D'EXPÉRIENCES



GAMME JAZZ À PARTIR DE
249 €
PAR MOIS SUR 48 MOIS
SANS APPORT*

**ALL
INCLUSIVE****

LOCATION
ENTRETIEN
GARANTIE
ASSISTANCE

**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 30/06/2016. Prix catalogue du modèle présenté Jazz 1.3 i-VTEC Exclusive Navi (hors option peinture métallisée) : 19 100 € selon tarif au 01/04/2016. 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 Evry Cedex, 543 097 522 RCS Evry. 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.

GARAGE DU CLOS

45 av. du Général de Gaulle - 91 Villebon sur Yvette
Z.A.E de Linas - 2 av. Ettore Bugatti - 91 Linas

01 69 31 55 00
01 69 80 72 80

Véhicules
Garantis
3 ans



Exemple :
Giulietta 170 TCT
Exclusive
25965€
au lieu de
34965€

ALFA ROMEO GIULIETTA jusqu'à 9000€ 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

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

ANCIENNES & MODERNES



ILS LES ASSURENT À PETIT PRIX !

ASSURANCE COLLECTION

à partir de 20 €

Garanitien RC + Déf. Pénales et Recours +
Prêt du Véhicule + Trajet Travail Occasionnel
pour un véhicule d'avant 1976.
Tarif au 01.04.2016. Hors coût de police.

ASSURANCE MODERNE TOUS RISQUES

à partir de 234 €

Tarifs minimum annuels en cours
le 01.04.2016, pour une New Beetle,
s'adressant à un homme de
39 ans vivant à Toulouse (31), conduite
couple, utilisant son véhicule pour se
rendre à son lieu de travail et la
promenade, bénéficiant d'un bonus
de 50%, entre autres critères.

Quattro
ASSURANCES
www.quattro.fr

DEVIS et ESPACE
ADHÉRENT sur
QUATTRO.FR

拇指图标 **05 65 100 100**



CAT - Société de Courtage en Assurances - Siège social : 738, rue La Désirée 75015 PARIS - RCS Paris
B 360 094 846 - N° CRIF : 137 001 752 - www.cat.fr

POUR 29 €/AN PRÉSERVEZ VOTRE PERMIS

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

Rendez-vous sur **www.assistancepermis.fr**
ou au **05 65 100 100**



En partenariat avec
MONDIAL ASSISTANCE et
Quattro ASSURANCES

LES PROFESSIONNELS S'AFFICHENT



13-15 • 05 • 2016
WWW.SPA-CLASSIC.COM

Credit Photo: BMW Group Austria - Stefan Wenzel / Chery Pirelli & Coconet

EFG

ZENITH
WATCHES

GINON GROUP

ALAIN FIGARET

MOTUL

ticketmaster®

AUTOMOBILE
AutoGids

BEL RTL

PETER
auto



club
RTL

Auto
World

AUTOWORLD
30 years

GOOSSE

ter Voitures DE L'ANNÉE

Mercedes - BMW Audi - VW

Direction et Collaborateur ALLEMAGNE

www.lesvoituresdelannee.com

06.09.78.09.20

aupe@lesvoituresdelannee.com

Véhicules de direction
Véhicules du Personnel
Usine de POISSY

PEUGEOT & CITROËN

Tél : 01 30 19 55 00

06 18 40 80 86

vvo@info-auto.org

du lundi au vendredi de 8h30 à 17h00

www.info-auto.org

VENDRE VOTRE VOITURE

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

www.Aramisauto.com



Aramisauto



0 811 365 804

(prix d'un appel local)

Diminuez votre budget carburant.

À partir de 299€.

Test de consommation : -12%



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



Installation
sans
perçage



Etagères coulissantes

Largeur ajustable
de 2,20 m à 3,55 m

Etagères réglables
en hauteur

Une gamme
de 13 accessoires

Composez votre solution sur
www.lodus.com

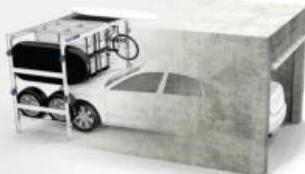
ODYSSEY
FRANCE
GARANTIE

Spécialement conçu pour l'aménagement de votre garage, LODUS s'ajuste en largeur, s'installe dans tous les garages et vous offre une modularité complète. LODUS est une structure métallique sur laquelle se fixent en toute sécurité des étagères coulissantes et des accessoires pour ranger vélos, pneus ou coffres de toit. Ranger son garage n'a jamais été aussi facile !

Prix TTC : structure de 449 € à 499 € et accessoires de 14,90 € à 89 €

LODUS

Gagnez
des m² !



Contactez-nous au 04 72 46 18 20

À découvrir dans notre prochain numéro

N° 957

du 28 avril 2016



Renault Talisman Estate dCi 130

La Talisman se prépare aux départs en vacances en famille. Cette Estate est-elle un break de charge ou de chasse ? Toutes les réponses dans l'essai complet et mesuré.

ANTHONY BERNIER



Jaguar F-Pace

Jaguar se frotte aux SUV de luxe. Le F-Pace sera-t-il la nouvelle bête noire des Evoque, Q5 ou X3 ? Premier verdict sur les routes du Monténégro.



BMW 225xe

La mayonnaise commence à prendre pour les voitures électriques et hybrides. Notre dossier voitures "vertes" vous dira tout sur les nouveautés, dont l'Active Tourer 225xe.

CHRISTIAN MARTIN

Et aussi... En kiosque



ACTUELLEMENT

L'AUTO-JOURNAL ÉVASION & 4x4 N°76 164 pages

En kiosques depuis le 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 mains du nouveau VW Tiguan est aussi au programme !

Et où que vous
soyez, sur
SMARTPHONE
et
TABLETTE

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 Coppin, Frédéric Haas

Convoyage: Sylvain Cambier (responsable)

Secrétaire général de rédaction: Denis Riflaide

Secrétariat de rédaction: Valérie Fröhlich

(1^{re} secrétaire de rédaction), Alain Le Roch

Chef de studio: Nicola Georgieff

Maquette: Sabah Slimani

Photographes: Yann Lefebvre, Christian Martin

Responsable service photo: Jeanne-Marie Woitiée (5650)

A collaboré à ce numéro: Roland Combette

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 Delanoy

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: avril 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 46 48 48 75 (du lundi au samedi de 8 h à 20 h). Par courrier : Service abonnements L'Auto-Journal - CS 90125 - 27091 Évreux Cedex 9

Abonnement France : 64 € (1 an, 25 numéros dont Spécial Salon), 78 € (1 an, 25 numéros + 5 hors-séries). Prix de vente incluant T.V.A. à 2,10 %. Belgique (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