

N°957

I'auto-Journal

RENAULT KOLEOS VS VW TOUAREG



LA GUERRE
DES SUV FAMILIAUX ?

M 01117 - 957 - F: 3,50 €



DOSSIER

FUTURES

BMW

X5 IV



SÉRIE 2
GRAN COUPÉ



13 NOUVEAUX MODÈLES DÉVOILÉS !



ESSAIS



ALFA ROMEO GIULIETTA /
RENAULT MÉGANE

Le charme italien suffit-il
face à la star française ?

JAGUAR F-PACE



L'âme d'un grand
séducteur !



FUTUR PEUGEOT 3008
SON HABITACLE EN DÉTAIL

→ DOSSIER VOITURES "PROPPRES" QUELLE TECHNOLOGIE POUR QUEL USAGE ?



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.

Une autre façon de voir la vie.



Ford
KUGA



Consommations mixtes (l/100 km) : 4,6/7,4. Rejets de CO₂ (g/km) : 120/171 (données homologuées conformément à la Directive 80/1268/EEC amendée).

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

ford.fr

Go Further

Sommaire [N° 957]



60



50



42

Découvrir

[NOUVEAUTÉS]

- 12 Tout sur la future gamme BMW : Série 1 à 5, roadsters Z, SUV, "i"
- 23 Renault Koleos II
- 26 Volkswagen : le futur Touareg
- 28 Peugeot : le poste de conduite du 3008

Comprendre

[L'ENQUÊTE DE LA QUINZAINE]

- 32 Consommation et pollution : Peugeot joue la carte de la transparence

Conduire

[1^{er} ESSAI XL]

- 42 Jaguar F-Pace 3.0 D 300 ch

[ESSAI]

- 50 Renault Talisman Estate 1.6 Energy dCi 130 ch

[1^{ers} ESSAIS]

- 56 Porsche 718 Boxster S 350 ch

- 68 Audi A4 Allroad 2.0 TDI 190 ch

[FACE-À-FACE]

- 60 Alfa Romeo Giulietta 1.6 JTDM 120 ch / Renault Mégane 1.5 Energy dCi 110 ch

[LES EXPERTS]

- 72 Mercedes Classe C Coupé 245 ch

[DOSSIER VOITURES "PROPRES"]

- 76 BMW Série 2 Active Tourer 225xe 224 ch

- 80 Nissan Leaf 109 ch / Toyota Prius

- 122 ch / Volkswagen Golf GTE 204 ch

- 88 Celles qui pourraient changer la donne

[DERNIER ESSAI]

- 91 Mercedes SLK

Vibrer

[REPORTAGE]

- 92 Patrice Larue, artiste peintre

[SPORT]

- 98 Formule 1 : Grosjean-Haas, un nouveau modèle

[RÉTRO]

- 100 Citroën Ami Super

Partager

[COURRIER DES LECTEURS]

- 104 La vie de vos autos

- 105 Le chef des essais vous répond

S'offrir

[CONFIGURATEUR]

- 106 Smart Fortwo / Forfour

[FICHE OCCASION]

- 110 Kia Cee'd

[LE PRIX DU NEUF]

- 113 Le tarif des voitures neuves

[LES PROFESSIONNELS S'AFFICHENT]

- 121 Les petites annonces



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



98



68



56



92



12



76



32



80

PEUGEOT 208 STYLE

ELLE RÉVEILLE L'ÉNERGIE QUI EST EN VOUS



à partir de

159 €⁽¹⁾/MOIS
après un 1^{er} loyer de 2 100€

3 ANS D'ENTRETIEN INCLUS
SANS CONDITION DE REPRISE

PEUGEOT i-COCKPIT | MOTEURS PureTech | ACTIVE CITY BRAKE⁽²⁾

NETC Automobile PEUGEOT 880 144 803 RCS Paris.

PEUGEOT recommande TOTAL. Gomme 208 y compris Business : consommation mixte (en l/100 km) : de 3 à 5,4. Émissions de CO₂ (en g/km) : de 79 à 125. Consommation urbaine (en l/100 km) : de 3,6 à 7. Émissions de CO₂ (en g/km) : de 79 à 125. Consommation extra-urbaine (en l/100 km) : de 2,7 à 4,6. Émissions de CO₂ (en g/km) : de 79 à 125.

(1) En location longue durée (LLD) sur 37 mois et pour 30 000 km. Exemple pour la LLD d'une Peugeot 208 Style 1,2L PureTech 82ch neuve hors options, incluant 3 ans d'entretien. **Modèle présenté :** Peugeot 208 Allure 5P 1,2L PureTech 82 BVM5 options peinture métallisée, jantes 16" TITANE noir brillant, toit panoramique en verre, pack de personnalisation extérieur Menthol White : **201 €/mois après un 1^{er} loyer de 2 500 €.** Montants exprimés TTC et hors prestations facultatives. Offre non cumulable valable du 02/05/16 au 30/06/16, réservée aux particuliers pour toute LLD d'une Peugeot 208 neuve dans le réseau Peugeot participant, sous réserve d'acceptation du dossier par PEUGEOT FINANCE – Loueur : CREDIPAR, SA au capital de 138 517 008 €, RCS Nanterre n° 317 425 981 – 12, avenue André-Malraux, 92300 Levallois-Perret. Le PCP Entretien Plus peut être souscrit indépendamment de toute LLD aux conditions disponibles dans le réseau Peugeot participant. (2) En option ou indisponible selon version.

PEUGEOT 208 STYLE

MOTION & EMOTION



PEUGEOT



dito

Jean-Eric Raoul

Rédacteur en chef
jeaneric.raoul@mondadori.fr

RIEN À CACHER ?

Depuis l'affaire Volkswagen et ses rebondissements, chacun commence à y voir plus clair sur les normes de consommation et d'émissions polluantes. Avec, outre le sujet particulier de Volkswagen, trois enseignements marquants. Premièrement, les conditions de réalisation des tests d'homologation, conçus dans les années 70, n'ont rien à voir avec la réalité. Depuis le temps que L'AJ le démontre lors de ses essais mesurés... Deuxièmement, à se focaliser presque exclusivement sur les rejets de CO₂, gaz à effet de serre mais non toxique, les pouvoirs publics sont passés à côté du sujet des vrais polluants. Et font mine, cf. notre ministre de l'Environnement, de les redécouvrir aujourd'hui en poussant des cris scandalisés. Enfin, si tout le monde (VW excepté, soit) respecte ces normes irréalistes, il y a d'énormes différences de résultats lorsque nous roulons dans la vraie vie. De bons et de mauvais élèves. La faute, la plupart du temps, à des choix de technologies différentes, dont certaines sont parfaites pour passer les



NICOLAS SOLIER

Si Peugeot reste seul à jouer cartes sur table, cela ne servira à rien.

tests, mais ne servent quasiment à rien dans la circulation. C'est ballot. Une forme d'optimisation réglementaire qui, comme l'optimisation fiscale également très à la mode, n'est ni illégale ni très morale.

À ce petit jeu, Peugeot et quelques autres s'en sortent bien. Sans doute, consommations et émissions réelles sont supérieures à celles des tests d'homologation. Mais beaucoup moins que certains concurrents. Un avantage qu'il serait dommage de passer sous silence... Sauf que l'exercice est délicat. Comment valoriser son travail en démontrant être "moins pire" que les autres? Pas très glamour. Aussi, Peugeot a lancé une sorte d'opération

mains propres que la marque de Sochaux commence par s'appliquer à elle-même. C'est courageux. Vouserez dans notre enquête, p. 32, qu'il n'y a finalement pas beaucoup d'écart entre nos propres mesures et les procédures, très contrôlées, mises en place par Peugeot pour mesurer consommations et émissions de leurs modèles les plus vendus en conditions réelles. Et après? Si Peugeot reste seul à jouer cartes sur table, ou que chacun bricole ses propres mesures dans son coin, cela ne servira à rien. Ce serait vraiment dommage, pour les autres constructeurs, de rater une telle occasion de mettre en lumière la pertinence de leurs choix, en toute transparence.

ça vous a fait réagir...
Je trouve la réponse d'Emmanuel Barbe, dans l'interview du dernier numéro, tout à fait scandaleuse sur le manque de contrôles d'alcoolémie sur les routes. En résumé, seuls les radars sont réellement "opérationnels".

C. Bruno

Sa réponse semblait signifier que, si nous n'étions pas contrôlés fréquemment, c'est que nous ne faisons pas partie d'une population statistiquement "alcoolisée". On a connu plus convaincant, comme argumentaire.

Vous chantez régulièrement les louanges de la BMW Active Tourer. J'ai eu l'occasion d'essayer une Active Tourer 216d, et je peux vous dire que c'est une réelle punition: moteur astmatique, boîte accrocheuse et mal guidée, qualité de finition banale. Où est l'esprit BMW dans cette voiture?

Gérard Rameau

Cette version ne figure effectivement pas parmi nos favorites. Comme souvent avec les allemandes, la configuration (mécanique, transmission, équipement) est essentielle.

ON A AIMÉ,
CETTE QUINZAINE





PARIS GAGNANT

En préambule de l'ePrix de Paris, Jean-Éric Vergne s'est offert une traversée de la capitale. Quoi de plus banal, pour un pilote originaire d'Île-de-France ? La monture, peut-être... Car Vergne s'est permis une petite balade depuis la place de la Concorde jusqu'à la rue François-1^{er}, avec escapade sur les quais de Seine et salut à la tour Eiffel, au volant de sa monoplace électrique, en pleine circulation. Visiblement,

les pavés parisiens n'ont pas posé de problème aux suspensions et au fond plat de la DS Virgin. Pas plus qu'au concept DS E-Tense qui le suivait à la trace. Les spectateurs et les touristes, nombreux et incrédules, n'ont pas manqué de faire crépiter leurs smartphones... salués en retour par les photos prises par J.-É.V. lui-même depuis le cockpit de sa monoplace. C'est sûr, il ne fera pas ça tous les jours !



RÉVEILLEZ VOS RÊVES.

DOB



*Africa
Twin*

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

HONDA
Finance

HONDA
ASSURANCE



ABS déconnectable, antipatinage HSTC réglable et éclairage full LED. L'Africa Twin est également disponible en version DCT (*transmission à double embrayage) avec mode Tout Terrain. Venez découvrir notre large gamme d'accessoires sur moto.honda.fr





BMW



En 1928, BMW devient fabricant d'automobiles. Des concessions fleurissent un peu partout en Allemagne.

La i8, présentée en 2014, fait entrer BMW dans le futur avec ses moteurs thermique et électrique.



Un nouveau chapitre

À l'occasion du centenaire de BMW, *L'Auto-Journal* vous propose un dossier spécial sur les futures nouveautés marquantes du constructeur bavarois. Et il y en aura pour tous les goûts.

Par Florian Chopin

Le 7 mars 2016, BMW a fêté ses 100 ans d'existence. Un siècle durant lequel la marque allemande a démontré son savoir-faire de motocyclette dans beaucoup de domaines (avion, auto, moto...), mais aussi son talent pour dessiner un sourire sur le visage de chaque conducteur, voire des autres occupants. Pour célébrer l'événement, la marque a présenté un concept symbolisant sa vision du futur. Une vision où la conduite autonome sera au cœur de chaque modèle, où l'empreinte énergétique devra être limitée (poids, aéro...), où les motorisations seront forcément efficientes. Certes l'étude Vision Next 100 ne dévoilait rien en ce sens, mais l'Hélice travaille sur de nombreuses pistes : thermique, hybride, rechargeable, électrique, pile à combustible... Certaines sont d'ores et déjà disponibles au compte-gouttes et arriveront plus massivement d'ici à la fin de la décennie. D'autres sont encore à l'état de laboratoires et dessineront les BMW d'après 2020. Ce dossier n'esquisse pas les cent prochaines années du bavarois, mais est plus simplement un état des lieux des modèles, par catégories (berlines, roadsters, SUV et gamme "i") qui se retrouveront sur nos routes à court et moyen termes.



- P. 14 Les berlines et coupés:
SÉRIE 1, SÉRIE 3, SÉRIE 5, SÉRIE 2 GRAN Coupé
- P. 18 Les roadsters: **Z5, Z2**
- P. 20 Les SUV: **X3, X5, X7**
- P. 22 La gamme "i": **INEXT**

Les 100 ans de BMW

1916 Otto Werke

La fabrique d'avions de Gustav Otto devient la Bayerische Flugzeugwerke qui donnera en 1922 la Bayerisch Motoren Werke: BMW.



1917



1918 Moteur IIIa

Les employés fêtent la fabrication du 500^e moteur IIIa, un 6 cylindres en ligne BMW de 19 l et 185 ch.



1919 Plus de 9000 m

Ce DFW C IV et son 6 cylindres en ligne BMW atteignent 9760 m d'altitude.

Les berlines

LES APPARENCES SONT TROMPEUSES

Malgré des styles qui seront peu ou prou les mêmes qu'actuellement, les berlines BMW vont fortement évoluer. Nouvelles motorisations, architecture inédite, technologies dernier cri...

SÉRIE 5 VII



LES INFOS CLÉS

Prix estimé:
à partir de 40 000 €

Commercialisation:
fin 2016


ILLUSTRATION LARSON/AUTOBILD

1923 Moto R32

Première moto fabriquée par BMW, la R32 dispose d'un moteur 2 cylindres Boxer 4 temps.



1928 Dixi 3/15

Première auto de BMW, il s'agit d'une licence de l'Austin Seven.



1933

1933 303

Première BMW à moteur 6 cylindres en ligne et avec le double haricot.



Nous avons souvent coutume de dire que rien ne ressemble plus à une voiture allemande qu'une autre automobile allemande (de la même marque, il va sans dire...). Aussi notre tâche se complique-t-elle lorsqu'il est question de vous dévoiler l'avenir d'un constructeur d'outre-Rhin, en l'occurrence BMW, sachant que les futurs modèles s'apparenteront esthétiquement, à quelques détails ou centimètres près, à ceux qui circulent sur nos routes. Prenez les Série 1, Série 3 et Série 5 présentées ici. Il ne s'agit pas de versions restylées, mais bel et bien des nouvelles générations qui arriveront dans les mois ou années à venir. Soyons clairs, d'ici 2018, l'ensemble de la gamme des berlines munichaises aura été renouvelé, et cela pourrait passer assez inaperçu aux yeux des non-initiés. Pourtant, sous leur robe, les autos vont fortement évoluer.

Les futures Série 3 et Série 5 feront appel à la fibre de carbone

Commençons par la plus proche de nous dans le temps, la Série 5. Son arrivée est prévue pour le Mondial de l'Auto, en octobre prochain. Derrière son style séduisant, mais relativement classique, elle reposera sur la nouvelle plate-forme modulaire maison destinée aux propulsions. Baptisée CLAR (pour Cluster Architecture), cette base technique, déjà utilisée sur la récente Série 7, associe des matériaux légers comme

l'aluminium mais aussi la fibre de carbone, dont la marque maîtrise désormais la production depuis son intégration dans les i3 et i8. Ainsi, celle qui est connue sous le code G30 affichera un poids réduit d'une centaine de kilos par rapport à sa devancière. Ce qui augure d'une agilité accrue, de performances en hausse et de consommations toujours mieux maîtrisées. Que dire alors de la Série 3 – la G20 – qui bénéficiera de la même technologie ? De quoi clairement rivaliser avec la future Giulia, dont certains éléments sont, selon Alfa Romeo, également en fibre de carbone. Mais l'allemande en intégrera bien plus dans sa structure, renforçant ainsi sa rigidité sans altérer ses qualités dynamiques.



ILLUSTRATION LARSON/AUTOBILD

La future Série 3 reposera sur une plate-forme similaire à celle de la récente Série 7, faite d'aluminium et de fibre de carbone.

Cette future Série 3 disposera d'une gamme de moteurs qui débutera à partir d'un 3 cylindres 1,5 l.



SÉRIE 3 VII



LES INFOS CLÉS

Prix estimé :
à partir de 32 000 €

Commercialisation :
2018

ILLUSTRATION LARSON/AUTOBILD

BMW

Nouveau chapitre

ILLUSTRATION JEAN-FRANÇOIS HUBERT

**SÉRIE 1 III****LES INFOS CLÉS**

Prix estimé :
à partir de 24 000 €

Commercialisation :
fin 2017

← La future
Série 1
adoptera la même
base que le monospace
Active Tourer.

→

ILLUSTRATION J.-F. HUBERT

GAMME Ne pas oublier les coupés...

À chaque berline correspond un coupé. Ou plus exactement un coupé, un cabriolet, un Gran Coupé. Ce sera le cas pour ces générations avec une grande nouveauté : la Série 2 Gran Coupé. Celle-ci se distingue de la Série 1 quatre portes par son style, mais aussi par son architecture qui reposera sur la même base CLAR que ses grandes sœurs, ce sera donc une propulsion.

Au rayon des motorisations, la grande nouveauté de ce duo sera l'arrivée inédite à ce niveau de gamme de blocs 3 cylindres en entrée de gamme. Ils pourront, ou non, être associés à des moteurs électriques : le constructeur veut électrifier tous ses futurs modèles, et pas seulement la gamme "i". Des modes autonomes seront proposés afin de vous affranchir des contraintes comme sur les longs trajets sur autoroute ou encore pour le stationnement.

Des éléments que l'on retrouvera également dans la prochaine mouture de la Série 1, prévue pour la fin 2017. Mais la compacte fera sa révolution. Point de CLAR pour elle, mais l'UKL (UnterKlasse), à savoir la base technique de la Série 2 Active Tourer. Cette BMW passera donc à la traction et au bloc placé en transversal. Fini les 6 cylindres, place aux 3 et 4 "pattes". Par ailleurs, cette évolution de Série 1 ne sera plus disponible qu'en 5 portes et en berline 4 portes. La 3 portes disparaîtra du catalogue, faute de rentabilité. ■

1936 328

Maniable et légère, elle remportera de nombreuses courses.

**1940 Mille Miglia**

Il s'agit de l'une des nombreuses victoires de la 328 Touring Coupé.

**1939 Tourist Trophy**

Georg Meier est le premier non britannique à remporter cette course sur l'île de Man avec sa BMW.

**1953**



BALADES XL, ÉQUIPEMENTS XXL.



GPS.



Toit ouvrant.



Volant sport gainé cuir et bluetooth.

MINI COUNTRYMAN SURÉQUIPÉ.

À PARTIR DE 340€/MOIS.* 36 MOIS. SANS APPORT. ENTRETIEN INCLUS.

Inclus dans l'édition suréquipée :

Toit ouvrant panoramique. Jantes 17". GPS. Volant sport gainé cuir.
Bluetooth. Radar de recul. Sièges sport. Détecteur de pluie et allumage automatique des projecteurs. Climatisation automatique.



* Exemple pour un MINI ONE D COUNTRYMAN Finition Chili +. Location Longue Durée sur 36 mois et pour 30 000 km intégrant l'entretien* et l'extension de garantie. 36 loyers linéaires : 339,42 €/mois. Offre réservée aux particuliers, valable pour toute commande d'un MINI ONE D COUNTRYMAN Finition Chili + jusqu'au 30/06/2016 dans les MINI STORES participants. Sous réserve d'acceptation par MINI Financial Services - Département de BMW Finance - SNC au capital de 87 000 000 € RCS Versailles B 343 606 448 TVA FR 65 343 606 448. Courtier en Assurances immatriculé à l'ORIAS n°07 008 883 (www.orias.fr). Consommation en cycle mixte : 4,2 l/100 km. CO₂ : 111 g/km selon la norme européenne NEDC. L'extérieur de ce véhicule comporte des équipements de série ou en option en fonction de la finition. **Hors pièces d'usure.

Les roadsters

LE Z5 PARÉ POUR LE DRIFT

Z5



LES INFOS CLÉS

Prix estimé:
à partir de 40 000 €

Commercialisation:
fin 2017

BMW et Toyota ont signé un partenariat pour partager leurs connaissances en matière d'électrification. Mais la concrétisation la plus spectaculaire de cette alliance est la production d'une sportive. Le futur Z5 sera donc hybride...



Le futur Z5 bénéficiera de la même structure que la très attendue Toyota Supra.

ILLUSTRATION AVARAVARI

Ies coûts de développement des autos étant de plus en plus élevés, les constructeurs cherchent tous les moyens pour les rentabiliser au mieux. C'est ainsi que se sont multipliées les plates-formes modulaires, chères au départ, mais largement amorties par le nombre important de modèles bâti dessus. Autre solution, le partenariat. En effet, si une voiture est techniquement trop marginale dans la gamme, il peut s'avérer utile de s'allier à une autre marque pour développer une base ad hoc. Ce sera le cas pour le remplaçant du Z4. Ainsi, pour continuer à proposer un roadster amusant mais aussi plus propre qu'auparavant, l'Hélice avait besoin de se rapprocher d'un spécialiste du genre: Toyota. Ça tombe bien, le japonais planchait depuis quelque temps sur la renaissance de la Supra. Ce mélange des cultures donnera naissance pour le bavarois, dès 2017, au Z5. Plus d'hybride coupé-cabriolet avec un toit escamotable, l'auto doit être légère, elle reprendra donc la capote en toile. Pour la partie châssis, c'est BMW qui sera maître d'œuvre avec son savoir-faire en matière de fibre de carbone. Pour la partie mécanique, les deux firmes mettront leurs connaissances en commun. L'allemand s'occupera de la partie thermique avec ses 4 et 6 cylindres en ligne. Quant à Toyota, il apportera ses compétences sur l'hybride. En associant les deux, la puissance délivrée aux roues arrière du futur Z5 pourrait culminer à plus de 400 ch. ■



Z2 Un roadster traction

Un temps évoqué, puis remisé au placard avec l'échec commercial des Mini coupé et roadster, le projet d'un éventuel Z2 pourrait ressurgir avec la montée en puissance de la gamme des tractions. L'engin adopterait, en effet, la base technique UKL de la future Série 1 (voir p. 16). Une proposition crédible face au Mazda MX-5, même si l'architecture est différente.

ILLUSTRATION BERNHARD REICHL

GAMME
CIVIC

REPRISE + GARANTIE + ASSISTANCE



À PARTIR DE
149 € /MOIS⁽¹⁾
1ER 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

Les SUV RÉVISIONS NOS CLASSIQUES

Chahutés par une concurrence externe et interne, les pionniers que sont les X3 et X5 parviennent à faire bonne figure. Pour les remplaçants, la tâche s'annonce ardue, mais ils disposeront de quelques éléments dont la marque à l'hélice a le secret...

ILLUSTRATION LARSON/AUTOBILD

**X3 III****LES INFOS CLÉS**

Prix estimé :
 à partir de 40 000 €

Commercialisation :
 2017



Le prochain X3 reprendra de nombreux éléments qui ont fait le succès de l'actuel. Il sera aussi plus léger et hybride.

1954 Isetta

BMW fabrique sous licence cette auto deux places équipée d'un moteur de moto.

**1959 700**

Financièrement mal en point, BMW se relance avec ce coupé à moteur arrière économique.

1978 M1

Ce coupé à moteur central arrière de 277 ch est présenté au Salon de Paris.

**1979**

X5 IV

LES INFOS CLÉS

Prix estimé :
à partir de 57 000 €

Commercialisation :
2019



ILLUSTRATION LARSON/AUTOBILD

Pour la quatrième génération de son X5, BMW veut marquer les esprits par un style moins conventionnel...

La gamme des SUV BMW s'articule autour de deux pièces maîtresses : le X5 et le X3. Des pionniers sur leur marché : ils sont, en effet, arrivés respectivement en 1999 et en 2003. Aujourd'hui que les segments sont plus encombrés, nos deux protagonistes du jour vont devoir mettre les bouchées doubles. Quelques mois après l'Audi Q5 deuxième du nom (révélé au Mondial de l'Auto en octobre prochain), la troisième génération du X3 fera son entrée. Son style sera plus incisif, ses lignes plus anguleuses, mais il gardera le charisme de la version existante. À l'intérieur, la présentation sera largement modernisée avec l'apparition d'un large écran 16/9 trônant sur une console centrale très horizontale. Les compteurs seront partiellement digitaux. Pour la partie mécanique, la grosse évolution concernera la base technique : il s'agira de la plate-forme CLAR initiée par la récente Série 7. Elle permettra deux choses : réduire le poids du X3 d'une centaine de kilos par rapport à son aîné grâce à l'apport de fibre de carbone (malgré quelques centimètres pris ici et là, et une déclinaison à empattement rallongé pour la Chine...), et elle pourra intégrer aisément un module pour électrifier l'ensemble.

Les modèles SUV de BMW vont grandir pour satisfaire la Chine et les Etats-Unis

Une architecture que l'on retrouvera bien sûr sur la prochaine mouture du X5, code G05, qui devrait apparaître plus rapidement que prévu. Une fois n'est pas coutume pour BMW, le cycle de vie du modèle actuel sera réduit à cinq ans (il date de 2013) et il ne devrait ainsi pas recevoir de restylage. Les ingénieurs maison travaillent d'ores et déjà sur des mulets de

développement, car le style n'est pas complètement figé. Seule certitude, il sera plus clivant qu'aujourd'hui. Ce nouvel X5 sera également plus grand que son aïeul pour satisfaire les désirs des marchés américains et chinois qui auront pourtant également le X7, apparu une bonne année plus tôt... Gageons que le matériau employé compensera le poids supplémentaire. ■ ➔

GAMME SUV BMW veut compter jusqu'à 10

Après les X1, X3, X4, X5 et X6, la gamme des SUV s'agrémera, dans les mois à venir, de plusieurs nouveautés. À commencer par le X1 à empattement long et le X2, qui reprendra le modèle des X4 et X6. Mais le plus attendu, notamment en Chine et aux États-Unis, c'est le X7. Plus qu'une version rallongée du X5, ce baroudeur entend venir concurrencer le Mercedes GLS en offrant un bel espace aux rangs deux et trois. Début de la production en 2017.



ILLUSTRATION BERNHARD REICHEL

La gamme “i” DANS LE FLOU...

Lancé en grande pompe en 2011, le segment “i” de BMW ne propose toujours que deux modèles. La suite arrive, mais à quoi ressembleront les futures i5, i6, i7 ? Même chez le constructeur bavarois, les avis divergent...


LES INFOS CLÉS

Prix estimé :
à partir
de 100000 €

Commercialisation :
2020



Si BMW donnera bel et bien une suite aux i3 et i8, le mystère plane encore, même en interne, sur la voie à prendre...



A

vec sa Prius, Toyota a initié l'idée qu'il fallait montrer la technologie embarquée par une esthétique différente. BMW a suivi ce principe avec ses i3 et i8. Mais au moment de poursuivre sa gamme de véhicules propres, la marque allemande se trouve face à un dilemme : continuer à proposer des autos au style clivant pour les distinguer du reste de l'offre, ou bien faire du BMW avec un parti pris stylistique plus conventionnel. Les partisans de la seconde option avouaient leur penchant pour une future i5 devant concurrencer la Tesla Model S en affichant pour cela un look de Série 6 Gran Coupé des temps modernes. Le projet est séduisant, mais il viendrait rouler sur les plates-bandes de la gamme standard, selon les dires des fans de la première option. Selon nos informations, ces derniers auraient pour le moment gain de cause avec un projet baptisé i NEXT. L'idée est de présenter un vrai rival au Model X : l'Hélice entend proposer un véhicule capable de faire plus de 400 km d'une traite, tout en accueillant ses passagers dans un large espace permis par l'architecture de l'auto.

La gamme “i” doit rester un laboratoire technologique

Mais quelle architecture ? Là aussi, le bavarois tergiverse : une pure électrique distillant une puissance minimale de 300 ch répartie sur les essieux ; ou bien une hybride rechargeable avec un moteur thermique (2 ou 3 cylindres) servant de générateur, comme sur la i3. Si de nombreuses questions restent encore en suspens, une certitude demeure : ce projet i NEXT répondra aux besoins de demain. Il offrira une conduite autonome, reposera sur une construction allégée, et se dotera d'une interface entièrement digitale et connectée. Mais son arrivée sur le marché n'est pas prévue avant 2020 et de nouvelles technologies vont encore se développer... ■

Maintenir la pression

BMW entame son deuxième centenaire avec de nombreux projets sous le bras. Dans un premier temps, il s'agit de remettre à jour ses grands classiques, avant de s'attaquer aux modèles inédits. Dans tous les cas, d'ici à 2020, toute la gamme disposera d'une base technique modernisée et d'une offre électrique. Deux évolutions marquantes apportées par le développement des laboratoires roulants que sont les i3 et i8. Mais cette cellule “i” a, aujourd'hui, besoin d'être relancée pour montrer que la marque reste innovante.



Florian Chopin

**LES INFOS CLÉS**

Prix estimé :
à partir de 27 000 €

Commercialisation :
début 2017 (Europe)

Monsieur l'ambassadeur

En présentant son nouveau Koleos à Pékin, Renault vise clairement les marchés hors d'Europe. Massif, ce SUV entend se positionner comme une nouvelle alternative à la Talisman ou à l'Espace... Par Florian Chopin

L'offre haut de gamme de Renault est multiple. Après l'Espace et la Talisman, voici le nouveau Koleos, un SUV imposant par sa taille, et qui entend offrir les mêmes raffinements intérieurs que ses aînés. Mais tout ceci n'est pas pour vous... du moins pas pour tout de suite. En effet, avec ce modèle, Renault vise l'international. Et, dès l'été, le Koleos II se retrouvera dans les concessions de la marque en Australie, dans les pays du Golfe, en Amérique latine et en Chine (où il est présent). La Turquie et la Russie seront les seuls pays européens ou proches de l'Ancien Continent à être servis. Sur ces marchés, Renault a une image plus haut de gamme que chez nous, et la marque entend bien la cultiver. Pour cela, les équipes de design ont volontairement accentué le côté massif de l'engin, en conservant des lignes horizontales et en les étirant au maximum. Ainsi, grâce à ses dimensions généreuses (4,67 m, 15 cm de plus que le premier Koleos), l'engin apparaît encore plus imposant et donne l'impression d'appartenir

à la catégorie supérieure. Visuellement, il pourrait venir taquiner le futur Volkswagen Touareg (*voir p. 26*). On retrouve également de nombreuses similitudes avec la Talisman (larges virgules de LED sous les optiques pouvant recevoir un faisceau 100 % LED, bandeaux de feux 3D...). Les deux autos ont été développées en parallèle et sont signées du même designer, Alexis Martot. Les flancs sont aussi galbés que sur un Kadjar, ➤



Celui qu'il remplace Koleos I

Mal aimé en Europe, avec 4 704 unités en 2015, dont 3 239 écoulées en France, le Koleos I a réalisé trois quarts de ses ventes hors de l'Ancien Continent, et notamment en Chine où il est la Renault la plus vendue. Pour tous les marchés, l'auto était fabriquée en Corée du Sud sur une plate-forme Renault-Samsung Motors.



Long de 4,67 m, le Koleos II est parmi les plus grands SUV familiaux. Il sera disponible en 4x2 ou avec une transmission intégrale.



mais s'habillent ici d'un jonc chromé surlignant le passage de roue avant et se terminant par une ouïe placée sur la portière.

À l'intérieur, l'ambiance est très similaire à celle d'une Talisman. On retrouve ainsi un large écran tactile vertical de 8,7 pouces (contre 7 pouces et horizontal sur les versions d'entrée de gamme), des poignées à la base de la console évoquant un esprit baroudeur et une instrumentation à trois compteurs. L'ensemble est toutefois légèrement plus vertical et placé plus haut dans l'espace, la position de conduite étant rehaussée de 15 cm par rapport à celle de la berline. Avec un empattement de 2,71 m (+ 2 cm par rapport à l'actuelle version), l'habitabilité aux places arrière devrait être accrue. Renault a choisi une banquette fixe, mais a optimisé l'espace afin de préserver l'aisance des grands gabarits sans grever le volume d'un coffre (avec double plancher) qui affiche 624 dm³ au total. Le Koleos II adopte le même système "Easy break" que ses ainées pour rabattre aisément les dossier de la banquette et obtenir ainsi un plancher plat. Pas de strapontin pour deux passagers supplémentaires, Renault privilégie le confort pour cinq. Sur certains

marchés, ces places arrière pourront même être chauffantes, tout comme les assises avant (celles-ci auront également une fonction ventilation), le volant ou le pare-brise.

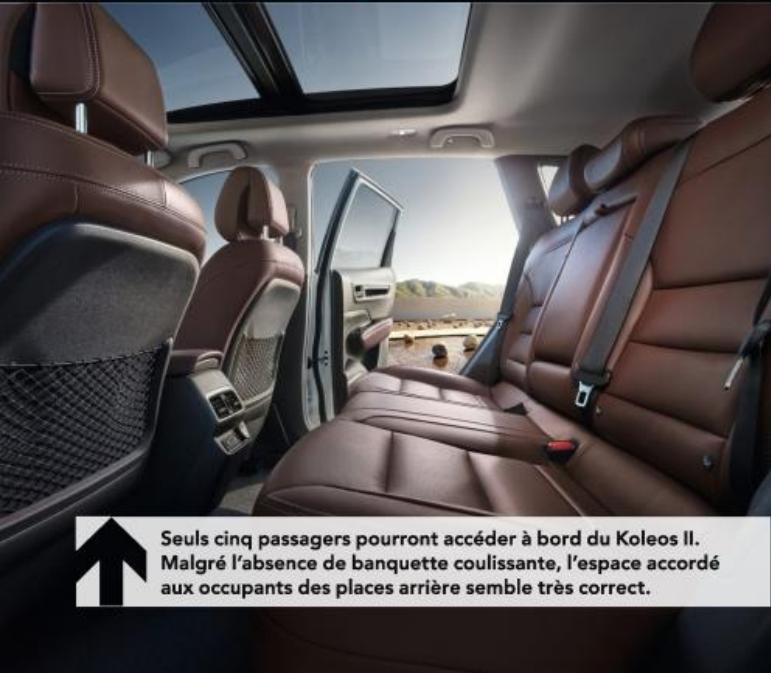
Pour la partie mécanique, ce nouveau Koleos reprend la même base technique CMF-C/D que le Nissan X-Trail. Il en adopte donc la transmission intégrale non permanente qui se gère via une molette : 2WD, 4WD Auto, 4WD Lock. Au rayon des moteurs, l'offre s'étalera de 130 à 175 ch en se composant de trois essence et de deux diesels qui pourront être couplés à une boîte manuelle à 6 rapports ou à une version automatisée. Cette offre ne sera pas forcément la même pour l'Europe.



L'avis de **Florian Chopin Hors d'Europe**, la perception du haut de gamme se traduit par de l'espace, des équipements high-tech et pratiques. Hormis une offre moteur limitée, ce Koleos II est bien positionné. Mais en Europe, sa qualité de présentation devra être en plus irréprochable.



La présentation à bord est proche de celle de la Talisman, mais la position de conduite est légèrement rehaussée.



La poupe adopte la signature lumineuse horizontale des Talisman et Mégane. Le volume de chargement total du coffre atteint 624 dm³.



Seuls cinq passagers pourront accéder à bord du Koleos II. Malgré l'absence de banquette coulissante, l'espace accordé aux occupants des places arrière semble très correct.

Le Touareg à peine voilé



La présentation intérieure est épurée : plus de boutons physiques. Seulement des commandes tactiles, vocales ou gestuelles. L'info-divertissement s'affiche via un écran incurvé de 15 pouces.

Hormis l'appellation Concept, rien ne différenciera vraiment l'engin présenté au Salon de Pékin du Touareg commercialisé l'an prochain. À force de faire patienter avec ses concepts de SUV, VW nous fait friser l'overdose... Par Florian Chopin

Dire que Volkswagen mise gros sur les SUV est un doux euphémisme. On ne compte plus le nombre de concepts de SUV proposés par la marque depuis cinq ans : Cross Coupé, CrossBlue, T-Rock, Taigun, T-Cross Breeze... Le constructeur allemand remet le couvert pour l'édition 2016 du Salon de Pékin avec le T-Prime Concept GTE. Un concept de plus... Toutefois, en regardant de plus près ledit véhicule exposé sur le stand

VW, il pourrait fort bien se retrouver dès demain sur nos routes : poignées de portes conventionnelles, jantes quasi standards, feux tout à fait plausibles au regard de la technologie... Après un coup d'œil sur le communiqué de presse, le T-Prime préfigure la troisième génération du Touareg. Volkswagen ne l'annonce pas officiellement, mais l'utilisation de la plate-forme modulaire MLB (pour les véhicules à moteurs longitudinaux) pour ce concept est une bonne indication.

Côté style, les designers ont quelque peu adouci les lignes des précédents

→ Ce concept fonctionne grâce à un système hybride rechargeable affichant 381 ch pour 50 km en tout électrique.





LES INFOS CLÉS

Prix estimé :
à partir de 55 000 €
Commercialisation :
fin 2017



Comme ce concept T-Prime, le futur Touareg mesurera plus de 5 m de longueur. Mais il n'accueillera toujours que cinq passagers.

concepts exposés. Des courbes et des galbes apparaissent ici et là. Le tout est agrémenté par une calandre béante peu gracieuse. L'intérieur pourrait se révéler plus conceptuel en faisant la part belle aux écrans et aux systèmes tactiles. Mais l'instrumentation 100% digitale se retrouvera bel et bien en série, tout comme l'imposant écran (15 pouces) du système d'info-divertissement. Sera-t-il incurvé comme ici ? La question reste en suspens, mais une chose est certaine, VW veut bannir une grande partie des boutons physiques en prétextant que les commandes vocales, tactiles ou gestuelles sont l'avenir. Pour la partie mécanique, le futur Touareg partagera ses éléments avec les récents Audi Q7 et Bentley Bentayga. Pour ne pas passer pour le "petit" de la bande, le VW dépassera les 5 m de long (5,07 m pour ce concept), soit 20 cm de plus que l'actuel. Un encombrement qui lui permettra

d'embarquer une batterie d'une capacité de 14,1 kWh fournissant un moteur électrique de 100 kW (136 ch) intégré dans la boîte automatique à huit rapports et qui épauler un 4 cylindres essence de 252 ch. La puissance cumulée fournie aux quatre roues par la transmission intégrale est de 381 ch pour un couple de 700 Nm.



L'avis de **Florian Chopin** Derrière le concept, il faut voir le savoir-faire de Volkswagen en matière de système d'info-divertissement. Mais VW doit se souvenir qu'il fabrique des automobiles. Pour la prochaine étape, ce serait sympa de nous faire un véhicule de série...



La future gamme SUV de VW

Volkswagen entend proposer l'une des gammes de SUV les plus riches. Tous les segments seront occupés par une ou plusieurs carrosseries. En revanche, le Taigun, petit concept de moins de 3,90 m, ne verra pas le jour. Voici les futurs ajouts, du plus petit au plus grand :

T-Cross Breeze (2019)



Présenté sous la forme d'un concept de cabriolet au Salon de Genève en mars 2016, il préfigure le concurrent du Renault Captur.

Tiguan XL (2017)



ILLUST. J.-F. HUBERT
Le récent SUV compact de la gamme sera bientôt rejoint par une version à empattement et porte-à-faux arrière rallongés.

CrossBlue (2017)



Malgré sa base technique MQB (comme la Golf), il dépassera les 5 m de long, ce qui lui permettra d'accueillir 7 passagers.

Après les compteurs lisibles par-dessus le petit volant, le lion adopte l'instrumentation 100 % digitale.

Vision d'avenir

Dans la bataille des écrans numériques, les allemands, surtout haut de gamme, mènent la danse. Pourtant, Peugeot va leur montrer qu'ils n'ont pas l'apanage de cette technologie qui arrivera, pour le lion, dans le prochain 3008. Par Florian Chopin

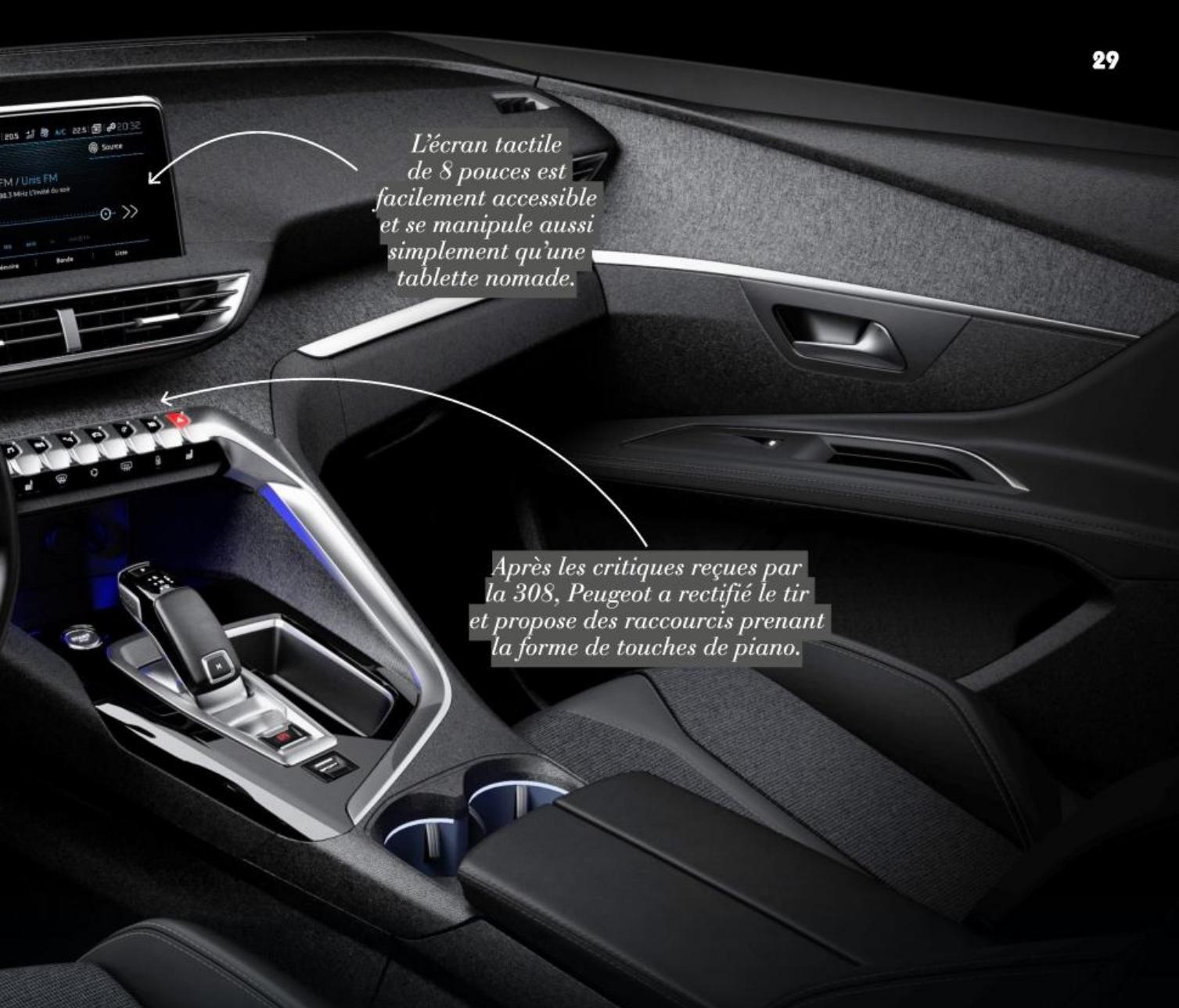
Avec l'engouement créé par les constructeurs allemands pour les compteurs 100 % numériques, la déferlante d'écrans est pour bientôt. Pour très bientôt... PSA prépare ainsi la riposte des marques non germaniques, et c'est Peugeot qui s'y colle en premier avec son poste de conduite digital baptisé nouveau i-Cockpit. En 2012, lors de la révélation de la 208, Gilles Vidal, responsable du style de la marque, annonçait un "effet waouh" en découvrant l'intérieur de la citadine. C'était le lancement du petit volant et des compteurs, alors encore analogiques, lisibles par-dessus. En découvrant la maquette de ce tableau de bord dans les studios PSA de Nanterre, on comprend enfin le sens de l'expression du designer. En effet, cette technologie permet de mieux comprendre le parti pris des compteurs en hauteur. Une fois installé dans l'habitacle, grâce au léger méplat au sommet du petit volant (*L'Auto-Journal* vous l'avait dévoilé dans

son numéro 951), toutes les informations qui apparaissent sur la tablette de 12,3 pouces sont parfaitement lisibles. Pour une personnalisation plus poussée, le système dispose de cinq modes différents selon les envies. La fonction navigation permet d'intégrer une carte 3D entre deux compteurs.

Avec les compteurs numériques, le système Peugeot est bluffant

"Nous aurions pu proposer une carte de plus grande dimension comme c'est le cas chez certains, mais nous voulions conserver une vraie lisibilité des informations et des compteurs", nous a expliqué Olivier Daillance, responsable d'UNIS – une cellule interne du groupe qui développe les interfaces numériques pour les trois marques. L'homme n'est pas peu fier de son bébé: *"Au Salon de Genève, j'ai fait le tour des constructeurs pour voir ce qu'ils proposaient. Je suis rassuré, nous sommes au niveau,*





voire meilleur, car notre version sera disponible de série dès l'entrée de gamme." Autre nouveauté, le positionnement en hauteur du combiné tactile 8 pouces (capacitif et multipoint comme sur une tablette) pour l'info-divertissement et surtout la présence de commandes physiques pour les raccourcis. Grâce à ces touches façon piano offrant un toucher chromé, vous accédez rapidement à la radio, la clim, les paramètres du véhicule ou encore les services connectés (compatible Android Auto, Apple CarPlay et MirrorLink). Quant au matériaux présentés sur cette maquette, ils sont de bien meilleure facture que dans de récentes productions d'un concurrent français. De bon augure pour le prochain 3008, premier véhicule à recevoir cet agencement. Encore un peu de patience...



L'avis de **Florian Chopin** Peugeot frappe fort avec ce poste de conduite. Il gomme les défauts souvent reprochés au système analogique. Malgré le coût élevé de cette technologie, Peugeot n'hésitera pas à le proposer de série. A bon entendeur...



ILLUSTRATION JEAN-FRANÇOIS HUBERT

3008 II PRIX ESTIMÉ 25 000 € - OCTOBRE 2016



Le prochain Peugeot 3008, présenté dans quelques semaines, sera le premier à étreindre ce nouveau poste de conduite qui sera disponible dès l'entrée de gamme.

L'ACTU DE VOTRE MARQUE

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



Citroën C4 Cactus



CITROËN

C4 Cactus Le C4 Cactus gagne ses galons de SUV avec l'exécution Rip Curl. Le fait est, l'engin s'enrichit sous ce label du système de motricité renforcée Grip Control refusé aux versions standard, même en option. Pour rappel, l'ustensile paramètre l'antipatinage en fonction du terrain sur lequel la voiture évolue et s'actionne à l'aide d'une molette selon cinq modes (route, tout-chemin, sable, neige et ESP désactivé). Il est servi avec des pneus mixtes M+S, lesquels habillent

des jantes alliage de 17 pouces dans le cas présent. Les sabots de protection avant et arrière, le toit panoramique et divers adhésifs de personnalisation faisant référence à la marque de surf Rip Curl complètent la dotation de série. Les deux moteurs attribués au C4 Cactus en tenue de surfer sont le 3 cylindres essence 1.2 PureTech de 110 ch et le diesel 1.6 BlueHDI de 100 ch, tous deux associés à la BVM5 sans autre choix. Prix respectifs : 21 850 et 23 300 €.



Citroën C-Elysée

C-Elysée La C-Elysée part à la chasse aux Dacia Logan et Fiat Tipo armée du 3 cylindres essence 1.2 PureTech de 82 ch et du diesel 1.6 BlueHDI de 100 ch (BVM5 dans les deux cas). Disponible sous une seule exécution, cette berline tricorps (4,43 m en longueur) offre de série l'autoradio-CD (Bluetooth, USB), la clim manuelle, les lève-vitres avant électriques, le régulateur-limiteur de vitesse, le volant réglable en hauteur, les antibrouillards et les jantes en acier de 15 pouces avec enjoliveurs. Prix par moteurs susmentionnés : 13 450 et 16 450 €.

HONDA

NSX Le nouvel opus de la NSX sent bon l'œuvre magistrale, à en juger par la fiche technique. Pour aller à l'essentiel, le module hybride unit un V6 biturbo 3.5 fort de 507 ch à trois unités électriques, avec, à la clé, une puissance cumulée de 580 ch. L'un des trois électromoteurs entraîne les roues arrière et une boîte robotisée à double embrayage et 9 rapports magnifie ce bijou technologique. Cette entrée en matière très sommaire met déjà l'eau à la bouche, en attendant les essais programmés en juin prochain.
Prix : 181 500 €.



Honda NSX

Infiniti QX30



RENAULT

Kangoo Le Kangoo reçoit à son tour la boîte robotisée à double embrayage et 6 rapports EDC, accordée au seul 4 cylindres essence 1.2 TCe de 115 ch. L'attelage ainsi constitué est disponible sous les finitions Zen, Extrem et Intens, aux prix respectifs de 22 800, 23 650 et 24 050 €. Par rapport à la BVM6, le surcoût est de 1 500 €. Le malus passe de 250 à 500 €. Le Grand Kangoo n'est pas concerné, vu qu'il ne carbure qu'au gazole.



Renault Kadjar

Captur Jusqu'à présent, le 4 cylindres essence 1.2 TCe de 120 ch attribué au Captur entretenait une relation exclusive avec la boîte robotisée EDC à 6 rapports. Ce n'est plus le cas. Ce bloc renforce son pouvoir d'attraction avec la BVM6, la facture finale chutant de 1 400 € par la même occasion. Le Captur 1.2 TCe 120 BVM6 est proposé à la vente sous les finitions Zen et Intens aux prix respectifs de 19 300 et 21 000 €. Le malus est interdit de séjour.

Kadjar Jusqu'à présent, le 4 cylindres essence 1.2 TCe de 130 ch attribué au Kadjar n'était associé qu'à la BVM6. Ce n'est plus le cas. Ce bloc élargit son champ de compétences avec la boîte robotisée EDC à 6 rapports, la facture finale augmentant de 1 500 € par la même occasion. Le Kadjar 1.2 TCe 130 EDC est proposé à la vente sous les finitions Zen et Intens aux prix respectifs de 27 300 et 29 800 €. Les émissions de CO₂ ne sont pas déterminées pour l'heure, mais le risque de malus est réel (126 ou 130 g/km avec la BVM6 selon les finitions).

INFINITI

QX30 Par rapport à la berline Q30 et sa prolifique gamme, le dérivé typé baroud QX30 réduit sensiblement la voilure. Un moteur, deux finitions (Premium et Premium Tech), rien de plus. Le bloc en question est le 4 cylindres diesel 2.2d de 170 ch, couplé à la boîte robotisée DCT à 7 rapports et chargé d'entrainer les quatre roues par l'intermédiaire de la transmission ad hoc, sans autre choix dans les deux cas. Le QX30 est affiché à 39 800 ou 44 370 €.

TALISMAN

Estate Le break Talisman Estate calque sa gamme sur celle de la berline, à l'identique. Mêmes motorisations, distribuées sous les mêmes finitions, même dotation de série à chaque échelon (voir L'AJ n° 946 pour le détail) : tout pareil, étant précisé que le break bénéficie lui aussi des quatre roues directrices 4Control, associées aux moteurs concordants. Au final, l'écart de prix entre les deux carrosseries s'élève à 1 200 €. En ce qui concerne les équipements propres à l'espèce, les rails de toit en aluminium et les poignées disposées dans le coffre (pour rabattre la banquette 60/40) sont livrés de série dès l'entrée de gamme Life. Un compartimentage vertical du coffre et un tendelet rétractable font également partie du lot. Le hayon motorisé avec ouverture mains-libres (le pied aidant...) intègre le Pack City proposé en option sur la finition Intens (1 700 €). De série sur l'exécution Initiale Paris.

PSA CONSOMMATION ET POLLUTION

PSA, À LA POINTE SUR LA TRANSPARENCE ?

EN PUBLIANT LA **CONSOMMATION RÉELLE** DE SES MODÈLES, PSA JETTE UN **PAVÉ DANS LA MARE**.

NOUS AVONS PU TESTER LE PROTOCOLE, QUE LE GROUPE VA ÉTENDRE AUX ÉMISSIONS POLLUANTES ET QU'IL SOUHAITE GÉNÉRALISER À TOUTE L'INDUSTRIE AUTOMOBILE. SAINTE AMBITION.

Par Brice Perrin

Nous avons pu conduire cette 208 équipée d'un système portable de mesure des émissions.



LE PROTOCOLE DE PSA EST-IL FIRABLE ?

Le groupe français a eu la pertinence de faire appel à des prestataires indépendants et reconnus pour crédibiliser son dispositif, que nous avons pu découvrir et expérimenter sur une demi-journée à la fin du mois de mars :

→ Le parcours situé en région parisienne combine 25,7 km en ville, 35,7 km sur route et 31,1 km d'autoroute. Le protocole de tests a été mis au point par les ONG Transport & Environnement, et France Nature Environnement, réputées pour leur absence totale d'empathie envers l'industrie automobile...

→ Les véhicules ne sont pas issus du parc PSA, mais loués. Le Bureau Veritas les vérifie (niveau d'huile, charge de la batterie, pression des pneus...), avant de poser des scellés.

→ Le véhicule part à froid, tous les équipements peuvent être utilisés (climatisation, éclairage, radio...) et le conducteur est invité à avoir une conduite normale, habituelle.

→ Les mesures sont effectuées en temps réel grâce à un PEMs (Portable Emissions Measurement System), un système portable de mesures accroché à l'arrière du véhicule, qui enregistre également la vitesse et la position par GPS.



NICOLAS SOLER

L'informatique embarquée permet d'accéder aux données en temps réel.

CONSOMMATION "OFFICIELLE" OU "RÉELLE": QUELLE DIFFÉRENCE?

Les consommations officielles annoncées par les constructeurs reposent sur des mesures normalisées effectuées en laboratoire sur des bancs à rouleaux, à une température idéale, avec des accélérations lymphatiques et sans utiliser les équipements du véhicule. Les normes européennes actuelles (baptisées NEDC) ont été élaborées en 1973 et mises à jour en 1990. Les consommations officielles sont ainsi très basses, et totalement déconnectées des consommations réalisées sur la route par les usagers – même si, en fonction des marques et modèles, l'écart varie fortement. En moyenne, d'après l'ONG Transport & Environnement, la consommation réelle est 40 % supérieure à la consommation normalisée.

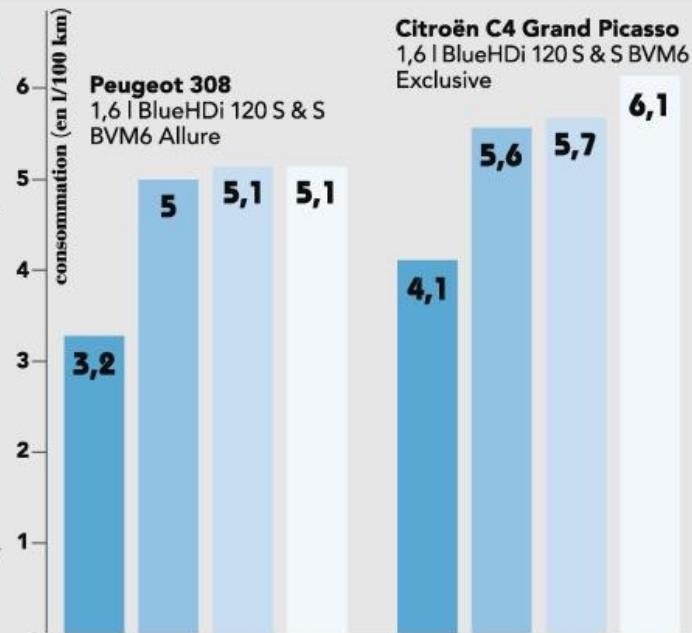
POURQUOI PSA PUBLIE DES MESURES EN "USAGE RÉEL"?

Depuis plusieurs années, PSA est l'industriel qui dépense le plus de brevets, et le groupe dépense plus d'un milliard d'euros par an en R & D dont "plus de 50 % sont investis dans le développement des technologies destinées à améliorer l'efficacité et la performance environnementale de ses véhicules". Sauf que la dépollution, ça ne fait pas vendre des voitures. Du moins jusqu'à ce qu'éclate le scandale VW. Aujourd'hui, PSA a tout intérêt à mettre en avant ses technologies, plus efficaces que le FAP catalysé ou les pièces à NOx déployés par nombre de ses concurrents. Quant à la consommation, le cycle WLTC annoncé pour 2017 imposera une norme plus réaliste, donc des chiffres plus élevés. En clair, autant prendre les devants ! Enfin, cette →

CONSOMMATION DE CARBURANT Jusqu'à + 60 % dans la réalité !

QUE RÉVÈLENT LES CONSOMMATIONS PUBLIÉES PAR PSA ?

Pour faire simple: rien que nous ne sachions déjà, à savoir que les voitures consomment plus dans la réalité que ce que les chiffres officiels laissent entendre – en l'occurrence, de + 36 % à + 56 % pour les 3 modèles PSA déjà testés. Mais au-delà des chiffres, la démarche de PSA a un autre intérêt: en finir avec le mensonge légalisé par des normes irréalistes, et l'incompréhension pour les automobilistes qui ne retrouvent jamais les valeurs annoncées.



CONSOMMATION ET POLLUTION CHEZ PSA EN 8 DATES

▼
2000

Peugeot lance le filtre à particules (FAP), en première mondiale sur la 607 diesel.

2009

Peugeot et Citroën généralisent le FAP sur l'ensemble de leurs modèles diesel.

Janv. 2011

La norme Euro 5 impose le FAP pour tous les nouveaux modèles diesel.

Fin 2013

PSA lance son nouveau système de réduction des NOx, basé sur la réduction catalytique sélective (SCR) et installé en amont du FAP. Il est généralisé à la gamme en 2014.

Sept. 2015

Tous les diesels vendus en Europe doivent émettre moins de 80 mg/km de NOx, impliquant l'usage d'un système de traitement des oxydes d'azote.

Nov. 2015

Peu de temps après le scandale des diesels VW, le groupe PSA annonce qu'il va "publier les consommations en usage réel" de ses voitures.

Mars 2016

PSA publie les 3 premiers résultats de consommation en usage réel, les données de 30 autres modèles seront disponibles avant l'été. Les émissions polluantes réelles seront publiées début 2017.

Sept. 2017

Entrée en vigueur du cycle de mesure WLTC (Worldwide Harmonized Light Duty Test Cycle).

volonté de transparence, alors que la défiance envers l'industrie automobile est évidente, constitue un outil marketing supplémentaire.

COMMENT LES VALEURS RÉELLES SONT-ELLES ÉTABLIES PAR PSA ?

PSA a fait rouler plusieurs dizaines de conducteurs selon le parcours et le protocole établis. Mais le groupe n'a pas fait la moyenne des valeurs relevées. Pour les vitesses et accélérations pratiquées, il a d'abord établi pour chaque catégorie de véhicule des valeurs correspondant à un "conducteur moyen", en relevant des données auprès des clients de son réseau. Suite aux mesures faites avec le PEMS, seules les données comprises entre 30 % et 70 % des valeurs correspondant au "conducteur moyen" sont conservées pour établir la moyenne. Le but étant de ne pas tenir compte des valeurs trop extrêmes (conducteurs qui roulent trop doucement ou de façon sportive). PSA pondère également les valeurs en tenant compte de la température, de la pression atmosphérique, etc. Les chiffres publiés par PSA sont donc une "moyenne de la moyenne".

LES AUTRES CONSTRUCTEURS VONT-ILS SUIVRE LE MOUVEMENT ?

Rien n'est moins sûr, d'autant que le dispositif PSA va bien au-delà des exigences légales : le cycle WLTC qui sera imposé en 2017 sera moins sévère que le protocole de PSA (véhicules loués, conduite libre sans cycle à respecter, roulage sur route et non sur banc), et le cycle RDE ne mesurera, en conditions réelles, que les polluants. Or dès le printemps 2017, PSA communiquera les émissions réalistes des polluants, mais aussi du CO₂. L'ambition de PSA est claire : "Nous irons faire une présentation devant la Commission européenne pour expliquer le protocole", a déclaré Gilles Le Borgne, qui dirige la R & D chez PSA. Le but étant d'imposer sa démarche à l'échelle européenne car pour l'instant, d'après l'intéressé cité fin mars par Reuters, seulement "un constructeur s'est déclaré intéressé pour connaître le protocole".



CLEMENT CHOULOT

L'Auto-Journal mesure la consommation de tous les modèles.

LES MESURES DE L'AUTO-JOURNAL, UNE RÉFÉRENCE SOLIDE

Depuis plus de soixante ans, L'Auto-Journal mesure les caractéristiques de toutes les voitures du marché, et délivre les chiffres de consommation en usage réel, sur la base d'essais routiers. Cela permet au journal d'offrir des chiffres réalisistes, objectifs, fiables, et surtout comparables entre eux. Ainsi pour la 208 BlueHDi 100 BVM5, nos mesures donnent 4,6 l/100 km sur route, 4,8 l/100 km sur autoroute et 5 l/100 km en ville au mois de juin 2015. Lors de notre essai sur la présentation organisée par PSA à la fin mars, nous avons relevé respectivement 4,5 l/100 km, 5,5 l/100 km et 7,5 l/100 km (mais sur un parcours urbain congestionné, et avec une voiture dépourvue de stop/start). Des chiffres qui montrent à la fois la cohérence de nos mesures, et la pertinence de la démarche initiée par PSA.



Son principal concurrent, Renault, a seulement promis une amélioration des dispositifs NoxTrap et EGR pour ses véhicules aux normes Euro 6b à partir de cet été... Seul Opel vient d'annoncer qu'elle va "publier dès juin les chiffres de consommation selon le cycle d'essais WLTP", une démarche louable mais plus modeste que celle engagée par PSA.

QUEL AVENIR POUR LA TRANSPARENCE ?

La démarche initiée par le groupe PSA va dans le même sens que l'évolution des normes de mesures de consommation et de pollution :

plus de réalisme, plus de clarté, plus de transparence. Le scandale VW n'a fait qu'accélérer un processus en marche. Plus exigeant, le cycle WLTC permettra d'afficher officiellement dès 2017 des consommations plus réalistes. Mais les tests seront toujours réalisés sur banc, et non sur route. Et le cycle RDE sur route ne servira qu'à mesurer les polluants, et non la consommation ou le CO₂ en conditions réelles. Sauf si PSA arrive à imposer à la commission européenne, donc à l'industrie automobile, son protocole qui n'aura d'ailleurs du sens que s'il est standardisé, afin de pouvoir comparer tous les modèles sur le marché... ■

Les systèmes de mesure des émissions sont installés sur des voitures louées par Veritas.



NICOLAS SOLER



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.**



SB MEDIEN

Le Stelvio arborera les lignes d'un SUV coupé, mais ce modèle offrira cinq places, comme son cousin au Trident, le Maserati Levante.



SB MEDIEN

Ce baroudeur milanais lourdement camouflé ne laisse rien transparaître de l'arrière, si ce n'est sa double sortie d'échappements.

LE SUV ALFA ROMEO PREND FORME

Attendu depuis des lustres, le SUV du Biscione devient réalité. Il s'appelle Stelvio, et annonce une ligne et un comportement sportifs.

C'était en 2002, au Salon de Genève. Alfa Romeo présentait le Kamal, une maquette de baroudeur qui compensait l'absence d'intérieur et de moteur par des lignes superbes. Et aussitôt enterrées.

En 2008, la marque promit enfin un SUV pour 2010. Et ainsi de suite, un plan produit trop enthousiaste succédant à l'autre. Le dernier date du printemps 2014, et il était aussi ambitieux que les précédents, non concrétisés. Nous fûmes donc remplis de méfiance. Mais fin 2015, nous avons aperçu les premiers mulets sur base de Fiat 500L.

Encourageant ! Puis vint l'excite-

tante confirmation par le constructeur de l'existence programmée de ce SUV, qui confia même officiellement son patronyme : Stelvio. Du nom du plus haut col routier des Alpes, vénéré par les cyclistes et respecté des automobilistes.

Un projet vieux de quatorze ans qui prend enfin forme sous les traits d'un SUV sportif. Confirmation définitive, enfin, avec les photos que vous avez sous les yeux: quatorze années après la naissance d'un espoir aux airs de chimère, cette Alfa Romeo est entrée dans la phase finale de son développement, avec les essais routiers. Si l'on se fie aux dernières productions du milanais, il ne fait aucun doute que ce baroudeur des strade sera désirable. Il arborera les lignes d'un SUV coupé, mais offrira cinq portes, comme le Maserati Levante, qui joue toutefois dans la catégorie supérieure. Son habitacle, sa face avant et ses phares évoqueront la séduisante berline Giulia (dont vous retrouverez le premier essai dans le prochain numéro de *L'Auto-Journal*), qui prêtera d'ailleurs au Stelvio sa plate-forme modulaire baptisée Giorgio, conçue pour les propulsions et intégrales avec moteur à l'avant.

Positionné comme un SUV sportif, il héritera des 4 cylindres essence et diesel les plus puissants de la Giulia, et il n'est pas interdit d'espérer une version mue par le V6 3.0 biturbo de 510 ch placé sous le capot de la tonitruante Quadrifoglio. Enfin, tout comme la berline, le Stelvio sera disponible en deux et quatre roues motrices.

LES INFOS CLÉS

Commercialisation :
fin 2017

Prix : à partir de 39 000 €

Concurrent des BMW X3,
Audi Q5, Porsche Macan,
Jaguar F-Pace

Malgé cette robe grossière de circonstance, la face avant du Stelvio évoquera celle de la Giulia.

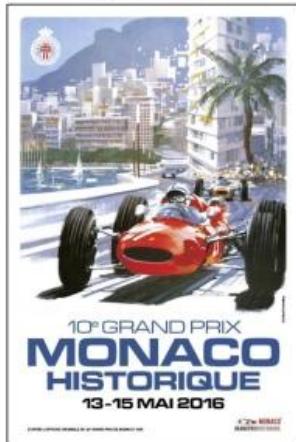


SB MEDIEN

DU 13 AU 15 MAI

LE GRAND PRIX HISTORIQUE DE MONACO

<http://acm.mc/>



Les monoplaces qui ont fait l'histoire entre l'avant-guerre et le milieu des années 1970 se répartiront sur 8 plateaux pour arpenter le tracé légendaire du grand prix de Monaco. Accès gratuit le vendredi après-midi; billet à 20 € le samedi; 35 € le dimanche.



ÉCONOMIE

La croissance imperturbable de Porsche

Chez Porsche, les voitures ne sont pas les seules à afficher des performances de haut rang: les ventes suivent le même rythme! La marque a livré près de 56000 voitures au premier trimestre, soit une croissance de 9% par rapport à 2015. La hausse repose avant tout sur les ventes du Macan (21580 unités) et le marché chinois (29% des ventes), qui talonne l'Europe (32% des livraisons) et devance l'Amérique du Nord (25%). Modèle d'image avant tout, la 911 n'a représenté que 14% des immatriculations du constructeur au premier trimestre.

INSOLITE

Dans mon salon, il y a un Cactus

La marque aux chevrons a profité de la semaine du design à Milan (Italie) pour présenter son nouveau modèle. Non, pas une voiture. Mais une chaise, baptisée "Cactus", comme la Citroën C4 éponyme qui prête à ce mobilier la technologie de ses Airbumps latéraux. Pas idiot: si ces coussins d'air peuvent amortir le choc d'un chariot de supermarché, ils peuvent accueillir douillettement votre séant. Mais cette chaise réalisée par le designer Mario Bellini est une œuvre d'art, et elle n'est pas à vendre.



INTERNET

Le meilleur prix en quelques clics

Le site Kidioui (www.kidioui.fr) vous donne facilement et rapidement accès aux meilleurs tarifs de voitures neuves, proposés par 1200 concessionnaires et mandataires, et vous épargne une longue négociation avec le vendeur. Il propose également des véhicules d'occasion, mais ce n'est pas son principal atout. Le point fort du site réside dans son ergonomie et sa barre de recherche intuitive qui trouve tout en quelques clics seulement. Vous n'aurez plus aucune excuse pour acheter votre voiture sans remise.



Les chiffres du marché européen en mars 2016



+ 6,0 %*

*Immatriculations de voitures neuves par rapport à mars 2015.

+ 17,4 %

1 700 683

soit 3,8 millions d'automobiles écoulées depuis le début de l'année (+ 8,2% par rapport au premier trimestre 2015).

C'est la hausse des ventes au mois de mars en Italie, qui enregistre la plus belle progression parmi les principaux marchés européens.

La France affiche + 7,5% et le Royaume-Uni + 5,3%.

91 718

C'est le nombre de BMW immatriculées en Europe en mars: la marque à l'hélice talonne ainsi Audi (92632 unités) et devance nettement Mercedes (87794 exemplaires).

ZONE ROUGE

LES PROTOTYPES AUTONOMES FORD
PEUVENT SE DÉPLACER DANS LE NOIR SANS ÉCLAIRAGE



L'ACTU AUTO CROQUÉE PAR GOUBELLE

FRED DE NOYELLE/MAXPPP



SÉCURITÉ ROUTIÈRE

La non-assurance prend de l'ampleur ?

Le Fonds de garantie des assurances obligatoires (FGAO) tire la sonnette d'alarme : cet organisme financé en partie par les assurés et chargé d'indemniser les victimes d'accidents, dont les auteurs ne sont pas assurés ou identifiés, révèle que la "non-assurance routière" est en hausse de 40% depuis 2009, alors que le nombre d'accidents a baissé ! En 2015, il a traité plus de 28 400 dossiers. Le FGAO précise que 6 % des accidents mortels impliquent un conducteur non couvert, et estime que "entre 370 000 et 750 000 automobiles circulent sans assurance en France".

RECORD

Un drift à plus de 300 km/h

C'est sur le tarmac de l'aéroport Fujairah, aux Émirats arabes unis, que le champion de drift japonais Masato Kawabata a réalisé ce nouveau record du monde officiellement : un drift à près de 305 km/h, à bord d'une Nissan GT-R Nismo spécialement configurée. Le pilote n'avait droit qu'à trois tentatives à bord de sa monture chaussée de pneus Toyo spécifiquement étudiés pour cette discipline aussi inutile que spectaculaire.



21 ET 22 MAI
LE SALON AZUR
RETRO MOTORS

www.azurretromotors.com



Une exposition de voitures de collection, une bourse de pièces détachées, un espace consacré aux jouets anciens, une zone dédiée aux youngtimers : la première édition de ce Salon au centre Expo-Congrès de Mandelieu-la-Napoule déroule un programme plaisant. L'entrée ne coûte que 5 €.



UNIQUE!

Une Audi A8 XXL

Les limousines sont d'ordinaire conçues par des entreprises spécialisées, sur la base de routières allemandes ou américaines. Cette A8 unique fait exception, puisqu'elle est l'œuvre d'Audi! Commande spéciale d'un client européen, elle a réclamé une année entière pour son développement et sa fabrication. Ce modèle mesure 6,36 mètres de long, est propulsé par le 3.0 TFSI de 333 ch et peut accueillir six personnes dans une profusion de matières nobles et de technologies. Grâce à l'emploi massif d'aluminium, le poids à vide est annoncé à 2,4 tonnes.

SsangYong annonce sept ans à son tour

Comment vendre plus de voitures quand on souffre d'un manque d'image, d'un réseau de distribution modeste et d'une gamme qui ne compte que cinq modèles? En suivant l'exemple payant de Kia: SsangYong offre désormais une garantie et une assistance pendant sept ans et 100 000 km pour ses Tivoli et Korando vendus en France.



Un million

C'est le nombre de modèles hybrides vendus par Lexus depuis le lancement de son SUV RX 400h en avril 2005. La marque de luxe de Toyota compte aujourd'hui dix modèles hybrides – huit sur le marché français, où 99% des Lexus commercialisées sont des voitures "vertes". Son millionième véhicule, un NX 300h, a été livré à un client italien.



Classe E: aussi en découvrable

Après la berline que nous avons récemment essayée, le break qui sera lancé dans quelques semaines et le coupé qui suivra, la Classe E sera également disponible en cabriolet, comme la génération précédente.

Ses lignes seront proches des Classe C et S cab', et elle conservera le principe d'une capote souple, au bénéfice du style extérieur. Lancement prévu courant 2017.

Une Lambo encore plus méchante

Vous trouvez l'Huracán LP 610-4 pas assez performante et la LP 580-2 pas suffisamment extrême?

Patience ! Le taureau développe actuellement une version Superleggera, dépouillée, allégée et plus performante. Les échappements seront placés en hauteur, et elle devrait recevoir un aileron proéminent.

Le SUV Skoda bientôt prêt

Après Seat avec l'Ateca, c'est au tour de Skoda de lancer un nouveau SUV compact. Une présentation a eu lieu en interne avec un modèle partiellement camouflé, et la parenté entre les deux baroudeurs est évidente : profil, découpe des vitrages, courbure du pavillon identiques... Seules la proue et la poupe différeront de l'Ateca. Il sera également un peu plus long, pour accueillir jusqu'à 7 passagers. Le SUV tchèque sera présenté au Mondial de l'automobile.

ABONNEZ-VOUS à

Tous les plaisirs de l'automobile *l'auto-journal*



OFFRE PASSION

- 1 AN - 25 n^{os}
dont le Special Salon
- + 5 GUIDES
(4 Auto-Journal évasion 4x4
+ Le Guide L'Auto-Journal)
- + le casque hi-fi
design signé SONY

= **79€**
SEULEMENT
au lieu de ~~155,74 €~~

PRÈS
50%
DE RÉDUCTION



OFFRE CLASSIQUE

- 1 AN - 25 n^{os}
dont le Special Salon

= **59€**
SEULEMENT
au lieu de ~~90,99 €~~

35%
DE RÉDUCTION



OFFRE DÉCOUVERTE

- 6 mois - 12 n^{os}

= **29€⁹⁰**
au lieu de ~~42€~~

29%
DE RÉDUCTION

Choisissez l'**OFFRE PASSION** et
recevez avec votre abonnement
les 5 Guides
+ le casque hi-fi design Sony !



Aimant en ferrite pour un son direct, précis et équilibré, idéal pour les tendances de musiques actuelles - Diaphragme de 30 mm pour un son dynamique - Casque bandeau ajustable - Cordon bilatéral de 1,2 m - Pliage astucieux par pivotement des écouteurs pour les emporter partout.

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 PASSION : 1 an (25n°) dont le Spécial Salon + 5 Guides + le casque hi-fi SONY pour 79 € SEULEMENT au lieu de 155,74 € (prix au n°) soit **près de 50% de réduction** (832121)

- Je m'abonne à l'offre CLASSIQUE : L'Auto-Journal 1 an (25 n°) à 59 € au lieu de 90,99 € (832113)
 Je m'abonne à l'offre DÉCOUVERTE : L'Auto-Journal 6 mois (12 n°) seulement à 29€90 au lieu de 42 € (822105)
 Je commande seulement le casque hi-fi à 35 € (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 OBLIGATOIRES

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 30/06/2016 et dans la limite des stocks disponibles. Je peux acquérir séparément 24 n° à 3,50 € et le Spécial Salon à 6,99 €. Le casque hi-fi sera livré 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 au magazine. Conformément à la loi « Informatique et libertés n° 78-17 du 16 janvier 1978 », cette opération donne lieu à la collecte de données personnelles pour les besoins de l'opération ainsi qu'à des fins de marketing direct. Ces informations sont nécessaires pour le traitement de votre 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.

Pace muraille

Avec le F-Pace, Jaguar se décide enfin à sauter le pas. Premier SUV de l'histoire du constructeur britannique, il vient braconner sur des terres jusqu'ici inexplorées, où BMW X3 et consorts pullulent, et ce, non sans de solides arguments.

Par Pierre Lefebvre

Photos Thomas Antoine / ACE-Team







Bracelet magique

Vous allez souvent à la plage? Ou avez peur de perdre vos clés de voiture en allant faire votre jogging? Jaguar a la solution grâce à la clé loisirs (en option, 365 €) que l'on peut rebaptiser bracelet magique. Étanche jusqu'à 20 m, il permet d'ouvrir ou de fermer la voiture... tout en laissant la clé à l'intérieur. Pour ce faire, il suffit de le passer devant le J du logo Jaguar sur la malle arrière pour (dé)verrouiller la voiture. Utilisant la technologie RFID (pour Radio Frequency Identification), donc la radiofréquence, le bracelet contient un transpondeur reconnu par la voiture. Espérons juste que le codage s'avère suffisamment sophistiqué pour éviter le vol.





OFFRANT UN JUSTE ÉQUILIBRE
ENTRE DYNAMISME ET
CONFORT, IL N'A PAS À ROUGIR
DE LA COMPARAISON FACE AUX
PORSCHE MACAN OU BMW X3 •••



GRANDEUR ET SUFFISANCE

À défaut d'être immenses, les rangements suffisent. De petits vide-poches sont habilement dissimulés le long de la console centrale.



CONDUITE À LA CARTE

Le F-Pace propose plusieurs modes de conduite pour régler la voiture selon son humeur. Dommage que la personnalisation des réglages soit en option (180 €).



PALETTES INUTILES

On peut commander la boîte de vitesses avec les palettes au volant. Mais la boîte de vitesses fait tout très bien toute seule.



UNE BOÎTE QUI TOURNE ROND

Tradition maison oblige, le levier de vitesses est remplacé par une molette qui sort de la console comme par magie.



À VOTRE SERVICE !

En plus des fonctions traditionnelles (GPS ou téléphone), l'écran tactile intègre via l'option internet la vision satellite ou des applications comme la météo. Il est aussi possible d'envoyer votre position par SMS ou e-mail à vos amis pour qu'ils sachent quand vous allez arriver !



To do it or not to do it?", ou, en langue de Molière: "Le faire ou ne pas le faire?" Telle est la question que les décideurs de Jaguar ne se sont sans doute pas posée cent fois avant de dire: "Yes!" Et ainsi lancer sur orbite le F-Pace. Précisons qu'il était devenu indispensable pour le constructeur britannique de plonger dans le bain des SUV, et cela pour deux raisons. La première, c'est que de Los Angeles à Pékin, en passant par Moscou, bref dans le monde entier, ce genre de véhicules s'arrache comme des petits pains. Le félin ne pouvait plus se priver d'une part de ce très gros gâteau. La seconde, c'est que pour conquérir de nouveaux clients, Jaguar doit impérativement poursuivre sa politique de diversification tous azimuts. Donner le feu vert au premier SUV maison était une évidence. Tout comme son futur succès, tant le F-Pace répond aux attentes des amateurs du genre.

Son premier et meilleur atout est tout d'abord sa ligne.

Même si, je vous l'accorde, c'est une question de goût. Musclé, dynamique, le F-Pace ne laisse personne indifférent. À cette jolie façon d'y mettre les formes, l'anglais ajoute un gabarit à mi-chemin entre celui d'un BMW X3 et d'un

X5, lui permettant de couvrir habilement deux catégories, la première étant la plus plébiscitée. Surtout, et c'est sans doute de ce point de vue que Jaguar a visé le plus juste, le F-Pace plaira à toute la famille : agréable au volant, il ne néglige pas pour autant les aspects pratiques.

À tout seigneur tout honneur, c'est à l'attention de celui ou celle qui signe le (gros) chèque que l'anglais destine son opération séduction.

Soignant l'accueil de son hôte avec une assise de siège parfaite pour un SUV, entendez par là, haute pour la visibilité mais donnant l'impression d'être aux commandes d'une berline pour le confort, le F-Pace a choisi son camp. Celui des SUV que l'on conduit sur l'asphalte et non dans les chemins boueux. C'est logique puisque son objectif est de chiper des clients à BMW, Audi et Mercedes, pas au cousin Land Rover.

Si les dernières Jaguar nous ont beaucoup séduits au volant, le F-Pace poursuit sur cette lancée. Reposant sur la dernière plate-forme maison qui fait largement appel à l'aluminium (80 %) mais bénéficiant de nombreuses pièces spécifiques, à l'image du train avant à double triangle, il se place comme l'un des meilleurs de sa catégorie. À la fois facile et agile, efficace sans être inconfortable, le



F-Pace donne sans complexe le change face aux Porsche Macan ou BMW X3. Précisons toutefois que notre modèle d'essai était équipé de la suspension pilotée optionnelle. Mais contrairement à la berline XE, très riche en sensations, le SUV maison préfère le juste compromis entre plaisir et confort. Un choix sans doute dicté par sa vocation plus familiale. Il n'empêche, grâce à l'efficace transmission intégrale qui fait varier le couple entre les essieux – avec une préférence pour le train arrière – et les inévitables programmes de conduite (dont un tout-chemin tout de même), le F-Pace tient toutes les promesses que sa ligne suggère. Surtout en mode Dynamic qui alourdit

L'avis de Pierre Lefebvre

La possibilité d'être infidèle aux SUV allemands qui dominent le marché est assez séduisante.

80%
Quotient
Emotionnel

ASSEZ DISCRET,
LE V6 DIESEL DE
300 CH ANIME AVEC
ENTHOUSIASME LE
GROS MATOU ●●●



1- Malgré l'utilisation de matériaux légers, le F-Pace annonce un poids conséquent. Pour autant, il n'est pas pataud.
2- Les feux arrière évoquent clairement ceux des berlines et coupés de la marque.
3- À deux, c'est parfait. Mais la place du centre offre un dossier trop raide. En option, les dossier sont réglables électriquement (150 €).
4- Seuil assez bas, formes cubiques et joli volume qui tombe toutefois à 508 dm³ avec la roue galette. Notez que le plancher du coffre est réversible avec une face en plastique pour les objets sales.



la direction et raffermit la suspension pilotée pour plus de sportivité.

Sa mécanique ne déçoit pas non plus, du moins le V6 diesel.

En effet, si le 2.0 diesel de 180 ch constitue une entrée de gamme qui a le mérite d'abaisser la facture avec par exemple des versions deux roues motrices (à partir de 42 740 €), le F-Pace se révèle plus à son aise avec ses V6 pour tirer son poids coquet. Et entre les musicaux essence compressés de 340 ou 380 ch, et le 3 litres biturbo diesel de 300 ch, il n'y a que l'embarras du choix. Débordant de couple, et très bien insonorisé, ce dernier lui va comme un gant. Effaçant comme par magie la presque 1,9 tonne de l'ensemble, ce moteur est associé à la boîte automatique à huit rapports d'origine ZF, qui est la meilleure du marché. Distayant à mener, le F-Pace ne rate pas le coche des technologies embarquées. Il reçoit les der-

niers équipements de sécurité dont un freinage automatique d'urgence, ou encore un affichage tête haute en renfort du compteur-écran XXL de 12 pouces, hélas en option. Le catalogue regroupant celles-ci n'oublie pas non plus la case

internet à bord, le wi-fi ou encore l'écran tactile haut de gamme, facile à utiliser et offrant de nombreuses possibilités de personnalisation. Hélas, l'anglais calque aussi sa politique tarifaire sur celles des rivaux germaniques et mieux vaut avoir un solide portefeuille pour cocher toutes les options. Mais il est acquis que pour la clientèle visée, ce "petit"

détail ne soulèvera guère de questions.

Le F-Pace devrait aussi faire craquer les parents pour des raisons plus pratiques. À défaut d'être très spacieuse, la banquette arrière se fait accueillante et dispose de dossier inclinables électriquement. Mais là encore, en option ! Sans supplément de prix, le coffre est, lui, taillé pour partir en grandes vacances. ■

PLUS
Plaisir de conduite
Présentation originale et luxueuse
Coffre et places arrière accueillants

MOINS
Prix
Politique d'options
Qualité de certains assemblages

JAGUAR F-PACE 3.0 D 300 ch BVA8 Portfolio

EN CHIFFRES

DONNÉES CONSTRUCTEUR

Moteur / Transmission

Puissance maxi	300 ch à 4 000 tr/mn
Couple maxi	700 Nm à 2 000 tr/mn
Type	V6, biturbo diesel, 24S
Cylindrée/puissance fiscale	2 993 cm ³ /19 CV
Transmission	intégrale
Boîte/nombre de rapports	auto/8

Châssis

Diamètre de braquage	11,9 m
Pneumatiques AV/AR	255/50 R 20

Dimensions/Poids

L/l/h/empattement	4,73/1,94/1,67/2,85 m
Poids/tractable freiné	1884 kg/2400 kg

Performances

0 à 100 km/h	6,2 s
Vitesse maxi	241 km/h

Habitabilité/Coffre

Volume de coffre	650 dm ³
------------------	---------------------

LE BUDGET

Prix	70 300 €
Bonus/malus (CO ₂)	2 200 € (159 g/km)
Prix du modèle essayé*	90 185 €
Garantie	3 ans/100 000 km

*Avec options et bonus/malus inclus.

Équipements de série

6 airbags, AFL, accès et démarrage sans clé, aides au parking AV/AR, Bluetooth, clim auto, écran tactile avec GPS et disque dur, freinage auto d'urgence, hi-fi 380 W, jantes alliage 18", phares xénon + feux de jour diodes, prog. de conduite, sellerie cuir, sièges AV élec.

Options

Affichage tête haute (1 545 €), caméra recul/vision 360° (425 €/940 €), clim auto 4 zones (1 565 €), détecteur angles morts (655 €), jantes alliage 19/20/22" (1 210 €/2 420 €/5 445 €), phares 100% diodes (1 140 €), régulateur de vitesse adaptatif (1 210 €), volant à réglage élec./chauffant (405 €/250 €...).

Consommations

Mixte	6 l/100 km
Urbaine/extr-urbaine	6,9/5,6 l/100 km
Réservoir	66 l

Note EuroNCAP

En cours

Pays de fabrication

Grande-Bretagne

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL



Bien né, agréable à mener et à vivre, doté d'un V6 diesel assez sobre (mais pas assez toutefois) pour échapper au malus écologique, le F-Pace se place d'entrée de jeu comme l'un des meilleurs SUV familiaux de luxe... Les rivaux allemands vont devoir apprendre à partager.

■ bon / □ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

Poche de résistance

C'est l'hallali pour les familiales françaises! Mais si la berline classique est depuis longtemps sur le déclin, le break résiste. Il faut dire que la nouvelle Renault Talisman Estate a des arguments...

Par Vincent Desmonts Photos Tibo





La planche de bord se veut très high-tech, avec instrumentation numérique, écran tactile, molette de sélection des modes de conduite Multi-Sense et même affichage tête haute! Mais l'écran du GPS s'avère sensible aux rayures.

Les constructeurs français et le haut de gamme, c'est l'histoire tragique d'un lent mais inexorable effritement. Prenez feu la Laguna: si la première génération s'était vendue à plus de 2,3 millions d'exemplaires, la troisième du nom n'aura trouvé qu'un peu plus de 350 000 acheteurs en huit ans de carrière! Mais heureusement, tout n'est pas noir. Un petit village gaulois résiste encore aux assauts des crossovers et autres marques de luxe allemandes: le marché du break. Il représente un tiers des immatriculations du segment des familiales, proportion qui n'a pas varié au cours des dix dernières années. Autant dire que la Talisman Estate, déclinaison break de la grande Renault, revêt une importance capitale!

**MOTEUR DOUX
ET SUSPENSIONS
SOUPLES:
LA TALISMAN ESTATE
PRÉFÈRE LA MANIÈRE
DOUCE ...**





La face avant reste inchangée par rapport à la berline, et l'on retrouve cette imposante calandre ornée d'un losange de format XXL.

La marque au losange n'a donc pas lésiné, en commençant par offrir à cet Estate des lignes élégantes et de belles proportions.

Les dimensions sont quasiment les mêmes que celles de la berline, le porte-à-faux arrière ayant simplement été augmenté de 16 mm. À l'avant, évidemment, pas de changement. Nous retrouvons la grande calandre ornée d'un mas-

sif losange et les feux de jour en forme de C. Mais la Talisman Estate se distingue par sa ligne de pavillon presque horizontale, soulignée par des barres de toit en aluminium. Les passages de roues arrière sont marqués par des épaulements qui confèrent du dynamisme à l'ensemble. Quant au hayon, qui peut bénéficier d'une commande électrique et mains-libres en option, il s'ouvre sur un coffre bien pensé. La

Renault ne bat pas les records de la Volkswagen Passat SW (639 dm³) ou de la Skoda Octavia Combi (656 dm³), mais elle n'en affiche pas moins un volume confortable et déjà supérieur à la moyenne de la catégorie: 583 dm³. Et ce n'est pas le seul atout de cette soute, qui regorge d'astuces. À commencer par un seuil ultrabas (58 cm), gage de chargement facilité, tout comme les formes régulières de l'espace utile. Le cache-bagages se rétracte également à moitié ou totalement d'une simple pichenette. Lorsqu'il n'est plus nécessaire, il se range dans un emplacement prévu à cet effet sous le plancher. Enfin, la banquette 2/3-1/3 se replie d'un seul geste en tirant sur les poignées situées de part et d'autre du coffre. Seule (petite) contrainte: le plancher mobile doit alors être réajusté afin de bénéficier d'une surface plane. La longueur de chargement maximale atteint 196 cm, soit seulement 5 cm de moins qu'une Volkswagen Passat SW.

La planche de bord est évidemment reprise de la berline.

Nous retrouvons donc une instrumentation sur écran à cristaux liquides, une finition assez soignée – même si les matériaux en partie basse manquent encore de classe –, et la fameuse tablette tactile du système R-Link 2 (de série dès le deuxième niveau de finition Zen). S'il est plutôt réactif, ce dernier pèche en revanche par une arborescence de menus →

- 1- Le coffre spacieux et facile à charger regorge d'astuces.
- 2- Cette planche permet de diviser en deux l'espace de chargement, pour stabiliser les objets lorsque la soute n'est pas pleine.
- 3- La banquette arrière est accueillante, et la garde au toit est améliorée par rapport à la berline.



assez complexe. Plus gênant: il se révèle sensible aux rayures! À l'arrière, la banquette se révèle plutôt confortable et offre aux passagers un bon espace aux jambes (29 cm, soit mieux qu'une Peugeot 508 SW, mais toujours moins bien qu'une Volkswagen Passat SW). La ligne de pavillon horizontale permet par ailleurs de grappiller quelques centimètres en garde au toit par rapport à la berline.

Sous le capot, la Talisman Estate hérite aussi des moteurs de la berline.

La gamme commence avec le dCi 110 et culmine avec le TCe 200. Notre modèle d'essai bénéficiait du 1.6 dCi 130 couplé à la boîte automatique à double embrayage EDC. Un ensemble qui se distingue par sa sobriété (6,5 l/100 km en moyenne), sa douceur (pas d'à-coup de transmission, ni

L'avis de Vincent Desmonts



J'aime la douceur de ce Talisman Estate. Mais il est trop avare en sensations pour réellement me séduire!



1- Le système Multi-Sense offre cinq modes de conduite (gérant le moteur, la boîte ou l'amortissement piloté), dont un personnalisable. 2- Ceux-ci peuvent aussi être sélectionnés grâce au bouton argenté situé sous la molette du GPS.



LA TALISMAN ESTATE A UN PROFIL ÉLÉGANT, SOULIGNÉ PAR DE SOLIDES ÉPAULEMENTS AU NIVEAU DES ROUES ARRIÈRE ●●●

de vibration) et son insonorisation soignée. Mais si ce 1.6 dCi s'en sort plus qu'honorablement en ville et en usage périurbain, il a le souffle court sur autoroute, où ses reprises sont très moyennes (11,8 s pour passer de 90 à 130 km/h). Quant à la boîte EDC, elle manque de réactivité: mieux vaut anticiper le kick-down lorsque l'on veut s'insérer prestement dans le trafic. D'une manière générale, cette Renault incite d'ailleurs à une conduite décontractée. Quel que soit le mode de conduite du Multi-Sense activé (il y

PLUS
Coffre spacieux et bien pensé
Moteur doux et sobre
Habitabilité et confort

MOINS
Performances moyennes
Boîte peu réactive
Sensations gommées

en a cinq!), les suspensions gardent leur souplesse et la direction... une certaine inconsistance. Ce qui ne veut pas dire que le break Renault soit pataud: avec les quatre roues directrices du 4Control (option à 1 700 € sur Intens, de série sur Initiale Paris), il dévore même les

virages avec appétit... et réduit son diamètre de braquage d'un bon mètre. Mais le Talisman Estate préfère isoler le conducteur de la route, quand une Peugeot 508 SW offrira des sensations nettement moins filtrées. Une autre école. ■

**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**

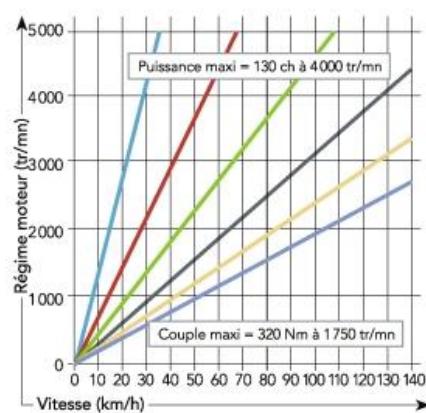
Puissance maxi	■ 130 ch à 4000 tr/mn
Couple maxi	■ 320 Nm à 1750 tr/mn
Type	4 cylindres en ligne, turbodiesel
Cylindrée / puissance fiscale	1598 cm ³ / 7 CV
Transmission	aux roues avant
Boîte / nombre de rapports	double embrayage/6

Diagramme des vitesses

Correctement étagée, la boîte EDC à double embrayage et à 6 rapports privilégie la douceur à la réactivité. Son kick-down un peu lent se montre parfois gênant lors des manœuvres d'insertion dans le trafic.

Vitesse à 1 000 tr/min

En 1^e = 7,75 km/h En 2^e = 13,67 km/h En 3^e = 22,37 km/h
En 4^e = 32,19 km/h En 5^e = 41,53 km/h En 6^e = 51,7 km/h

**Châssis**

Diamètre de braquage	■ 11,6 m
Pneumatiques AV/AR	245/40 R 19

Dimensions / Poids

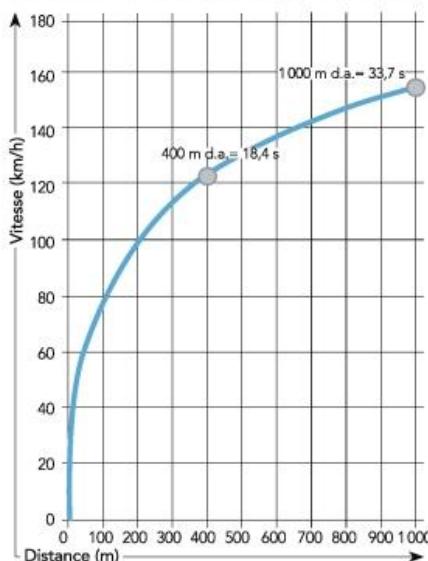
L/I/h / empattement	4,87 / 1,87 / 1,46 / 2,81 m
Poids/tractable freiné	1630/1850 kg

**LA CONDUITE****Performances**

1000 m départ arrêté	■ 33,7 s
400 m départ arrêté	■ 18,4 s
0 à 100 km/h	■ 11,7 s
Vitesse maxi	■ 186 km/h

→ Courbe d'accélération

Doux et bien insonorisé, le 1.6 dCi de 130 ch apparaît cependant un peu tendre: nous aimerais davantage de punch au quotidien.

**Reprises**

90 à 130 km/h en D	■ 11,8 s
Tps minimum pour dépasser un camion roulant à 90 km/h, en D	■ 14,6 s
Distance minimum pour dépasser un camion roulant à 90 km/h, en D	■ 460 m

Freinage

Depuis 50 km/h	■ 11 m
Depuis 90 km/h	■ 33 m
Depuis 130 km/h	■ 65 m

LA VIE À BORD**Habitabilité/Coffre**

Longueur aux jambes AR	■ 29 cm
Largeur aux coudes AV/AR	■ 151/147 cm
Garde au toit AV/AR	■ 99/94 cm
Volume de coffre	■ 583 dm ³
Seuil de chargement	■ 58 cm

Niveau sonore

Au ralenti / 90/130 km/h ■ 46,9/64,7/67,8 dB

LE BUDGET

Prix	■ 37 400 €
Bonus/malus (CO ₂)	■ 0 € (120 g/km)
Prix du modèle essayé*	■ 41 890 €
Garantie	■ 2 ans, km illimité

*Avec options et bonus/malus inclus

Équipements de série

6 airbags, off. tête haute, aide au stationnement AV/AR, AFL, amortissement piloté, dé mains-libres, clim auto bizona, jantes alliage 19 pouces, phares à LED, régul. adaptatif, siège conducteur massant, tablette R-Link 2 avec écran de 8,7 pouces, volant cuir.

Options

Assistant créneau + coffre mains-libres + caméra de recul (1 270 €), sièges cuir chauffants et ventilés (2 500 €), système audio Bose (800 €), toit ouvrant panoramique (1 100 €), peinture métallisée (720 €).

Consommations

Moyenne	■ 6,5 l/100 km
Ville / Route / Autoroute	■ 7/6,5/6,1 l/100 km
Autonomie / Réervoir	■ 47 l/723 km

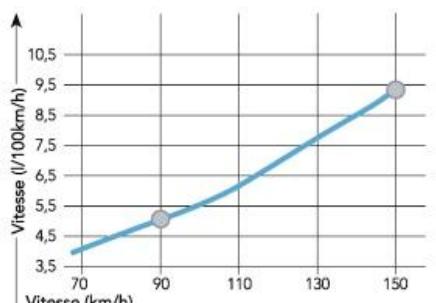
Note EuroNCAP**Pays de fabrication**

5 étoiles

France

→ Consommation à vitesse stabilisée

S'il pêche côté nervosité, le 1.6 dCi compense par une excellente sobriété, avec 6,5 l/100 km en moyenne. Bonne nouvelle: la consommation ne s'envole pas aux allures autoroutières, grâce à un 6^e rapport surmultiplié.

**LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL**

S'il n'est pas le plus spacieux des breaks, le Talisman Estate affiche tout de même un beau volume utile, doublé d'intéressantes astuces de conception. Des arguments qui pèsent face à une concurrence vive ! Mais nous espérons un plus grand plaisir de conduite de la part de cette Renault, un peu aseptisée.

Ils sont forts chez Porsche! Pour nous faire avaler la pilule de l'arrivée sous le capot du Boxster d'un moins noble 4 cylindres en lieu et place du mythique flat 6, ils nous ressortent des cartons l'emblématique appellation 718, auréolée de belles victoires en courses au tournant des années 50/60. Cela étant, ils ne galvaudent rien. À l'époque, les 718 RSK tournaient sur 4 pattes. Et, n'en déplaise aux puristes, un 4 cylindres dans une Porsche n'a rien d'une première. De là à encaisser sans broncher l'affirmation de Jan Roth, chef de produit 718 Boxster, expliquant que "*le 718 renoue avec la philosophie des premières sportives à moteur central*", il y a un pas. Car depuis plus de vingt ans, nous avons pris goût à la douce musique du flat 6 dans le Boxster. Seulement voilà, il faut en faire le deuil. À moins que la maison de Zuffenhausen ne fasse une exception à l'occasion d'une série exclusive : affaire à suivre, mais c'est une autre histoire. Dans l'immediat, il nous faut faire connaissance avec ce 4 cylindres. Soyons clairs, malgré les prouesses des ingénieurs, motoristes et autres magiciens de l'échappement, le 718 Boxster S a bien perdu le côté rageur et le vibrato si caractéristiques du 6 à plat à l'approche de la zone rouge. Mais, au risque de m'attirer les foudres des porschistes, ne comptez pas sur moi pour crier au loup. N'y voyez nulle complaisance. Les 2 cylindres perdus riment avec un agrément moindre. Mais le 718 Boxster ne se contente pas d'un banal 4 cylindres. Le sien est à plat – gage d'un centre de gravité bas, d'un bon équilibre des forces motrices et de vibrations moindres – et dopé par un turbo, particulièrement complexe, à géométrie variable et vanne de dérivation pour minimiser les baisses de pression et toujours fonctionner à un rendement optimal.

Au ralenti, il caresse gentiment les oreilles de ce charmant cliquetis qui rappelle les Boxer... Subaru.

Une oreille moins entraînée décèlera même un air de famille avec le flat 6. À haut régime, sa sonorité est certes moins métallique, plus étouf-



QUATRE CYLINDRES. ET ALORS ?

Après la 911, au tour du Boxster de faire grincer les dents des puristes. Derrière sa nouvelle appellation et un look plus musclé se cache surtout un inédit petit 4 cylindres à plat turbo. Petit, peut-être, mais plus puissant que l'ancien flat 6.

Par Méline Piron Photos Tibo



L'avis de Mélina Priam

Qui, c'est difficile d'oublier le flat 6. Mais laissez-moi ce 718 Boxster S et je risque d'avoir la mémoire courte.



Le Boxster est fidèle au principe Porsche : une commande pour une fonction ! Donc point de molette centrale, mais un écran tactile.



1- Le cadran de droite est dédié aux infos de bord et autres petits gadgets comme cette indication des G encaissés. 2- Le filet antiremous est efficace : l'air n'envahe pas l'habitacle.
3- Entièrement électrique, la capote se manœuvre vite et jusqu'à 70 km/h.



fée, mais la baguette magique de l'échappement sport réalise des miracles : il faut être de mauvaise foi pour ne pas succomber. Bien sûr, certains diront qu'une Porsche avec une voix de Sub', c'est comme une diva qui chante de la pop. Mais il existe aussi de la pop de qualité ! Personnellement, le tarif "toutes options" de notre Boxster S me chiffonne plus. Je n'insisterai pas, de ce point de vue-là : Porsche ne change rien. Les freins céramique (7 380 €), les sièges baquet carbone (3 300 €) ou encore cette teinte "Orange Fusion" qui claque un max et coûte aussi un max (2 364 €) ne sont pas indispensables. En revanche, les suspensions adaptatives PASM avec châssis sport surbaissé de 20 mm (1 680 €) et le nouveau mode PSM Sport (Porsche Stability Management) qui retarde l'intervention des garde-fous électroniques sans les déconnecter complètement (pack Sport Chrono, 2 100 €) ne sont certainement pas étrangers à l'efficacité et la précision remarquables de notre Boxster S d'essai. Ce débat philosophique posé, la vraie question est de savoir si le 718 Boxster S fait grimper l'adrénaline. La réponse est oui, sans

PORSCHE 718 BOXSTER S 350 ch PDK EN CHIFFRES

DONNÉES CONSTRUCTEUR

Moteur / Transmission

Puissance maxi	■ 350 ch à 6 500 tr/mn
Couple maxi	■ 420 Nm de 1 900 à 4 500 tr/mn
Type	4 cylindres à plat turbo essence
Cylindrée/puissance fiscale	2 497 cm ³ / 24 CV
Transmission	aux roues arrière
Boîte / nombre de rapports	manuelle robotisée / 7

Châssis

Diamètre de braquage	■ 11 m
Pneumatiques AV/AR	235/35 R 20 / 265/35 R 20

Dimensions / Poids

L/l/h / empattement	4,38 / 1,80 / 1,28 / 2,48 m
Poids / tractable freiné	1 385 kg / NC

Performances

0 à 100 km/h	■ 4,2 s*
Vitesse maxi	■ 285 km/h

Habitabilité / Coffre

Volume de coffre AV/AR	■ 275 / 125 dm ³
------------------------	-----------------------------

LE BUDGET

Prix	■ 68 750 €
Bonus/malus (CO ₂)	■ 2 200 € (167 g/km)
Prix du modèle essayé**	■ 107 388 €
Garantie	■ 2 ans, km illimité

* En mode Sport+ **Avec options et bonus/malus inclus.

Équipements de série ■

6 airbags, ASR, capote électrique, clim, ESP, frein de parking auto, jantes alliage 19 pouces, phares bi-xénon avec feux de jour LED, rétros et vitres électriques, saute-vent, surveillance pression des pneus, système multimédia avec écran tactile 7 pouces, autoradio CD/DVD + prises USB/interfaces SD, sellerie cuir/Alcantara, sièges sport partiellement électriques...

Options

Accès et démarrage sans clé (708 €), aide au parking + cam. de recul (1 548 €), BV PDK (2 850 €), clim auto (768 €), échappement sport (1 968 €), freins céramique (7 380 €), GPS (1 560 €), intérieur tout cuir (3 222 €), lecture des limitations de vitesse (336 €), PASM Sport (1 680 €), pack Sport Chrono (2 100 €), peinture métal. (828 €), régul. de vitesse adaptatif (3 241 / 500 €), sièges élect. (2 280 €)...

Consommations

Mixte	■ 7,3 l/100 km
Urbaine / extra-urbaine	■ 9,5 / 6 l/100 km
Réservoir	■ 64 l

Note EuroNCAP

En cours

Pays de fabrication

Allemagne

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL



Deux façons de voir le verre : à moitié plein ou à moitié vide. Faire le deuil du flat 6 est un crève-cœur, mais le 718 Boxster se révèle une fantastique machine à sensations. Doté d'un châssis à l'équilibre parfait et d'un moteur dont les poussées vous collent au baquet, il est d'une efficacité proprement sidérante.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie



Jantes de 20 pouces, échappement sport, le 718 soigne son look, mais en option!



IL SE CONTENTE
D'UN 4 CYLINDRES,
MAIS PAS N'IMPORTE
LEQUEL ●●●

hésitation. S'il perd un soupçon de caractère, il progresse, et pas qu'un peu, dans tous les autres domaines. Dopé par le turbo dont les motoristes se sont attachés à lisser les effets indésirables comme le temps de réponse, pour ne garder que les bénéfices, le "modeste" 2,5 l de 350 ch et 420 Nm (35 ch et 60 Nm de plus que l'ancien Boxster S) accélère et relance fort.

Très fort. Porsche annonce un gain de 6 dixièmes au 0 à 100 km/h. Nous le croyons volontiers. Mais plus encore que les accélérations, ce sont les relances qui nous ont particulièrement bluffés. Certes, la poussée est un brin linéaire, mais elle est là. Et bien là ! Alors ne boudons pas notre plaisir. D'autant que les consommations sont en baisse, de 13 % paraît-il... À vérifier.

Pour une maison comme Porsche, un tel changement mécanique se devait d'offrir un châssis revu et corrigé.

Et là aussi, ils sont forts chez Porsche. Sans doute pour nous aider encore à oublier le

PLUS
Comportement routier
Direction précise
Rapport performances/consommation

MOINS
Prix
Pingrerie de l'équipement
Agrément mécanique en légère baisse

6 cylindres à plat, le comportement routier a été particulièrement bichonné par les ingénieurs. Passons sur les détails des améliorations techniques (barre antiroulis plus raide, ressorts réduits, essieu arrière modifié, nouvelle barre transversale...) pour nous concentrer sur le résultat : un comportement sur route à la fois plus agile et plus précis, des mouvements de tangage et de roulis quasi inexistant et une direction, inspirée de celle de la 911 turbo, encore plus précise et directe. Avec, en prime, un confort de suspension amélioré en mode Normal du PASM, grâce à des différences de réglages plus marquées. On pourra ainsi s'offrir de belles balades cheveux au vent et goûter à un plaisir de conduite encore plus intense en enclenchant le nouveau mode PSM Sport. Avec le 718 Boxster, un plaisir en chasse finalement un autre. Mais il se paie quand même au prix fort. ■

60 [FACE-À-FACE] ALFA ROMEO GIULIETTA 1.6 JTDm 120 ch TCT Super
RENAULT MÉGANE 1.5 Energy dCi 110 ch EDC Intens



Élegant
contradiction

Par Pascal Richard Photos Arnaud Saunier



Quelques raccords de maquillage et la Giulietta se sent pousser des ailes! Du coup, elle n'hésite pas à défier la plus actuelle des références de la catégorie, la Renault Mégane.

A près six ans de carrière et déjà un premier restylage intervenu en 2013, la Giulietta s'offre un second petit coup de jeune. Comme vous pouvez le constater, les changements esthétiques sont pour le moins ténus et il faut se pencher, non pas sur la voiture, mais sur la documentation fournie par Alfa

Romeo à ses vendeurs pour les remarquer : la nouvelle grille de calandre, le nouvel insert sur le spoiler avant et des optiques timidement retravaillés. Voilà pour l'avant! Rassurez-vous, à l'arrière aussi, il y a du changement : nouveau logo Alfa Romeo, sorties d'échappement à coupe oblique, badge Giulietta inédit à la mode Giulia et... c'est tout! Il est finalement plus intéressant de noter l'arrivée d'un

nouveau couple mécanique, celui formé par le moteur 1.6 JTDM 120 ch avec la boîte de vitesses à double embrayage TCT. Une version qui répond à la demande actuellement en progression d'automatisation et que nous avons choisi d'opposer, histoire de savoir si l'italienne est toujours dans le coup, à une des références du segment, à savoir la Renault Mégane dCi 110 ch associée à la boîte EDC. ➤

ALFA ROMEO GIULIETTA



RENAULT MÉGANE

**TOUT EN APPARENCE**

La Giulietta comme la Mégane proposent un habitacle plutôt avenant. Reste que dans un cas comme dans l'autre, la finition est loin d'être parfaite.

**CLASSIQUE OU HIGH-TECH**

La Giulietta reste très classique pour tout ce qui touche à l'instrumentation. La Mégane est nettement plus moderne. Dans les deux cas, la lisibilité ne pose pas de problème.

**MAGIQUE !**

Nos deux rivales sont ici modestement motorisées mais elles peuvent s'appuyer sur leurs excellentes boîtes à double embrayage. Douces en ville, réactives sur route, elles font beaucoup pour l'agrément de conduite.



Sur le plan dynamique, la Giulietta est encore dans le coup et son moteur est assez plaisant.



**DANS UN CAS
COMME DANS
L'AUTRE, LA
TRANSMISSION
JOUE UN RÔLE
PRÉPONDÉRANT.
ELLE APORTE
EN EFFET UNE
ONCE DE JOIE
DE VIVRE À DES
MÉCANIQUES
PLUTÔT SAGES**





À l'avant comme à l'arrière, les retouches esthétiques de la Giulietta sont des plus discrètes, mais qu'importe, l'Alfa vieillit bien et à côté de la Mégane, elle n'a pas à rougir de son physique, bien au contraire.

SUR LA ROUTE

Refaire un bout de route en compagnie de la Giulietta est, je l'avoue, une perspective qui me plaît assez. D'autant que depuis son lancement en 2010, j'ai rarement eu l'occasion de refaire un tour avec elle. Pour la Renault, c'est différent. Ces derniers mois, il ne s'est pas passé une semaine sans qu'une Mégane ne vienne stationner dans le parking du journal. Des grises, des bleues, des blanches, des à moteur essence, des diesels : elles sont toutes passées entre nos mains. Et je dois dire que celle qui m'a le plus convaincu jusqu'ici, c'est justement cette version dCi 110 ch équipée de la boîte EDC. Je ne dis pas ça pour mettre la pression à la Giulietta. Simplement, il est clair que sa tâche ne va pas être simple.

Contact. À bord de l'Alfa, tout est classique. Ainsi démarre-t-on la voiture "à l'ancienne", en tournant une clé. Désuet ? Peut-être. Mais c'est aussi efficace que certains boutons pas toujours idéalement placés, ce qui, je vous l'accorde, n'est pas le cas sur la Mégane. À l'instar de son

mode de démarrage, la Giulietta propose une instrumentation très traditionnelle composée de deux immenses cadans aussi profonds que le décolleté de Gina Lollobrigida dans *Notre-Dame de Paris*.

Un peu bruyant à froid, le 1600 cm³ Alfa fait en revanche preuve de beaucoup de douceur.

Un trait de caractère qu'il doit en partie à la présence de la boîte à double embrayage TCT, ici à la manœuvre. Du côté de chez Renault, on n'est pas moins bien loti. En ville, nos deux protagonistes font preuve de beaucoup de prévenance et évoluent sur un filet de gaz sans le moindre à-coup du côté de la transmission. Nous regretterons simplement que la visibilité périphérique de la Giulietta soit aussi peu convaincante et que, dans les deux cas, la carrosserie soit assez vulnérable, car mal protégée. Lors des manœuvres de stationnement, la Mégane peut compter, en finition Intens du moins, sur deux radars de stationnement tandis

que l'Alfa facture le radar avant, moins essentiel il est vrai, 300 € si vous optez, comme c'est le cas ici, pour la finition Super (série sur Lusso et Veloce). Signalons au passage que l'Alfa, comme la Renault, affichent un rayon de braquage supérieur à la moyenne.

S'insérer dans la circulation autoroutière ne pose pas de problème. Malgré des niveaux de puissance assez modestes, nos deux autos font preuve de beaucoup de bonne volonté. Si elles avaient pu également faire preuve de discréetion cela aurait été parfait ! Dans un cas comme dans l'autre, ce n'est pas la mécanique qui est en cause mais les bruits d'air. Passé 100/110 km/h, ces derniers sont trop présents, notamment à bord de l'Alfa.

Nos deux protagonistes revendiquent des prestations équivalentes. Je m'attendais à ce que la Mégane, plus légère d'une centaine de kilos, prenne le pas d'une manière assez nette. Mais finalement, l'Alfa, un peu plus puissante en revanche, se défend bien et ➔

fait même mieux que la française en accélération. En matière de comportement et d'agrément de conduite, le bilan est bon dans les deux cas. Soulignons au passage que sur ce dernier point, l'apport des boîtes TCT et EDC est immense. Un dernier mot pour préciser que sur la Giulietta comme sur la Mégane, on trouve un sélecteur de mode de conduite (DNA sur l'Alfa, Multi-Sense pour la Renault) qui permet de modifier certains paramètres tels que l'assistance de direction, la réponse moteur et surtout ici, les lois de passage des rapports. Amusant, il permet d'obtenir lorsqu'on sélectionne les positions Dynamic sur l'Alfa et Sport sur la Renault un caractère, sinon sportif, du moins un peu plus frondeur.

LA VIE À BORD

Si, extérieurement, la Giulietta parvient à masquer son âge en proposant un physique toujours

très avantageux, cela devient plus difficile lorsqu'on fait plus ample connaissance à son bord. Si l'on peut trouver du charme à sa présentation un rien désuète, on reste en revanche nettement plus perplexe face à la finition. Et encore, nous avions la chance de bénéficier pour notre essai d'un modèle équipé d'une sellerie cuir (option, 2000 €) couleur Caramel du plus bel effet. En principe, c'est un tissu bi-ton noir et gris qui au menu de la finition Super. Reste que l'ensemble manque de rigueur tant sur le plan des plastiques utilisés que des différents assemblages. Cela étant, si l'Alfa n'est pas très convaincante sur ce point, elle peut au moins tenter d'invoquer notre indulgence en mettant en avant son grand âge... Un argument que la Mégane, commercialisée depuis le début de l'année, ne peut décentement pas avancer ! Pourtant elle mérite elle aussi quelques coups de règle sur

les bouts des doigts ! Heureusement, elle peut mettre en avant d'autres arguments en matière de présentation.

Plus dans l'air du temps, le design de la planche de bord de la Renault intégrée des équipements plus modernes.

À commencer par son ensemble multimédia à côté duquel l'écran tactile de la Giulietta fait pâle figure. Heureusement, ce dernier est bien placé et se révèle facile à prendre en main. Reste qu'il manque un peu de largesse en dimension et qu'il est... payant (1 200 €). En face, la Mégane peut rouler des mécaniques avec sa tablette au format XXL, à la fois intuitive, complète et surtout livrée de série sur Intens ! Pour ce qui est de l'accueil des passagers, ça commence mal avec la Giulietta, surtout à l'arrière. Toujours dépourvue de poignées dignes de ce nom, l'italienne doit ➤



Cette version dCi 110 ch équipée de la boîte EDC est sans doute une des plus, sinon la, plus intéressante de la gamme.



Le magnifique intérieur cuir (option, 2000 €) donne le change mais les plastiques font très pâle figure.

CÔTÉ CHRONO, L'ALFA FAIT
UN PEU MIEUX QUE LA RENAULT,
MAIS CELA SUFFIRA-T-IL
POUR QU'ELLE S'IMPOSE ? •••



En finition Intens, haut de gamme, la Mégane reçoit une tablette XXL en série. Un plus pour l'ergonomie.



ALFA ROMEO GIULIETTA



RENAULT MÉGANE



PAS PARTAGEUSE

La Giulietta et la Mégane sont, avec une longueur de plus de 4,30 m de "grandes" berlines compactes. Magré cela, ni l'une ni l'autre ne propose une habitabilité très convaincante.



DU STYLE... OU DU VOLUME !

L'Alfa a tout sacrifié à son physique, même son coffre. La Mégane, plus raisonnable propose un bon volume de chargement (442 dm³ contre 358 dm³ pour l'Alfa).

L'avis de Pascal Richard

L'Alfa vieillit avec élégance et reste, avec cet ensemble moteur/boîte, techniquement d'actualité.



L'ALFA MET EN AVANT UNE CONSOMMATION TRÈS SAGE, LA MÉGANE COMPTE, ELLE, SUR LA RICHESSE DE SA DOTATION D'ÉQUIPEMENTS •••

se satisfaire de palettes en plastique dissimulées dans le montant de la porte mais peu pratiques. Un caprice de designer qui est, au final, une vraie plaie au quotidien.

Une fois la porte enfin ouverte, les passagers arrière de l'Alfa constateront que l'espace qui leur est réservé n'a vraiment rien d'exceptionnel.

Et s'ils poussent la curiosité jusqu'à ouvrir le coffre, ils s'apercevront qu'ils devront en plus apprendre à voyager léger ! Mais seront-ils mieux lotis à bord de la Mégane ? Euh... Pas vraiment, en fait. Mais leurs bagages pourront, eux, prendre leurs aises. C'est déjà ça ! En effet, avec un volume de 442 dm³, le coffre de la française se montre infiniment plus généreux que celui de l'Alfa qui "plafonne" à 358 dm³.

En ville, le confort de conduite est, dans les deux cas, essentiellement le fruit du travail effectué tout en douceur par leurs boîtes de vitesses

à double embrayage. Sur route, la qualité de l'amortissement a également son mot à dire dans l'affaire. Et dans ce domaine, la Giulietta n'est pas larguée. Certes, la Mégane assure une meilleure qualité de filtration et se montre tout de même plus convaincante. Mais, une fois encore, la Giulietta donne le change. Au final, la française s'impose d'ailleurs sur le chapitre "Vie à bord" devant une Alfa qui ne démerite pas mais qui a tout de même un peu de mal à masquer les outrages du temps.

LE BUDGET

Elles sont bien agréables, ces boîtes de vitesses à double embrayage ! Mais le moins que l'on puisse dire, c'est qu'elles ne sont pas totalement indolores sur le plan financier. Sur l'Alfa, le surcoût est de 1 950 €, ce qui est vraiment beaucoup. La Mégane est à peine plus raisonnable avec une majoration de 1 500 €. Résultat : les prix flirtent, dans les deux cas, de très près, avec la barre des

30 000 €. Pour des berlines compactes aussi sage-ment motorisées, c'est une somme un tantinet élevée. Pour tenter de se racheter, la Mégane met en avant une dotation d'équipements sé-

rieuse et une technologie embarquée "à jour". La Giulietta ne peut pas en dire autant.

Reste que financièrement, l'italienne n'a pas dit son dernier mot. Ainsi elle se révèle plus raisonnable que la Renault en consommation. Une petite surprise dans la mesure où, rappelons-le, elle est à la fois plus lourde (100 kg) et plus puissante que la française (10 ch). Cela étant, l'écart est assez faible (5,8 l en moyenne aux 100 km pour l'Alfa contre 6 l pour la Renault) et nos deux concurrentes peuvent sans problème être rangées dans la catégorie des voitures sobres. ■

VERDICTS

SUR LA ROUTE : ÉGALITÉ

LA VIE À BORD : RENAULT MÉGANE

LE BUDGET : RENAULT MÉGANE

GIULIETTA 1.6 JTDm 120 ch TCT Super MÉGANE 1.5 Energy dCi 110 ch EDC Intens EN CHIFFRES



L'avis de Pascal Richard



Pas spectaculaire sur le papier, cette version est pourtant une des plus plaisantes de la gamme !



GIULIETTA

PLUS

Ensemble moteur/boîte
Consommation très sage
Un petit charme...

MOINS

Finition désinvolte
Habitabilité juste correcte
Coût de la boîte TCT
(1 950 €)

MÉGANE

PLUS

Bon accord
moteur/boîte
Consommation sage

MOINS

Finition perfectible
Habitabilité
juste correcte
Réservoir trop petit (47 l)



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.

Giulietta

Mégane

Moteur/Transmission

Puissance maxi	120 ch à 3750 tr/mn	110 ch à 4000 tr/mn
Couple maxi	280 Nm à 1500 tr/mn	250 Nm à 1750 tr/mn
Type	4 cyl. en ligne turbo diesel	4 cyl. en ligne turbo diesel
Cylindrée/puissance fiscale	1598 cm ³ /6 CV	1461 cm ³ /5 CV
Transmission	aux roues avant	aux roues avant
Boîte/nombre de rapports	double embrayage/6	double embrayage/6

Châssis

Diamètre de braquage	11,4 m	11,5 m
Pneumatiques AV/AR	225/45 R 17	205/50 R 17

Dimensions / poids

L/l/h/empattement	4,35/1,80/1,46/2,63 m	4,36/1,82/1,45/2,67 m
Poids/tractable freiné	1465 kg/600 kg	1376 kg/1300 kg

Performances

1000 m d.a.	32,6 s	33,6 s
0 à 100 km/h	10,7 s	11,7 s
90-130 km/h en D	11,1 s *	11,2 s
Vitesse maxi	187 km/h	181 km/h
Freinage à 50/90/130 km/h	10/32/66 m	10/31/65 m

Habitabilité/Coffre

Longueur aux jambes AR	24 cm	24 cm
Largeur aux coudes AV/AR	150/142 cm	149/142 cm
Volume de coffre	358 dm ³	442 dm ³

Niveau sonore

Au ralenti/90/130 km/h	45/66,8/70,3 dB	43,5/65,1/68,7 dB
* 9,5 s en mode Dynamic		

LE BUDGET

Prix	28 450 €	29 100 €
Bonus/malus écologique (CO ₂)	0 € (99 g/km)	0 € (95 g/km)
Prix du modèle essayé	32 645 €	30 820 €
Garantie	2 ans, km illimité	2 ans, km illimité

Équipements communs

6 airbags, autoradio, climatisation automatique, déclenchement automatique des phares et des essuie-glace, jantes alliage, ordinateur de bord, projecteur antibrouillard, radar de stationnement AR, régulateur de vitesse, rétroviseurs électriques/dégivrants et rabattables électriquement, sélecteur de modes de conduite, vitres AV/AR électriques, volant ajustable dans les deux plans.

Options

Giulietta : peinture métallisée (695 €), radar de stationnement AV (300 €), siège passager réglable en hauteur (50 €), sellerie cuir (2000 €), sièges AV chauffants (300 €), sièges AV électriques et chauffants (1 200 €), système de navigation (1 200 €), toit ouvrant panoramique (1 400 €).

Mégane : affichage tête haute (400 €), avertisseur d'angle mort + système de stationnement automatique (500 €), peinture métallisée (620 €), régulateur de vitesse adaptatif (300 €), sellerie cuir (1 500 €).

Consommations

Moyenne	5,8 l/100 km	6 l/100 km
Ville/Route/Autoroute	6,2 / 5,5 / 5,7 l/100 km	6,4 / 5,8 / 5,7
Autonomie/Réservoir	1 034 km / 60 l	783 km / 47 l
Note EuroNCAP	5 étoiles	5 étoiles
Pays de fabrication	Italie	Espagne

LE CHOIX DE L'AUTO-JOURNAL

RENAULT MÉGANE

C'est avec élégance, mais pas uniquement, que la Giulietta vient porter la contradiction à la Mégane. À sa plastique flatteuse, elle ajoute un ensemble moteur/boîte très convaincant mariant efficacité et sobriété. Mais la française, bien plus récente, bénéficie des mêmes atouts, assortis d'un contenu technologique plus actuel et d'un rapport prix/équipement plus flatteur. Dès lors, elle remporte une victoire sans appel.



L'avis de Cyril Biotteau



Un break surélevé
avec du plastique
autour des roues ?
Pas très glamour !
Mais luxe et confort
chassent les a priori.





1- Le côté "froid" des inserts en aluminium est contrebalancé par le cuir clair et par une finition très flatteuse. 2- Toutes les Allroad ont droit à la transmission Quattro et ont de vraies aptitudes tout-chemin.

A4 des villes, des champs

Les SUV sont partout. Il n'empêche. Chez Audi, l'Allroad, la baroudeuse de la famille, reste une tradition. La nouvelle A4 n'y déroge pas. Elle s'équipe pour partir crapahuter sur les chemins à ornières ou les trottoirs des quartiers chic...

Par Cyril Biotteau Photos Laurent Lacoste

En 2000, l'A6 Allroad Quattro était la première à inaugurer l'appellation. Mais ce n'est qu'en 2009 que la petite sœur A4 y a eu droit à son tour. Cette nouvelle mouture n'est donc que la deuxième du nom, mais chez Audi, c'est déjà bien assez pour faire figure de classique. Basée sur le break Avant, elle est surélevée de 34 mm en garde au sol et reçoit une panoplie complète de la parfaite baroudeuse : protections de bas de caisse, passages de roues en plastique noir (ou peints couleur carrosserie en option), sabots de protections avant et arrière en aluminium.

À noter également les lamelles de la calandre placées verticalement, et non horizontalement comme sur les autres, histoire de se différencier. Et, comme il ne s'agit pas uniquement d'un déguisement d'opérette, toutes les Allroad utilisent la transmission intégrale Quattro (*voir encadré page suivante*). Pas question en effet pour une Audi de se contenter de 2 roues motrices, comme certains SUV ou comme la Peugeot 508 RXH BlueHDI 180. L'Audi Drive Select, qui permet de choisir parmi plusieurs modes de conduite, intègre

un mode Offroad. Celui-ci adapte plusieurs réglages à la conduite hors bitume, notamment la transmission Quattro et les assistances électroniques dont l'antipatinage. Apparaît également sur la console centrale la commande d'un limiteur de vitesse en descente, fonction typique des 4x4. Mais à part cette touche et le mode Offroad visible à l'écran, rien ne différencie vraiment l'habitacle de cette Allroad de celui d'une A4 Avant.

La planche de bord présente toujours aussi bien.

Elle recevait notamment, sur notre modèle d'essai, une sellerie cuir couleur crème très chaleureuse compensant l'aspect un peu froid des inserts en aluminium. Le combiné d'instrument Virtual Cockpit, composé d'un seul grand écran paramétrable, est livré de série sur la finition Design Luxe. Et rien non plus de particulier à l'arrière sauf le coffre, dont la capacité (505 dm³) reste identique à celle de l'Avant, mais avec un seuil de chargement plus haut, forcément...

Au volant, notre modèle, doté de la suspension pilotée optionnelle, s'est révélé très confortable. ➤

1- Le combiné d'instruments Virtual Cockpit est de série sur la finition Design Luxe. 2- L'habitabilité aux places arrière et le volume de coffre sont repris de l'A4 Avant. 3- Sur l'Allroad, les lamelles de la grille de calandre sont verticales.



Notez qu'il ne s'agit pas de la même suspension pilotée que celle de l'A6 Allroad. Cette dernière offre en effet la possibilité de faire varier la hauteur de caisse, fonctionnalité refusée à la petite sœur. Avec le Drive Select en mode Confort, l'A4 Allroad est donc moelleuse à souhait. En Dynamic, la voiture se durcit logiquement. Et si l'Allroad devient certes un peu plus dynamique, elle reste moins agile qu'une A4 Avant et plus sensible aux mouvements de caisse. Rien de rédhibi-

PLUS
Confort
(suspension pilotée)
Qualité
de présentation
Aptitudes
tout-chemin

MOINS
Tarifs élevés
Lacunes d'équipement
de série
Dynamisme en retrait

toire : elle n'a pas peur des petites routes pour autant. Mais il est fort probable que sans l'option suspension pilotée, le compromis confort/agilité penche encore plus pour le premier. Aussi aurions-nous tendance à vous conseiller cette option, malgré son prix (1 190 €).

Avec le TDI de 190 ch, l'A4 relance aisément sur tous les parcours, y compris sur autoroute.

Ce moteur est juste encore un peu grognon à froid. La boîte S tronic, imposée d'office, est fidèle à elle-même : douce, rapide et bien gérée. Et vous avez bien lu la "imposée". Pour leurs débuts, toutes les A4 Allroad reçoivent soit la boîte S tronic à double embrayage, soit la boîte Tiptronic à convertisseur : aucune boîte mécanique au programme. Il faudra attendre le mois de novembre pour voir arriver une variante TDI 150 ch avec boîte manuelle. Une version d'entrée de gamme qui permettra de baisser la facture à environ 45 000 €. Car, oui, on est bien chez Audi, et l'Allroad coûte encore 1 700 € de plus qu'une Avant Quattro à motorisation et équipement équivalents. De quoi dépasser très facilement les 50 000 € : très cher pour un break familial, même baroudeur. Les Volvo XC60 D4 AWD ou Passat Alltrack TDI 190 sont plus abordables avec, en prime, un équipement plus complet pour le premier et plus de place dans le second. ■

Audi réinvente le Quattro

Répartir le couple entre les essieux, beaucoup de transmissions intégrales savent déjà le faire. Mais quand les roues arrière ne reçoivent pas de couple du moteur, elles génèrent au contraire un couple négatif en restant connectées aux parties arrière de la transmission. Avec le Quattro Ultra, toute la partie arrière de la transmission est déconnectée, transformant les roues arrière en roues libres, comme sur une simple traction. Ce système réduit les consommations de 0,3 l/100 km par rapport à un Quattro normal. L'A4 Allroad est la première à recevoir ce système, avant qu'il n'arrive sur les autres Audi à moteur longitudinal. Le Quattro Ultra, limité à 400 Nm pour l'instant, n'est associé qu'au moteur essence et arrivera plus tard sur les TDI.

AUDI A4 ALLROAD

2.0 TDI 190 ch S tronic 7

Design Luxe

EN CHIFFRES

DONNÉES CONSTRUCTEUR

Moteur / Transmission

Puissance maxi	■ 190 ch à 4 200 tr/mn
Couple maxi	■ 400 Nm à 1 750 tr/mn
Type	4 cylindres en ligne
Cylindrée / puissance fiscale	1 968 cm ³ / 10 CV
Transmission	intégrale
Boîte / nombre de rapports	robotisée double embrayage / 7

Châssis

Diamètre de braquage	NC
Pneumatiques	245/45 R 18

Dimensions / Poids

L / l / h / empattement	4,75 / 1,84 / 1,49 / 2,82 m
Poids / tractable freiné	1 640 / 2 000 kg

Performances

0 à 100 km/h	■ 7,8 s
Vitesse maxi	■ 220 km/h

Habitabilité / Coffre

Volume de coffre	■ 505 dm ³
------------------	-----------------------

LE BUDGET

Prix	■ 54 500 €
Bonus / malus (CO ₂)	■ 150 € (132 g/km)
Prix du modèle essayé*	60 140 €
Garantie	■ 2 ans, km illimité

*Avec options et bonus / malus inclus.

Équipements de série

Accès à bord et démarrage mains-libres, Bluetooth, caméra de recul, chargeur de portable à induction, clim auto. 3 zones, feux AV bixénon, feux AV diurnes à LED, GPS, freinage automatique d'urgence, jantes alliage 18 pouces, phares et essuie-glace autos, régul. de vitesse, rétro intérieur auto jour/nuit, sellerie cuir.

Options

Affichage tête haute (1 190 €), aide active au maintien en voie (1 800 €), pack assistance route : régulateur adaptatif, lecture des panneaux, assistant de conduite en embouteillage, sièges avant réglables électriquement (930 €), peinture Intégrale (1 150 €), peinture métallisée (1 010 €), phares Audi Matrix LED (2 300 €), suspension pilotée (1 190 €), toit panoramique (1 750 €)...

Consommations

Mixte	5 l/100 km
Urbaine / extra-urbaine	5,6 / 4,7 l/100 km
Réservoir	58 l

Note EuroNCAP

En cours

Pays de fabrication

Allemagne

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL



À mi-chemin entre break "classique" et SUV, plus polyvalent que l'un mais moins encombrant que l'autre, l'Allroad peut être considéré comme un chaînon manquant. Une singularité qu'il fait payer au prix fort, profitant de l'absence de BMW ou de Mercedes sur ce créneau pointu.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

PRÉSENTE

COLLECTION ★ CLASSIC STARS

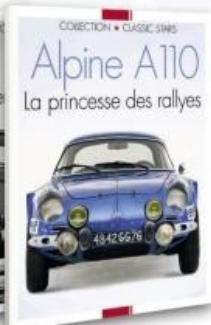
DES LIVRES INÉDITS SUR LES VOITURES EMBLÉMATIQUES



2€
EN PLUS DE
L'AUTO-JOURNAL



INÉDIT



LE VOL. 2

RENAULT 4 DÈS LE 12 MAI

3^{ème} modèle le plus vendu dans l'histoire de l'automobile et 1^{ère} voiture française dans le monde avec plus de huit millions d'exemplaires, la Renault 4 est une icône. Dévoilée au Salon de l'auto en 1961, elle fut la première voiture particulière. Pendant sa longue période de commercialisation, la Renault 4 sera déclinée en fourgonnette, en version quatre roues motrices, en cabriolet. Avec l'Auto-Journal, découvrez l'épopée de la R4 qui a une place toute particulière dans le cœur des Français.



LES MODÈLES À PARAÎTRE

Alpine A110 - Renault 16 - Peugeot 404 - Citroën DS
Peugeot 205 GTI - Porsche 911 - Citroën SM - Golf GTI

LES EXPERTS AJ

Excepté les versions AMG, le nouveau coupé Mercedes Classe C se contente de motorisations 4 cylindres. Est-ce bien à la hauteur de son standing ? Notre trio d'experts avait hâte de juger sur pièces.

La version Sportline adopte des réglages de châssis et de direction plus sportifs, qui ne dégradent toutefois pas trop le confort.



Ghislain ne se sent pas trop étiqueté; la place est plus comptée à l'arrière. Les matériaux ne manquent pas de classe, mais il faut parfois passer par la case options.

MERCEDES CLASSE C

Coupé 300 245 ch Sportline - **54 100 €**
Malus écologique: 900 €



Le Coupé Classe C n'a pas les honneurs d'un 6 cylindres: dommage ! Même si les performances sont au rendez-vous.



La livrée Sportline se pare du pack AMG avec bas de caisse, jupes avant et arrière spécifiques, et jantes de 19 pouces.

Ghislain Bacon
(Taxi)
► 20 ans d'expérience.
► Des millions de kilomètres parcourus.



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.



PORTRAITS CLEMENT CHOULOT

“
C'est presque un sans-faute : le châssis est top mais le 4 cylindres manque de noblesse.

L'avis du pilote



La ligne, qui ne manque pas de classe, suggère une certaine sportivité... que l'on ne retrouve malheureusement pas sous le capot. Ce coupé Classe C mérite mieux que ce 4 cylindres à la sonorité quelconque. En plus, je n'ai pas l'impression d'avoir 245 ch sous le pied. L'environnement de conduite est parfait et on sent que le châssis supporterait davantage de puissance.

La tenue de route se révèle saine, équilibrée et les suspensions préservent un certain confort. La direction est très incisive et son assistance variable asservie à la vitesse parfaitement bien calibrée : pas lourde en ville mais ferme sur autoroute. Le freinage est efficace et offre une attaque franche qui met en confiance. Sur une auto comme celle-là, je regrette aussi que les systèmes de sécurité active ne soient pas totalement déconnectables, même si ce n'est pas dans l'air du temps.

“
Autant un CLA est, selon moi, indigne de l'Étoile, autant ce coupé Classe C tient son rang en confort et finition.

L'avis de la journaliste



Autant je trouve que le CLA laisse une impression de "petite" Mercedes, autant ce coupé Classe C est digne de l'Étoile. Mais je serai plus méchante que Franck avec la sonorité du 4 cylindres : elle gâche la fête. En principe, on accepte les inconvénients de l'essence – comme s'acquitter d'un malus et payer un peu plus à la pompe –, pour gagner en agrément. Là, le compte n'y est pas. Ce coupé C 300 n'est cependant pas exagérément gourmand vu la puissance affichée. Il réclame en moyenne 9,2 l/100 km. Mais hésiter avec un diesel redevenant légitime. Il y a tout de même matière à garder le sourire. Ce coupé est très plaisant à emmener et le compromis confort/tenue de route reste très correct malgré les trains de roulement sport de cette version. Cela étant, comme le moteur manque de trempe, autant privilégier le confort et opter pour des réglages châssis standards.

“
C'est un très beau jouet : parfait pour une virée en amoureux, mauvais pour la famille.

L'avis du taxi



Moi qui n'aime pas les ambiances confinées, je me sens pourtant très bien à bord du cocon luxueux de ce coupé. Toutefois, les montants latéraux avant perturbent un peu la visibilité. C'est un détail mais l'insert en frêne noir sur la console centrale est très élégant. Il illustre le niveau de finition atteint. Cela étant... Mercedes n'en fait pas cadeau ! Pour un coupé de cette trempe, j'aurais bien vu des sièges avant plus enveloppants, du genre baquet, et un meilleur soutien au niveau des jambes. Mercedes doit les proposer, mais... en option ! Les places arrière sont en revanche un peu justes au niveau de la garde au toit. Je ne suis pas très grand, et pourtant ma tête touche. Je serai moins indulgent que Franck et Mélina sur les suspensions : elles sont un peu sèches. En mode Sport+, cela prend tout son sens, mais en mode confort, ce n'est pas assez moelleux.

> Hybride
4^{ème} génération

HYBRID

TOUJOURS
MIEUX
TOUJOURS
PLUS LOIN

Il faut vivre avec son temps...
et parfois prendre un peu d'avance.



Nouvelle Toyota PRIUS

Découvrez la Nouvelle Toyota Prius, l'Hybride 4^{ème} génération. Une expérience de conduite silencieuse et réactive affichant des consommations et des émissions de CO₂ records⁽¹⁾ : 3,0 L/100 km et 70 g/km. Audacieuse par son design offrant un aérodynamisme remarquable, la Nouvelle Toyota Prius présente un intérieur raffiné doté d'une richesse d'équipements à la pointe de la technologie. À partir de **29 150 €***. > Encore une bonne raison de passer à l'Hybride TOYOTA.

*Prix (TTC) conseillé de la Prius Dynamic 15" neuve, selon référence au tarif du 01/03/2016 déduction faite du Bonus Écologique de 750 €.
Modèle présenté : Prius Dynamic 17" option peinture Rouge Passion neuve à 30 500 € déduction faite du Bonus Écologique de 750 €.
Pour l'acquisition ou la location (durée ≥ 24 mois) d'un véhicule hybride émettant jusqu'à 110 g/km de CO₂, selon conditions et modalités des articles D251-1 et suivants du Code de l'Énergie. (1) En cycle mixte jantes 15".

TOYOTA
HYBRID

DOSSIER

VOITURES “PROPRES”

Grâce à des bornes de recharge un peu plus nombreuses et à une offre plus large, la mayonnaise “verte” commence à prendre. Le point sur les nouveautés.

Plus 64 % de voitures électriques, 4 fois plus d’hybrides rechargeables en 2015 en France : forcément une telle progression crée des vocations chez les constructeurs. Et malgré la baisse du bonus accordé aux hybrides et hybrides rechargeables, la tendance ne faiblit pas en ce début d’année. Au contraire. La France, malgré un réseau de bornes de recharge qui est encore loin d’égaler celui des pompes à essence – nous avons juste passé le cap des 10 000 points – est même le 2^e marché en Europe. Certes, nous sommes loin derrière la Norvège où 1 véhicule sur 7 est “propre”, mais il est aujourd’hui impossible de faire abstraction du phénomène. Si, en 1997, la première Prius surprenait tant par son look que par sa technologie, aujourd’hui, la quatrième du nom (déjà !) n’étonne plus guère que par son style. Très vite, les constructeurs allemands ont emboité le pas aux japonais. Et, comme en compétition, la concurrence forme l’émulation et pousse tout le monde à progresser. En puissance, en autonomie, en vitesse de recharge mais aussi en agrément. Alors si les contraintes et les défauts s’estompent, pourquoi ne pas franchir le cap ? Reste à bien choisir. Et là tout dépend du profil de chacun. Sans être exhaustif sur l’offre de ce marché en pleine expansion, ce dossier a pour mission de vous guider et de vous éclairer sur les nouveautés attendues à court terme.

Hybride classique

En 2016 le bonus ne s’élève plus qu’à 750 € à condition que les émissions soient inférieures à 110 g/km de CO₂.

100% électrique

La seule techno qui n’a pas vu son bonus réduit. Il peut atteindre 6 300 € dans la limite de 27 % du prix d’achat.

Hybride plug-in

La solution intermédiaire donne droit à une aide de 1 000 € si les rejets sont dans la tranche de 21 à 60 g/km.

Mini sommaire

[ESSAI]

77 BMW Série 2 Active Tourer 225xe BVA6 Sport

[COMPARATIF]

80 Quelle technologie pour quel usage ?

[ET DEMAIN]

88 Celles qui pourraient changer la donne



Les commandes propres aux modes hybrides sont bien intégrées à une planche de bord qui présente très bien par ailleurs.



Petites économies pour gros budget

En déclinant son monospace en hybride rechargeable, BMW entend démocratiser (un peu !) cette technologie et promet des économies, sans toucher au plaisir de conduite. À condition de respecter le cahier des charges.

Par Mélina Priam Photos Christian Martin



Hybride
plug-in

AU QUOTIDIEN

90%

EN BALADE

50%

VIE À BORD

60%

Jean-Frédéric Vandenberghe, spécialiste produit chez BMW France, veut des clients heureux ! Aussi préfère-t-il prévenir : "L'Active Tourer 225xe n'est pas la bonne solution pour ceux qui parcourent beaucoup de kilomètres sur autoroute. Pour eux, le diesel reste plus rentable." Pour une fois qu'un responsable s'exprime avec franchise... Notre retour d'Angoulême avec la petite dernière des hybrides rechargeables de la firme munichoise confirme le propos. Le 225xe a sifflé le réservoir d'essence aussi vite qu'un Munichois s'enfile les pintes de bières à l'Oktoberfest (fête de la bière qui finit le 1^{er} dimanche d'octobre) ! Dans l'absolu, rien d'alarmant ni d'exagéré pour un petit 3 cylindres essence de 136 ch. Sur l'A20, l'ordinateur de bord a oscillé entre 7,5 et 8 l aux 100 km ; valeur confirmée par nos relevés plus précis

effectués sur le circuit de Montlhéry (voir tableau p 79). Mais, à notre décharge, et dans le souci de tester tous les modes de eDrive, nous avons beaucoup joué avec les fonctions Save ou Charge (lire encadré) qui font grimper la consommation jusqu'à 17 l/100 km ! Dans tous les cas, ces chiffres s'éloignent des promesses de BMW. Une explication ? Elle est fort simple. Les constructeurs – BMW n'est pas le seul ! – ont beau nous dire qu'un moteur essence de modeste cylindrée flanqué d'un turbo, voire, comme ici, d'un moteur électrique, est LA solution pour faire des économies, lorsqu'on pousse ce genre de mécanique dans ses retranchements, elle picole ! C'est le deuxième effet Kiss Cool du turbo ! Et dans le cas présent, lorsque les batteries sont à plat, le petit 3 cylindres de 136 ch a fort à faire pour animer avec entrain un Active Tourer – 1 773 kg sur la balance, soit 210 kg de plus qu'un 225i tout de même. ➤

78 [ESSAI] BMW SÉRIE 2 ACTIVE TOURER

Cela étant, se sachant fort attendu au tournant, BMW a soigné le plaisir de conduite de son premier monospace, qui plus est traction ! Traction, traction, ce n'est d'ailleurs plus le cas du 225xe. Il est même propulsion en 100 % électrique et 4 roues motrices le reste du temps ! En effet, si le moteur thermique entraîne les roues avant, l'électrique est installé sur l'essieu arrière. Mais 4 roues motrices ne riment pas ici avec transmission intégrale. Aucune liaison mécanique ne réunit les deux moteurs. Chacun entraîne son essieu.

En m'installant au volant, je retrouve tous les fondamentaux de la marque.

La position de conduite, très proche de celle d'une berline, est sans doute l'une des plus agréables du marché. Au menu des réjouissances : une ergonomie évidente, des com-



1- Le 225xe n'a pas droit à la BVA8, mais celle-ci n'est pas moins douce. 2- Brancher le 225xe est un jeu d'enfant. Il faut ensuite patienter entre 2 h 15 et 3 h 15. 3- Le 225xe n'est pas un 4x4 avec transmission intégrale, mais il est 4 roues motrices : le moteur électrique entraîne le train arrière.



mandes agréables, le tout agrémenté d'une présentation flatteuse, presque luxueuse dans cette livrée Sport, des matériaux de qualité, histoire de ne pas gâcher la vue et des équipements de haut vol... moyennant un passage par la case options.

Pas trop haut sur pattes, précis, assez agile, peu sensible au roulis tout en préservant un bon niveau de confort, l'Active Tourer est sans nul doute le monospace le plus plaisant à conduire du moment. Seule ombre au tableau : la sonorité du 3 cylindres qui – n'avons pas peur des mots – fait un bruit de casserole quand on le sollicite fortement ! Il se révèle heureusement plus feutré quand le moteur électrique de 88 ch lui donne un coup de pouce. Et les oreilles atteignent le nirvana quand l'électrique se débrouille tout seul. Forcément... L'ensemble est, de plus, bien secondé par la boîte automatique. Il s'agit d'une

PLUS
Agrément de conduite
Ambiance à bord et finition soignée
Comportement routier

- MOINS
Consommation et autonomie hors de son champ d'action
Sonorité du 3 cylindres
Coffre limité pour un monospace

simple 6 rapports (et non la BVA8 de dernière génération), mais elle participe grandement au confort et à l'agrément.

Vous l'aurez compris, investir dans un Active Tourer 225xe n'a de sens que si l'on optimise son utilisation en électrique ou hybride.

C'est-à-dire en ville ou sur des parcours routiers de 30 à 40 km. Il faut aussi, bien évidem-



Savoir jongler avec les modes de conduite

En plus des modes de conduite Eco Pro, Confort et Sport, communs à toutes les Série 2 et qui interviennent sur la réponse de l'accélérateur, la gestion de la boîte, la direction et les suspensions dans le cas d'un système piloté, l'Active Tourer 225xe ajoute les fonctions spécifiques à l'eDrive.

- Auto eDrive est enclenché par défaut. Il recherche le meilleur compromis en fonction des conditions de roulage et optimise l'autonomie électrique.
 - Max eDrive force le mode électrique jusqu'à 130 km/h, avec la possibilité de redémarrer le moteur thermique par "kick down". L'autonomie est alors limitée à 25 km.
 - Save maintient l'état de charge et préserve l'autonomie pour un usage urbain ultérieur.
 - Charge recharge carrément la batterie jusqu'à 80/90 %. Mais cette fonction impose d'enclencher le mode Sport et entraîne une surconsommation.
- Exception faite de ce dernier, tous les modes eDrive peuvent être combinés avec les modes de conduite.



BMW SÉRIE 2 ACTIVE TOURER 225xe 224 ch BVA6 Sport EN CHIFFRES

NOS MESURES

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

Moteur/Transmission

Puissance maxi	224 ch à 4000 tr/mn (cumulée)
Couple maxi	220 Nm à 1250 tr/mn + 165 Nm (électrique)
Type	3 cyl. en ligne turbo essence + élect. 65 kW
Cylindrée/puissance fiscale	1499 cm ³ /5 CV
Transmission	aux roues AV (thermique) et AR (électrique)
Boîte/nombre de rapports	automatique/6

Châssis

Diamètre de braquage	11,4 m
Pneumatiques AV/AR	225/45 WR 18

Dimensions/Poids

L/l/h/empattement	4,35/1,80/1,56/2,67 m
Poids/tractable freiné	1773 kg/1200 kg

Performances

1000 m d.a.	29,8 s (40,6 s)
0 à 100 km	7,2 s (18 s)
90-130 km/h en Drive	7,1 s
Vitesse maxi	189 km/h (126 km/h)
Freinage à 50/90/130 km/h	10/33/67 m

(...) chiffres relevés en 100 % électrique

Habitabilité/Coffre

Longueur aux jambes AR	29 cm
Largeur aux coudes AV/AR	147/145 cm
Volume de coffre	372 dm ³

Niveau sonore

Au ralenti/90/130 km/h	45,7/64,4/67,4 dB
------------------------	-------------------

LE BUDGET

Prix	41 450 €
Bonus/malus (CO ₂)	Bonus 1000 € (49 g/km)
Prix du modèle essayé*	48 520 €
Garantie	2 ans, km illimité

*Avec options et bonus/malus inclus

Équipements de série

Ride ou parking RR, Bluetooth, clim.auto., détecteurs pluie/luminosité, jantes alliage, GPS, régul. de vitesse, sellerie cuir, système multimédia...

Options

Accès Confort (430 €), caméra de recul (410 €), Pack Advanced Safety (1 250 €), peinture métal. (790 €)...

Consommations

Moyenne batteries vides (pleines)	8,1 (4) l/100 km
Ville/Route/Autoroute batteries vides (pleines)	7/8,9/8,4 (1,2/3,3/7,4) l/100 km
Autonomie/Réservoir	444 km/36 l
Autonomie 100 % électrique	33 km

Note EuroNCAP

5 étoiles

Pays de fabrication

Allemagne

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL



Si l'on roule surtout en électrique ou en hybride, le 225xe est un achat pertinent qui fait baisser le budget carburant. En prime, il est plaisant à conduire. Mais il est cher et impose de renoncer à des détails pratiques.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

L'avis de Mélina Priam



Il est loin le charme des 6 cylindres d'antan. Mais, l'Active Tourer n'est pas ennuyeux à conduire.



SUR LES TRAJETS COURTS, LE 225xe NE CONSOMME PRESQUE RIEN. DANS LES AUTRES CAS, C'EST UNE AUTRE HISTOIRE... ●●●



1- Le 225xe perd la pratique banquette coulissante : dommage pour un monospace qui n'est déjà pas des plus spacieux 2- Le coffre n'est pas plus petit, mais le double fond disparaît pour loger les batteries.



ment, pouvoir recharger les batteries. Soit sur une borne publique, soit sur une prise classique grâce au câble fourni de série, ou encore sur une Wallbox installée à domicile, moyennant un billet d'environ 1 500 à 1 600 € – il existe parfois des aides. Selon qu'elle s'effectue en mode accéléré ou standard, la charge impose des pauses de 2 h 15 à 3 h 15. Dès lors, les visites à la pompe s'espacent énormément. Dans le meilleur des mondes, c'est-à-dire en 100 % électrique, elles sont même nulles. Sans aller jusqu'à cet idéal quasi irréaliste, le poste carburant baisse de manière significative. Surtout, l'autonomie cumulée reprend des couleurs. Car lorsque les batteries sont vides, elle en prend un coup. Normal me direz-vous avec un réservoir de poche : 36 l, soit 15 l de moins que les autres Active Tourer ! Autant vous dire que sur un Paris-Nice, même les enfants trouvent les arrêts "pipi" trop fréquents.

Le 225xe impose d'autres concessions en termes de modularité.

À cause des batteries sous le plancher arrière, la banquette ne coulisse plus et ses dossier ne sont plus inclinables. La modularité, qui n'est déjà pas au top, en prend un coup. De même, le coffre perd son double fond. Plus question de compter sur le bac sous le plancher, ni d'embarquer une roue de secours. Le coffre atteint donc tout juste 372 dm³ : un peu court pour un monospace. Et les pneus Run Flat sont obligatoires. Heureusement, le confort n'en fait pas trop les frais. ■

100%
électrique
NISSAN LEAF
Tekna 30 kWh

Hybride
plug-in
VW GOLF GTE



Hybride
classique
TOYOTA PRIUS
Dynamic Pack Premium

Le fil à la patte



Toutes ont en commun d'utiliser un peu, beaucoup ou uniquement l'électricité pour se mouvoir. Établir une stricte hiérarchie entre les trois est impossible car tout dépend de l'utilisation.

Ce comparatif a pour but de vous éclairer sur leur personnalité et évaluer leur coût à l'usage pour vous aider à choisir.

Par Stany Meurer Photos Tibo

LE PROTOCOLE D'ESSAI

Nous avons déterminé quatre hypothèses d'utilisation.

La première consiste en un parcours urbain de 50 km, la seconde élargit la boucle à 100 km (chapitre "Au quotidien"). Pour le chapitre "En balade", nous sommes partis pour 200 km de nationales, puis sur l'autoroute pour 500 km. Dans tous les cas, ces trajets sont réalisés batteries chargées au départ et sans possibilité de recharge. Pour calculer nos coûts d'exploitation,

nous nous basons sur le prix moyen du carburant au jour de l'essai et sur celui de l'électricité en heures creuses, étant entendu que la plupart des utilisateurs rechargent leur auto la nuit. Ultime précision : nous excluons la possibilité de charge initiale sur le lieu du travail... aux frais de la société ! Précisons que nous ne tenons pas compte du coût du péage dans nos calculs, identique pour les trois voitures.

**TOYOTA PRIUS**

1- La qualité des matériaux employés est décevante et cela manque de rangements. 2- Dans le prolongement de l'instrumentation disposée au centre, l'écran tactile est bien placé. 3- Grâce à un agrément de conduite amélioré, la nouvelle Prius comble désormais une clientèle élargie. La visibilité arrière reste médiocre.



③



En vérité, ces trois voitures ont peu de choses en commun, sinon leur gabarit et le fait de disposer de cinq portes.

Par conséquent, il y a peu de chance pour qu'elles figurent un jour sur une même liste de prétendantes au moment du choix. Si nous les avons sciemment opposées, ce n'est donc pas en tant que rivales potentielles mais parce qu'elles représentent trois façons différentes d'aborder le thème de la mobilité. Précisons d'emblée qu'aucune n'est une mauvaise solution, à condition de la choisir en fonction de son cahier des charges... pour autant que celui-ci soit également le vôtre. Dans le cas contraire, le choix s'avérera rapidement décevant, sinon désastreux.

LIMITÉE, L'EUR AUTONOMIE EN TOUT ÉLECTRIQUE EST COMPRISSE ENTRE... 2 ET 217 KM! •••

Ici plus que pour tout autre comparatif, sans être totalement exclu, l'aspect émotionnel est minoré, en faveur de critères objectifs. À ceux-ci s'ajoute le paramètre du véhicule unique ou d'un achat dans le cadre d'un parc automobile plurimotorisé ou d'une seconde voiture. Point commun à toutes trois: une bonne volonté écologique qui vaut, à chacune d'elle, d'être récompensée par un solide bonus.

AU QUOTIDIEN

Pointons d'emblée l'agrément de nos trois autos en ville, obtenu grâce au travail en parfaite symbiose entre des groupes propulseurs taillés pour cet exercice et des boîtes auto au fonctionnement très doux. Accordons-leur également une mention très bien en confort, avec un petit bémol toutefois pour la Nissan, dont la suspension arrière est moins raffinée que celle des Toyota et Volkswagen. Le résultat se traduit par des réactions plus désordonnées et quelques remontées sèches lors du passage d'obstacles.

Sur de courts parcours, la Nissan se montre particulièrement convaincante, évoluant dans un silence absolu.

Son moteur électrique procure des accélérations suffisantes, remarquables par leur linéarité. Comme les batteries sont incluses dans le prix de vente, aucun surcoût de location n'est à prévoir et le calcul est rapidement fait (à l'inverse de ce que propose la Renault Zoe). Pour la petite boucle (50 km), il vous en coûtera 0,83 € et, logiquement, le double (1,66 €) pour la grande boucle, ce qui est strictement imbattable. En prime, avec une Leaf de 30 kWh offrant une autonomie pouvant atteindre 110 km en ville (celle-ci est forcément plus limitée sur la variante 24 kWh), il vous reste un supplément d'énergie à l'issue du long parcours si, pour une raison ou une autre, vous avez à réaliser un déplacement supplémentaire.



NISSAN LEAF

1- La Leaf est 100% électrique. Son autonomie réduite impose de fréquents branchements. 2- Cet écran donne de précieuses informations pour exploiter de façon optimale les capacités de la Leaf. 3- L'agrément de conduite vient surtout de la douceur de l'ensemble propulseur et de son silence.



1

VOLKSWAGEN GOLF

1- Seuls quelques détails subtils permettent de distinguer une Golf. 2- Pour tirer la quintessence de l'ensemble hybride, il faudra garder un œil sur les différents écrans. 3- Non seulement la finition et l'équipement sont de haut niveau, mais tout est logiquement disposé dans la Golf. On y est de suite à l'aise.



2



3

Comme il n'y a rien à brancher ni à prévoir au préalable, la Toyota est incontestablement la moins contraignante à utiliser. En revanche, elle n'évoluera en mode électrique que sur quelques kilomètres, avant de passer en mode thermique. Particulièrement affûté pour évoluer dans la jungle urbaine, son moteur essence réalise des prouesses en consommation, limitant son appétit à 3,7 l/100 km. Grâce à cela, la Prius peut prétendre à des coûts d'exploitation très faibles, en l'occurrence 2,31 € pour parcourir 50 km et le double, soit 4,62 €, pour 100 km.

Le cas de la Volkswagen est infiniment plus épineux et complexe à traiter.

Il s'explique par le fait que sa batterie peut être rechargeée à tout moment, modifiant la répartition d'utilisation entre mode électrique et thermique. Sans recharge, l'autonomie en 100 % électrique en cycle urbain est limitée à 34 km avant de passer en mode thermique. Évidemment, si vous rechargez à ce moment précis, il va de soi que vous repartez avec... 34 km d'autonomie électrique. Au final, vous brûlerez moins d'essence. Mais pour respecter notre protocole, nous avons exclu cette possibilité de ravitaillement.

Lors de notre trajet court, la Golf roulant pratiquement sur toute la distance en électrique, l'addition de la recharge électrique et de l'essence consommée s'établira à 2,84 €. Sur le parcours de 100 km, la GTE alterne de manière imperceptible l'électrique (au gré des mini-autorecharges en récupérant l'énergie) et le thermique, roulant ainsi une soixantaine de kilomètres environ à l'essence. Ce qui n'est pas sans incidence sur le montant →



LA FÉE ÉLECTRICITÉ S'EST PENCHÉE SUR LE BERCEAU DE CES TROIS AUTOS, ET LEUR A OFFERT UN CONFORT REMARQUABLE ...

à débourser (8,45 €). Mais, alors que pour la Nissan et la Toyota, les coûts à l'usage sont "non négociables", ils peuvent être évolutifs avec la Volkswagen, en fonction des recharges possibles durant le parcours. En effet, si vous parvenez à établir un itinéraire jalonné de points de recharge, la facture baissera sensiblement, jusqu'à égaler celle de la Nissan. Ce qui n'est évidemment pas possible avec la Toyota.

EN BALADE

L'affaire est vite réglée avec la Leaf, incapable de réaliser ces parcours sans passer par la case recharge pendant quelques heures. Si elle peut éventuellement réussir l'épreuve de la balade de 200 km grâce à l'application et la résignation du conducteur – qui relèvera le défi au prix d'une vitesse réduite et du stress important de la panne à gérer –, elle ne peut en aucun cas envisager le long périple autoroutier, son autonomie bridant définitivement ses ambitions de mobilité.

Jusqu'à présent, rien n'empêchait les trois premières générations de Prius de réussir la balade.

Mais c'était au prix d'une absence totale d'agrément, défaut rédhibitoire pour tout automobiliste plaçant le plaisir de conduite tout en haut de la liste de ses exigences au moment du choix. Toyota a énormément travaillé l'agrément et la fluidité de conduite. Le résultat est épata et



TOYOTA PRIUS

1- Assez large, le tunnel de servitude compense ce défaut par sa faible hauteur. 2- Très profond, le coffre souffre d'une faible hauteur sous tablette.

Pour exploiter son grand volume, il faudra choisir des bagages ad hoc. 3- Les plastiques blancs ont été copiés de la Chevrolet Volt. Bien vu, le chargeur de téléphone par induction.



2



3



la Prius IV nous a bluffés. Avec astuce et brio, le constructeur est parvenu non pas à gommer les défauts inhérents au modèle – la boîte CVT particulièrement agaçante qui vaut au moteur de s'emballer, donnant l'affreuse impression d'un embrayage qui patine – mais à en retarder au maximum leur interférence. La conduite se révèle désormais apaisante, voire même plaisante, à défaut d'être passionnante. Grâce aux consommations très basses du moteur thermique, les coûts d'utilisation sont très réduits : les 200 km de balade vous reviendront à 12,62 € alors que les 500 km d'autoroute seront avalés en échange de 33,02 € à peine. L'exploit n'est pas mince, et seules quelques voitures diesel particulièrement économiques peuvent présenter des bilans encore plus flatteurs.

Avec sa puissance de GTI, la Volkswagen ne peut, bien sûr, pas égaler les performances financières de la Toyota.

Nous ne lui en tiendrons cependant pas rigueur, dans la mesure où elle offre en échange un plaisir de conduite de haut niveau et, surtout, une polyvalence d'utilisation exceptionnelle. Elle permet notamment de rouler jusqu'à 130 km/h en tout électrique. Ajoutons au passage qu'un utilisateur entraîné améliorera encore facilement nos résultats en exploitant toutes les possibilités de l'ensemble propulseur complexe. Sans effort particulier donc, notre balade de 200 km nous a coûté 20,12 € et notre voyage autoroutier 57,72 €. Par rapport à la Prius, l'écart est certes important (7,50 € supplémentaires dans le premier cas, près de 25 € sur le long trajet) mais il doit être nuancé. ➤

TOYOTA PRIUS

PLUS

Prix attractif
Facilité d'utilisation
Coût à l'usage

MOINS

Visibilité vers l'arrière
Faible hauteur
du coffre
Pédale de frein à main
dangereuse

NISSAN LEAF

PLUS

Coût à l'usage
Silence de
fonctionnement
Richesse
d'équipement

MOINS

Usage limité
Distances de freinage
Pédale de frein à main
dangereuse



VOLKSWAGEN GOLF GTE

PLUS

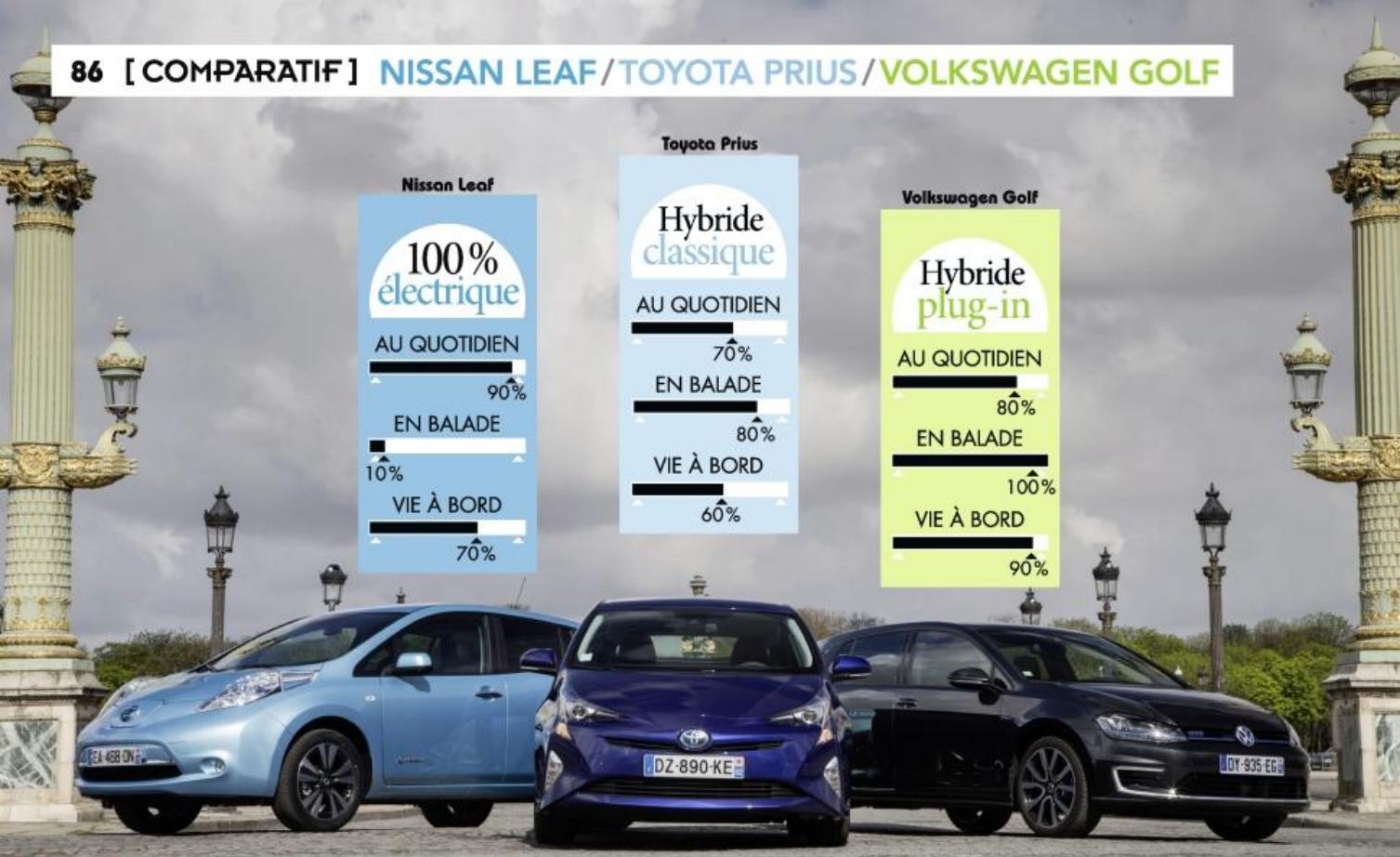
Plaisir de conduite
Possibilités
d'exploitation
Qualité de fabrication

MOINS

Petit coffre
Prix plus élevé
Demande intelligence
pour être
parfaitement
exploitée

VOLKSWAGEN GOLF

1- La Golf GTE possède une agréable boîte robotisée DSG à 6 rapports. 2- Bonne largeur aux coudes à l'arrière mais espace aux jambes limité. Le tunnel de servitude est imposant. 3- Il a bien fallu loger les batteries : cela s'est fait en partie au détriment du volume du coffre, débarrassé ici des indispensables câbles de recharge.



FAIRE LE BON ACHAT SUPPOSE DE CHOISIR CES VOITURES EN RESPECTANT À LA LETTRE LEUR CAHIER DES CHARGES! ●●●

Tout d'abord, et au risque de nous répéter, il sera facile de réduire la dépense avec un peu d'entraînement dans l'exploitation du système hybride, en optimisant au mieux les capacités du dispositif de récupération d'énergie. Ensuite parce qu'il vous reste toujours l'éventualité de recharger les batteries de la Golf sur une borne à un moment ou à un autre du voyage, possibilité toujours refusée à la Prius.

VIE À BORD

La Leaf est très habitable à l'avant, beaucoup moins à l'arrière, où elle manque de largeur aux coudes. Son volume de coffre est correct, mais il a été obtenu en creusant le plancher, ce qui se solde par une marche importante à franchir et un plancher de chargement en contrebas. De plus – mais cela vaut aussi pour la Volkswagen –, le volume est légèrement amputé par le sac destiné au transport des câbles. À ce sujet, regrettons qu'aucun éclairage ne soit prévu sous la trappe où s'abrite la prise permettant le branchement. Dans un garage éclairé, ce n'est pas grave. Ailleurs, cette pingrerie pourra

énervier... À bord, la finition est correcte, sans plus. Le tableau de bord est relativement intuitif, mais la médiocre lisibilité du compteur journalier, mal placé, peut gêner. Sur la finition Tekna, l'équipement s'avère somptueux, comprenant même les sièges et le volant chauffants. Les panneaux solaires, disponibles en option, n'ont aucune influence sur les performances de la voiture. Mais en alimentant la radio et la climatisation, ils permettent de grappiller quelques kilomètres supplémentaires d'autonomie.

La Toyota Prius semble venir d'une autre planète...

Une impression non démentie à bord, où l'instrumentation paraît avoir été récupérée d'un vaisseau spatial fantôme. Original, certes, mais peu intuitif et lisible. La qualité des matériaux est bien en progrès, mais il ne faut pas regarder de trop près ni toucher pour découvrir l'aspect toc de certains éléments. Comme sur la Nissan, l'habitabilité est très satisfaisante à l'avant et un peu moins à l'arrière, et pour la même raison : une largeur aux coudes limitée. La visibilité

vers l'arrière est toujours très mauvaise. Deux raisons à cela : l'épaisseur des montants arrière, fort inclinés de surcroît ; et la lunette arrière en deux parties, un dessin imposé pour l'aérodynamique mais qui s'avère très gênant pour la conduite. Impressionnant, le volume du coffre se caractérise par sa grande profondeur et sa faible hauteur sous tendelet.

Par rapport à ces deux ovnis, la Golf se distingue par le fait... qu'elle reste une voiture classique et une Golf en particulier. Ce que certains verront comme un défaut sera à nos yeux une qualité : aucun dépassement à son volant et pas de prix à payer pour rouler différemment. La finition est, comme de coutume, remarquable, mais le volume du coffre réduit contrarie sa vocation familiale. ■

VERDICTS

- AU QUOTIDIEN :** 1^{er} NISSAN LEAF - 2^e VOLKSWAGEN GOLF - 3^e TOYOTA PRIUS
- EN BALADE :** 1^{er} VOLKSWAGEN GOLF - 2^e TOYOTA PRIUS - 3^e NISSAN LEAF
- VIE À BORD :** 1^{er} VOLKSWAGEN GOLF - 2^{es} ex aequo NISSAN LEAF - TOYOTA PRIUS

- 1^{re} VOLKSWAGEN GOLF GTE**
2^e NISSAN LEAF Tekna 30 kWh
3^e TOYOTA PRIUS Dynamic Pack Premium



EN CHIFFRES

NOS MESURES

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

	Volkswagen Golf	Nissan Leaf	Toyota Prius
Moteur/Transmission			
Puissance maxi	■ 204 ch (puissance combinée)	■ 109 ch de 3008 à 10000 tr/mn	■ 122 ch (puissance combinée)
Couple maxi	■ 350 Nm (couple combiné)	■ 254 Nm de 0 à 3008 tr/mn	■ 142 Nm (thermique), 163 Nm (élec.)
Type	4 cyl. en ligne turbo ess. + élec. synchrone	électrique synchrone	4 cyl. en ligne essence + élec. synchrone
Cylindrée/puissance fiscale	1395 cm ³ /6 CV	-/3 CV	1798 cm ³ /4 CV
Type de batteries/capacité	lithium-ion/8,7 kWh	lithium-ion/30 kWh	nickel métal-hydride/1,31 kWh
Temps de charge	de 2 heures 15 à 3 heures 45	de 4 à 13 heures	-
Transmission	aux roues avant	aux roues avant	aux roues avant
Boîte/nombre de rapports	robotisée DSG/6	automatique/1	automatique CVT/1
Châssis			
Diamètre de braquage	■ 11 m	■ 11,3 m	■ 11,7 m
Pneumatiques	225/40 R 18	215/50 R 17	215/45 R 17
Dimensions/poids			
L/l/h/empattement	4,27/1,80/1,46/2,64 m	4,45/1,77/1,55/2,70 m	4,54/1,76/1,47/2,70 m
Poids/tractable freiné	1613/1500 kg	1539 kg/-	1428/725 kg
Performances			
1000 m d. a.	■ 29 s	■ 34,3 s	■ 33,4 s
0 à 100 km/h	■ 8,1 s	■ 11,8 s	■ 11,9 s
90-130 km/h en D	■ 6,4 s	■ 12,1 s	■ 9,9 s
Vitesse maxi	■ 208 km/h	■ 150 km/h	■ 180 km/h
Freinage à 50/90/130 km/h	■ 10/32/66 m	■ 12/35/70 m	■ 11/33/68 m
Habitabilité/Coffre			
Longueur aux jambes AR	■ 26 cm	■ 30 cm	■ 28 cm
Largeur aux coudes AV/AR	■ 149/146 cm	■ 142/139 cm	■ 148/142 cm
Volume de coffre	■ 301 dm ³	■ 385 dm ³	■ 400 dm ³
Niveau sonore			
Au ralenti/90/130 km/h	■ 0/65,1/68,2 dB	■ 0/65,4/69,7 dB	■ 45,6/66,2/70,7 dB
LE BUDGET			
Volkswagen Golf			
Prix	■ 39 600 €	■ 37 700 €	■ 31 400 €
Bonus/malus écologique (CO ₂)	■ bonus 1000 € (39 g/km)	■ bonus 6300 € (0 g/km)	■ bonus 750 € (76 g/km)
Prix du modèle essayé, avec options et bonus/malus inclus	■ 45 137 €	■ 32 020 €	■ 31 270 €
Garantie	■ 2 ans, kilométrage illimité	■ 3 ans/100 000 km	■ 3 ans/100 000 km
Garantie des batteries	■ 8 ans/160 000 km	■ 8 ans/150 000 km	■ 5 ans/100 000 km
Nissan Leaf			
Prix	■ 39 600 €	■ 37 700 €	■ 31 400 €
Bonus/malus écologique (CO ₂)	■ bonus 1000 € (39 g/km)	■ bonus 6300 € (0 g/km)	■ bonus 750 € (76 g/km)
Prix du modèle essayé, avec options et bonus/malus inclus	■ 45 137 €	■ 32 020 €	■ 31 270 €
Garantie	■ 2 ans, kilométrage illimité	■ 3 ans/100 000 km	■ 3 ans/100 000 km
Garantie des batteries	■ 8 ans/160 000 km	■ 8 ans/150 000 km	■ 5 ans/100 000 km
Toyota Prius			
Prix	■ 39 600 €	■ 37 700 €	■ 31 400 €
Bonus/malus écologique (CO ₂)	■ bonus 1000 € (39 g/km)	■ bonus 6300 € (0 g/km)	■ bonus 750 € (76 g/km)
Prix du modèle essayé, avec options et bonus/malus inclus	■ 45 137 €	■ 32 020 €	■ 31 270 €
Garantie	■ 2 ans, kilométrage illimité	■ 3 ans/100 000 km	■ 3 ans/100 000 km
Garantie des batteries	■ 8 ans/160 000 km	■ 8 ans/150 000 km	■ 5 ans/100 000 km
Équipements communs			
6 airbags (7 sur Toyota et Volkswagen), autoradio, banquette arrière rabattable, caméra de recul, capteurs de luminosité et de pluie, climatisation automatique, jantes en alliage, rétroviseurs extérieurs chauffants rabattables électriquement, système de navigation, volant cuir réglable dans les deux axes...			
Options			
Amortissement piloté	■ 1062 €	-	-
Panneaux solaires	-	■ 300 €	-
Peinture métallisée	■ de 640 à 990 €	■ 620 €	■ de 620 à 850 €
Sellerie cuir	■ 1940 €	série	-
Consommations			
Moyenne	■ 8,9 l/100 km*	■ 19,1 kW	■ 4,6 l/100 km
Ville/Route/Autoroute	■ 8,8/8,7/9,3/100 km*	■ 13,8/19,3/24,3 kW	■ 3,7/5/5,2 l/100 km
Autonomie/Réservoir	■ 477 km/40 l	■ 157 km/30 kWh	■ 935 km/43 l
Note EuroNCAP	5 étoiles	5 étoiles	En cours
Pays de fabrication	Allemagne	Royaume-Uni	Japon

*Consommation réalisée avec une batterie presque vide, avec un maintien de la charge

LE CHOIX DE L'AUTO-JOURNAL

VOLKSWAGEN GOLF

Tout dépend du rôle attribué à votre voiture. En respectant à la lettre ce que la Leaf est capable de faire, la Nissan est un excellent choix... comme seconde voiture ! Opter pour une Prius est une bonne idée sur le plan économique. Si vous parvenez à tirer tout le profit des possibilités d'utilisation de la Golf et que vous accordez une grande importance au plaisir de conduite, la Volkswagen s'impose largement. C'est notre préférée.



■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

CELLES QUI POURRAIENT CHANGER LA DONNE

Qu'elles soient hybrides, rechargeables ou électriques, ces nouveautés contribueront à la mue du marché, qui n'est pas focalisé sur une technologie unique.

Par Florian Chopin et Brice Perrin

RENAULT Scénic Hybrid Assist

Il n'y a que les imbéciles...

Contrairement aux annonces faites depuis des années, Renault proposera bel et bien des véhicules hybrides. Le tout premier d'entre eux sera le Scénic IV, dès le début 2017, soit quelques mois après le lancement commercial des modèles entièrement thermiques. Baptisé Hybrid Assist, le système proposé par le groupe français n'offrira pas la possibilité de rouler en mode tout électrique. La vocation du petit moteur électrique alimenté par une batterie 48 V est uniquement de venir soutenir le bloc 1.5 dCi de 110 ch lors des phases de démarrage et d'accélération. L'ensemble se rechargera rapidement lors des freinages et des décélérations. Renault annonce une consommation de 3,3 l/100 km. L'intérêt du système est d'être accessible au plus grand nombre car moins onéreux à produire qu'un modèle hybride standard, voire que la technologie rechargeable. Cela n'empêchera pas Renault d'y venir par la suite. Finalement, le chemin vers l'électrique de masse passe bel et bien par l'hybride.



M. SCHNABEL/PRODIGIOUS

LES INFOS CLÉS

Prix estimé :
à partir de 29 000 €

Commercialisation :
début 2017



TOYOTA C-HR

Fille de Prius

Avec l'embonpoint pris par le RAV4, Toyota n'avait plus d'offre sur le marché des SUV compacts. Le C-HR vient combler ce vide. Avec son design tout droit sorti d'un film de science-fiction, l'engin veut clairement montrer sa différence, à l'image de la Prius. Le C-HR ne sera pas le premier de sa catégorie à proposer une motorisation hybride (le Kia Niro arrivera peu ou prou au même moment), mais les éléments issus de la Prius affichent une certaine maturité et une fiabilité éprouvée. Grâce à l'utilisation de la plate-forme modulaire TNGA (Toyota New global Architecture), la batterie est placée le plus bas possible afin de préserver un centre de gravité au plus près de la route. Comme sur la Prius, les trains roulants et les suspensions ont été retravaillés pour procurer un vrai plaisir de conduite. Une évolution qui semble avoir pleinement profité à la Prius IV. Gageons que les designers de Toyota auront travaillé de concert avec des ergonomes pour offrir un agencement plus intuitif que dans la Prius. Réponse au Mondial de l'Auto, en octobre prochain.



LES INFOS CLÉS

Prix estimé :
à partir de 22 000 €

Commercialisation :
fin 2016



LES INFOS CLÉS

Prix estimé :
à partir de 28 000 €

Commercialisation :
fin 2016*

*2017 pour hybride rechargeable et électrique

HYUNDAI Ioniq

Une coréenne trois en une

Ce n'est pas une lessive ni une tablette pour lave-vaisselle, encore moins un shampoing. La Ioniq est en fait le premier produit automobile trois en un, puisque cette berline mono-corps qui semble singer la Prius sera déclinée en variante hybride, hybride rechargeable et 100 % électrique. La première combine un 4 cylindres 1.6 de 105 ch et un moteur électrique de 43 ch, et peut rouler en mode tout électrique jusqu'à 120 km/h. Les détails techniques de la version rechargeable n'ont pas encore été communiqués mais elle sera équipée, comme la version hybride, d'une boîte pilotée à double embrayage à 6 rapports. La version électrique, enfin, sera propulsée par un moteur de 88 kW (120 ch). La Ioniq avance un Cx de 0,24, et son habillage offrira notamment un écran central HD de 7 pouces de diagonale.

TESLA Model 3

Pour tous publics

Ce n'est pas qu'une auto, c'est aussi un coup de génie : la Model 3 est déjà la voiture électrique la plus vendue au monde, alors que le premier exemplaire ne sortira des chaînes californiennes qu'en fin d'année prochaine. Vendue, ou plutôt "prévue", puisque plus de 325 000 personnes ont versé 1 000 \$ (1 000 € en Europe) pour réserver un exemplaire. Cette familiale 100 % électrique, qui profitera des batteries produites dans l'usine Gigafactory de la marque, sera disponible en versions 2 et 4 roues motrices. Elle promet 350 km d'autonomie, 5 places, un grand coffre (mais pas de hayon), une accélération de 0 à 100 km/h en moins de 6 s, un habitacle innovant qui évoquera, d'après la marque, "*un vaisseau spatial*", une compatibilité avec le réseau de Superchargers, et une nouvelle version du système Autopilot dédié à la conduite autonome. C'est peu dire que cette nouvelle Tesla, destinée à une production de masse, est très attendue.



LES INFOS CLÉS

Prix estimé :
à partir de 45 000 €

Commercialisation :
fin 2017

Venez danser avec

l'auto-journal

La croisière guinguette

De Paris à Honfleur du 12 au 16 juillet 2016

PLACES LIMITÉES

A partir de
709€
SEULEMENT
ANIMATIONS &
PENSION COMPLÈTE
+ boissons incluses*
5 jours / 4 nuits

L'occasion pour vous de découvrir Paris depuis la Seine !

DE NOMBREUSES VISITES



DES COURS DE DANSE ET DES BALS



VOTRE BATEAU : LE MS FRANCE

Les points forts de la croisière l'Auto-Journal

- Des cours de danse, des spectacles, des bals et des soirées à thème... Les amoureux de danses de salon ne sauront plus où donner de la tête pour cette première croisière qui s'annonce spectaculaire, **venez fêter le 14 juillet !**
- Tango, valse, paso doble rythmeront chacune de vos journées. Amateurs ou passionnés, il y en aura pour tous les goûts et tous les niveaux.
- De Paris à Honfleur, vous vous laisserez guider pendant **5 jours et 4 nuits** au cœur de la vallée de la Seine et de ses paysages à découvrir et à visiter.

Alors n'attendez plus, venez seul, en couple ou entre amis !



VOTRE TRAJET

INFORMATIONS • RÉSERVATIONS

Par téléphone : 01 41 33 59 00. Du lundi au vendredi de 9h à 18h et le samedi de 9h à 12h.
Précisez le code : AUTO JOURNAL CE16GGP

Conformément à la loi "Informatique et Liberté" du 6 janvier 1978, nous vous informons que les renseignements ci-dessous sont indispensables au traitement de votre commande et que vous disposez d'un droit d'accès, de modification, de rectification et de suppression de ces données par simple courrier. Sauf refus de votre part, ces informations peuvent être utilisées par des partenaires.
Crédits photos : iStock, CroisiEurope.

Pour recevoir une documentation gratuite et sans engagement, retournez ce bulletin à :
L'AUTO-JOURNAL VOYAGES - CROISIÈRE GUINGUETTE - CS 90125 - 27091 EVREUX CEDEX 9
ou téléchargez la documentation complète sur www.croisières-lecteurs.com/aj

l'auto-journal

CroisiEurope

Nom :

Prénom :

Adresse :

Code postal : Ville :

Tél. :

E-mail :

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

Biographie**SITE DE PRODUCTION****BRÉME** (Allemagne)**EXEMPLAIRES VENDUS**En 2015, il s'est vendu
319 SLK en France, contre
437 douze mois plus tôt.**MOTORISATIONS****DIESEL:** 2,1 l 204 ch**ESSENCE:** 1,8 l 184 et204 ch; 3,5 l V6 306 ch;
5,5 l V8 421 ch**MODÈLE LE PLUS VENDU****200 K** (55 % desimmatriculations
en France)**Sa seconde vie
en occasion**Aucune version n'est
intéressante (tout
dépend de vos besoins
et de vos envies) mais si
nous devions jeter notre
dévolu sur une version,
la 200 K avec boîte auto
recueillerait nos faveurs.

**Née en 2011
Fin de carrière 2016**

Mercedes SLK

Par Stany Meurer

Premier roadster biplace à toit rétractable, la SLK occupe une place particulière dans l'univers Mercedes. Alors, forcément, lorsqu'intervient le remplacement, assorti d'un changement de nom de cette icône, c'est un événement...

Petite sœur de la SL, la SLK (K pour *kurz*) a constitué un élément majeur pour rajeunir la clientèle du constructeur allemand et, par la même occasion, dépoussiérer son image sans pour autant remettre en question l'orientation de la marque. Souvent animée de moteurs "raisonnables", parfois bousculée par des mécaniques

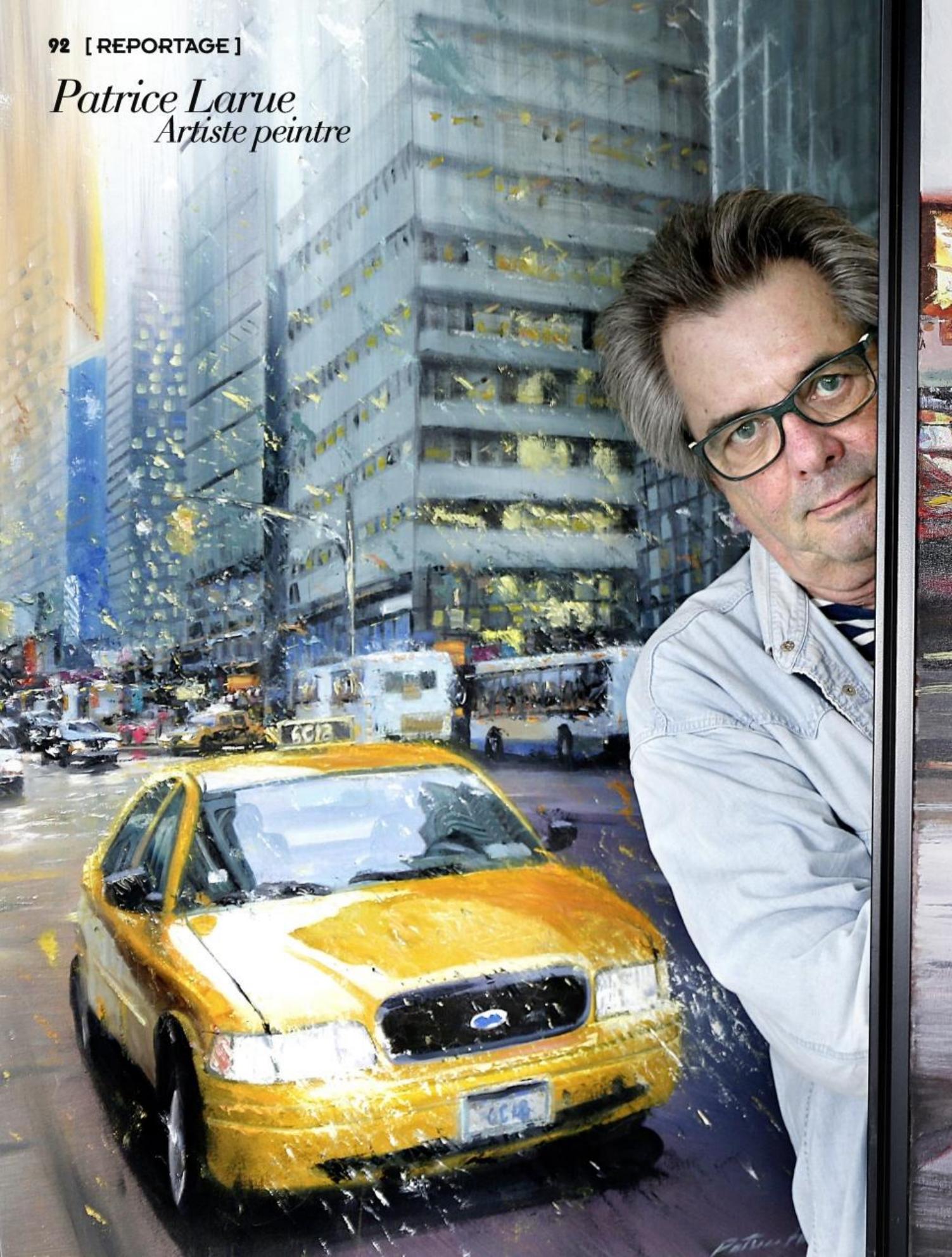
plus tumultueuses (versions AMG), cette stricte biplace s'est taillé une place singulière en étant capable de séduire indifféremment une clientèle d'hommes ou de femmes, de tous âges.

C'est probablement là que réside son exploit le plus remarquable, surtout si l'on tient compte du caractère exclusif de l'engin et de son cahier des

charges peu enclin aux concessions permettant de ratisser large.

Autre performance de la SLK : sa capacité à bien vieillir, que ce soit physiquement ou esthétiquement, les rides visibles des premiers modèles contribuant plus à augmenter son capital sympathie qu'à la faire passer pour une has-been. ■

Patrice Larue
Artiste peintre





Itinéraire d'un enfant doué

Ex-illustrateur de pub devenu peintre prolifique, Patrice Larue cache, à l'image de ses œuvres, de multiples facettes. Un éclectisme qui l'a amené, au cours de sa carrière, à toucher au domaine de l'automobile... et même à croiser la route de *L'Auto-Journal*!

Patrice Larue, né heureux à Neuilly." Il y a pire façon de débuter dans la vie. C'est ainsi qu'a commencé celle de Patrice Larue, comme le précise sa biographie. Et lorsque l'on rencontre l'artiste dans son atelier, entouré de dizaines de toiles reflétant une inspiration multiple, on se dit que la suite n'a pas dû être mal non plus! Aussi loin que remontent ses souvenirs, Patrice Larue a toujours dessiné, tout le temps et partout, ce qui lui a d'ailleurs valu d'être renvoyé de plusieurs lycées. Et ce n'est qu'en entrant aux Arts décoratifs de Paris que l'artiste passe dans la catégorie bon élève, très bon même. Diplôme en poche, c'est la presse qui lui donne sa première opportunité de publier. "J'ai commencé par faire des petits dessins dans Lui,



En 1981, Patrice Larue participe à un concours de décoration de voitures organisé par L'Auto-Journal.



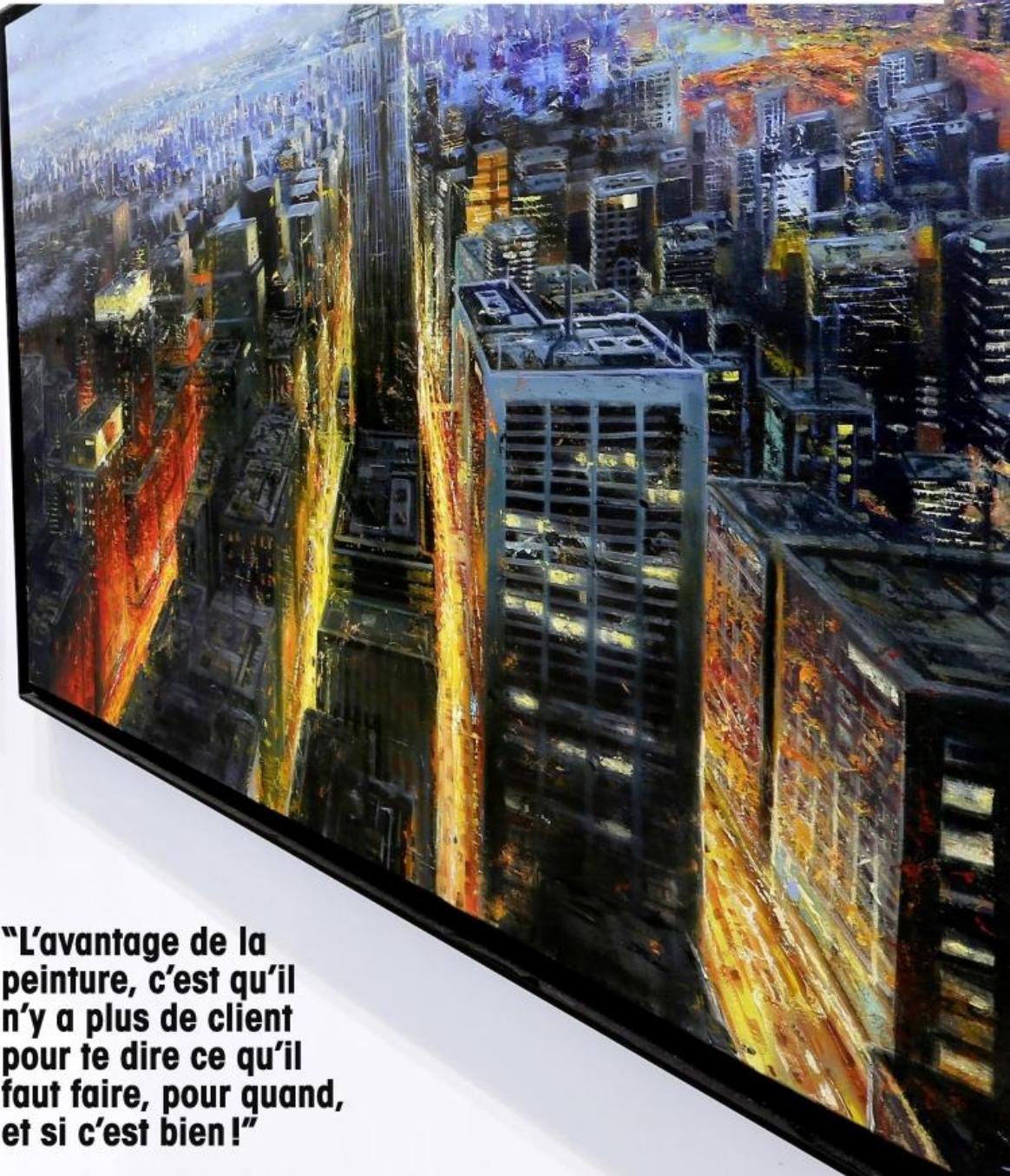
de 2 cm sur 2, qui devaient être payés 100 francs, puis une double page dans Playboy. Ma maman achetait tous les magazines dans lesquels j'étais publié, du coup, elle était obligée de demander Playboy au kiosquier!" Une époque à laquelle Patrice est aussi contacté par Jean-Loup Nory, de L'Auto-Journal, qui lui commande une illustration de Chrysler Town & Country. Mais avant de livrer son dessin à L'AJ, il le soumet à Alain Marouani, le directeur artistique des éditions musicales Barclay. Séduit, celui-ci lui commandera des pochettes de disques pour Eddy Mitchell et Daniel Balavoine !

Ses collaborations dans le domaine musical s'étendent et c'est pour Charly Records qu'il travaille ensuite, réalisant les illustrations des pochettes d'albums pirates d'Eric Clapton ou de Jeff Beck. Mais son

histoire avec L'Auto-Journal n'est pas terminée. Patrice Larue va participer à un concours de décoration de voitures organisé par le bimensuel. "Il fallait décorer une Fiesta, j'avais dessiné un V8 sur le capot. Mais ce n'est pas moi qui ai gagné", se souvient-il.

Le souvenir de L'Auto-Journal restera malgré tout gravé dans sa mémoire...

C'est en effet en partie grâce à la Chrysler Town & Country qu'il va faire la rencontre, chez Barclay, d'Alain Bertrand. Il en naîtra une amitié encore intacte aujourd'hui et une collaboration professionnelle couronnée de succès. Alain, Patrice et son frère créent Bahamas, un studio de communication qui va réaliser les plus grandes campagnes



"L'avantage de la peinture, c'est qu'il n'y a plus de client pour te dire ce qu'il faut faire, pour quand, et si c'est bien!"



“Certaines carrosserie sont tellement belles qu'une partie du boulot est déjà faite !”

de publicité pendant près de trente ans. “C'est le nirvana pour un dessinateur parce que c'est très bien payé. J'ai fait ça pendant trente ans, à raison de seize heures par jour. Les gens devaient croire que les affiches étaient des photos. Une fois, je me souviens qu'on a réalisé toutes les affiches du métro puisqu'on avait Air France, Darty et Renault en même temps !”, raconte Patrice. Mais à l'aube des années 2000, il décide de changer de métier, donc de vie.

Après avoir vendu ses sociétés, il quitte la région parisienne pour devenir peintre et retrouver sa liberté

“L'avantage de la peinture, c'est qu'il n'y a plus de client pour te dire ce qu'il faut faire, pour quand, et si c'est bien ! C'est un vrai bonheur comme métier mais c'est un métier solitaire.” Une autre difficulté va naître : “Quand tu bosses dans la pub ou la presse, tu dessines les désirs des autres. Quand tu es peintre, tu es censé peindre les tiens. Et ça n'est pas simple. Trouver un sujet qui me touche profondément est encore difficile aujourd'hui parce que j'aime la mer, la montagne et la campagne; les voitures américaines, anglaises et françaises; et les femmes blondes, brunes et rousses !” Au milieu de ce foisonnement de thématiques, l'automobile a toujours occupé une place particulière, pas par passion,

plus par esthétisme. “J'aime la technique, voir un moteur fonctionner, détailler ses matériaux. Et j'adore le dessin que sont capables de faire les designers automobiles. Certaines carrosseries sont tellement belles qu'une partie du boulot est déjà faite !”

Si les séries s'enchaînent au gré de son inspiration, le processus créatif est toujours le même : un sujet part d'une lumière ou d'une matière captée sur des photos qui sont ensuite modifiées et embellies sur ordinateur. Après, seulement, commence le travail du peintre. De sa carrière dans la publicité et son travail hyperréaliste, Patrice a conservé un goût prononcé pour la technique. Sa matière de prédilection : l'huile, parce que “ça reste vivant longtemps... et ça sent bon !” Perfectionniste, il aime préparer lui-même ses couleurs. Ses œuvres en comptent peu : un cyan, un jaune, un magenta et un rouge vermillon impossible à faire avec les couleurs primaires, du bleu outremer mélangé avec du marron terre brûlée pour le noir et du blanc. Explorateur insatiable, Patrice Larue continue à défricher de nouveaux terrains et n'est pas près de s'arrêter : “J'adore faire ce que je n'ai pas encore fait et je m'ennuie à faire ce que j'ai déjà fait.” Lui-même est incapable de dire quelle sera sa prochaine source d'inspiration : Paris, New York, jambes de femmes, portraits de bluesmen, tracteurs, voitures... Pourvu que ce soit des voitures ! ■



Third and long



La Deuch



Porsche



Les P'tites Cailles



Bizzarini

GROSJEAN-HAAS, UN NOUVEAU MODÈLE

Même après un Grand Prix de Chine raté, les débuts de l'aventure Haas, avec Romain Grosjean, constituent la première belle histoire de la saison.

Par François Dauré



Qualifié 9^e,
Romain Grosjean termine
5^e à Bahreïn, au terme
d'une course d'attaque,
démontrant le potentiel
de performances
de sa Haas-Ferrari.

Lucide, après sa cinquième place à Bahreïn, le pilote français avait tempéré les enthousiasmes : "Nous vivons un rêve en ce moment, mais il y aura obligatoirement des jours difficiles, des hauts et des bas." Ipsso facto, le week-end à Shanghai lui a donné raison. En même temps, le mauvais résultat de Haas F1 Team en Chine souligne combien ses débuts au plus haut niveau ont été réussis et aussi les attentes élevées que génère désormais cette équipe. Il suffit de se remémorer les froncements de sourcils et haussements d'épaules à l'automne dernier, à l'annonce du départ de Romain Grosjean de Lotus vers l'équipe américaine débutante en F1. Un pari pourtant pas si fou sous bien des angles. D'un côté, la lenteur des tractations entre Renault et Lotus induisait forcément un retard technique pour 2016 et une probable saison dans l'ombre de la fin de classement. De l'autre, le projet Haas, solide financièrement, bénéficiait de l'appui maximal de Ferrari. Avec la passerelle virtuelle que cela suppose vers Maranello pour le futur. "La chance sourit aux audacieux", prétend l'adage.

Et les faits sont là. Une sixième place en Australie, d'emblée, saluée par un extatique Romain Grosjean : "C'est une victoire pour nous!" Puis Bahreïn et une cinquième place encore plus remarquable parce que décrochée grâce à la performance pure. Comment est-ce possible? Totalement novice en Formule 1, la formation américaine dispose, cependant, de moyens bien supérieurs (son budget est estimé à environ 100 millions d'euros) aux précédentes initiatives Virgin-Marussia, Caterham et HRT.

Depuis son entrée dans le sport automobile, en 2002 en NASCAR, le milliardaire de la machine-outil Gene Haas a fondé sa réussite sur des partenariats intelligents. D'abord avec Hendrick Motorsport, la meilleure équipe des vingt dernières années (11 titres), puis avec le pilote Tony Stewart qui amène la création du Stewart-Haas Racing et deux couronnes en NASCAR (2011 et 2014). Même méthode lorsqu'il signe avec Ferrari en 2014. Il s'appuie déjà sur les connaissances de l'Italien Günther Steiner, ancien directeur technique de Jaguar et de Red Bull. Mais surtout, il n'a aucun état d'âme à exploiter les possibilités du règlement de la F1 définissant le statut de constructeur. En l'occurrence, utiliser le moteur, la boîte de vitesses et les suspensions de son fournisseur, Ferrari, et sa soufflerie, tout en faisant concevoir le châssis chez le spécialiste Dallara. Un nouveau modèle rejeté par les puristes comme Pat Symonds chez Williams, pour qui Haas n'est pas vraiment un constructeur. Enfin Haas et Steiner prennent aussi deux décisions clés dans la réussite de leur entreprise: d'abord repousser de 2015 à 2016 leurs débuts en F1, pour une préparation plus sereine, puis choisir le meilleur pilote disponible et pas un porteur de valises de dollars. Option confortée



F. LE FLOC'H/DPI

"Les résultats de Romain Grosjean auraient été hors de portée d'un pilote apportant juste un budget. En fait, Romain a déjà payé son volant."

Günther Steiner, team manager

par les deux premiers Grands Prix 2016 et qui réjouit le technicien italien : "Romain Grosjean a justifié notre choix. Grâce à lui, nous savons où nous en sommes. Les résultats qu'il a obtenus étaient hors de portée d'un pilote apportant un budget et avec qui nous n'aurions pas idée du vrai potentiel de notre voiture. En fait, Romain a déjà payé son volant..."

À 30 ans (depuis le 17 avril), il possède toujours cette phénoménale pointe de vitesse qui lui permet de regarder dans les yeux Hamilton, Vettel, Alonso, Rosberg ou Ricciardo. Ses quatre années chez Lotus lui ont appris d'abord à corriger ses écarts de conduite de 2012, puis à prendre ses responsabilités de leader d'une équipe, ces deux dernières saisons. Après l'ambiance quasi familiale d'Enstone, la taille similaire du team Haas et la convivialité américaine lui offrent l'harmonie et toute l'estime nécessaires à l'épanouissement de son talent. La seule inconnue sur ses capacités réside justement dans sa faculté d'adaptation à un environnement à pression maximum et constante, comme Mercedes ou Ferrari. Mais pour l'heure, il s'agit pour lui de susciter l'envie en rendant une copie brillante, sans tache, au terme de l'exercice 2016. Une génération de surdoués arrive – Verstappen, Sainz, Vandoorne – et cette année sera le tournant décisif de la carrière de Romain Grosjean. Ce qui ne peut être que tout bénéfice pour l'équipe Haas. ■

Günther Steiner (à g.) et Gene Haas (à dr.) ont fait un investissement gagnant sur R. Grosjean: ses points vaudront des millions de dollars en 2017.

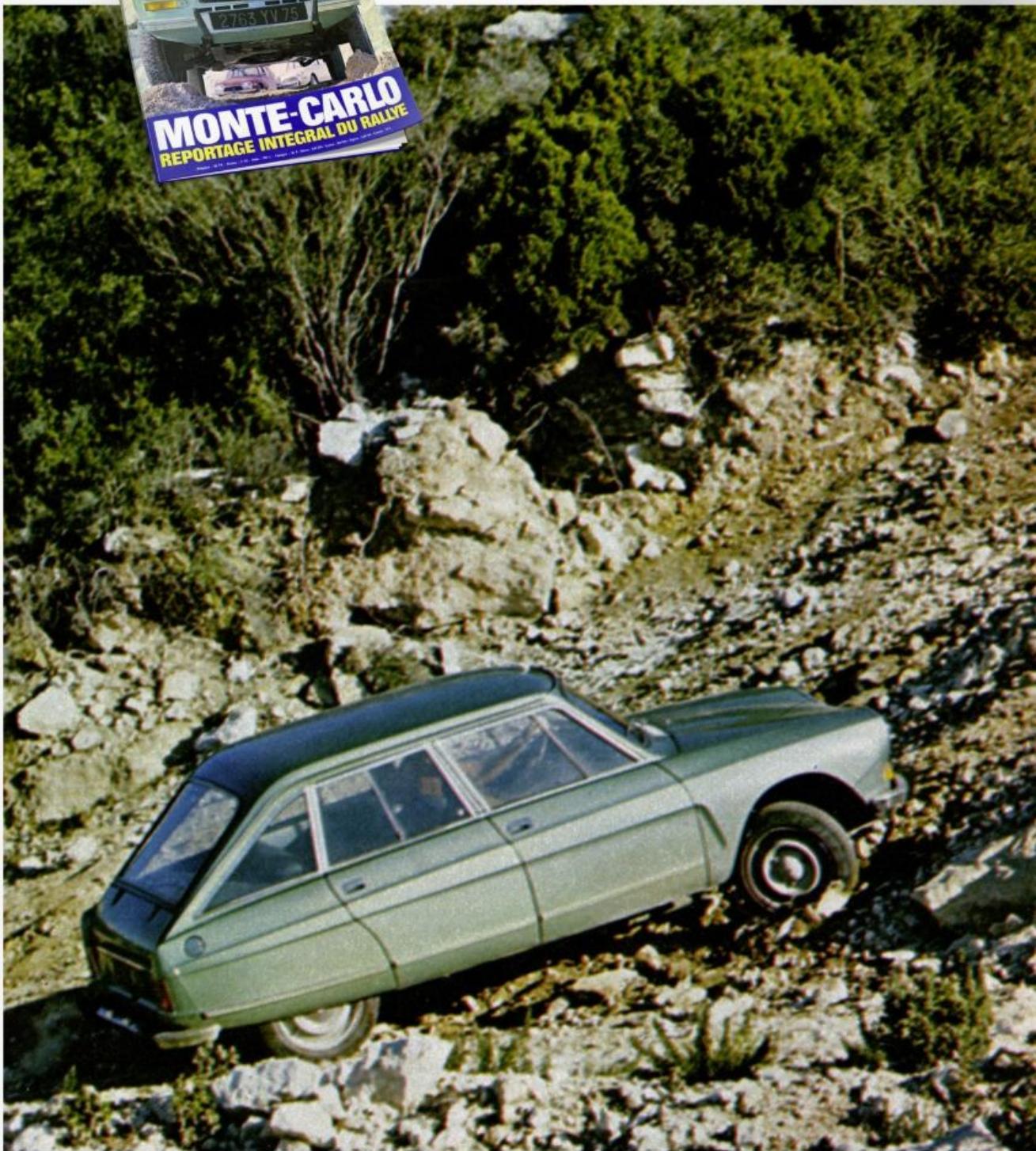
TILTON/AFP
F. LE FLOC'H/DPI



Le modèle américain ne plaît pas à tout le monde en F1; d'autant que la Haas VF1 est efficace.

F. LE FLOC'H/DPI

C'était en
février 1973
dans L'Auto-Journal...



L'Ami Super n'a plus les débattements de la 2CV – à laquelle elle doit beaucoup techniquement – mais avec son couple appréciable, sa bonne garde au sol et son poids réduit, elle fait encore merveille dans la pampa!

LA CITROËN AMI SUPER À L'ESSAI

Début 1973, Citroën surprend tout le monde en implantant dans sa brave Ami 8 le moteur 1 035 cm³ plus volontaire de la GS. Cette greffe plutôt réussie donne un second souffle à l'Ami 8, qui prend le nom évocateur et modeste de "Super"...

Par André Costa (1973) / Thomas Riaud (2016)

Extraits...

■ "L'Ami 8 est plutôt en perte de vitesse, la GS 6CV également, alors qu'une petite berline rapide à 12 200 F peut agrémenter le catalogue de la marque, au sein d'une gamme étendue quoique plutôt hétéroclite."

■ "Techniquement parlant, l'Ami Super, puisqu'elle se nomme ainsi, est aisée à présenter. Elle est passée sans coup férir d'un bicylindre de 602 cm³ développant 32 ch DIN à 5 750 cm³, à un 4 cylindres également à plat, toujours refroidi par air mais dont la cylindrée atteint 1 015 cm³, avec une puissance de 53,5 ch DIN à 6 500 tr/mn."

■ "Bien entendu, le moteur plus important et les divers aménagements ont fait passer le poids de 725 à 810 kg «papier», mais l'évolution du rapport poids/puissance est quand même positive."

■ "Afin de juger la Super avec la meilleure précision, j'ai fait le plus grand nombre possible d'essais comparatifs avec ses deux cousines, l'Ami 8 et la GS 1015, qui m'ont accompagné sur la route durant plus de 1 500 km."

■ "Pour parler en premier lieu des performances, je rappellerai que nous avons chronométré l'Ami 8 à 121 km/h et la GS 1015 à 148,4 km/h. Bien lancée, la Super atteint à Monthléry 141,1 km/h."



Le tableau de bord de l'Ami Super, typiquement Citroën avec son volant monobranche, respire les économies. Il n'y a même pas de boîte à gants!

“ Glisser sous le capot de l'Ami 8 le 1 015 cm³ que la GS délaisse, cela constitue une sorte de greffe cardiaque que le professeur Barnard ne désavouerait pas. ”

↑ Ses qualités

PERFORMANCES INTÉRESSANTES

"Pour moi, l'Ami Super est une voiture agréable à conduire, suffisamment alerte pour la route et la montagne."

VOITURE SOUPLE ET PEU BRUYANTE

"Grâce au moteur de la GS, l'Ami est agréablement silencieuse, mais elle offre en plus un tonus qui la transforme non seulement en vraie petite routière, mais encore en montagnarde fort acceptable."

BONNE TENUE DE ROUTE

"Il faut convenir que la Super a perdu les liens de parenté superflus qui la liaient à la 2CV. La direction ne réagit plus en virage, elle est plus douce, la hauteur de l'avant ne varie plus en fonction de l'angle de braquage. La tenue de route est très bonne."

↓ Ses défauts

ESTHÉTIQUE EXTRÈMEMENT DISCUSABLE

"Je dois dire que l'esthétique de l'Ami 8 ne m'a jamais transporté, et les quelques jours que je viens de passer dans son intimité n'ont rien arrangé."

HABITABILITÉ MOYENNE, SURTOUT À L'ARRIÈRE

"Les cotes d'habitabilité sont faibles et l'aspect général de la Super est... disons peu engageant."

VISIBILITÉ TOUCHEANT AU MÉDIOCRE

"Les occupants de la banquette arrière se sont plaints avec insistance d'être perchés de telle manière que leur visibilité devient plus que médiocre."



1- Les phares à iodine sont proposés en option. 2- La calandre, légèrement retouchée, comporte une barrette au niveau des chevrons. 3- La Super, c'est une Ami 8 avec le bloc de la GS 1015 cm³! 4- Le volant monobranche de la Super est d'un diamètre plus petit que sur l'Ami 8. 5- Une grosse molette située sous le tableau de bord permet de régler les phares.



“ Avec l'apparition de la Super, l'Ami a perdu ce caractère asthmatique que l'on peut pardonner à la 2CV, mais qui devient difficilement acceptable pour une vraie voiture.”



1- La Super hérite de la caisse de l'Ami 8 et ne se montre guère plus habitable, que ce soit à l'avant ou à l'arrière.
2- Le filtre à air est doté d'une position été-hiver automatique. 3- Contrairement à l'Ami 8, la Super hérite d'un classique levier de vitesses au plancher. 4- Le coffre est peu accessible avec son ouvrant quasi-vertical, comme sur la GS.



Extraits...

■ "Côté suspension, la nouvelle « petite » Citroën n'a pas été jugée digne de l'hydropneumatique – c'est cher tous ces tuyaux – mais l'avant et l'arrière ont été munis de barres antiroulis avec de nouveaux amortisseurs plus puissants qu'auparavant."

■ "La Super a reçu non seulement le moteur, mais aussi, à l'avant, les freins à disques de la GS et sa boîte avec commande au plancher, d'où une puissance et un agrément en décélération en net progrès."

■ "La présence du 4 cylindres GS a rendu la voiture un peu plus lourde de l'avant – lorsqu'on la pousse à bout, s'entend – et le volant a quand même conservé une certaine fermeté."

■ "Il est vrai que reconnaître à la Super une parenté avec la GS en ce qui concerne les qualités routières constitue déjà un compliment."

■ "La faible hauteur des portières m'a valu un nombre étonnant de coups sur la tête en entrant ou en sortant de la voiture."

■ "J'avoue être peu enclin à l'indulgence à l'égard des sièges, qui, sous prétexte d'améliorer l'habitabilité, se voient basculés en arrière de telle façon que le contenu des poches glisse invariablement à terre, les genoux montant par trop vers le menton."

■ "L'étanchéité des aérateurs n'a pas résisté à l'augmentation des performances."



Par Thomas Riaud

Vu d'aujourd'hui

Monter un gros moteur dans une caisse légère n'est pas nouveau (R8 Gordini, Mini Cooper...), et cela donne généralement un résultat très convaincant. Bien sûr, en 1973, la démarche était encore peu répandue, mais désormais, la généralisation de plate-formes modulaires permettant de proposer plusieurs autos sur la même base simplifie grandement ce type d'opération. À quand une Citroën Cactus avec un moteur 1.6 turbo ? Visiblement pas pour tout de suite si l'on s'en tient au discours maison.

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... EN PEUGEOT 308

“Je possède une 308 THP Féline et j'ai commandé sur le site de Peugeot-Citroën une mise à jour par CD de mon GPS RT4 (150 €). J'ai installé cette mise à jour conformément à la notice jointe et l'opération a bloqué le GPS. Après recherche sur les forums, ce phénomène semble récurrent, à cause d'un bug. Le service clientèle PSA a mis 6 semaines à me répondre : fourniture impérative de toutes les factures de révision du véhicule dans le réseau Peugeot avant de commencer à discuter du problème ! Habitant une petite ville de province, j'ai fait réaliser toutes les révisions par un garage Citroën proche de mon domicile. Tout faux ! Demande rejetée ! Citroën ne ferait-il pas partie de PSA ? Mon garagiste Citroën me propose tout de même une réparation du RT4 pour 500 € ! Quelle chance !”

Marc Legendre

Jacques Halleman nous parle de sa Fiat Doblo 2.0 MJT 135



**ACHETÉ D'OCCASION
(AVRIL 2010, 40 km) EN DÉCEMBRE 2010,
48 000 km PARCOURS**

“Je suis toujours très satisfait de ce Doblo : c'est une formidable voiture. Confortable pour ce genre de véhicule, pas fatigant à conduire sur des longs trajets de plus de 800 km. Il vient de passer au contrôle technique, et il est O.K. de A à Z. Je suis très attaché à la marque Fiat pour la fiabilité de la mécanique, que beaucoup de personnes méconnaissent. Dommage que parfois la distribution des garages ne soit pas à la hauteur de la marque. Ma prochaine Fiat sera peut-être une Tipo break.”

Jean-Pierre Ledoux nous parle de son

Ford Kuga 2.0 TDCi 150 4x4 Titanium Powershift

“C'est un véhicule spacieux et confortable, doté d'un moteur suffisamment vif et puissant, et d'une boîte auto réactive. Il est très agréable à conduire.”



“C'est ma vingtième voiture, après plus de 2 millions de kilomètres parcourus. Je dois avouer que je ne m'attendais pas à ressentir un tel plaisir à la conduite quotidienne de ce véhicule. C'est évidemment subjectif, mais silence et confort, réactivité de la boîte automatique, puissance perçue du moteur, tout concourt à une conduite détendue, à une conduite « plaisir »... entre deux radars. Le sentiment de sécurité, certainement lié au gabarit et à la position de conduite surélevée, est bien réel. Quant aux passagers arrière, je dirais qu'ils disposent d'un confort hon-

nête, sans plus. Ayant succombé maintes fois à l'appel des véhicules « premium » (BMW X1, après deux Renault Vel Satis et deux coupés Peugeot 406, entre autres), je découvre aujourd'hui un véhicule qui n'est certainement pas connu à sa juste valeur. Il n'est pas parfait pour autant : l'éclairage nocturne n'est pas à la hauteur, le design intérieur est un rien « lourdingue », le manque de frein moteur oblige à utiliser les freins plus souvent, et le cache-bagages... ne cache pas les bagages. Mais le plaisir de conduite domine largement.”

**ACHETÉ NEUF EN OCT. 2015; 12000 km PARCOURS; CONSO. MOYENNE: 7 l/100 km.
NI ENTRETIEN, NI PANNE À CE JOUR.**

aj L'avis de Brice Perrin



Entre SUV français omniprésents et SUV allemands maîtres du premium, le Kuga a du mal à trouver sa place. Mais, déçu par l'attitude des commerciaux des marques haut de gamme, Jean-Pierre a été convaincu par l'accueil et les prestations d'une concession Ford... Faire de bonnes voitures ne sert à rien si le réseau ne suit pas.

Vos autos nous intéressent

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



Le chef des essais vous répond

Par Guy L'Hospital

Surgonfler pour consommer moins

Je me suis aperçu qu'en ajoutant 0,4 à 0,5 bar en plus de la pression préconisée pour les pneumatiques, la consommation de carburant s'en trouvait en baisse substantielle... Mais y a-t-il danger et, si oui, quel(s) risque(s) à rouler "surgonflé" ? P. R.

Il y a toujours moins de danger à rouler surgonflé que sous-gonflé, l'idéal étant de respecter les préconisations du constructeur, parfait compromis entre tenue de route, confort et consommation. Si vous souhaitez tout de même grappiller quelques décilitres, vous pouvez utiliser la préconisation "autoroute" ou "en charge", qui pourra dégrader légèrement le confort sans nuire à la sécurité.



BMW



ARNAUD SAUNIER

Plus confiance dans mon Mazda5

Nous avons acheté le 29 janvier 2016 chez Aramis Auto un Mazda5 d'occasion (mars 2013) avec 19 400 km au compteur. Nous avons parcouru à peine 5 000 km depuis. Plusieurs soucis d'injecteurs nous ont fait perdre confiance en ce véhicule. Que pouvons-nous faire ? Est-ce monnaie courante sur ce modèle ? S. C.

Les problèmes d'injecteurs ne concernent hélas pas uniquement Mazda. Comme la pièce est onéreuse, rares sont les constructeurs à proposer le remplacement complet de la rampe. C'est pourtant la seule solution pour éradiquer le risque de pannes successives. Dans votre cas, insistez auprès du service commercial de Mazda pour obtenir un remplacement des quatre injecteurs, si possible avec une participation financière.

Un Honda HR-V plutôt qu'un Nissan Qashqai

J'hésite entre le Honda HR-V essence 130 ch et le Nissan Qashqai essence 115 ch pour un kilométrage annuel de 17 000 km. Utilisation route et autoroute exclusivement. Quel est votre conseil ? J. R.

Nous n'avons pas encore mesuré le Honda HR-V dans cette configuration. Mais, sur les autres modèles, nous avons toujours loué son rapport agrément/confort. Sur ce point, le Nissan Qashqai fait sans doute un peu moins bien mais il se montre plus habitable et sans doute plus économique à l'usage. En matière de performances, le point devrait revenir au Honda, plus puissant. Dans votre cas, sachant que vous roulez déjà dans une Honda, vous aurez sans doute plus de facilité pour réaliser une meilleure transaction sur le HR-V. Ce serait mon choix.



ARNAUD SAUNIER

SMART FORTWO/FORFOUR

La nouvelle Smart existe en plusieurs tailles, et même en tenue de plage! Avant d'en choisir une, il convient de bien étudier la gamme. Par Pascal Richard Photos Christian Martin



En ville, le coupé Fortwo est dans son élément. Vif et maniable, il n'a guère de concurrent.

Crise de croissance pour la Smart qui, depuis 2014, propose, à côté de la version originelle (2 portes, 2,69 m de longueur), une variante "familiale" 4 portes! En fait de familiale, il s'agit là d'une – un peu – moins minicitadine, qui a été développée conjointement par Mercedes et Renault. Chez le constructeur

français, le fruit de cette collaboration a donné naissance à la Twingo III, et chez Smart, à la Forfour.

Du coup, la Smart propose dorénavant une vraie gamme encore enrichie par l'arrivée de la Fortwo cabriolet. Côté moteurs: fini le diesel – qui de toute façon n'avait guère d'intérêt –, la gamme s'arti-

cule autour de trois blocs essence avec des puissances qui s'échelonnent de 61 à 90 ch. Les finitions, au nombre de quatre, sont les mêmes quelle que soit la carrosserie choisie (Fortwo, Fortwo cabriolet ou Forfour). Au total, nous voilà donc en face de plus d'une vingtaine de Smart. Laquelle sera la vôtre?

LA GAMME

Moteurs/Prix	Pure	Passion	Prime	Proxi	Bonus/malus écologique
1.0 61 ch Fortwo	9990 €	–	–	–	0 €
1.0 61 ch Forfour	10890 €	–	–	–	0 €
Essence	1.0 71 ch Fortwo/cabriolet*	10850 €/15250 €	13025 €/17425 €	15175 €/19575 €	16175 €/20575 €
	1.0 71 ch Forfour	11750 €	13925 €	16075 €	17075 €
Gazole	0.9 turbo 90 ch Fortwo/cabriolet*	–	14050 €/18450 €	16200 €/20600 €	17200 €/21600 €
	0.9 turbo 90 ch Forfour	–	14950 €	17100 €	18100 €

*Les versions cabriolet sont équipées de série de la boîte de vitesses automatique.



BENJAMIN BRILLANTE

Chercher une place en ville peut rapidement devenir quelque chose d'assez stressant... sauf au volant d'une Smart Fortwo qui, avec ses 2,69 m de longueur, se gare dans un mouchoir de poche.



Pas de places arrière et un coffre rikiki (128 dm³). On ne peut pas avoir le beurre...

LES TRANSMISSIONS

MANUELLE

Toutes les Smart, exception faite des versions cabriolet, sont vendues avec une boîte de vitesses manuelle à 5 rapports. Point de 6^e donc ? Non, et honnêtement, cela ne pose pas de problème dans la mesure où même en version 4 portes (Forfour), cette auto n'a guère de préentions routières. En termes d'agrément d'utilisation, on regrettera la fermeté un peu excessive des blocages.

L/I/h/empattement: 2,69/1,66/1,55/1,87 m (Fortwo/cabriolet)

L/I/h/empattement: 3,49/1,66/1,55/2,49 m (Forfour)

MOTEURS FORTWO/CABRIOLET

	1.0 61 ch*	1.0 71 ch	0.9 turbo 90 ch
Puissance maxi (ch à tr/mn)	61 à 6000	71 à 6000	90 à 5500
Couple maxi (Nm à tr/mn)	91 à 2850	91 à 2850	135 à 2500

Performances

Vitesse maxi (km/h)	151	144	150
Accélération 0-100 km/h (s)	15,6	17,3	11,4
Reprise 90-130 en 4 ^e (s)	NC	22 en D	12,1

Budget

Consommation moyenne (l/100 km)	4,5	6,1	5,9
---------------------------------	-----	-----	-----

MOTEURS FORFOUR

	1.0 61 ch*	1.0 71 ch	0.9 turbo 90 ch
Puissance maxi (ch à tr/mn)	61 à 6000	71 à 6000	90 à 5500
Couple maxi (Nm à tr/mn)	91 à 2850	91 à 2850	135 à 2500

Performances

Vitesse maxi (km/h)	151	147	165
Accélération 0-100 km/h (s)	16,7	16,5	11,2
Reprise 90-130 en 4 ^e (s)	NC	25,1	NC

Budget

Consommation moyenne (l/100 km)	4,7	6	4,3
---------------------------------	-----	---	-----

*Données constructeur

LES MOTEURS

ESSENCE

1.0 61 ch

Ce tout petit 3 cylindres n'est proposé que sur la Smart Fortwo coupé. Ses prestations modestes le cantonnent à une utilisation essentiellement urbaine. Une situation qui n'a rien d'un handicap puisque, de toute façon, la Fortwo coupé n'a aucune prétention routière. En ville, les dimensions modestes de cette version (2,69 m de longueur) et, surtout, son poids contenu (880 kg) permettent à ce moteur de s'en sortir honorablement.

1.0 71 ch

Toujours le même bloc mais cette fois avec un peu plus de puissance. Rien de très spectaculaire (+ 10 ch) mais cela suffit à donner un regain d'énergie à la Smart et, surtout, à motoriser à la fois les versions Fortwo (coupé et cabriolet) et Forfour. Côté chronos, on reste dans le raisonnable. Pour la Fortwo, qui n'a aucune velléité routière, ce n'est pas un problème, en revanche, si vous pensez vous échapper des centres-ville au volant de la Forfour, il va falloir faire preuve d'un peu de patience !

0.9 turbo 90 ch

Une baisse de cylindrée largement compensée par l'arrivée d'un turbo. Du coup, la puissance passe à 90 ch et le couple de 91 à 135 Nm. En version Fortwo, la Smart devient une vraie petite boule de nerf, très alerte et plaisante en ville. Côté Forfour, ces 19 ch de plus permettent d'envisager quelques escapades hors des villes sans que cette "audace" ne se transforme en chemin de croix. Comme précédemment, la consommation reste toujours très raisonnable.

EQUIPEMENTS COMMUNS À TOUTES LES VERSIONS

5 airbags, aide au démarrage en côte, capote électrique (cabriolet), condamnation centralisée, dossier de banquette arrière rabattable (Forfour), ordinateur de bord, régulateur-limiteur de vitesse, siège passager avant avec dossier rabattable, vitres avant électriques (arrière entrebâillable sur Forfour).

EQUIPEMENTS / OPTIONS	Pure	Passion	Prime	Proxy
Autoradio	1000 € ⁽¹⁾	série	série	série
Aide au stationnement	310 €	310 €	310 €	310 €
Caméra de recul	–	350 €	350 €	350 €
Climatisation automatique	1000 € ⁽¹⁾	série	série	série
Déclenchement automatique des phares et des essuie-glace	300 € ⁽²⁾	520 €	série	série
Ensemble multimédia avec GPS	–	–	série	série
Rétroviseurs électriques et dégivrants	200 €	série	série	série
Sièges avant chauffants	–	–	série	série
Volant réglable en hauteur	300 € ⁽²⁾	série	série	série

(1) Options groupées. (2) Options groupées.

LES FINITIONS**PURE**

La finition d'entrée de gamme peut être associée aux moteurs 61 et 71 ch. Si les tarifs proposés sont encore raisonnables (sauf peut-être pour la version cabriolet), il faut savoir qu'ils sont associés à une dotation d'équipement qui n'a rien de pléthorique. Disons que cette dernière est correcte, sans plus.

♥ PASSION

À partir de cette finition, la Smart, qu'elle soit Fortwo ou Forfour, commence à faire quelques efforts en matière d'équipement et de présentation. Des efforts qui ont un coût puisque l'écart entre les exécutions Pure et Passion est de 2 175 €. C'est beaucoup mais cela permet de voir débarquer de série: la climatisation, l'autoradio, les rétroviseurs électriques et dégivrants, le volant ajustable en hauteur et la boîte à gants verrouillable!

♥ PRIME

Pour passer de la finition Passion à la finition Prime, il faut consentir une petite rallonge de 2 150 €. C'est beaucoup mais c'est le prix à payer pour avoir une dotation d'équipement vraiment très complète puisque le GPS, les sièges chauffants et le déclenchement automatique des phares et des essuie-glace sont désormais de série. Côté moteurs, on retrouve, comme précédemment, le 71 et le 90 ch.

PROXY

La plus aboutie des exécutions demande un effort financier de 1 000 € par rapport à la Prime. La dotation d'équipement ne change pourtant que très peu. En fait, c'est la présentation qui évolue le plus. Par conséquent, il faut se demander si l'investissement est totalement indispensable.



1- Les Smart proposent toujours un habitacle très coloré. 2- La finition est perfectible mais la présentation se révèle agréable. 3- Plaquée sous le plancher du coffre, le moteur "réchauffe" l'espace de chargement. Pour les courses chez Picard, ça peut être un problème! 4- La caméra de recul (350 €) n'est pas inutile. 5- Facturée 1 100 €, la boîte à double embrayage est idéale en ville. 6- Rayon de braquage de 7,3 m. Imbattable!



Le toit en toile de la Forfour (de 500 à 1 000 €) est un régal.

DAIMLER



LES PRINCIPALES OPTIONS

PACK STATIONNEMENT (650 €)

Ce pack regroupe la caméra et le radar de recul, deux accessoires qui, a priori, sur des voitures de ce format peuvent sembler superflus. En fait, ils ne le sont pas tant que cela, surtout sur la Smart Forfour qui possède une vitre de hayon à la fois de petite taille et haut perchée. Comme sur sa cousine la Twingo, la visibilité vers l'arrière n'est pas des meilleures.

CONSEILLÉ PAR L'AJ (SUR LA FORFOUR)

PACK COOL & MÉDIA (700 €)

Destiné à l'exécution Passion, ce pack unit la climatisation automatique au système multimédia Multi-Touch doté d'un écran tactile de 7 pouces. On trouve aussi une prise USB, une prise jack, la connexion Bluetooth, le MirrorLink (qui associe les applications de votre smartphone à l'ensemble multimédia de la voiture) et le système de navigation. Sachant que la climatisation est livrée de série sur la finition Passion, ce n'est pas l'affaire du siècle. Reste que cet ensemble multimédia/GPS s'avère assez pratique.

CONSEILLÉ PAR L'AJ

PACK CONFORT (300 €)

Ce pack, qui est réservé à la finition d'entrée de gamme (Pure), regroupe des

équipements que nous aurions bien aimé voir livrés de série. En effet, il ne s'agit pas d'accessoires de luxe mais plutôt de minimum syndical. Ainsi, on trouve les ceintures de sécurité réglables en hauteur (sur le coupé), les rétroviseurs électriques et dégivrants ainsi que le siège conducteur et le volant réglables en hauteur.

CONSEILLÉ PAR L'AJ

TOIT PANORAMIQUE EN VERRE (DE 270 À 500 €)

Ce toit est proposé sur la Fortwo coupé (270 €) et sur la Forfour (500 €). À noter que, dans les deux cas, il est monté de série sur les finitions Prime et Proxy. Si vous souhaitez un peu d'air sans passer par la case cabriolet, sachez que la Forfour peut être équipée d'un toit ouvrant en toile aussi grand que le toit en verre. Cette option est facturée 1 000 € sur les finitions Pure et Passion et 500 € sur les Prime et Proxy.

CONSEILLÉ PAR L'AJ

ACCESOIRES (DE 75 À 6 050 €)

Calandres au dessin et couleur différents, sellerie spécifique bicolore, carrosserie bicolore, programme de personnalisation Brabus, cuir, jantes... la Smart, qu'elle soit Fortwo ou Forfour, propose une large gamme d'accessoires destinés à faire d'une Smart votre Smart. À vous de choisir !

LES TEINTES

Peintures gratuites



Noir Black

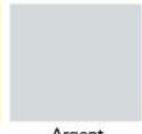


Blanc White



Rouge Red

Peintures métallisées 400 €

Jaune
Black-to-yellowArgent
Cool silver

Orange Lave

Bleu
Midnight BlueMarron
Hazel Brown

Peintures mates 520 €



Gris Titania Grey

Blanc
Moon White

LES JANTES



Enjoliveurs de série sur la finition Pure.



Jantes alliage de série sur la finition Passion.



Jantes alliage de série sur la finition Prime.



Jantes alliage en option (580 €) sur Pure.



Jantes alliage de série sur la finition Proxy.



Jantes alliage option (100 €) sur Passion et Prime.

NOTRE CHOIX

Fortwo 1.0 71 ch Prime Auto

16 275 € hors options - Bonus/malus écologique : 0 €

Retrouvez l'essai
dans L'AJ n°939

C'est donc vers la version Fortwo que va notre préférence. Côté moteur, le 1.0 de 71 ch fera bien l'affaire puisque ce modèle est exclusivement destiné à une utilisation urbaine. Et il devient donc logique d'opter pour l'excellente boîte automatique à double embrayage qui alourdit l'addition de 1 100 € mais apporte beaucoup en agrément d'utilisation. En ce qui concerne la finition, les exécutions Passion et Prime sont les plus recommandables.

KIA CEE'D

Cette deuxième mouture de la Cee'd affiche un style plus européen. Et pour cause : elle est développée en Allemagne. Toutefois, des progrès restent à faire, notamment en ce qui concerne la finition. La fiabilité, elle, est quasi irréprochable.

Par Pascal Serres Photos Clément Choulot

La Cee'd cuvée 2012 utilise une nouvelle plate-forme. Sur le plan mécanique, la berline compacte de Kia fait également peau neuve avec des organes souvent inédits assurant un meilleur confort et une tenue de route plus efficace. Sont également en progrès le niveau de qualité des matériaux – même si ce n'est pas encore la panacée – ainsi que l'équipement de série. Il manque toutefois à la Cee'd la connectivité que l'on trouve chez d'autres.

Côté motorisations, le choix est très varié et permet à chacun de trouver chaussure à son pied. Atouts indéniables : la fiabilité générale et la rareté des problèmes graves. C'est enfin par son niveau de prix que la Cee'd achève de convaincre : en occasion, elle se déniche nettement en dessous de la concurrence française ou allemande, y compris pour les occasions les plus récentes.

LA GAMME

Modèles	Puissance moteur (ch)	Conso. moy. l/100 km	Notre avis
1.0 T-GDi	120	8	Un 3 cylindres turbo à injection directe récent, qui propose un bon agrément.
1.4 CVVT	100	8	
1.6 GDi	135	8,2	
1.6 T-GDi GT	204	9	
Essence			
1.4 CRDi	90	5,7	Un petit diesel un peu trop juste sur route, surtout en charge.
Diesel			
1.6 CRDi	90/110	6	Ce bloc se montre très convaincant en version 110 ch.
1.6 CRDi	128	6	Plus vive sur route, cette mécanique conviendra à ceux qui roulent beaucoup.
1.6 CRDi	150	6,8	Un diesel puissant qui se montre agréable en toutes circonstances mais qui revient cher.

LES INFOS CLÉS

Essence : à partir de 9 500 €

Diesel : à partir de 10 000 €

Génération : actuelle (2^e)

Commercialisation :
depuis 2012

Restylage : 2015

Carrosserie : berline 5 p./
coupé 3 p. (Pro_Cee'd)/
break (SW)

**Modèles
en circulation :** 18 000





NOTRE CHOIX

1.6 CRDi 110 Style

de 2013

1^{er} prix prospecté: **10 990 €**
73 335 km



NOS MESURES

Moteur/Transmission

Puissance maxi	110 ch à 4000 tr/mn
Couple maxi	260 Nm à 1900 tr/mn
Type	4 cylindres en ligne, diesel
Cylindrée / puissance fiscale	1582 cm ³ / 6 CV
Transmission	aux roues avant
Boîte/nombre de rapports	manuelle/6

Châssis

Diamètre de braquage	11,8 m
Pneumatiques	205/55 R 16

Dimensions/Poids

L/l/h/empattement	4,31/1,78/1,47/2,65 m
Poids/tractable freiné	1353/1500 kg

Performances

1000 m d. a.	33,4 s
0 à 100 km	11,4 s
90-130 km/h en 4 ^e /5 ^e /6 ^e	11,8/15/19,9 s
Vitesse maxi	178 km/h
Freinage à 90/130 km/h	32/64 m

Habitabilité/Coffre

Longueur aux jambes AR	29 cm
Largeur aux coudes AV/AR	147/147 cm
Volume de coffre	383 dm ³

LE BUDGET

Assurance*: 850 €	Carte grise**: 199,80 €
-------------------	-------------------------

Consommations

Moyenne	5,7 l/100 km
Ville / Route / Autoroute	6,1/5,3/5,7 l/100 km
Autonomie / Réservoir	930 km / 53 l

Coût de l'entretien

Amortisseurs AV	250 €	Kit de distribution chaîne
Amortisseurs AR	235 €	Embrayage
Disques AV	310 €	FAP
Disques AR	160 €	Pneus (1 paire)
Plaquettes AV	100 €	Feu AV
Plaquettes AR	120 €	Feu AR
Filtre à air	25 €	Bouclier AV
Filtre à huile	19 €	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 PANNEES

PANNES IMMOBILISANTES/PÉNALISANTES

ÉLECTRONIQUE

Fonctionnement aléatoire du régulateur de vitesse, à-coups en phase d'accélération ou impossibilité de mise en service. Les problèmes viennent d'un capteur au niveau de la boîte de vitesses. Écran tactile défectueux imposant le remplacement de l'ensemble audio/navigation.

ÉCLAIRAGE

Dysfonctionnement des projecteurs au xénon (coupures intempestives, extinctions momentanées...). Ces pannes entraînent une mise à jour du système de gestion. Capteur de luminosité défectueux ne permettant pas l'extinction des feux (capteur à remplacer).

AUTRES DÉFAILLANCES

MOTEUR ESSENCE

Défaut du stop/start sur le 3 cylindres 1.0 turbo de 120 ch : à l'arrêt, la voiture redémarre toute seule, sans action de la part du conducteur. Ce problème impose une mise à jour du logiciel de gestion du système.

ÉLECTRONIQUE

Impossibilité de piloter un appareil numérique connecté via la prise USB depuis les commandes au volant ou même depuis l'autoradio. Défaut d'affichage de l'indicateur de changement de rapport. Dysfonctionnement des capteurs de proximité arrière et/ou avant, qui s'activent même en l'absence d'obstacle. Une mise à jour du logiciel de gestion est nécessaire. Fonctionnement aléatoire des lève-vitres.

HABITACLE

Grincements du tableau de bord et des grilles d'aération (le plus souvent celle côté passager). Des cas de gondolement des plastiques de la planche de bord

sous fortes chaleurs. Les éléments sont alors à remplacer.

ÉCLAIRAGE

Feux diurnes à LED qui scintillent: impose le remplacement des blocs optiques, généralement pris en charge par le constructeur.

CARROSSERIE

Bruits parasites au niveau du toit ouvrant panoramique ou de la garniture du ciel de toit. La solution passe par le graissage des rails. Fragilité et mauvaise résistance aux rayures de la peinture métallisée, qui marque facilement. Décollement des baguettes chromées.

LES RAPPELS

MAJEURS & MINEURS

PAS DE RAPPEL MAJEUR

PAS DE RAPPEL MINEUR

LE BILAN FIABILITÉ

Très bon bilan pour la Kia Cee'd qui, comme la précédente génération et les autres modèles du constructeur coréen, ne souffre pas de gros défauts chroniques. Kia ne prend donc pas vraiment de risque à proposer une garantie 7 ans (ou 150 000 km) sur ses voitures. À savoir que cette garantie est "transmissible" en cas d'achat d'une occasion. De quoi rassurer les acheteurs potentiels s'il en était encore besoin.

VOUS FAISIEZ COMMENT
POUR ACHETER UNE VOITURE AVANT ?



Aramisauto.com

+ DE 2000 VOITURES NEUVES ET D'OCCASION



LE PRIX DU NEUF aj

ALFA ROMEO

MITO

TYPE	CV	B/M*	PRIX
1.4 MPI 70 ch Progression	4	150	14 490
1.4 T 70 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
Succès Exclusive Distinctive + 1 600 €			

GIULIETTA

1.4 T-Jet 120 ch	7	500	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	2 200	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
Succès Super : "base" + 1 810 €			
Succès Luxe : Super + 2 600 €			

4C SPYDER

Standard Edition	14	2 200	63 200
Succès : 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	188 380
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	2 200	34 700
1.4 TDI Ultra 90 ch	4	0	19 600
1.6 TDI 116 ch	5	0	20 910

Succès Ambiente : "base" + 2 100 €

Succès S line : Ambiente + 600 €

Succès : S line : Ambiente + 2 800 €

Succès : Ambiente Luxe : S line + 700 €

A1 SPORTBACK (5 PORTES)

Succès : 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 Crossover	19	2 200	46 830
1.6 TDI 110 ch Attraction	5	0	25 670
1.6 TDI Ultra 110 ch Attraction	6	0	25 900
2.0 TDI 150 ch Attraction	8	0	27 720
2.0 TDI 184 ch Ambiente	10	0	32 180

Succès Ambiente : Attraction + 2 500 €

Succès Ambiente : Attraction + 2 450 €

Succès S line : Ambiente + 2 500 €

Succès Ambiente Luxe : S line + 2 550 €

A3 SPORTBACK (5 PORTES)

RS 3 Sportback	25	4 000	57 900
e-tron Ambiente	6	1 000	39 490

A3 BERLINE (4 PORTES)

Succès : 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 Cabrio S tronic	19	2 200	55 560
1.8 TFSI 180 ch Ambiente	10	250	37 750
1.6 TDI 110 ch Attraction	6	0	32 670

2.0 TDI 150 ch Attraction	8	0	34 720
Succès Ambiente : Attraction + 2 550 €			
Succès S line : Ambiente + 2 500 €			
Succès 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	2 200	56 490
2.0 TDI 184 ch	9	0	40 810
Succès S line : "base" + 4 500 €			

TT ROADSTER

Succès : coupé + 3 000 €			
Succès : "base" + 2 800 €			

Q3

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

A4 AVANT (BREAK)

RSB Quattro T-Tronic	47	8 000	125 110
RSB Performance Quattro T-Tronic	52	8 000	133 740

Succès : berline + 2 600 €

A4 ALLROAD QUATTRO

3.0 TFSI 333 ch Ambiente S-Tronic	22	3 600	64 900
3.0 TDI 218 ch Ambiente S-Tronic	11	0	57 030
3.0 TDI 218 ch Ambiente 5-Tronic	16	0	62 730
3.0 BTDi 320 ch Ambiente Luxe T-Tronic	21	2 200	72 960

A7 SPORTBACK

1.8 TFSI 177 ch Attraction	9	0	36 830
2.0 TFSI 230 ch Attraction	13	250	41 490
3.0 TFSI 272 ch Ambiente Quattro S-Tronic	17	3 000	52 580
55 Quattro S-Tronic	22	3 000	70 030

AB COUPE

1.8 TFSI 177 ch Attraction	9	0	36 830
2.0 TFSI 230 ch Attraction	13	250	41 490
3.0 TFSI 272 ch Ambiente Quattro S-Tronic	17	3 000	52 580
55 Quattro S-Tronic	22	3 000	70 030

AB SPORTBACK

1.8 TFSI 177 ch Attraction	10	0	36 130
2.0 TFSI 230 ch Attraction	13	0	40 590
3.0 TFSI 272 ch Ambiente Quattro S-Tronic	17	0	53 090
55 Quattro S-Tronic	22	0	70 030

AS CABRIOLET

1.8 TFSI 177 ch Ambiente	9	0	250	44 630
2.0 TFSI 230 ch Ambiente	13	0	300	49 090
3.0 TFSI 272 ch Ambiente Quattro S-Tronic	17	0	3 600	59 380

55 Quattro S-Tronic	22	3 600	75 880
2.0 TDI 150 ch Ambiente	8	0	45 720
2.0 TDI 190 ch Ambiente	10	0	48 290
3.0 TDI 245 ch Ambiente Quattro S-Tr.	13	0	52 200
Succès S line : Ambiente + 4 700 €			

AB AVANT (BREAK)

1.8 TFSI 190 ch Ambiente	10	0	42 400
2.0 TFSI 230 ch Ambiente	13	0	49 270
3.0 TFSI 333 ch Ambiente S-Tronic	15	0	54 270
55 Quattro S-Tronic	22	0	80 000

AB ALLROAD QUATTRO

3.0 TDI 190 ch Ambiente S-Tronic	11	0	57 030
3.0 TDI 218 ch Ambiente S-Tronic	13	0	59 430
3.0 TDI 218 ch Ambiente 5-Tronic	16	0	62 730
3.0 BTDi 320 ch Ambiente Luxe T-Tronic	21	2 200	72 960

A7 SPORTBACK

1.8 TFSI 177 ch Attraction	10	0	36 130

<tbl_r cells="4" ix="3" maxc

Survol Lounge: Première + 1 750 € à + 1 910 €	
Survol Sport: Lounge + 2 700 € à + 3 000 €	
Survol Luxury: Sport + 2 300 €	
Survol M Sport: Sport + 2 650 € à + 3 750 €	
SÉRIE 2 GRAN TOURER	
216i Première	6 0 26 490
218i Lounge	7 0 31 490
220i Lounge	11 □ 500 35 000
214d Première	5 0 29 290
216d Première	6 0 30 750
218d Lounge	8 0 34 600
220d Lounge Auto.	10 0 37 650
Survol Lounge: Première + 1 750 € à + 1 910 €	
Survol Sport: Lounge + 2 650 € à + 3 000 €	
Survol Luxury: Sport + 2 350 €	
Survol M Sport: Lounge + 650 € à + 750 €	
NOUVEAU X1	
drive18i Lounge	7 0 31 950
drive20i Lounge Auto.	11 □ 900 39 950
drive25i Lounge Auto.	13 □ 900 42 700
drive16d Lounge	6 0 32 150
drive18d Lounge	7 0 34 600
drive20d Lounge	8 0 37 850
drive25d Lounge Auto.	13 □ 150 44 150
Survol Sport: Lounge + 4 150 €	
Survol xLine: Sport + 800 €	
Survol M Sport: xLine + 1 200 €	
SÉRIE 3 BERLINE	
318i Lounge	7 0 31 950
320i Lounge	10 0 35 350
330i xDrive Lounge Plus Auto.	15 □ 250 48 650
340i Lounge Auto.	21 □ 220 49 650
M3	32 □ 8 000 84 400
M3 Pack Compétition	34 □ 8 000 91 100
330e Lounge Plus	8 □ 1 000 46 950
316d Lounge	6 0 31 950
318d Lounge	7 0 34 500
320d EfficientDynamics Edition Lounge	8 0 37 900
320d Lounge	10 0 37 900
330d Lounge Plus Auto.	12 0 49 750
335d xDrive Lounge Plus Auto.	20 □ 500 56 350
Survol Lounge Plus: Lounge + 3 100 €	
Survol Sport: Lounge Plus + 1 900 €	
Survol Luxury: Sport + 3 150 €	
Survol M Sport: Sport + 2 550 €	
SÉRIE 3 TOURING (BREAK)	
Survol berline: + 1 500 € à + 1 650 €	
SÉRIE 3 GRAN TURISMO	
320i Lounge Auto.	10 □ 900 40 250
320i xDrive Lounge Auto.	15 □ 2 200 47 950
335i xDrive Lounge Auto.	20 □ 4 000 54 050
318d Lounge	7 0 37 350
320d Lounge	10 0 40 800
325d Lounge	12 □ 150 44 050
330d Lounge Auto.	15 □ 1 000 49 750
335d xDrive Lounge Auto.	20 □ 900 55 750
Survol Sport: Lounge + 5 400 €	
Survol Luxury: Sport + 3 300 €	
Survol M Sport: Sport + 2 700 €	
SÉRIE 4 COUPÉ	
420i Lounge	10 □ 500 39 250
430i Lounge	15 □ 500 43 500
440i Lounge	20 □ 2 200 50 350
M4	32 □ 8 000 85 300
M4 Pack Compétition	34 □ 8 000 92 100
418d Lounge	8 0 38 200
420d Lounge	10 0 41 200
430d Lounge Auto.	15 0 50 150
435d xDrive Lounge Auto.	20 □ 500 56 200
Survol Sport: Lounge + 4 550 €	
Survol Luxury: Sport + 3 600 €	
Survol M Sport: Sport + 3 000 €	
SÉRIE 4 GRAN COUPE	
420i Lounge	10 □ 150 39 250
430i Lounge	15 □ 1 600 43 500
440i Lounge	21 □ 2 200 52 550
418d Lounge	7 0 38 200
420d Lounge	10 0 41 200
430d Lounge Auto.	10 □ 150 50 150
435d xDrive Lounge Auto.	10 □ 900 56 200
Survol Sport: Lounge + 4 550 €	
Survol Luxury: Sport + 3 600 €	
Survol M Sport: Sport + 3 000 €	
SÉRIE 4 CABRIOLET	
420i Lounge	10 □ 1 600 46 800
430i Lounge	15 □ 1 600 51 350
440i Lounge	20 □ 2 200 56 850
M4	32 □ 8 000 91 600
M4 Pack Compétition	34 □ 8 000 97 800
420d Lounge	10 □ 150 48 800
430d Lounge Auto.	15 □ 250 57 250
435d xDrive Lounge Auto.	15 □ 1 600 62 950
Survol Sport: Lounge + 5 300 €	
Survol Luxury: Sport + 2 150 €	
Survol M Sport: Lounge + 750 €	
X3	
xDrive20i Lounge Auto.	11 □ 2 200 42 200
xDrive28i Lounge Auto.	15 □ 2 200 50 000
xDrive35i Lounge Plus Auto.	20 □ 6 500 58 500
xDrive18d Lounge	8 0 39 600
xDrive20d Lounge	10 □ 250 45 000
Survol Lounge: Première + 1 750 € à + 1 910 €	
Survol Sport: Lounge + 2 700 € à + 3 000 €	
Survol Luxury: Sport + 2 300 €	
Survol M Sport: Sport + 2 650 € à + 3 750 €	

xDrive30d Lounge Auto.	15 □ 900 53 900
xDrive35d Lounge Plus Auto.	20 □ 2 200 62 300
Survol Lounge Plus: Lounge + 4 700 €	
Survol xLine: Lounge Plus + 4 000 € à + 4 350 €	
Survol M Sport: Lounge + 50 € à + 2 800 €	
X4	
xDrive28i Lounge Plus Auto.	15 □ 2 200 57 500
M40i Auto.	25 □ 6 500 69 600
xDrive20d Lounge Plus	10 □ 150 52 300
xDrive30d Lounge Plus Auto.	15 □ 900 61 400
xDrive35d Lounge Plus Auto.	20 □ 2 200 65 200
Survol xLine: Lounge Plus + 4 600 €	
Survol M Sport: Lounge Plus + 4 550 € à + 7 460 €	
24	
drive18i Lounge	9 □ 2 200 37 150
drive20i Lounge	11 □ 2 200 40 150
drive28i Lounge	15 □ 2 200 46 350
drive35i Lounge M Sport DKG	21 □ 8 000 51 500
Survol Lounge Plus: Lounge + 2 300 € à + 3 600 €	
Survol M Sport: Lounge Plus + 2 800 € à + 3 000 €	
SÉRIE 5	
528i Lounge Plus	15 □ 1 600 50 850
535i Lounge Plus	20 □ 4 000 57 500
M5 DKG	47 □ 8 000 120 600
518d Lounge	8 0 39 950
520d Lounge	10 0 43 650
525d Lounge Plus	12 0 50 800
530e Lounge Plus Auto.	15 □ 150 56 900
535e xDrive Lounge Plus Auto.	20 □ 8 000 64 400
M50d xDrive Auto.	26 □ 2 200 88 300
Survol Lounge: Lounge + 3 350 €	
Survol Luxury: Lounge Plus + 5 500 € à + 6 050 €	
Survol M Sport: Lounge Plus + 5 000 € à + 5 150 €	
SÉRIE 5 TOURING (BREAK)	
Survol berline: + 2 600 € à + 2 850 €	
SÉRIE 5 GRAN TURISMO	
535i xDrive Lounge Plus Auto.	20 □ 6 500 68 900
520d Lounge Plus Auto.	10 □ 500 55 900
530d Lounge Plus Auto.	15 □ 1 600 63 350
535d xDrive Lounge Plus Auto.	20 □ 2 200 70 900
Survol Luxury: Lounge Plus + 8 100 € à + 8 400 €	
Survol M Sport: Lounge + 1 650 € à + 1 700 €	
SÉRIE 6 COUPE	
640i Lounge Plus Auto.	21 □ 2 200 84 500
650i Lounge Plus Auto.	34 □ 6 500 97 900
M6 DKG	47 □ 8 000 136 300
M6 Pack Compétition DKG	52 □ 8 000 146 200
640d Lounge Plus	20 □ 250 87 750
Survol Exclusive: Lounge Plus + 12 800 € à + 12 900 €	
Survol M Sport: Lounge Plus + 10 000 € à + 10 250 €	
SÉRIE 6 GRANCOUPÉ	
640i Lounge Plus Auto.	21 □ 2 200 86 700
650i Lounge Plus Auto.	34 □ 6 500 100 100
M6 DKG	47 □ 8 000 141 050
M6 Pack Compétition DKG	52 □ 8 000 149 950
640d Lounge Plus Auto.	20 □ 500 89 250
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.	21 □ 3 000 93 600
650i Lounge Plus Auto.	34 □ 8 000 107 000
M6 DKG	47 □ 8 000 143 750
M6 Pack Compétition DKG	52 □ 8 000 153 650
640d Lounge Plus Auto.	20 □ 500 96 850
Survol Exclusive: Lounge Plus + 9 700 € à + 9 850 €	
X5	
xDrive35i Lounge Plus Auto.	20 □ 6 500 69 700
xDrive40i Lounge Plus Auto.	25 □ 8 000 85 500
M Auto.	49 □ 8 000 127 000
xDrive40e Lounge Plus	13 0 73 000
xDrive25d Lounge Auto.	13 □ 250 54 650
xDrive30d Lounge Plus Auto.	16 □ 2 200 68 000
xDrive40d Lounge Plus Auto.	20 □ 2 200 73 800
M50d Auto.	26 □ 2 200 96 300
Survol Lounge Plus: Lounge + 6 450 €	
Survol xLine: Lounge Plus + 4 850 € à + 5 750 €	
Survol Exclusive: xLine + 5 000 € à + 5 900 €	
Survol M Sport: xLine + 500 € à + 3 400 €	
X6	
xDrive35i Lounge Plus Auto.	20 □ 6 500 74 500
xDrive40i Lounge Plus Auto.	34 □ 8 000 90 150
M Auto.	49 □ 8 000 134 800
xDrive30d Lounge Plus Auto.	16 □ 2 200 72 800
xDrive40d Lounge Plus Auto.	16 □ 2 200 77 800
M50d Auto.	26 □ 2 200 100 500
Survol Exclusive: Lounge Plus + 12 050 € à + 12 800 €	
Survol M Sport: Lounge Plus + 10 200 € à + 10 700 €	
NOUVELLE SERIE 7	
740i Auto.	21 □ 4 000 91 100
750i xDrive Exclusive Auto.	34 □ 4 000 120 900
730d Auto.	15 0 86 500
740d xDrive Auto.	20 □ 9 600 70 700
Survol Exclusive: "base" + 13 000 €	
Survol xLine: Exclusive + 3 850 €	
Survol Limousine: berline + 1 600 € à + 10 750 €	
16	
Hybride rechargeable	11 □ 1 000 136 800

CITROËN	
TYPE	CV B/M* PRIX
C-ZERO Confort	1 □ 6 300 26 900
NOUVELLE E-MEHARI	
Electrique	nc □ 6 300 25 000
C1 (3 PORTES)	
1.0 VTi 68 ch Live	4 0 10 350
Survol Feel: Live + 1 300 €	
C1 (5 PORTES)	
Survol 3 portes + 500 €	
C3	
1.0 PureTech 68 ch Attraction	4 0 13 600
1.2 PureTech 82 ch Attraction	4 0 14 200
1.2 PureTech 110 ch Exclusive	5 0 20 050
1.6 BlueHDi 75 ch Attraction	4 0 15 800
1.6 BlueHDi 100 ch Confort	5 0 19 250
Survol Confort: Attraction + 2 000 €	
Survol Exclusive: Confort + 2 250 €	
C3 PICASSO	
1.4 VTi 95 ch Confort	5 □ 250 18 550
1.2 PureTech 110 ch Confort	6 0 19 350
1.6 BlueHDi 100 ch Confort	5 0 21 100
Survol Feel: Live + 1 750 €	
Survol Shine: Feel + 1 200 €	
NOUVEAU DS 5	
1.2 PureTech 82 ch Chic	4 0 15 950
1.2 PureTech 110 ch Be Chic	5 0 18 900
1.2 PureTech 130 ch Be Chic	6 0 20 100
1.6 THP 165 ch Sport Chic	9 0 25 450
1.6 BlueHDi 100 ch Be Chic	5 0 20 100
1.6 BlueHDi 120 ch Sport Chic	5 0 25 550
Survol Be Chic: Chic + 1 250 €	
Survol So Chic: So Chic + 2 450 €	
DS 4	
1.2 PureTech 82 ch Be Chic	7 0 23 700
1.6 THP 165 ch So Chic Auto.	9 0 31 450
1.6 THP 210 ch Sport Chic	12 □ 250 35 750
1.6 BlueHDi 120 ch Chic	6 0 28 550
2.0 BlueHDi 180 ch Be Chic Auto.	9 0 32 950
Survol Be Chic: 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	7 0 27 200
1.6 THP 165 ch Be Chic Auto.	9 0 30 150
1.6 BlueHDi 120 ch Be Chic	6 0 28 550
2.0 BlueHDi 180 ch Be Chic Auto.	9 0 32 950
Survol Sport Chic: Be Chic + 4 900 €	
DS 5	
1.6 THP 165 ch Be Chic Auto.	9 □ 150 33 950
1.6 THP 210 ch So Chic	12 □ 500 36 900
1.6 BlueHDi 120 ch Chic	6 0 29 750
2.0 BlueHDi 150 ch Be Chic	7 0 34 250
2.0 BlueHDi 180 ch Be Chic Auto.	9 0 36 950
Hybrid 4x2 200 ch So Chic	8 0 43 400
Survol So Chic: Be Chic + 2 500 €	
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 □ 8 000 188 353
488 GTB	61 □ 8 000 209 240
FF	63 □ 8 000 263 592
F12 Berlinetta	72 □ 8 000 273 895
DACIA	
TYPE	CV B/M* PRIX
SANDERO	
1.2 16V 75 ch	5 0 7 790
0.9 TCe 90 ch Ambiance	5 0 10 300
1.5 dCi 75 ch Ambiance	4 0 11 250
1.5 dCi 90 ch Laureate	4 0 12 950
Survol Ambiance: "base" + 1 000 €	
Survol Laureate: Ambiance + 1 100 €	
SANDERO STEPWAY	
0.9 TCe 90 Ambiance	5 0 11 100
1.5 dCi 90 Ambiance	5 0 12 650
Survol Prestige: Ambiance + 1 500 €	
LOGAN	
1.2 16V 75 ch	5 0 7 790
0.9 TCe 90 ch Ambiance	5 0 10 100
1.5 dCi 75 ch Ambiance	4 0 11 050
1.5 dCi 90 ch Laureate	4 0 12 750
Survol Ambiance: "base" + 1 300 €	
Survol Laureate: Ambiance + 1 300 €	
LOGAN MCV	
0.9 TCe 90 Ambiance	5 0 11 100
1.5 dCi 90 Ambiance	5 0 12 650
Survol Ambiance: "base" + 1 200 €	
FIAT	
500	
1.2 69 ch Pop	4 0 12 490
0.9 TwinAir 85 ch Lounge	4 0 16 090
0.9 TwinAir 85 ch Lounge	5 0 16 540
1.3 MultiJet 95 ch Popstar	5 0 17 040
Survol Lounge: Popstar + 900 €	
Survol Club: Lounge + 1 500 €	
500C (CABRIOLET)	
1.2 69 ch Pop	4 0 14 490
0.9 TwinAir 85 ch Lounge	4 0 18 090
0.9 TwinAir 85 ch Lounge	4 0 18 840
1.3 MultiJet 95 ch Popstar	5 0 19 040
Survol Lounge: Popstar + 900 €	
Survol Club: Lounge + 1 500 €	

500L			
1.4 95 ch Pop	6 □ 500 15 900		
0.9 TwinAir 105 ch Popstar	5 0 19 350		
1.4 T-Jet 120 ch Popstar	7 □ 500 19 850		
1.3 Multijet 95 ch Popstar	5 0 20 490		
1.6 Multijet 120 ch Popstar	6 0 21 490		
Surco! Popstar: Pop + 1 950 €			
Surco! Lounge: Popstar + 1 500 €			
SOOL 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		
Surco! Lounge: Popstar + 1 500 €			
SOOL LIVING			
0.9 TwinAir 105 ch Popstar	5 0 20 750		
1.4 T-Jet 120 ch Lounge	7 □ 2200 22 750		
1.3 Multijet 95 ch Popstar	5 0 21 890		
1.6 Multijet 120 ch Popstar	6 0 22 890		
Surco! 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 MultiJet 110 ch Cross 4x4 Auto.	10 □ 2200 25 990		
1.3 MultiJet 95 ch Pop	5 0 19 590		
1.6 MultiJet 120 ch Pop	6 0 20 890		
2.0 MultiJet 140 ch Cross 4x4	7 0 25 790		
Surco! Pop: "base" + 2 000 €			
Surco! Popstar: Pop + 1 700 €			
Surco! Lounge: Popstar + 2 600 €			
Surco! Cross: Popstar + 1 000 €			
Surco! Cross Plus: Cross + 2 600 €			
PANDA			
1.2 69 ch Pop	4 0 9 990		
0.9 TwinAir 85 ch Easy	4 0 12 740		
1.3 MultiJet 95 ch Easy	4 0 14 990		
Surco! Easy: Pop + 1 550 €			
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		
Surco! Pop: Trekking + 600 €			
Surco! Rock 4x4: Pop 4x4 + 1 300 €			
Surco! Cross 4x4: Rock 4x4 + 2 200 €			
PUNTO (5 PORTES)			
1.2 69 ch Cult	4 0 13 490		
1.4 77 ch Steel	5 □ 150 14 450		
0.9 TwinAir 105 ch Steel	5 0 15 850		
Surco! Steel: Cult + 400 €			
Surco! Steel Pack: 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		
Surco! Pop: "base" + 1 300 €			
NOUVEAU 124 SPIDER			
1.4 MultiAir 140 ch Anniversary	8 □ 900 30 990		
QUOQ			
1.4 77 ch Pop	5 □ 2200 13 500		
1.3 MultiJet 80 ch Lounge	4 0 17 990		
1.3 MultiJet 95 ch Trekking	5 0 19 990		
DOBLO			
1.4 95 ch Pop	6 □ 2200 16 490		
1.6 MultiJet 95 ch Lounge	5 0 21 990		
1.6 MultiJet 120 ch Lounge	6 0 22 490		
Surco! Lounge Pack: Lounge + 1 000 €			
Surco! Trekking: Lounge Pack + 0 €			
DOBLO MAXI			
1.6 MultiJet 120 ch Lounge	6 0 23 290		
Surco! Lounge Pack: Lounge + 1 000 €			
FORD			
TYPE	CV	B/M*	PRIX
KA			
1.2 69 ch Titanium	4	0 11 500	
FIESTA (3 PORTES)			
1.2 69 ch Titanium	4	0 14 250	
1.25 60 ch Edition	5	0 14 800	
1.0 EcoBoost 100 ch Edition	5	0 16 100	
1.0 EcoBoost 125 ch Titanium	6	0 18 050	
ST	10	0 24 600	
1.5 TDCi 75 ch Edition	4	0 16 800	
1.5 TDCi 95 ch Titanium	5	0 18 900	
Surco! Titanium: Edition + 1 450 €			
FIESTA (5 PORTES)			
Surco!: berline 3 portes + 600 €			
FOCUS			
1.6 Ti-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 125 ch Titanium	6 0 25 000		
2.0 EcoBoost 250 ch ST RS	15 □ 2200 29 200		
1.5 TDCi 95 ch Trend	5 0 23 100		
1.5 TDCi 105 ch Trend	5 0 23 500		
1.5 TDCi 120 ch Trend	6 0 24 300		
2.0 TDCi 150 ch Titanium	7 0 27 000		
2.0 TDCi 185 ch ST	15 0 30 700		
Surco! Edition: Trend + 0 €			
Surco! Titanium: Edition + 1 500 €			

FOCUS SW (BREAK)	
Surco!: berline + 600 €	
B-MAX	
1.4 90 ch Edition	5 □ 250 18 100
1.0 EcoBoost 100 ch Edition	5 0 19 500
1.6 Ti-VCT 105 ch Edition PowerShift	6 □ 900 20 300
1.0 EcoBoost 125 ch Edition	6 0 20 300
1.5 TDCi 75 ch Edition	4 0 20 500
1.5 TDCi 95 Edition	5 0 21 350
Surco!: berline + 1 350 €	
ECOSPORT	
1.0 EcoBoost 125 ch Trend	7 0 17 990
1.0 EcoBoost 125 ch Titanium	7 0 20 990
1.5 TDCi 90 ch FAP Trend	5 0 18 690
1.5 TDCi 90 ch FAP Titanium	5 0 21 690
C-MAX	
1.0 EcoBoost 100 ch Trend	5 0 23 100
1.0 EcoBoost 125 ch Trend	6 0 24 300
1.5 EcoBoost 125 ch Titanium	8 □ 250 27 500
1.5 TDCi 95 ch Trend	5 0 25 100
1.5 TDCi 120 ch Trend	6 0 26 300
2.0 TDCi 150 ch Titanium	8 0 29 500
2.0 TDCi 170 ch Titanium PowerShift	8 0 32 000
GRAND C-MAX	
1.0 EcoBoost + 1 300 €	
MONDEO (5 PORTES)	
1.0 EcoBoost 125 ch Trend	6 0 27 200
1.5 EcoBoost 180 ch Titanium	9 □ 150 31 400
2.0 EcoBoost 240 ch Titanium Auto.	14 □ 2200 37 100
Hybrid 187 ch Titanium (4 portes)	9 □ 750 33 700
1.5 TDCi 120 ch Trend	6 0 29 200
2.0 TDCi 150 ch Titanium	7 0 32 900
2.0 TDCi 180 ch Titanium	9 0 34 400
2.0 TDCi 210 ch Vignale PowerShift	12 0 43 700
MONDEO SW	
1.0 EcoBoost + 1 300 €	
S-MAX	
1.6 SCTi 160 ch S/S Edition PowerShift	9 □ 2200 30 400
2.0 SCTi 203 ch Titanium PowerShift	12 □ 4000 33 450
1.6 TDCi 115 ch Edition S/S	6 □ 250 32 700
2.0 TDCi 140 ch Edition	8 □ 250 33 900
2.0 TDCi 163 ch Titanium	9 □ 250 35 950
2.0 TDCi 200 ch Titanium BVA	12 □ 4000 39 250
GALAXY	
1.6 SCTi 160 ch Edition PowerShift	9 □ 2200 33 600
2.0 SCTi 203 ch Titanium PowerShift	12 □ 4000 36 450
1.6 TDCi 115 ch Trend S/S	7 □ 250 36 600
2.0 TDCi 140 ch Trend	8 □ 250 37 800
2.0 TDCi 140 ch Trend PowerShift	8 □ 2200 39 500
2.0 TDCi 163 ch Titanium	9 □ 250 39 850
2.0 TDCi 200 ch Titanium BVA	12 □ 4000 43 150
KUGA	
1.5 EcoBoost 120 ch Trend	7 □ 500 23 700
1.5 EcoBoost 150 ch Trend	8 □ 900 25 900
1.0 EcoBoost 182 ch Trend 4x4 Auto.	11 □ 900 30 600
2.0 TDCi 120 ch Trend	6 0 27 150
2.0 TDCi 150 ch Trend	8 0 29 350
2.0 TDCi 180 ch Titanium 4x4	8 □ 150 34 950
Surco!: Sport Platinum: Titanium + 2 200 €	
EDGE	
2.0 TDCi 180 Trend	10 □ 500 42 000
2.0 TDCi 210 ch Titanium PowerShift	12 □ 500 48 500
Surco!: Titanium: Trend + 3 000 €	
Surco!: Sport: Titanium + 3 000 €	
MUSTANG FASTBACK	
2.3 EcoBoost 314 ch	21 □ 3000 37 500
5.0 GT 418 ch	33 □ 8000 41 500
MUSTANG CONVERTIBLE	
Surco!: Fastback + 4 000 €	
TOURNEO COURIER	
1.0 EcoBoost 100 ch Ambiente	NC 0 13 240
1.5 TDCi 75 ch Ambiente	NC 0 14 240
1.5 TDCi 95 ch Ambiente	NC 0 14 740
Surco!: Trend: Ambiente + 750 €	
Trend + 1 200 €	
TOURNEO CONNECT	
1.0 EcoBoost 100 ch Ambiente	NC 0 19 450
1.5 TDCi 75 ch Ambiente	NC 0 20 250
1.5 TDCi 95 ch Ambiente	NC 0 21 250
1.5 TDCi 120 ch Ambiente	NC 0 22 350
Surco!: Trend: Ambiente + 800 €	
Trend + 2 500 €	
HONDA	
GARAGE DU CLOS	
91 LINAS	01 69 80 72 80
91 VILLEBON SUR YVETTE	01 69 31 55 00
www.honda-montlhery.com	
TYPE	
CV B/M* PRIX	
NOUVELLE JAZZ	
1.3 i-VTEC 102 ch Elegance	5 0 16 100

SANTAFE	
2.2 CRDI 200 ch Initia	11 □ 900 35 200
Surco!: Creative: Initia + 7 100 €	
Surco!: Executive: Creative + 4 200 €	
INFINITI	
TYPE	CV B/M* PRIX
NOUVELLE Q30	
1.6t	nc □ 150 26 300
2.0t Sport AWD DCT	nc □ 2200 41 030
1.5d	nc 0 26 850
2.2d DCT	nc 0 31 800
Surco!: Premium: "base" + 2 900 €	
Surco!: City Black Edition: Premium + 4 680 €	
Surco!: Premium Tech: Premium + 4 570 €	
Surco!: Sport: Premium + 3 600 €	
NOUVEAU QX30	
2.2d Premium AWD DCT	nc 0 38 800
Surco!: Premium Tech: Premium + 4 570 €	
Q50	
3.5 360 ch Hybrid	NC □ 500 53 720
2.2d 170 ch	9 0 34 915
2.2d 170 ch Premium	9 0 37 280
2.2d 170 ch Sport	9 0 42 570
Q60 COUPÉ	
3.7V6 320 ch GT	23 □ 8 000 48 905
3.7V6 320 ch S	23 □ 8 000 51 115
3.7V6 320 ch S Premium	23 □ 8 000 55 230
Q60 CABRIOLET	
3.7V6 320 ch GT Premium	23 □ 8 000 60 705
Q70	
3.7V6 320 ch Premium	22 □ 8 000 61 890
3h 364 ch GT	19 □ 2200 56 520
3h 364 ch GT Premium	19 □ 2200 62 540
3.0 V6 238 ch GT	15 □ 6 500 53 265
3.0 V6 238 ch S	15 □ 6 500 56 285
3.0 V6 238 ch GT Premium	15 □ 6 500 57 480
3.0 V6 238 ch AT S Premium	15 □ 6 500 62 190
QX50	
3.7V6 320 ch GT	23 □ 8 000 50 755
3.7V6 320 ch GT Premium	23 □ 8 000 54 700
3.0 V6 D 236 ch	16 □ 8 000 45 580
3.0 V6 D 236 ch GT	16 □ 8 000 50 615
3.0 V6 D 236 ch GT Premium	16 □ 8 000 54 580
QX70	
3.7V6 320 ch GT	23 □ 8 000 53 900
3.7V6 320 ch GT Premium	23 □ 8 000 58 620
1.0-TGD 100 ch Intuitive	5 0 15 900
1.0-TGD 120 ch Creative	6 0 19 250
1.1 CRDI 75 ch Intuitive	4 0 14 950
1.1 CRDI 90 ch Intuitive	4 0 17 650
I20 COUPE	
1.2 84 ch Intuitive	4 0 15 050
1.0-TGD 100 ch Intuitive	5 0 15 900
1.0-TGD 120 ch Creative	6 0 19 250
1.1 CRDI 75 ch Intuitive	4 0 16 950
1.1 CRDI 90 ch Intuitive	4 0 17 650
I20 (5 PORTES)	
1.4 90 ch Intua	5 0 16 000
1.6 125 ch URE Euro 2016	7 □ 250 19 950
1.6 CRDI 115 ch URE Intua	6 0 21 500
Surco!: URE Euro 2016: Intua + 2 700 €	
Surco!: Creative: URE Euro 2016 + 1 100 €	
Surco!: Executive: Creative + 2 200 €	
Surco!: Intuitive: Intua + 1 300 €	
Surco!: Creative: Intua + 1 450 €	
I30 SPORT WAGON (BREAK)	
1.7 CRDI 110 ch URE Euro 2016	5 0 24 600
Surco!: URE Euro 2016: Intua + 2 600 €	
I40	
1.7 CRDI 115 ch Intuitive	6 0 29 200
1.7 CRDI 141 ch Business	7 0 30 900
Surco!: Business: Intua + 650 €	
Surco!: URE Euro 2016: Business + Business + 3 900 €	
I40 SW (BREAK)	
Surco!: berline + 1 200 €	
GENESIS	
3.8 315 ch Auto.	23 □ 8 000 73 200
VELOSTER	
Turbo	11 □ 2 200 28 500
TUCSON	
1.6 GD 132 ch Intua	7 □ 900 22 950
1.6-TGD 177 ch Executive 4WD DCT	10 □ 2 200 37 800
1.7 CRDI 115 ch Intua	6 0 25 450
2.0 CRDI 136 ch Intuitive	8 0 29 650
1.7 CRDI 141 ch Intuitive DCT	nc nc 30 150
2.0 CRDI 145 ch Creative 4WD Auto.	11 □ 2 200 37 350
Surco!: Intua: Intua + 2 200 €	
Surco!: Creative: Intua + 2 500 €	
Surco!: Executive: Creative + 3 250 € à + 3 800 €	
F-PACE	
3.0 340 ch Pure 4x4 Auto.	NC NC 59 510
3.0 340 ch S 4x4 Auto.	NC NC 61 070
2.0 D 180 ch Pure	NC NC 42 740
3.0 D 300 ch Prestige 4x4 Auto.	NC NC 63 960
Surco!: Prestige: Pure + 4 780 € à + 5 150 €	
Surco!: Prestige: Pure + 6 930 €	
Surco!: R-Sport: Prestige + 2 020 €	
JEEP	
TYPE	CV B/M* PRIX
RENEGADE	
1.6 E-torQ Evo 110 ch Sport	6 □ 500 18 950
1.4 MultiAir 140 ch Longitude	8 □ 250 22 150
1.4 MultiAir 170 ch Limited 4x4 Auto.	10 □ 2 200 31 450

1.6 MultiJet 120 ch Sport	6	0	21 650
2.0 MultiJet 120 ch Sport 4x4	7	150	23 550
2.0 MultiJet 140 ch Limited 4x4	8	150	30 350
2.0 MultiJet 170 ch Trahawik 4x4 Aut.	10	1 600	33 300
Surcoût Longitude: Sport + 1 700 €			
Surcoût Limited: Longitude + 4 100 €			
Surcoût Limited Advanced Technologies: Limited + 2 000 €			
Surcoût Trahawik Advanced: Trahawik + 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 Longit. Exec.	10	900	43 750
2.2 MultiJet 200 ch 4x4 Auto. Limited	12	2 200	48 850
Surcoût Longitude: Sport + 4 000 €			

Surcoût Longitude Executive: Longitude + 2 800 €			
Surcoût Limited: Longitude Executive + 2 200 €			
Surcoût Limited Advanced Technologies: Limited + 3 500 €			

GRAND CHEROKEE

3.6 Flexfuel 286 ch Limited Auto.	19	150	53 600
SRT Auto.	39	8 000	83 000
3.0 CRD 250 ch Limited	16	6 500	56 600
Surcoût Limited Pack Navigation: Limited + 3 800 €			

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

KIA

PIACANTO (3 PORTES)			
1.0 66 ch Motion	4	0	9 950

PIACANTO (5 PORTES)			
1.2 85 ch Premium Auto.	5	0	15 450

Surcoût 3 portes + 600 €			
Surcoût Premium: Premium + 1 800 €			

RIO (3 PORTES)			
1.2 85 ch Motion	5	0	12 890

RIO (5 PORTES)			
1.2 85 ch Motion	5	0	13 490

1.1 CRDI 75 ch Motion	4	0	15 490
1.4 CRDI 90 ch Active	4	0	17 790

Surcoût Active: Motion + 1 900 €			
Surcoût Premium: Active + 2 200 € à + 2 300 €			

VENGA

1.4 90 ch Motion	5	0	15 900
1.6 125 ch Active	7	150	19 600

1.6 CRDI 115 ch Active	6	0	21 600
Surcoût Active: Motion + 2 500 €			

SOUL

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

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

PRO CEE'D

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

1.6 CRDI 136 ch Active	7	0	23 000
Surcoût GT Line: Active + 1 700 €			

CEE'D

1.4 100 ch Motion	6	0	17 900
1.0 T-GDI 120 ch Active	6	0	22 000

1.4 CRDI 90 ch Motion	5	0	19 900
1.6 CRDI 110 ch Active	5	0	23 300

1.6 CRDI 136 ch Active	7	0	23 300
Surcoût GT Line: Active + 1 700 €			

CEE'D SW (BREAK)

Surcoût 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
Surcoût Style: Motion + 1 350 €			

Surcoût Active: Style + 1 650 €			
Surcoût 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
Surcoût Active: Motion + 3 000 €			

Surcoût GT Line: Active + 1 800 €			
Surcoût Premium: GT Line + 2 800 €			

NOUVELLE OPTIMA

1.7 CRDI 141 ch Premium	7	0	32 900
Surcoût Ultimate: Premium + 5 500 €			

SORENTO

2.2 CRDI 200 ch Premium	12	2 200	43 990
Surcoût 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	223 400

Aventador LP 700-4	nc	8 000	324 000
Aventador LP 700-4 Roadster	nc	8 000	360 000

LANCIA

TYPE	CV	B/M*	PRIX
YPSILON 5 PORTES	4	0	15 200

1.2 69 ch S/S Gold	4	0	15 200
1.2 69 ch S/S Gold +	4	0	16 800

0.9 TwinAir 85 ch S/S Gold	4	0	17 900
0.9 TwinAir 85 ch S/S Gold +	4	0	18 900

0.9 TwinAir 85 ch S/S DFS Gold	4	0	18 900
0.9 TwinAir 85 ch S/S DFS Gold +	4	0	19 900

1.2 69 ch S/S Gold +	4	0	19 300
1.2 69 ch S/S Gold +	4	0	20 300

1.2 69 ch S/S Gold +	4	0	20 300
1.2 69 ch S/S Gold +	4	0	21 300

350 d Executive Auto. NC ■ 150 - 60 000
 Survol Executive : "base" + 4 450 €
 Survol Sportive : Executive + 550 €
 Survol Fascination : Sport + 7250 €

CLASSE E CABRIOLET

Survol : Classe E Coupé + 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 58 900
 250 d Auto. 11 0 63 500
 350 d Auto. 15 ■ 250 70 550
 Survol Executive : "base" + 6 750 €
 Survol Sportive : Executive + 5 850 €
 Survol Fascination : Sportline + 800 €

CLASSE CLS SHOOTING BRAKE

Survol : 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
 Survol Executive : "base" + 9 500 € (400, 400 h, 350 d et 300 h)
 Survol Maybach : 500 Executive + 28 500 €, 800 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 0 46 150
 220 D 170 ch 4Matic Executive 0 50 850
 220 D 170 ch 4Matic Sportline 0 53 100
 220 D 170 ch 4Matic Fascination 0 58 250
 250 D 204 ch 4Matic GLC 0 47 500
 250 D 204 ch 4Matic Executive 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

400 333 ch 4Matic Auto. 23 ■ 8 000 66 700
 450 AMG 4Matic Auto. 26 ■ 8 500 83 150
 500 4Matic Executive Auto. 34 ■ 8 000 89 900
 63 AMG "Matic" Auto. 48 ■ 8 000 129 500
 500 e 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
 Survol Executive : "base" + 5 300 €
 Survol Sportive : Executive + 6 500 €
 Survol 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 556 ch 4Matic Auto. NC ■ 8 000 141 750
 350 d 4Matic Auto. NC ■ 3 000 69 900
 Survol Executive : "base" + 6 100 €
 Survol Sportive : Executive + 6 200 €
 Survol 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 556 ch 4Matic Auto. NC ■ 8 000 146 000
 350 d 250 ch 4Matic Auto. NC ■ 3 600 88 000
 Survol Executive : "base" + 7 000 €

CLASSE TOURER LONG

112 Pure nc nc 22 728
 108 CDI Pure nc nc 22 416
 109 CDI Pure nc nc 22 824
 111 CDI Pure nc nc 23 940
 Survol Plus : Pure + 2 886 €
 Survol Prime : Plus + 3 916 €

CITAN TOURER EXTRA-LONG

111 CDI Pure nc nc 26 916
 Survol Plus : Pure + 1 962 €
 Survol Prime : Plus + 2 796 €

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 D 95 ch 4 0 19 100
 Cooper D 116 ch 5 0 22 650
 Cooper SD 170 ch 9 0 26 250

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 D 95 ch 5 0 20 000
 Cooper D 116 ch 5 0 22 050
 Cooper SD 170 ch 9 0 27 550

MINI CABRIOLET

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

NOUVEAU CLUBMAN

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

PACEMAN

Cooper 122 ch 7 ■ 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 ■ 250 24 350
 Cooper S 190 ch 11 ■ 250 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 Mivio 71 ch In 4 0 10 690
 1.2 Mivio 80 ch Intense 4 0 14 490
 Survol Invité : Invité + 1 600 €

ASK

1.6 i 115 ch Invité 6 0 21 600
 1.6 D 115 ch Invité 6 0 24 800
 2.2 D 170 ch Invité 4x4 Auto 8 ■ 1 600 31 500
 Survol Intense : Invité + 2 500 €

NOUVEL OUTLANDER

2.0 150 ch Inform 9 ■ 1 600 28 850
 2.2 D 150 ch 2WD Invité 8 0 31 150

PAJERO (3 PORTES)

2.0 DI-D 200 ch Invite Auto 13 ■ 8 000 40 800
 Survol Intense : Invité + 3 600 €
 Survol Intense : Invité + 6 500 €

PAJERO (5 PORTES)

Survol : 3 portes + 3 100 €

NISSAN

TYPE CV B/M* PRIX

MICRA (5 PORTES)

1.2 80 ch Visia 5 0 10 750
 1.2 DG-S 98 ch Visia 5 0 12 910

NOTE

1.2 80 ch Visia 5 0 13 650
 Survol : Visia + 940 € à + 1 700 €
 Survol : Acenta : Acenta + 1 400 €
 Survol : Teana : Teana + 1 100 €
 Survol : Lutus Lampica : Teana + 1 600 €
 Survol : N-Tec : Acenta + 1 350 €

JUKE

1.6 94 ch Visia 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

1.5 dCi 110 ch Visia Pack 6 0 19 800

Survol : Visia Pack : Visia + 1 500 €

Survol : Acenta : Visia Pack + 1 400 €

Survol : N-Connecta : Acenta + 2 200 €

LEAF

Visia : Visia Pack : Visia + 700 €

Survol : Acenta : Visia Pack + 1 810 €

Survol : Tekna : Acenta + 2 400 €

PULSAR

1.2 DIG-T 115 ch Visia 6 0 18 840

GT 10 ■ 250 25 915

1.5 dCi 110 ch Visia 5 0 21 340

QASHQAI

1.2 DIG-T 115 ch Visia 6 0 22 250

1.6 DIG-T 163 ch Acenta 9 ■ 150 26 800

1.5 dCi 110 ch Visia 5 0 24 750

1.6 dCi 130 ch Acenta 7 0 29 300

X-TRAIL

1.6 DIG-T 163 ch Visia 9 ■ 500 25 130

3.7 328 ch 7 0 28 330

370 Z COUPÉ

23 ■ 8 000 32 900

Nismo : 8 000 46 100

Survol : 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

Survol : Track Edition : "base" + 13 500 €

OPEL

1.0 75 Essentia 4 0 9 990

Survol : Edition : Essentia + 1 900 €

Survol : Cosmo : Edition + 400 €

Survol : Cosmo Pack : Cosmo + 1 500 €

ADAM

1.2 Twinport 70 ch Essentia 4 0 11 600

1.4 Twinport 87 ch Unlimited 5 0 14 550

1.0 Ecotec Turbo 115 ch Unlimited 6 0 16 750

S 6 0 19 000

Survol : Unlimited : Essentia + 2 400 €

Survol : Gam : Unlimited + 1 400 €

Survol : Swingtop : Unlimited + 300 €

ADAM ROCKS

1.4 Twinport 87 ch Unlimited 5 0 16 550

1.0 Ecotec 115 ch Unlimited 6 0 16 750

NC ■ 250 21 300

Survol : Swingtop : Unlimited + 1 550 €

CORSA (3 PORTES)

1.2 70 ch Essentia 4 0 11 990

1.4 90 ch Edition 5 0 14 290

1.4 Turbo 100 ch Edition 5 0 15 190

1.0 Ecotec Turbo 115 ch Cosmo 6 0 18 600

OPC 12 ■ 2 200 23 800

1.3 CDTI 75 ch Edition 4 0 16 650

1.3 CDTI 95 ch EcoFlex Edition 4 0 17 790

Survol : Edition : Essentia + 1 800 €

Survol : Color Edition : Edition + 1 080 €

Survol : Cosmo : Color Edition + 1 450 €

CORSA (5 PORTES)

Survol : 3 portes + 600 €

MERIVA

1.4 Twinport 110 ch Edition 6 ■ 250 18 150

1.4 Twinport 120 ch Edition 7 0 19 350

1.6 CDTI 95 ch Edition 5 0 20 200

1.6 CDTI 110 ch Edition 6 0 21 300

Survol : Cosme : Edition + 1 800 €

Survol : Cosme Pack : Cosme + 1 350 €

MOKKA

1.6 i 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 ■ 250 23 150

Survol : Cosme : Edition + 1 450 €

Survol : Cosme Pack : Cosme + 2 100 €

Survol : Color Edition : Cosme + 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

Survol : Sport Pack : Sport + 2 700 €

F108

Survol : Active : Access + 2 000 €

Survol : Active : Access + 550 €

Survol : Active : Access + 1 950 €

Survol : GT Line : Access + 900 €

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 160 ch Dynamic 8 0 28 900

Survol : Innovation : Edition + 2 200 €

NOUVELLE ASTRA SPORTS TOURER

1.0 Turbo 105 ch EcoFlex Edition 5 0 21 400

1.4 Turbo 125 ch Innovation 6 0 24 400

1.4 Turbo 150 ch Innovation Auto. 6 0 26 300

1.6 CDTI 110 ch Edition 5 0 24 000

1.6 CDTI 136 ch Innovation 7 0 27 000

Survol : Edition : Edition + 2 200 €

ZAFIRA TOURER

1.4 Turbo 120 ch EcoFlex Edition 7 ■ 500 24 650

1.4 Turbo 140 ch EcoFlex Cosmo 8 ■ 500 28 200

1.6 CDTI 120 ch Edition 6 0 27 750

1.6 CDTI 136 ch EcoFlex Edition 7 0 29 500

Survol : Cosmo : Edition + 2 550 €

Survol : Cosmo Pack : Cosmo + 1 750 €

INSIGNIA (5 PORTES)

1.4 Turbo 140 ch Edition 7 0 26 360

1.6 Turbo 170 ch Cosmo 10 ■ 250 30 310

1.6 CDTI 120 ch Edition 6 0 28 590

1.6 CDTI 136 ch EcoFlex Cosmo 7 0 33 210

2.0 CDTI 163 ch EcoFlex Cosmo Pack 9 0 37 760

</div

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 175 ch GT	9	0	34 400	
Surcoût Active : Access + 2 200 €				
Surcoût Style : Active + 200 €				
Surcoût Allure : Active + 1 950 €				
Surcoût GT Line : Allure + 1 800 €				
Surcoût Féline : Allure + 2 350 €				

308 SW

Surcoût : portes + 850 € à + 950 €

308 SW				
1.2 PureTech 130 ch Active	7	0	27 150	
1.6 THP 165 ch Allure Auto.	9	0	32 500	
1.6 BlueHDi 120 ch Active	6	0	29 100	
2.0 BlueHDi 150 ch Allure	7	0	33 550	
Surcoût Style : Active + 1 000 €				
Surcoût Allure : Active + 2 750 €				
Surcoût Féline : Allure + 2 100 €				

4008				
1.6 HDi 115 ch Style	6	0	150	34 600
	5008			
1.2 PureTech 130 ch Active	7	0	27 300	
1.6 THP 165 ch Allure Auto.	9	0	32 350	
1.6 BlueHDi 120 ch Active	6	0	29 250	
2.0 BlueHDi 150 ch Active	7	0	30 950	
Surcoût Style : Active + 1 300 €				
Surcoût Allure : Active + 3 450 €				

508				
1.6 THP 165 ch Active	9	0	29 950	
1.6 BlueHDi 120 ch Access	6	0	28 150	
2.0 BlueHDi 150 ch Active	7	0	32 450	
2.0 BlueHDi 180 ch Allure Auto.	9	0	37 400	
Surcoût Active : Access + 2 250 €				
Surcoût Style : Active + 350 €				
Surcoût Allure : Active + 2 650 €				
Surcoût Féline : Allure + 3 700 €				

508 SW (BREAK)

Surcoût : berline + 1 200 € à 1 900 €

508 RXH (BREAK)				
2.0 BlueHDi 180 ch Auto.	9	0	43 450	
Hybrid4	8	0	47 750	

BIPPER TEPEE				
1.3 HDi 80 ch Style	4	0	17 850	
Surcoût Outdoor : Style + 800 €				

PARTNER TEPEE				
1.2 PureTech 110 ch Active	6	0	21 100	
1.6 BlueHDi 75 Access	5	0	19 050	
1.6 BlueHDi 100 Active	5	0	21 800	
1.6 BlueHDi 120 ch Outdoor	6	0	25 400	
Surcoût Style : Active + 350 €				
Surcoût Outdoor : Active + 2 150 €				

PORSCHE

TYPE	CV	B/M*	PRIX
CAYMAN			
2.7	18	0	6 500 - 53 345
S	22	0	6 500 - 66 470
GT	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	
GT	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 - 128 455
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
SE-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

CAYENNE

3.6	20	nc	68 330
S	31	0	8 000 - 84 050
GTS	33	0	101 330
Turbo	43	0	8 000 - 133 130
Turbo S	48	0	8 000 - 170 450
Diesel	20	nc	85 520
S Diesel	16	0	2 200 - 69 890
	28	0	4 000 - 85 970

RENAULT

TYPE	CV	B/M*	PRIX
TWINGO			
1.0 SCe 70 ch Life	4	0	11 000
0.9 Energy TCe 90 ch Zen	4	0	13 500
Surcoût Limited : Life + 1 300 €			
Surcoût Zen : Life + 1 300 €			
Surcoût Intens : Zen + 1 000 €			
Surcoût Cosmic : Intens + 800 €			

ZOE

Life	1	0	6 300 - 22 100
Charge rapide Life	1	0	6 300 - 22 600
Surcoût Zen : Life + 1 300 €			
Surcoût Intens : Zen + 700 €			

CLIO IV (5 PORTES)

1.2 75 ch Life	4	0	13 700
0.9 TCe 90 ch Zen	5	0	16 500
1.2 TCe 120 ch Intens EDC	6	0	20 650
RS EDC	11	0	25 650
RS Trophy 220 ch EDC	11	0	29 100
1.5 Energy dCi 75 ch Life	4	0	16 800
1.5 Energy dCi 90 ch Zen	4	0	19 400

CLIO IV IN ESTATE (BREAK)

1.2 Energy TCe 115 ch Life	6	0	24 100
1.2 Energy TCe 130 ch Zen	7	0	25 600
1.5 Energy dCi 95 ch Life	5	0	25 000
1.5 Energy dCi 110 ch Life	5	0	26 300
1.6 Energy dCi 130 ch Life	6	0	28 300
Surcoût Limited : Life + 1 500 €			
Surcoût Zen : Life + 2 300 €			
Surcoût Base Edition : Zen + 2 300 €			

SCENIC

1.2 Energy TCe 95 ch Life	5	0	15 000
1.5 Energy dCi 110 ch Life	5	0	17 500
1.6 Energy dCi 130 ch Life	6	0	20 700
1.6 Energy dCi 130 ch Zen	7	0	22 100
Surcoût Zen : Zen + 2 000 €			
Surcoût Intens : Zen + 2 500 €			

KADJAR

1.2 Energy TCe 130 Lite	7	0	23 800
1.5 Energy dCi 110 Lite	5	0	26 200
1.6 Energy dCi 130 Lite	6	0	28 400
1.6 Energy dCi 130 ch Zen	7	0	29 500
Surcoût Zen : Lite + 2 000 €			

TALISMAN

1.6 Energy TCe 150 ch Zen EDC	8	0	31 500

<tbl

WRX STI		PRIUS +			SHARAN		
S	21	8 000	44 490	1.4 TSI 150 ch Trendline	8	900	35 270
Survol S Allrad : S + 500 €				2.0 TDI 220 ch Confortline DSG	13	2 200	42 050
Survol S Club : S Allrad + 4 500 €				2.0 TDI 115 ch Trendline	6	0	37 220
Survol S Club Allrad : S Club + 500 €				2.0 TDI 150 ch Confortline	8	0	40 330
FORESTER				2.0 TDI 184 ch Confortline	10	0	42 130
2.0 i 150 ch Premium	8	2 200	30 990	Survol Confortline : Trendline + 2 170 €			
2.0 D 147 ch	8	900	30 990	Survol Allstar : Confortline + 0 €			
Survol Premium : "base" + 3 000 €				Survol Confort : Confortline + 2 150 €			
Survol Luxury : Premium + 3 000 €				GOLF ALLTRACK			
FORESTER SPORT				1.6 TDI 110 ch	6	0	32 500
2.0 XT 240 ch Exclusive	15	6 500	40 990	2.0 TDI 150 ch	8	0	35 270
2.0 D 147 ch Exclusive	9	1 600	37 990	2.0 TDI 184 ch DSG	10	0	37 730
LEVORG				GOLF SPORTSVAN			
1.6 Turbo 170 ch Exclusive Lineartronic	10	2 200	36 950	1.2 TSI 85 ch Trendline	5	0	21 240
OUTBACK				1.4 TSI 115 ch BlueMotion Trendline	6	0	24 320
2.5i 173 ch Luxury Eyesight Lineartronic	10	2 200	44 390	1.4 TSI 125 ch Trendline	7	0	24 320
2.0 D 150 ch Premium	9	500	39 390	1.4 TSI 90 ch Confortline	8	0	28 530
Survol Premium Eyesight : Premium + 2 000 €				1.6 TDI 90 ch Trendline	4	0	25 750
Survol Luxury : Premium Eyesight + 1 000 €				1.6 TDI 110 ch Trendline	5	0	26 880
Survol Luxury Eyesight : Luxury + 2 000 €				1.6 TDI 110 ch BlueMotion Trendline	5	0	27 690
Survol Exclusive Eyesight : Luxury Eyesight + 2 000 €				2.0 TDI 150 ch Confortline	8	0	31 210
BRZ				Survol Confortline : Trendline + 2 160 €			
2.0 i 200 ch	12	3 000	30 390	Survol Allstar : Confortline + 80 €			
Survol Club : "base" + 2 000 €				Survol Confort : Confortline + 2 340 €			
SUZUKI				Survol R-Line : Canal + 690 €			
TYPE	CV	B/M*	PRIX	GOLF CABRIOLET			
CELESTIO (5 PORTES)				1.2 TSI 105 ch	6	0	26 290
1.0 68 ch Advantage	4	0	8 890	1.4 TSI 125 ch	7	0	27 580
1.0 VVT-i 60 ch Pack Plus	4	0	12 290	1.4 TSI 150 ch Cabrio	9	0	31 880
Survol Privilège : Advantage + 1700 €				2.0 TDI 110 ch	6	0	29 700
Survol Pack : Privilège + 800 €				2.0 TDI 150 ch	7	0	32 350
SWIFT (3 PORTES)				Survol Confort : "base" + 2 100 €			
1.2 WT 92 ch Advantage	5	0	12 090	Survol Confort : "base" + 3 010 €			
Sport	8	900	17 480	COCCINELLE			
Survol Privilège : Advantage + 800 €				1.2 TSI 105 ch	6	250	18 270
SWIFT (5 PORTES)				1.4 TSI 150 ch Vintage	9	150	24 620
1.3 DDIS 75 ch Privilège	4	0	15 540	2.0 TFSI 220 ch Sport	9	900	29 350
Survol 3 portes + 650 €				2.0 TDI 110 ch	6	0	21 930
Survol Si City : Privilège + 1 750 €				2.0 TDI 150 ch Vintage	7	0	27 480
JIMNY				Survol Origin : "base" + 2 430 €			
1.3 WT-JX	6	2 200	13 860	Survol "base" : 3 010 € à + 3 230 €			
Survol JX-JX + 1 750 €				Survol Color : Vintage + 820 €			
VITARA				Survol Couture : Vintage + 4 800 €			
1.6 WT 120 ch Advantage	6	0	17 490	Survol Sport : Vintage + 930 € à 1 060 €			
1.6 DDS 120 ch Privilège	6	0	21 690	Survol GT Cox : Sport + 2 110 €			
Survol Privilège : Advantage + 1 900 €				COCCINELLE CABRIOLET			
Survol Pack : Privilège + 1 900 €				1.2 TSI 105 ch	6	0	22 210
S-CROSS				1.4 TSI 150 ch Vintage	9	150	28 630
1.6 WT 120 ch Advantage	6	0	18 990	2.0 TFSI 220 ch Sport	12	1 600	33 350
1.6 DDS 120 ch Pack SE	6	0	24 790	2.0 TDI 110 ch	6	0	26 030
Survol Pack SE : Advantage + 3 500 €				2.0 TDI 150 ch Vintage	8	0	31 610
Survol Style : Pack SE + 4 500 € à + 600 €				SCIROCCO			
TESLA				1.4 TSI 125 ch	7	0	25 790
TYPE	CV	B/M*	PRIX	1.4 TSI 180 ch	10	500	29 010
MODELS				R	18	0	4 000
70	1	6 300	78 600	2.0 TDI 150 ch	7	0	30 780
900	1	6 300	98 900	2.0 TDI 184 ch R-Line	10	0	36 040
P900	1	6 300	121 400	Survol R-Line : "base" + 3 230 € à + 3 470 €			
TOYOTA				Survol Confort : "base" + 1 480 €			
TYPE	CV	B/M*	PRIX	TOURAN			
AYGO (3 PORTES)				1.2 TSI 110 ch Trendline	6	0	24 760
1.0 WT-i 68 ch	3	0	10 600	1.4 TSI 150 ch Confortline	8	0	29 860
Survol x-play + x + 1 500 €				1.6 TDI 110 ch Trendline	6	0	28 000
AYGO (5 PORTES)				2.0 TDI 150 ch Confortline	8	0	32 700
Survol 3 portes + 400 €				2.0 TDI 190 ch Cabrio DSG	NC	0	38 370
YARIS (3 PORTES)				Survol Confortline : Trendline + 3 010 €			
1.0 WT-i 69 ch Active	4	0	13 700	Survol Confort : R-Line + 2 610 €			
1.3 WT-i 100 ch France	6	0	15 750	Survol R-Line : Canal + 690 €			
1.4 D-4D 90 ch Active	5	0	16 500				
Survol France : Active + 900 €				NOUVEAU TIGUAN			
YARIS (5 PORTES)				2.0 TSI 180 ch Carat 4Motion DSG	11	2 200	40 970
100h France	5	750	18 990	2.0 TDI 150 ch Trendline	8	0	32 150
Survol 3 portes + 600 €				Survol Confortline : Trendline + 3 000 €			
Survol Dynamic : France + 410 € à + 700 €				Survol Confort : Confortline + 3 000 €			
Survol Design : Dynamic + 500 €				Survol Confort Edition : Carat + 2 500 € à + 3 500 €			
Survol Collection : Design + 900 €				JETTA			
AURIS (5 PORTES)				1.4 TSI Hybrid 170 ch Confortline	7	1 750	32 070
1.3 WT-i 100 ch Trendance	5	0	20 000	2.0 TDI 110 ch Confortline	5	0	26 280
1.2 TDI 115 ch Dynamic	6	0	23 000	Survol Confort : Confortline + 1 940 €			
136h Trendance	4	750	24 950	PASSAT			
1.4 D-4D 90 ch Trendance	5	0	23 200	1.4 TSI 125 ch Trendline	7	0	25 700
1.6 D-4D 112 ch Dynamic	6	0	25 800	1.4 TSI ACT 150 ch Confortline	8	0	30 800
Survol Dynamic : Trendance + 850 € à + 2 000 €				1.6 TDI 120 ch Trendline	6	0	29 030
Survol Design : Dynamic + 600 €				1.6 TDI 120 ch BlueMotion	6	0	29 030
Survol Executive : Design + 2 200 €				2.0 TDI 150 ch Confortline	7	0	33 660
AURIS TOURING SPORTS (BREAK)				2.0 TDI 190 ch Carat DSG	10	0	41 490
Survol berline 5 p + 1 100 €				2.0 TDI BiTurbo 240 ch R-Line 4Mot DSG	13	0	48 080
VERSO				Survol Confortline : Trendline + 2 500 €			
1.6 WT-i 132 ch Trendance	8	1 600	23 900	Survol Connect : Confortline + 980 €			
1.8 WT-i 147 ch Dynamic CVT	8	1 600	25 900	Survol Confort : Confortline + 4 330 €			
1.6 D-4D 112 ch Trendance	7	0	26 600	Survol Confortline : R-Line + 2 570 €			
Survol Dynamic : "base" + 500 €				PASSAT SW (BREAK)			
Survol Design : Dynamic + 1 000 €				Survol berline : + 1 290 € à + 1 570 €			
Survol Style : Design + 2 600 €				PASSAT ALLTRACK			
NOUVELLE PRIUS				2.0 TDI 150 ch	8	0	40 910
Dynamic	4	750	30 400	2.0 TDI 190 ch DSG	10	150	44 540
Survol Lounge : Dynamic + 3 300 €				CC			

AVENSIS		GOLF ALLTRACK			SHARAN		
1.6 WT-i 132 ch Dynamic	8	500	28 200	1.6 TDI 110 ch	6	0	32 500
1.8 WT-i 147 ch Dynamic	9	250	29 500	2.0 TDI 150 ch	8	0	35 270
1.6 D-4D 112 ch Dynamic	6	0	30 100	2.0 TDI 184 ch DSG	10	0	37 730
Survol Executive : Dynamic + 1 000 €	7	0	31 100				
AVENSIS TOURING SPORTS (BREAK)		GOLF SPORTSVAN			SHARAN		
Survol + 1 000 €				1.2 TSI 85 ch Trendline	5	0	21 240
RAV4		GOLF SPORTSVAN			SHARAN		
2.0 WT-i 151 ch Active AWD	9	1 600	29 000	1.4 TSI 115 ch BlueMotion Trendline	6	0	24 320
Hybride Dynamic	9	0	33 400	1.4 TSI 125 ch Trendline	7	0	24 320
2.0 D-4D 143 ch Active	7	0	28 000	1.4 TSI 90 ch Confortline	8	0	28 530
Survol Dynamic : Active + 2 400 €				1.6 TDI 90 ch Trendline	4	0	25 750
Survol Design : Dynamic + 3 100 € à + 3 400 €				1.6 TDI 110 ch Trendline	5	0	26 880
Survol Lounge : Executive + 1 500 €				1.6 TDI 110 ch BlueMotion Trendline	5	0	27 690
LAND CRUISER (3 PORTES)		GOLF CABRIOLET			SHARAN		
2.0 D-4D 177 ch Le Cap	12	6 500	37 000	2.0 TDI 150 ch Confortline	8	0	31 210
Survol Lite : Le Cap + 950 €				Survol Confortline : Trendline + 2 160 €			
Survol Lounge : Légende + 4 400 €				Survol Allstar : Confortline + 80 €			
LAND CRUISER (5 PORTES)		GOLF CABRIOLET			SHARAN		
4.0 WT-i 280 ch Lounge Auto.	20	8 000	61 850	Survol Confort : Confortline + 2 340 €			
Survol 3 portes + 2 700 € à + 6 000 €				Survol "base" : 3 010 € à + 3 230 €			
Survol Lounge Pack Techno : Lounge + 6 400 € à + 8 400 €				Survol Color : Vintage + 820 €			
GT86				Survol Couture : Vintage + 4 800 €			
VOLKSWAGEN		GOLF CABRIOLET			SHARAN		
TYPE	CV	B/M*	PRIX	GOLF CABRIOLET			
UP! (3 PORTES)		GOLF CABRIOLET			SHARAN		
1.0 60 ch Take up!	3	0	10 370	1.2 TSI 105 ch	6	0	22 210
1.0 75 ch Take up!	4	0	11 160	1.4 TSI 150 ch Vintage	9	150	28 630
Survol Nouve up! : Take up! + 1 490 €				2.0 TFSI 220 ch Sport	12	1 600	33 350
Survol High up! : Move up! + 2 270 €				2.0 TDI 110 ch	6	0	26 030
Survol 3 portes + 520 €				2.0 TDI 150 ch Vintage	8	0	31 610
e-up!	2	6 300	27 200	Survol Origin : "base" + 2 160 € à + 2 500 €			
POLO (3 PORTES)				Survol "base" : 3 010 € à + 3 230 €			
1.0 75 ch	4	0	13 380	Survol Color : Vintage + 820 €			
1.0 75 ch Trendline	5	0	18 300	Survol Couture : Vintage + 4 800 €			
1.0 75 ch BlueMotion Trendline	6	0	22 230	Survol Sport : Vintage + 930 € à 1 060 €			
GTI	7	0	25 340	Survol GT Cox : Sport + 1 210 €			
1.4 TSI ACT 150 ch Confortline	7	0	26 980	Survol Confort : "base" + 2 100 €			
GTI Performance	12	0	34 150	Survol Confort : R-Line + 1 480 €			
GTI Clubsport	13	0	35 260				
R	19	0	22 780				
1.6 TDI 90 ch Trendline	4	0	24 280				
1.6 TDI 110 ch Trendline	5	0	24 280				
1.6 TDI 110 ch BlueMotion Trendline	6	0	25 110				
2.0 TDI 150 ch Confortline	7	0	29 130				
GTI	9	0	35 150				
Survol Edition : Trendline + 140 €							
Survol Confortline : Trendline + 2 180 €							
Survol Allstar : Confortline + 4 €							
Survol Confort : Confortline + 2 370 €							
GOLF VII (5 PORTES)		GOLF VII (5 PORTES)			GOLF VII (5 PORTES)		
GTE	6	1 000	39 600	1.4 TSI 125 ch Trendline	7	0	25 700
e-Golf	3	6 300	38 190	1.4 TSI ACT 150 ch Confortline	8	0	30 800
Survol berline 3 p. + 830 €				1.6 TDI 120 ch Trendline	6	0	29 030
Survol Confort : Confortline + 3 490 €				1.6 TDI 120 ch BlueMotion	6	0	29 030
GTD	10	0	36 570	2.0 TDI 150 ch Confortline	7	0	33 660
GOLF VII SW (BREAK)		GOLF VII SW (BREAK)			GOLF VII SW (BREAK)		
1.2 TSI 85 ch Trendline	5	0	20 450	2			

LA NOUVELLE PUISSANCE ÉCONOMIQUE.



**Nouvelle Golf GTE. 204 ch pour seulement 1,5 l/100 km.
Il n'y a pas de progrès sans plaisir.**

Une faible consommation et des sensations de conduite exceptionnelles : la première hybride rechargeable de Volkswagen a tout pour elle. Aussi à l'aise en 100 % électrique pour vos trajets quotidiens qu'en mode hybride sur les longues distances, la Nouvelle Golf GTE apporte une réponse à chacun de vos besoins de mobilité.



VÉHICULES EN STOCK, PRÊTS À PARTIR!

Volkswagen recommande Castrol EDGE Professional

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

(1) Avec Wallbox. (2) Source NEDC. **Modèle présenté :** Nouvelle Golf GTE avec option jantes 18" 'Serron'.
Cycle mixte (l/100 km): 1,7. Consommation électrique (kWh/100 km): 12,4. Rejets de CO₂ (g/km): 39.

Professionnels, découvrez ce véhicule pour votre entreprise sur volkswagen-professionnels.fr

Paris 20^{ème}
105 Cours de Vincennes
Tél : 01 46 59 44 44

www.filialevgf-paris.com

Villemomble
113 Avenue de Rosny
Tél : 01 70 32 21 20

Offre de financement



BMW GROUP
Financial Services

BMW
Service

MINI
Service



ECM Car Premium

Centre BMW Service

MINI SERVICE

Centre MINI Service



**Service après-vente
Véhicules d'occasion**

www.ecm-car.com

avenue Aristide Briand D920



ECM-CAR Premium

avenue Aristide Briand D920

Paris
Porte d'Orléans

Occasions BMW & Mini - MONTROUGE

à 500 m de la porte d'Orléans

134 - 136 av. Aristide Briand - D920

01 49 65 21 21

Nouvelle

Renault MEGANE

Activez vos sensations



RENAULT
La vie, avec passion



*Consommations mixtes min/max (l/100 km) : 3,1/6. Emissions CO₂ min/max (g/km) : 86/134. Consommations et émissions homologuées selon réglementation applicable.

Demandez un essai dans les sites de RENAULT PARIS 23 sites à votre Service

RENAULT PARIS RIVE DROITE

23 bd de Courcelles – PARIS 8
203-215 rue Championnet – PARIS 18
53 av, des Champs-Elysées – PARIS 16

RENAULT PARIS RIVE GAUCHE

29 quai de Grenelle – PARIS 15
95, bd Lefebvre – PARIS 15
72, rue Faubourg St Jacques – PARIS 14

RENAULT PARIS FRESNES

4, av Stalingrad – FRESNES
Av des 3 marchés – RUNGIS
2 rue Hélène Boucher – CHILLY MAZARIN

RENAULT PARIS ST QUENTIN

2/4, av Roger Hennequin - TRAPPES
ZA de Coignières - MAUREPAS
49, rue Pierre Curie - PLAISIR

Un Numéro Unique : 01 49 20 38 38

RENAULT PARIS PTE DE VINCENNES

55, bd de Charonne – PARIS 11
57, rue Armand Carrel – MONTREUIL
34, quai des Carrières – CHARENTON

RENAULT PARIS PANTIN

13, av du Général Leclerc – PANTIN

RENAULT PARIS BOULOGNE

577, av du Général Leclerc – BOULOGNE
29, rue Pasteur – ST CLOUD

RENAULT PARIS MANTES

6, rue de l'Ouest - MANTES

RENAULT PARIS COURBEVOIE

8, bd Georges Clémenceau – COURBEVOIE
150, bd Victor Hugo – ST OUEN
67, rue Victor Hugo – LEVALLOIS PERRET

RENAULT PARIS VERSAILLES

81, rue des Chantiers - VERSAILLES
2/4, av Rolland Garros - BUC

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



1^{er} distributeur Honda de France
depuis 1966

EXCLUSIVITÉ JAPAUTO

HONDA
The Power of Dreams®

HR-V 1.6 i-DTEC EXECUTIVE

OFFRE LIMITÉE À 15 VÉHICULES

A partir de

21 900 €⁽¹⁾

sous condition de reprise

3 480 € 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 préférence 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 (8). (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. "Donnez vie à vos rêves".



HONDA À PARIS

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

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

Retrouvez nos offres sur www.japauto.com

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

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



VOLVO XC60 / GAMME MOMENTUM BUSINESS

À PARTIR DE **450 €** / MOIS* - SANS APPORT
LLD 48 mois - 60 000 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 66 000 000 EUR, siège social : 15, allée de l'Europe - 92110 Clichy, RCS NANTERRE 351 867 692. Société de courtage d'assurances - Garantie financière et assurance de responsabilité civile professionnelle conformes aux articles L512-6 et L512-7 du code des assurances N° ORIAS 07 026 677. VOLVO XC60 D3 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

Audi Vorsprung durch Technik



Prenez place. Pour le futur.

Nouvelle Audi A4.
Le progrès. Intensément.



Volkswagen Group France S.A. au capital de 7750 000 € - 11 avenue de Bourronne - Villiers-Cotterêts - RCS Soissons B 602 025 538.
Audi recommande Castrol Edge Professional. Vorsprung durch Technik = L'avance par la technologie.

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

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

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

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

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

LES PROFESSIONNELS S'AFFICHENT

CIRCUIT DIJON-PRENOIS FRANCE

GRAND PRIX DU 3 AU 5 JUIN 2016

DE L'ÂGE D'OR



WWW.GRANDPRIXDEAGEDOR.COM

L'OR
D'OR

EFG

ZENITH
WATCHES

Côte d'Or
Le Département

ALAIN FIGARET

MOTUL

France bleu
Bourgogne

PETER
auto

HONDA
The Power of Dreams*

GAMME
CIVIC

REPRISE
ASSISTANCE
GARANTIE



À PARTIR DE
149 €⁽¹⁾/MOIS
1^{ER} LOYER DE 2600 €

LOCATION
3 ans

(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 : 07 008 079 (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

GARAGE DU CLOS

45 av. du Général de Gaulle - 91 Villebon sur Yvette

01 69 31 55 00

Z.A.E de Linas - 2 av. Ettore Bugatti - 91 Linas

01 69 80 72 80



**Mercedes - BMW
Audi - VW**

Direction et Collaborateur ALLEMAGNE

www.lesvoituresdelannee.com

06.09.78.09.20

aupe@lesvoituresdelannee.com

Véhicules de direction
Véhicules du Personnel
Usine de POISSY
PEUGEOT & CITROËN
Tél : 01 30 19 55 00
06 18 40 80 86
vvo@info-auto.org
du lundi au vendredi de 8h30 à 17h00
www.info-auto.org

VENDRE VOTRE VOITURE

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



www.Aramisauto.com



Aramisauto.com

0 811 365 804

(prix d'un appel local)

L'auto-journal
PRO
FESSIONNELS

**RÉSERVEZ
VOTRE EMPLACEMENT
ICI**

CONTACTEZ

JULIE ALDABO 01 41 33 55 45

MARC QUEILLÉ 01 41 33 55 72

LODUS

Gagnez
des m² !



compossez votre solution sur
www.lodus.com

ORIGINE
FRANCE
GARANTIE

BVCert. 6164735

Spécialement conçu pour l'aménagement de votre garage, LODUS s'ajuste en largeur, s'installe dans tous les garages et vous offre une modularité complète. LODUS est une structure métallique sur laquelle se fixent en toute sécurité des étagères coulissantes et des accessoires pour ranger vélos, pneus ou coffres de toit. Ranger son garage n'a jamais été aussi facile !

Prix TTC : structure de 449 € à 499 € et accessoires de 14,90 € à 89 €

Contactez-nous au 04 72 46 18 20

PARCE QUE LA SECURITE EST TROP IMPORTANTE POUR ETRE CHERE

MAITRISEZ LA ROUTE ADHEREZ AUX PRIX BAS

ÉTÉ - TOUTES SAISONS - RUNFLAT

TOUTES LES GRANDES MARQUES

LIVRAISON GRATUITE 48 HEURES*

6000 CENTRES PARTENAIRES
& MONTAGE À DOMICILE



*A partir de 2 pneus - RCS Aix 327125878

www.allopneus.com

0 892 460 900

(Service 0,40€ / min + prix appel)

allopneus[®].com

LEADER DE LA VENTE DE PNEUS SUR INTERNET

À découvrir dans notre prochain numéro

N° 958

du 12 mai 2016



Peugeot 2008 restylé

Trois ans à peine après sa sortie, le 2008 s'offre déjà un petit lifting pour rester dans le coup et rivaliser avec une concurrence qui s'est étoffée depuis.



A. FERRERO PHOT./ALFA ROMEO

Mercedes Classe E

Son contenu technologique impressionne et son 1^{er} essai nous a laissés enthousiastes. Il reste maintenant à la nouvelle Classe E 220 d à confirmer en affrontant ses rivales de toujours, les BMW Série 5 et Audi A6.

Et aussi... En kiosque



ACTUELLEMENT

Et où que vous
soyez, sur
SMARTPHONE
et
TABLETTE

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 !

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: Nicolas Georgieff

Maquette: Sabah Slimani

Photographes: Yann Lefebvre, Christian Martin

Responsable service photo: Jeanne-Marie Woitiée (5650)

Ont collaboré à ce numéro: Robert Buisson, Perrine Charron, Roland Combette, François Gérald, Éric Haeffele

DIRECTION - ÉDITION

Directeur de la publication: Carmine Perna

Directeur exécutif: Stéphane Haïtaïan

Éditeur: Tommaso Albinati

DIFFUSION

www.vendezplus.com

Directeur diffusion: Jean-Charles Guérault

Responsable diffusion marché: Philippe Merrien

Responsable diffusion: Nicolas Chanliau

MARKETING

Directrice marketing: Sylvie Siguret

Responsable marketing: Frédérique Gasbarian

Abonnements: Mathilde Dionnet, Agnès Tran

PUBLICITÉ

Tél.: 01 41 33 53 52. Fax: 01 41 33 57 03

Directeur commercial: Christophe Bonnet

Directrice Groupe Commercial: Caroline Soret

Assistante de publicité: Christine Chessé

Équipe commerciale: Paul Bellaïche, Thibault Cocardon, Anne Buré-Emmel, Christian Touzay

Opérations spéciales: Grégory Gounse

Exécution: Stéphane Durand

Planning: Angélique Consoli (5352)

ANNONCES CLASSÉES

Tél.: 01 41 33 55 54

Directeur commercial: Jean-Michel Godet

Directeur de publicité: Marc Queille

Commerciale: Julie Aldabo

Assistante/maquettiste: Sylviane Ragusa

Maquettiste: Alexandre Guillard

FABRICATION

Directeur des opérations industrielles: Dominique Aymard

Directeur de la fabrication: Isabel Delanoy

Chefs de fabrication: Isabelle Simon-Mezari (1062),

Henri Tuquetbarbe (2253)

Responsable service presse: Sylvain Boularand (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).



OJD
PRESSE PAYANTE
Diffusion Certifiée
2015



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 Higginsson.

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

+ LES GOÛTS +
D'UNE LÉGENDE*



BK RCS Saverne 775 614 308

1128
+ GRIMBERGEN +
BIÈRE D'ABBAYE - ABDIJBIER

L'ABUS D'ALCOOL EST DANGEREUX POUR LA SANTÉ. À CONSOMMER AVEC MODÉRATION.

*Grimbergen, une gamme large de bières, la légende de la France née en 1128.