

# l'auto-journal

## RENAULT KOLEOS VS VW TOUAREG



LA GUERRE  
DES SUV FAMILIAUX ?

M 01117 - 957 - F: 3,50 €



DOSSIER

FUTURES

X5 IV



SÉRIE 2  
GRAN COUPÉ



# BMW

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 "PROPRES" QUELLE TECHNOLOGIE POUR QUEL USAGE ?





**NOUVELLE BMW 330e BERLINE.**

Nouvelle  
Gamme BMW  
Hybride  
Rechargeable



Le plaisir  
de conduire

[www.bmw.fr](http://www.bmw.fr)



# 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](http://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 roulage 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**. CO<sub>2</sub> : **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 CO<sub>2</sub> (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](http://ford.fr)



**Go Further**



# Sommaire [N° 957]

5



60

*Tous les plaisirs  
de l'automobile*  
**du 28 avril au  
11 mai 2016**



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<sup>er</sup> ESSAI XL ]

- 42 Jaguar F-Pace 3.0 D 300 ch

### [ ESSAI ]

- 50 Renault Talisman Estate

- 1.6 Energy dCi 130 ch

### [ 1<sup>ers</sup> 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



98



68



56



92



32



12



76



80



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



# PEUGEOT 208 STYLE

## ELLE RÉVEILLE L'ÉNERGIE QUI EST EN VOUS



à partir de  
**159€<sup>(1)</sup>**/MOIS  
après un 1<sup>er</sup> loyer de 2 100€

**3 ANS D'ENTRETIEN INCLUS**  
**SANS CONDITION DE REPRISE**

**PEUGEOT i-COCKPIT | MOTEURS PureTech | ACTIVE CITY BRAKE<sup>(2)</sup>**

**PEUGEOT RECOMMANDE TOTAL** Gamme 208 y compris Business : consommation mixte (en l/100 km) : de 3 à 5,4. Émissions de CO<sub>2</sub> (en g/km) : de 79 à 125. Consommation urbaine (en l/100 km) : de 3,6 à 7. Émissions de CO<sub>2</sub> (en g/km) : de 79 à 125. Consommation extra-urbaine (en l/100 km) : de 2,7 à 4,6. Émissions de CO<sub>2</sub> (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<sup>er</sup> 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 CO<sub>2</sub>, 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

*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



NICOLAS SOLER

mains propres que la marque de Sochaux commence par s'appliquer à elle-même. C'est courageux. Vous lirez 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 asthmatique, 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 QUINZAINÉ







# 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<sup>er</sup>, 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 !



RÉVEILLENZ 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 cm<sup>3</sup> et d'un condensé de technologies :

**HONDA**  
Finance

**HONDA**  
ASSURANCE



**HONDA**  
The Power of Dreams



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](https://moto.honda.fr)



DUAL  
CLUTCH  
TRANSMISSION\*

**MOTUL**

[moto.honda.fr](https://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

**L**e 7 mars 2016, BMW a fêté ses 100 ans d'existence. Un siècle durant lequel la marque allemande a démontré son savoir-faire de motoriste 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 efficaces. 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" : **I NEXT**

## 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 Illa

Les employés fêtent la fabrication du 500<sup>e</sup> moteur Illa, un 6 cylindres en ligne 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



La prochaine  
Série 5 sera  
présentée  
au Mondial de l'Auto.  
Elle sera disponible en  
hybride rechargeable.

#### 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.





**N**ous 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 munichoises 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.



ILLUSTRATION LARSON/AUTOBILD

**SÉRIE 3 VII**

**LES INFOS CLÉS**

Prix estimé :  
à partir de 32 000 €

Commercialisation :  
2018





## 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 distinguera 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.



## 1939 Tourist Trophy

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

## 1940 Mille Miglia

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



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. CO<sub>2</sub> : 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

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...

Z5



### LES INFOS CLÉS

Prix estimé :  
à partir de 40 000 €

Commercialisation :  
fin 2017



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

ILLUSTRATION AVARVARI

**L**es 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 bâtis 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. ■



ILLUSTRATION BERNHARD REICHEL

### Z2 Un roadster traction

Un temps évoqué, puis remis 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.





## GAMME **CIVIC**

REPRISE + GARANTIE + ASSISTANCE



À PARTIR DE  
**149** €<sup>(1)</sup>/MOIS  
1<sup>ER</sup> 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-DTEG Executive Navi** avec option peinture métallisée (600 €) : 26 650 € selon tarif au 02/01/2016. Consommation et émissions de CO<sub>2</sub> : 3,7 l/100 km en cycle mixte et 98 g/km de CO<sub>2</sub>. 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](http://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](http://www.honda.fr)



# Les SUV

## RÉVISONNOS 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...

**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...

**L**a 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 États-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'agrémentera, 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 100 000 €

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...



ILLUSTRATIONS LARSON/AUTOBILD

Avec 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... ■



Florian Chopin

## 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.





**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 présenté). 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 dm<sup>3</sup> au total. Le Koleos II adopte le même système "Easy break" que ses aînées pour rabattre aisément les dossiers 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.



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.

La poupe adopte la signature lumineuse horizontale des Talisman et Mégane. Le volume de chargement total du coffre atteint 624 dm<sup>3</sup>.





# 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

**D**ire 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 épaulera 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)



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 digitaux, 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

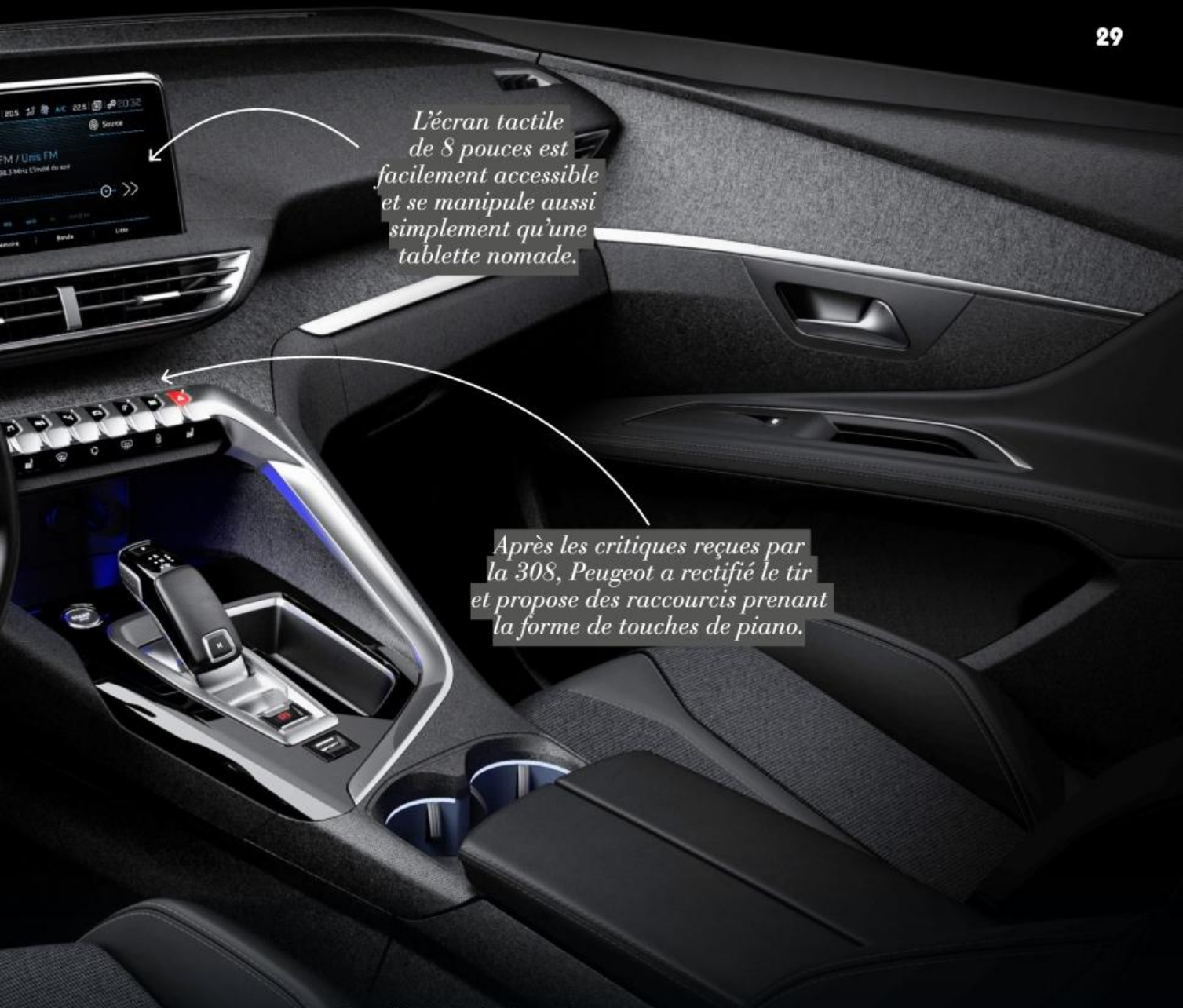
**A**vec l'engouement créé par les constructeurs allemands pour les compteurs 100 % digitaux, la déferlante d'écrans est pour bientôt. Pour très bientôt... PSA prépare ainsi la riposte des marques non germaniques, et c'est Peugeot qui s'y colle en premier avec son poste de conduite digital baptisé nouveau 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 digitaux, 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,





*L'écran tactile de 8 pouces est facilement accessible et se manipule aussi simplement qu'une tablette nomade.*

*Après les critiques reçues par la 308, Peugeot a rectifié le tir et propose des raccourcis prenant la forme de touches de piano.*

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 étrenner 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 tricarps (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



## 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'entraîner 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 €.

# 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 CO<sub>2</sub> 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).

## 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

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

# , À LA POINTE SUR LA TRANSPARENCE ?

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



NICOLAS SOLER

## LE PROTOCOLE DE PSA EST-IL FIABLE ?

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.





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.

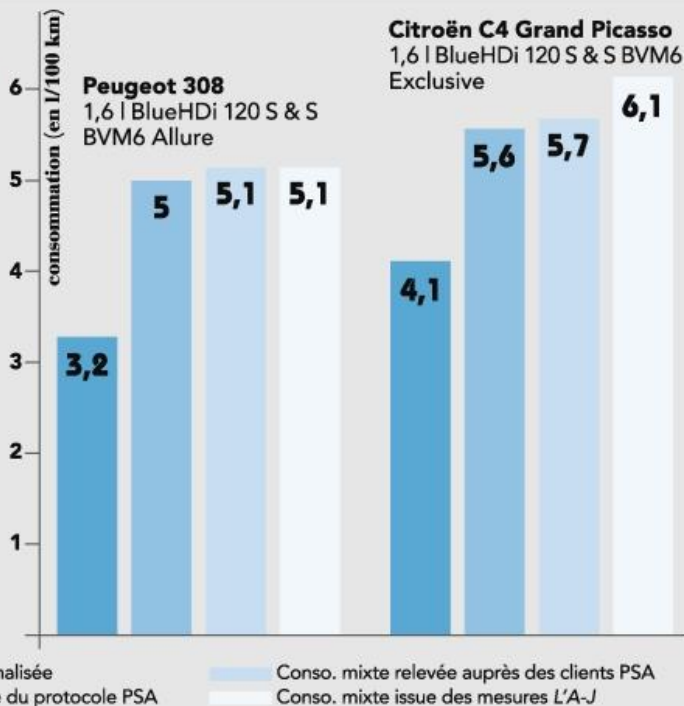
## POURQUOI PSA PUBLIE DES MESURES EN "USAGE RÉEL" ?

Depuis plusieurs années, PSA est l'industriel qui dépose 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 pièges 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 CO<sub>2</sub>. 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".



CLÉMENT 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 réalistes, 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 CO<sub>2</sub> 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 SOULIER



# 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](http://www.smart.com)

A partir de  
**259 €<sup>TTC/mois<sup>(1)</sup></sup>** 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 €<sup>TTC</sup>. Frais de dossier 228 €<sup>TTC</sup> inclus dans le 1<sup>er</sup> 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 €<sup>TTC</sup>. Frais de dossier 315 €<sup>TTC</sup> inclus dans le 1<sup>er</sup> loyer. \*Au prix tarif conseillé du 01/03/2016, en LLD 48 mois, hors assurances facultatives et pour 40 000 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 Niépce - 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 CO<sub>2</sub> : de 97 à 99 g/km.**





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



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 promet 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 emplis de méfiance. Mais fin 2015, nous avons aperçu les premiers mulets sur base de Fiat 500L.

Encourageant ! Puis vint l'exci-

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 tonitrueante 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

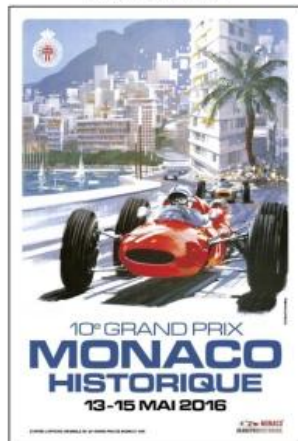
Malgré cette robe grossière de circonstance, la face avant du Stelvio évoquera celle de la Giulia.





# 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 56 000 voitures au premier trimestre, soit une croissance de 9% par rapport à 2015. La hausse repose avant tout sur les ventes du Macan (21 580 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.



## Les chiffres du marché européen en mars 2016



# + 6,0%\*

\*Immatriculations de voitures neuves par rapport à mars 2015.

# + 17,4%

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%.

# 1 700 683

C'est le nombre de voitures neuves immatriculées en Europe au mois de mars, soit 3,8 millions d'automobiles écoulées depuis le début de l'année (+ 8,2% par rapport au premier trimestre 2015).

# 91 718

C'est le nombre de BMW immatriculées en Europe en mars: la marque à l'hélice talonne ainsi Audi (92 632 unités) et devance nettement Mercedes (87 794 exemplaires).

## INTERNET

### Le meilleur prix en quelques clics

Le site Kidioui ([www.kidioui.fr](http://www.kidioui.fr)) vous donne facilement et rapidement accès aux meilleurs tarifs de voitures neuves, proposés par 1 200 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 PROTOTYPES AUTOMOMES 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".

## 21 ET 22 MAI LE SALON AZUR RETRO MOTORS

[www.azurretromotors.com](http://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 €.

## 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 officialisé : 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.







### 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.



### 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.





# ABONNEZ-VOUS à

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



## OFFRE PASSION

- 1 AN - 25 n<sup>os</sup>  
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<sup>os</sup>  
dont le Special Salon

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

**35%**  
DE RÉDUCTION



## OFFRE DÉCOUVERTE

6 mois - 12 n<sup>os</sup>

= **29€<sup>90</sup>**  
au lieu de ~~42 €~~

**29%**  
DE RÉDUCTION





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

- ## MES COORDONNÉES

[illegible]

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

## MODE DE REGLEMENT

- ☐ Je joins mon règlement à l'ordre de L'Auto-Journal par chèque bancaire ou postal  
☐ Je préfère régler par carte bancaire dont voici le n° :                       
 Date de validité :     Pour plus de sécurité, merci d'indiquer les 3 derniers chiffres du n° au dos de votre carte, près de la signature (cryptogramme) :

DATE ET SIGNATURE OBLIGATOIRES

\*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 vous 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 de 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. Domage 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 !

#### TÊTE HAUTE EN OPTION

Le F-Pace peut disposer d'un affichage tête haute dont ne bénéficierait pas notre modèle d'essai.





#### SURVEILLANCE RAPPROCHÉE

Freinage automatique d'urgence, régulateur de vitesse adaptatif, détecteur d'angles morts... Si le F-Pace ne verse pas dans les derniers équipements de conduite autonome, il est à la page face à ses rivaux.

#### Welcome on board

Haute mais pas trop, la position de conduite est excellente. Pour le reste, on retrouve à bord du F-Pace ce qui contribue au charme des productions du félin. Mais aussi les petits défauts ! Le large écran tactile participe grandement à l'effet épuré de

la planche de bord avec très peu (hormis sur le volant) de boutons. Si les matériaux choisis sont raffinés, la qualité des assemblages n'est malheureusement pas irréprochable. Allez, messieurs les Anglais, encore un petit effort !



De série sur cette luxueuse livrée (mais à prix d'or car inclus dans un pack à 2625 € sur les autres), un écran de 12,3 pouces remplace les compteurs. Il est personnalisable avec 4 ambiances ou l'affichage en géant du GPS.



**T**o 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 chipper 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.



**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 dossiers sont réglables électriquement (150 €).
- 4- Seuil assez bas, formes cubiques et joli volume qui tombe toutefois à 508 dm<sup>3</sup> avec la roue galette. Notez que le plancher du coffre est réversible avec une face en plastique pour les objets sales.

la direction et raffermir 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. Distrayant 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 dossiers 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 <sup>3</sup> /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	1 884 kg/2 400 kg

### Performances

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

### Habitabilité/Coffre

Volume de coffre	■ 650 dm <sup>3</sup>
------------------	-----------------------

### LE BUDGET

Prix	■ <b>70 300 €</b>
Bonus/malus (CO <sub>2</sub> )	■ 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, AFIL, 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/extra-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.

**L**es 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 au 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 dm<sup>3</sup>) ou de la Skoda Octavia Combi (656 dm<sup>3</sup>), mais elle n'en affiche pas moins un volume confortable et déjà supérieur à la moyenne de la catégorie: 583 dm<sup>3</sup>. 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 pêche 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 !

**65%**  
Quotient Émotionnel



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



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.



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 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-Montheury.

### LA TECHNIQUE

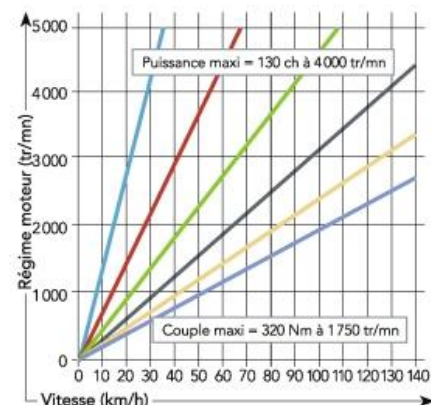
Moteur/Transmission	
Puissance maxi	130 ch à 4000 tr/mn
Couple maxi	320 Nm à 1750 tr/mn
Type	4 cylindres en ligne, turbodiesel
Cylindrée/puissance fiscale	1598 cm <sup>3</sup> / 7 CV
Transmission	aux roues avant
Boîte/nombre de rapports	double embrayage/6

#### → 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 1000 tr/mn

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



### Châssis

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

### Dimensions/Poids

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

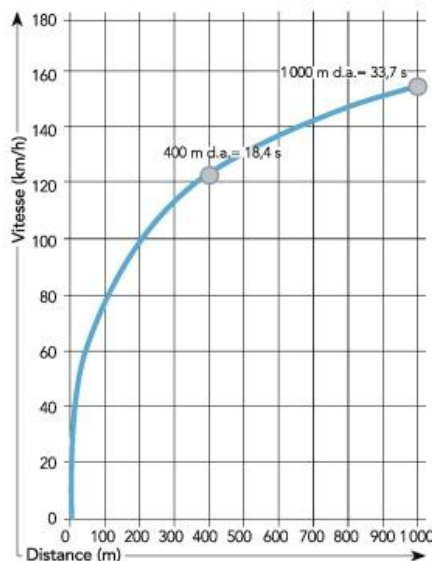
### LA CONDUITE

#### 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 aimerions 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 <sup>3</sup>
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 <sub>2</sub> )	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, APL, amortissement piloté, dé mains-libres, clim auto bizonne, jantes alliage 19 pouces, phares à LED, régl. 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/Réservoir	47 l/723 km

### Note EuroNCAP

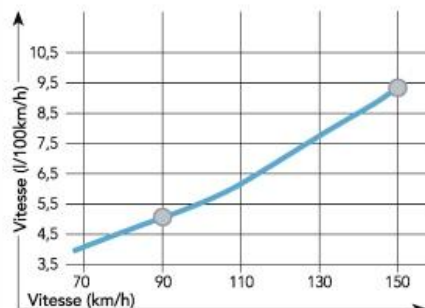
5 étoiles

### Pays de fabrication

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<sup>e</sup> 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.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie





**I**ls 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'immédiat, 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 étouff- ➔





# 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 **Mélina Pélissier** Photos **Tibo**







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

**90%**  
Quotient  
Emotionnel



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'envahit 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 <sup>3</sup> / 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 <sup>3</sup>

## LE BUDGET

Prix	■ 68 750 €
Bonus/malus (CO <sub>2</sub> )	■ 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 bixéon avec feux de jour LED, rétros et vitres électriques, soute-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 (3 241 560 €), 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 inexistantes 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



# Élégante 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 APPORTE 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 cadrans aussi profonds que le décolleté de Gina Lollobrigida dans *Notre-Dame de Paris*.

### Un peu bruyant à froid, le 1600 cm<sup>3</sup> 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 discrétion 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 matières 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 avenant, 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 avons la chance de bénéficier pour notre essai d'un modèle équipé d'une sellerie cuir (option, 2 000 €) couleur Caramel du plus bel effet. En principe, c'est un tissu bi-ton noir et gris est 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 décemment 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 intègre 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 ➤



Le magnifique intérieur cuir (option, 2 000 €) donne le change mais les plastiques font très pâle figure.

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





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 dm<sup>3</sup> contre 358 dm<sup>3</sup> 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 dm<sup>3</sup>, le coffre de la française se montre infiniment plus généreux que celui de l'Alfa qui "plafonne" à 358 dm<sup>3</sup>. 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 sagement motorisées, c'est une somme un tantinet élevée. Pour tenter de se racheter, la Mégane met en avant une dotation d'équipements sérieuse 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 67

## MÉGANE 1.5 Energy dCi 110 ch EDC Intens

### EN CHIFFRES



#### NOS MESURES

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

#### L'avis de Pascal Richard



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

**80%**  
Quotient Émotionnel



	Giulietta	Mégane
<b>Moteur/Transmission</b>		
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	1 598 cm³/6 CV	1 461 cm³/5 CV
Transmission	aux roues avant	aux roues avant
Boîte/nombre de rapports	double embrayage/6	double embrayage/6
<b>Châssis</b>		
Diamètre de braquage	11,4 m	11,5 m
Pneumatiques AV/AR	225/45 R 17	205/50 R 17
<b>Dimensions / poids</b>		
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	1 465 kg/600 kg	1 376 kg/1 300 kg
<b>Performances</b>		
1 000 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
<b>Habitabilité/Coffre</b>		
Longueur aux jambes AR	24 cm	24 cm
Largeur aux coudes AV/AR	150/142 cm	149/142 cm
Volume de coffre	358 dm³	442 dm³
<b>Niveau sonore</b>		
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 <sub>2</sub> )	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-glaces, 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 (2 000 €), 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.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie



#### 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 parfaite  
Habitabilité  
juste correcte  
Réservoir trop petit (47 l)



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.

70%  
Quotient  
Emotionnel







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

**E**n 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 dm<sup>3</sup>) 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 réhibi-

**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 "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 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 <sup>3</sup> /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/traction 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 <sup>3</sup>

### LE BUDGET

Prix	■ 54 500 €
Bonus/malus (CO <sub>2</sub> )	■ 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 bixéon, feux AV diurnes à LED, GPS, freinage automatique d'urgence, jantes alliage 18 pouces, phares et essuie-glace autos, régl. de vitesse, rétro intérieur auto jour/nuit, sellerie cuir.

### Options

Affichage tête haute (1 190 €), aide active ou 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

### 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.



# COLLECTION ★ CLASSIC STARS

DES LIVRES INÉDITS SUR LES VOITURES EMBLÉMATIQUES

LE VOL. 2

## RENAULT 4

DÈS LE 12 MAI

2€

EN PLUS DE  
L'AUTO-JOURNAL

3<sup>ème</sup> modèle le plus vendu dans l'histoire de l'automobile et 1<sup>ère</sup> 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.



TOUS LES 15 JOURS  
AVEC L'AUTO-JOURNAL

INÉDIT



### 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.



TIBO



YANN LEFEBVRE

Ghislain ne se sent pas trop étriqué; 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 €



TIBO

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.

YANN LEFEBVRE





**Franck Lagorce**  
(Pilote)

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



**Mélina Priam**  
(Journaliste)

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



**Ghislain Bacon**  
(Taxi)

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

“  
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 redevient 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<sup>ème</sup> génération

HYBRID





TOYOTA

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<sup>ème</sup> génération. Une expérience de conduite silencieuse et réactive affichant des consommations et des émissions de CO<sub>2</sub> records<sup>(1)</sup> : 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 CO<sub>2</sub>, selon conditions et modalités des articles D251-1 et suivants du Code de l'Énergie. (1) En cycle mixte jantes 15".



# 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.

**P**lus 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 10000 points – est même le 2<sup>e</sup> 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 emboîté 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 CO<sub>2</sub>.

## 100 % électrique

La seule techno qui n'a pas vu son bonus réduit. Il peut atteindre 6300 € dans la limite de 27 % du prix d'achat.

## Hybride plug-in

La solution intermédiaire donne droit à une aide de 1000 € 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 Méline Priam Photos Christian Martin



Hybride  
plug-in

AU QUOTIDIEN

90%

EN BALADE

50%

VIE À BORD

60%

**J**ean-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 Munnichois s'enfile les pintes de bières à l'Oktobertfest (fête de la bière qui finit le 1<sup>er</sup> 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. ➔



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 4 x 4 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'ayons 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 cm³/5 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 dm³

### Niveau sonore

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

### LE BUDGET

Prix	■ 41 450 €
Bonus/malus (CO <sub>2</sub> )	■ Bonus 1 000 € (49 g/km)
Prix du modèle essayé*	■ 48 520 €
Garantie	■ 2 ans, km illimité

\*Avec options et bonus/malus inclus

### Équipements de série

Aide au parking AR, 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.

70%  
Quotient Emotionnel



## 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 dossiers 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.



**E**n 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, LEUR AUTONOMIE EN TOUT ÉLECTRIQUE EST COMPRISE 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.



**VOLKSWAGEN GOLF**  
 1- Seuls quelques détails subtils permettent de distinguer une GTE des autres 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.



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 rechargée 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 déboursier (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 épatant 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.







#### NISSAN LEAF

1- Le plancher haut impose de plier ses jambes... qui souffriront d'être mal soutenues. 2- Le levier de vitesses incorpore des fonctions supplémentaires pour recharger les batteries. 3- Le coffre se distingue par ses formes complexes. Il est en outre encombré par des éléments de l'installation stéréophonique Bose.

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

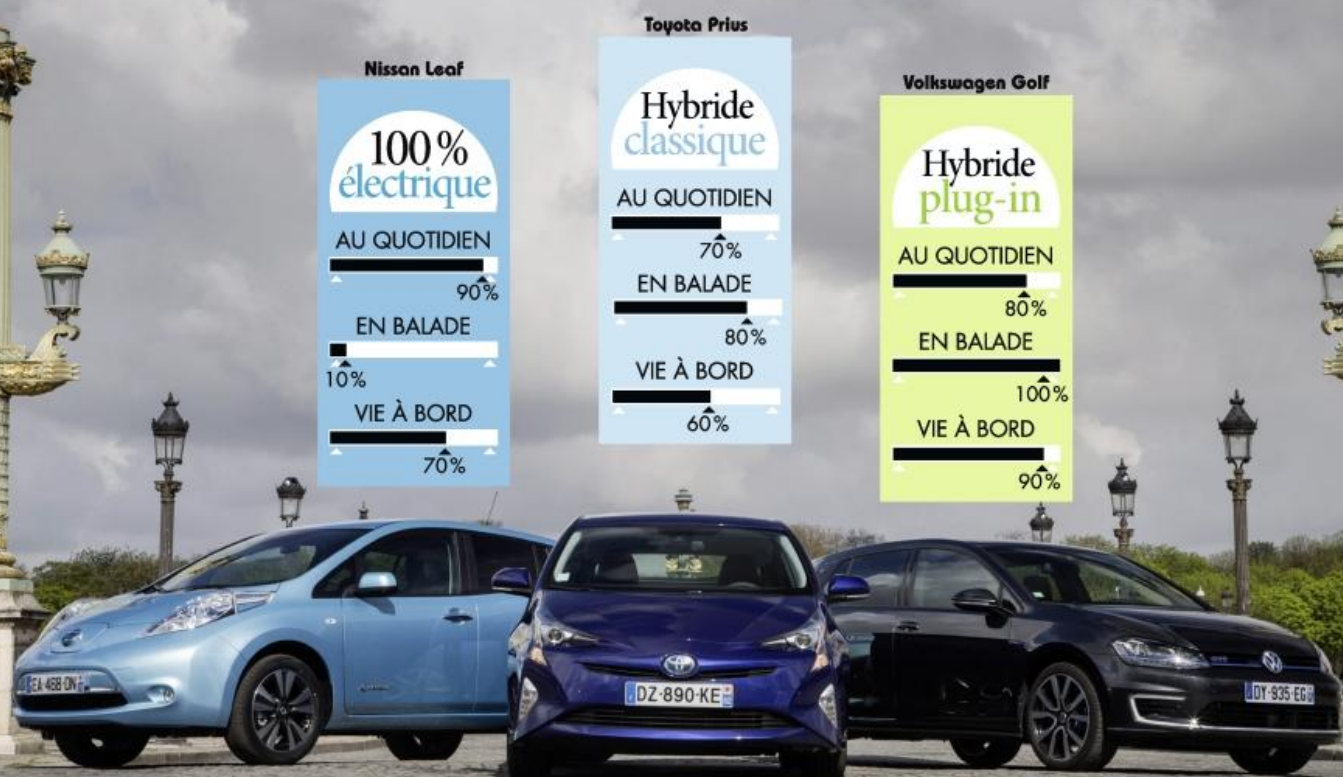
Petit coffre  
Prix plus élevé  
Demande intelligence pour être parfaitement exploitée



#### 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 dépaysement 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<sup>re</sup> NISSAN LEAF - 2<sup>e</sup> VOLKSWAGEN GOLF - 3<sup>e</sup> TOYOTA PRIUS  
**EN BALADE :** 1<sup>re</sup> VOLKSWAGEN GOLF - 2<sup>e</sup> TOYOTA PRIUS - 3<sup>e</sup> NISSAN LEAF  
**VIE À BORD :** 1<sup>re</sup> VOLKSWAGEN GOLF - 2<sup>es</sup> ex æquo NISSAN LEAF - TOYOTA PRIUS



1<sup>re</sup> **VOLKSWAGEN GOLF GTE**  
 2<sup>e</sup> **NISSAN LEAF** Tekna 30 kWh  
 3<sup>e</sup> **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
<b>Moteur/Transmission</b>			
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 cm³/6 CV	-/3 CV	1798 cm³/4 CV
Type de batteries/capacité	lithium-ion/8,7 kWh	lithium-ion/30 kWh	nickel métal-hydrure/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
<b>Châssis</b>			
Diamètre de braquage	■ 11 m	■ 11,3 m	■ 11,7 m
Pneumatiques	225/40 R 18	215/50 R 17	215/45 R 17
<b>Dimensions/poids</b>			
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
<b>Performances</b>			
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
<b>Habitabilité/Coffre</b>			
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 dm³	■ 385 dm³	■ 400 dm³
<b>Niveau sonore</b>			
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	Nissan Leaf	Toyota Prius
Prix	■ 39 600 €	■ 37 700 €	■ 31 400 €
Bonus/malus écologique (CO <sub>2</sub> )	■ 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...

<b>Options</b>			
Amortissement piloté	1 062 €	-	-
Panneaux solaires	-	300 €	-
Peinture métallisée	de 640 à 990 €	620 €	de 620 à 850 €
Sellerie cuir	1 940 €	série	-

<b>Consommations</b>			
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...

**C**ontrairement 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

**A**vec 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

**C**e 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 s'inspirer de 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 habitacle offrira notamment un écran central HD de 7 pouces de diagonale.

## TESLA Model 3

# Pour tous publics

**C**e 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

À 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



DÉS 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 !



#### INFORMATIONS • RESERVATIONS

☎ 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-contre sont indispensables au traitement de votre commande et que vous disposez d'un droit d'accès, de modification, de rectification et de suppression de ces données par simple courrier. 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.croisieres-lecteurs.com/aj](http://www.croisieres-lecteurs.com/aj)

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

**l'auto-journal**

**CroisiEurope**



## Biographie

## SITE DE PRODUCTION

BRÈME (Allemagne)

## EXEMPLAIRES VENDUS

En 2015, il s'est vendu  
**319** SLK en France, contre  
**437** douze mois plus tôt.

## MOTORISATIONS

**DIESEL:** 2,1 | 204 ch

**ESSENCE:** 1,8 | 184 et  
 204 ch; 3,5 | V6 306 ch;  
 5,5 | V8 421 ch

## MODÈLE LE PLUS VENDU

**200 K** (55 % des  
 immatriculations  
 en France)

Sa seconde vie  
en occasion

Aucune version n'est  
 inintéressante (tout  
 dépend de vos besoins  
 et de vos envies) mais si  
 nous devons jeter notre  
 dévolu sur une version,  
 la 200 K avec boîte auto  
 recueillerait nos faveurs.

CHRISTIAN MARTIN



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*!

---

Texte Patrice Chéreau Photos Cyril de Plater



**P**atrice Larue, né heureux à Neuilly." Il y a pire façon de débiter 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 esthétique. “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<sup>e</sup>, Romain Grosjean termine 5<sup>e</sup> à Bahreïn, au terme d'une course d'attaque, démontrant le potentiel de performances de sa Haas-Ferrari.



**L**ucide, 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."* Ipso 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 ? Totalemment 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 FLOCH/DPPI

***"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.



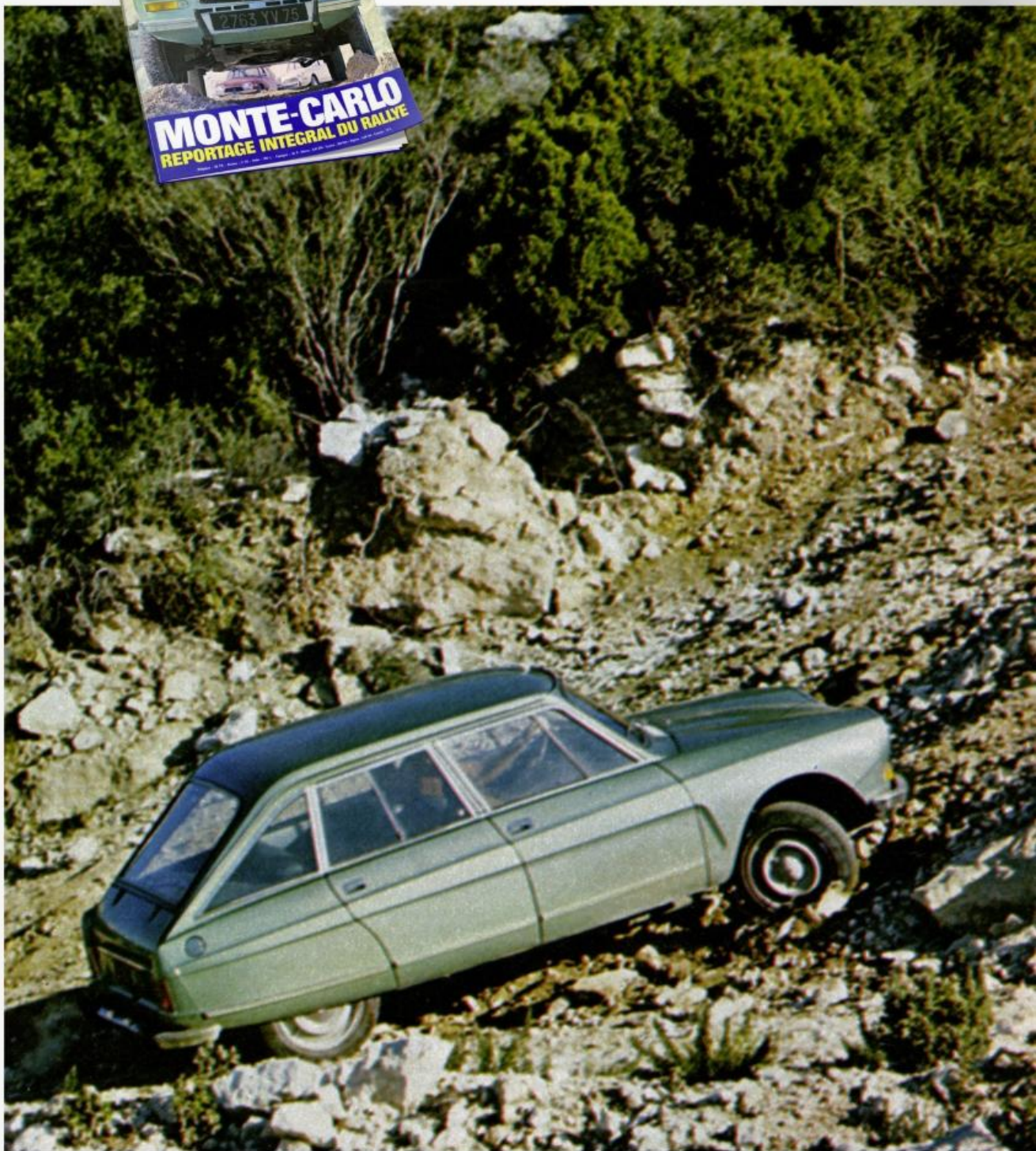
Le modèle américain ne plaît pas à tout le monde en F1 ; d'autant que la Haas VF1 est efficace.

F. LE FLOCH/DPPI





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



L'Ami Super n'a plus les débâtements 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 cm<sup>3</sup> 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 12200 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 cm<sup>3</sup> développant 32 ch DIN à 5750 cm<sup>3</sup>, à un 4 cylindres également à plat, toujours refroidi par air mais dont la cylindrée atteint 1 015 cm<sup>3</sup>, avec une puissance de 53,5 ch DIN à 6500 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 Montlhéry 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 cm<sup>3</sup> 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 EXTRÊMEMENT DISCUTABLE

"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 TOUCHANT 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 iode 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 cm<sup>3</sup>! 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 PARCOURUS**

"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; 12 000 km PARCOURUS; 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](mailto:brice.perrin@mondadori.fr)**



# Le chef des essais vous répond

Par Guy L'Hospital

CLÉMENT CHOULOT



## 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

## 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 économe 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.



Mazda 5

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.



Honda HRV

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.

**C**rise de croissance pour la Smart qui, depuis 2014, propose, à côté de la version originale (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	9 990 €	–	–	–	0 €
1.0 61 ch Forfour	10 890 €	–	–	–	0 €
1.0 71 ch Fortwo/cabriolet*	10 850 €/15 250 €	♥ 13 025 €/17 425 €	♥ 15 175 €/19 575 €	16 175 €/20 575 €	0 €
1.0 71 ch Forfour	11 750 €	13 925 €	16 075 €	17 075 €	0 €
0.9 turbo 90 ch Fortwo/cabriolet*	–	♥ 14 050 €/18 450 €	♥ 16 200 €/20 600 €	17 200 €/21 600 €	0 €
0.9 turbo 90 ch Forfour	–	♥ 14 950 €	♥ 17 100 €	18 100 €	0 €

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





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 dm<sup>3</sup>). 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<sup>e</sup> 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 prétentions routières. En termes d'agrément d'utilisation, on regrettera la fermeté un peu excessive des blocages.

### ♥ AUTOMATIQUE

Montée de série sur toutes les versions cabriolet, la boîte à double embrayage est proposée en option (1 100 €) sur tous les modèles équipés des moteurs 71 et 90 ch. Réactive et possédant 6 rapports bien étagés, cette transmission se marie bien, voire même très bien, avec la Smart, qu'elle soit Fortwo ou Forfour. L'arrivée de cette boîte ne génère pas de malus écologique.

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

**L/l/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
<b>Performances</b>			
Vitesse maxi (km/h)	151	144	150
Accélération 0-100 km/h (s)	15,6	17,3	11,4
Reprise 90-130 en 4 <sup>e</sup> (s)	NC	22 en D	12,1
<b>Budget</b>			
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
<b>Performances</b>			
Vitesse maxi (km/h)	151	147	165
Accélération 0-100 km/h (s)	16,7	16,5	11,2
Reprise 90-130 en 4 <sup>e</sup> (s)	NC	25,1	NC
<b>Budget</b>			
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.



## ÉQUIPEMENTS 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).

ÉQUIPEMENTS/OPTIONS	Pure	♥ Passion	♥ Prime	Proxy
Autoradio	1 000 € <sup>(1)</sup>	série	série	série
Aide au stationnement	310 €	310 €	310 €	310 €
Caméra de recul	—	350 €	350 €	350 €
Climatisation automatique	1 000 € <sup>(1)</sup>	série	série	série
Déclenchement automatique des phares et des essuie-glaces	300 € <sup>(2)</sup>	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 € <sup>(2)</sup>	série	série	série

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



1- Les Smart proposent toujours un habitacle très coloré. 2- La finition est perfectible mais la présentation se révèle agréable. 3- Plaqué 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!



## 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-glaces 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.



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

### ACCESSOIRES (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-yellow



Argent  
Cool silver



Orange Lave



Bleu  
Midnight Blue



Marron  
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.

Retrouvez l'essai  
dans L'AJ n° 939

### NOTRE CHOIX

### Fortwo 1.0 71 ch Prime Auto

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

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 plateforme. 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
Essence	1.0 T-GDi	120	8	Un 3 cylindres turbo à injection directe récent, qui propose un bon agrément.
	1.4 CWT	100	8	Dans les faits, ce moteur déçoit par rapport à ce qu'il promet sur le papier.
	1.6 GDi	135	8,2	Un bon compromis performant et agréable, qui sait rester relativement sobre.
	1.6 T-GDi GT	204	9	Une version sportive qui a du caractère... et de l'appétit!
Diesel	1.4 CRDi	90	5,7	Un petit diesel un peu trop juste sur route, surtout en charge.
	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<sup>e</sup>)

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<sup>er</sup> prix prospecté: **10990 €**  
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 cm³/6 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 <sup>e</sup> /5 <sup>e</sup> /6 <sup>e</sup>	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 dm³

### 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	300 €
Disques AV	310 €	FAP	400 €
Disques AR	160 €	Pneus (1 paire)	300 €
Plaquettes AV	100 €	Feu AV	300 €
Plaquettes AR	120 €	Feu AR	150 €
Filtre à air	25 €	Bouclier AV	450 €
Filtre à huile	19 €	Bouclier AR	350 €

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

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

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

## LES PANNES

### PANNES IMMOBILISANTES/PÉNALISANTES

#### 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 gonflement 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 ?



**Aa** **Aramisauto.com**

+ DE 2000 VOITURES NEUVES ET D'OCCASION

JUSQU'À  
**-40%**  
SANS NÉGOCIER

SATISFAIT OU  
**100%**  
REMBOURSE

OCCASIONS SÉLECTIONNÉES  
RECONDITIONNÉES

JUSQU'À  
**5** ans  
DE GARANTIE

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



# LE PRIX DU NEUF

## ALFA ROMEO

TYPE	CV	B/M*	PRIX
<b>MITO</b>			
1.4 MPI 70 ch Progression	4	150	14 490
1.4 MPI 78 ch Distinctive	5	0	16 990
0.9 TwinAir 105 ch Distinctive	5	0	18 590
1.4 MultiAir 140 ch Exclusive TCT	7	0	23 690
Quadrifoglio Verde TCT	9	0	25 190
1.4 JTDm 85 ch Distinctive	4	0	20 340
1.6 JTDm 120 ch Exclusive	6	0	23 040
Surcoût Exclusive: Distinctive + 1 600 €			
<b>GIULIETTA</b>			
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	29 190
Veloce	14	2 200	34 700
1.6 JTDm 120 ch	6	0	24 690
2.0 JTDm 175 ch Super TCT	7	0	26 690
Surcoût Super: "base" + 810 €	9	0	32 250
Surcoût Lusso: "Super" + 2 600 €			
<b>4C</b>			
Standard Edition	14	2 200	63 200
<b>4C SPYDER</b>			
Surcoût: 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 S Coupé	nc	8 000	125 652
V8 Vantage S Roadster	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	259 922
V8 Vanquish Volante	nc	8 000	275 051
Rapide S	nc	8 000	197 455

## 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
<b>A1</b>			
1.0 TFSI 95 ch	5	0	17 880
1.4 TFSI 125 ch	6	0	19 900
1.4 TFSI CDD 150 ch Ambiente	7	0	24 120
1.8 TFSI 192 ch Ambition S tronic	10	0	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
Surcoût Ambiente: "base" + 2 100 €			
Surcoût Ambition: Ambition + 600 €			
Surcoût S line: Ambition + 2 800 €			
Surcoût Ambition Lusso: S line + 700 €			
<b>A1 SPORTBACK (5 PORTES)</b>			
Surcoût: 3 portes + 800 €			
<b>A3 (3 PORTES)</b>			
1.2 TFSI 110 ch Attraction	6	0	24 100
1.4 TFSI 125 ch Attraction	7	0	25 110
1.4 TFSI CDD Ultra 150 ch Ambiente	8	0	28 690
1.8 TFSI 180 ch Ambiente	10	150	30 750
S3 Quattro	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
Surcoût Ambiente: Attraction + 2 500 €			
Surcoût Ambition: Attraction + 2 450 €			
Surcoût S line: Ambition + 2 500 €			
Surcoût Ambition Lusso: S line + 2 550 €			
<b>A3 SPORTBACK (5 PORTES)</b>			
RS 3 S tronic	25	4 000	57 900
e-tron Ambition	6	1 000	39 490
Surcoût: 3 portes + 1 200 €			
<b>A3 BERLINE (4 PORTES)</b>			
Surcoût: Sportback + 550 €			
<b>A3 CABRIOLET</b>			
1.4 TFSI 125 ch Attraction	7	0	32 110
1.4 TFSI CDD Ultra 150 ch Ambiente	8	0	35 680
S3 Quattro 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
2.0 TDI 184 ch Ambiente	10	0	39 180
Surcoût Ambition: Attraction + 2 550 €			
Surcoût S line: Ambition + 2 500 €			
Surcoût Ambition Lusso: S line + 2 800 €			
<b>TT</b>			
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
Surcoût S line: "base" + 4 500 €			
<b>TT ROADSTER</b>			
Surcoût: coupé + 3 000 €			
<b>Q3</b>			
1.4 TFSI CDD Ultra 150 ch	8	0	31 570
2.0 TFSI 180 ch Quattro S tronic	10	900	37 840
2.0 TFSI 220 ch Ambiente Quattro S tronic	13	1 600	43 110
RS Quattro S tronic	23	8 500	62 500
RS Performance Quattro S tronic	26	6 500	66 000
2.0 TDI 120 ch	6	0	30 060
2.0 TDI Ultra 150 ch	8	0	31 780
2.0 TDI 184 ch Quattro	10	250	36 930
Surcoût Ambiente: "base" + 2 950 €			
Surcoût S line: Ambition + 2 600 €			
Surcoût Ambition Lusso: S line + 2 400 €			

1.4 TFSI 150 ch	8	0	30 850
2.0 TFSI Ultra 190 ch	10	0	34 250
2.0 TFSI 252 ch Design S tronic	14	0	44 400
2.0 TDI 150 ch	7	0	34 250
2.0 TDI Ultra 150 ch	7	0	34 450
2.0 TDI 190 ch	10	0	37 250
2.0 TDI Ultra 190 ch	10	0	37 450
3.0 TDI 218 ch Design S tronic	12	0	47 000
3.0 TDI 272 ch Design Quattro Tiptronic	16	0	52 900
Surcoût DesignSport: "base" + 4 150 €			
Surcoût S line: DesignSport + 3 300 €			
Surcoût Design Lusso: S line + 2 100 €			

<b>A4 AVANT (BREAK)</b>			
Surcoût: berline + 1 700 €			
<b>NOUVELLE A4 ALLROAD QUATTRO</b>			
2.0 TFSI 252 ch Design S tronic	15	900	50 330
2.0 TDI 163 ch Attraction	9	0	47 490
2.0 TDI 190 ch Design S tronic	10	0	49 500
3.0 TDI 218 ch Design S tronic	12	250	52 950
3.0 TDI 272 ch Design Tiptronic	16	250	56 410
Surcoût Design Lusso: Design + 5 060 €			

<b>A5 COUPE</b>			
1.8 TFSI 177 ch Attraction	9	0	36 830
2.0 TFSI 230 ch Attraction	13	250	41 290
3.0 TFSI 333 ch Ambition Quattro S tronic	17	2 200	54 780
S5 Quattro S tronic	22	3 000	71 450
2.0 TDI Ultra 163 ch Attraction	8	0	40 130
2.0 TDI 190 ch Attraction	10	0	40 490
3.0 TDI 218 ch Ambition Quattro S tronic	14	2 200	51 200
3.0 TDI 245 ch Ambition Quattro S tronic	14	2 200	56 170
Surcoût Ambition: Attraction + 3 200 €			
Surcoût S line: Ambition + 4 500 €			
Surcoût Ambition Lusso: S line + 2 250 €			
Surcoût Aus: Ambition Lusso + 2 400 €			

<b>A5 SPORTBACK</b>			
1.8 TFSI 177 ch Attraction	10	150	36 130
2.0 TFSI 230 ch Attraction	13	250	40 590
3.0 TFSI 333 ch Ambition Quattro S tronic	17	3 000	52 580
S5 Quattro S tronic	22	3 000	70 030
2.0 TDI Ultra 136 ch Attraction	7	0	35 700
2.0 TDI 150 ch Attraction	8	0	37 220
2.0 TDI Ultra 163 ch Attraction	8	0	39 430
2.0 TDI 190 ch Attraction	10	0	39 790
3.0 TDI 218 ch Ambition Quattro S tronic	13	2 200	49 000
3.0 TDI 245 ch Ambition Quattro S tronic	15	2 200	53 970
Surcoût Ambition: Attraction + 1 700 €			
Surcoût S line: Ambition + 5 400 €			
Surcoût Ambition Lusso: S line + 2 400 €			
Surcoût Aus: Ambition Lusso + 2 650 €			

<b>A5 CABRIOLET</b>			
1.8 TFSI 177 ch Ambition	9	250	44 830
2.0 TFSI 230 ch Ambition	13	500	49 090
3.0 TFSI 333 ch Ambition Quattro S tronic	17	3 000	59 380

S5 Quattro S tronic	22	3 600	75 880
2.0 TDI 150 ch Ambition	8	0	45 720
2.0 TDI 190 ch Ambition	10	0	48 290
3.0 TDI 218 ch Ambition Quattro S tronic	13	2 200	55 800
3.0 TDI 245 ch Ambition Quattro S tronic	15	2 200	60 770
Surcoût Ambition Lusso: S line + 2 000 €			
Surcoût Aus: Ambition Lusso + 2 950 €			

<b>A6</b>			
1.8 TFSI 190 ch Ambition	10	250	42 400
1.8 TFSI Ultra 190 ch Ambition S tronic	10	150	44 700
2.0 TFSI 252 ch Ambition S tronic	15	250	49 270
3.0 TFSI 333 ch Ambition Quattro S tronic	22	2 200	58 300
S6 Quattro S tronic	31	8 000	93 540
2.0 TDI Ultra 150 ch Ambition	7	0	40 960
2.0 TDI Ultra 190 ch Ambition	10	0	43 330
3.0 TDI 218 ch Ambition S tronic	12	0	49 930
3.0 TDI 272 ch Ambition Quattro S tronic	16	150	56 130
3.0 BTDI 320 ch S line Quattro Tiptronic	21	2 200	65 410
Surcoût S line: Ambition + 6 250 €			
Surcoût Ambition Lusso: S line + 950 €			
Surcoût Aus: Ambition Lusso + 4 300 €			

<b>A6 AVANT (BREAK)</b>			
RS6 Quattro Tiptronic	47	8 000	125 110
RS6 Performance Quattro Tiptronic	52	8 000	133 740
Surcoût: berline + 2 600 €			

<b>A6 ALLROAD QUATTRO</b>			
3.0 TFSI 333 ch Ambition S tronic	22	3 600	64 900
3.0 TDI 190 ch Ambition S tronic	11	500	57 030
3.0 TDI 218 ch Ambition S tronic	13	900	59 430
3.0 TDI 272 ch Ambition S tronic	16	900	62 730
3.0 BTDI 320 ch Ambition Lusso Tiptronic	21	2 200	72 960
Surcoût Ambition Lusso: Ambition + 7 200 €			
Surcoût Aus: Ambition Lusso + 4 300 €			

<b>A7 SPORTBACK</b>			
1.8 TFSI 190 ch Ambition S tronic	10	0	55 320
2.0 TFSI 252 ch Ambition S tronic	15	250	60 470
3.0 TFSI 333 ch Ambition Quattro S tronic	22	3 000	70 410
RS7 Quattro Tiptronic	47	8 000	134 340
RS7 Performance Quattro Tiptronic	52	8 000	142 940
3.0 TDI 190 ch Ambition S tronic	10	0	60 200
3.0 TDI 218 ch Ultra Ambition S tronic	12	0	62 670
3.0 TDI 272 ch Ambition Quattro S tronic	16	250	69 290
3.0 BTDI 320 ch Ambition Quattro Tiptronic	21	2 200	73 390
Surcoût S line: Ambition + 4 100 €			
Surcoût Ambition Lusso: S line + 2 000 €			
Surcoût Aus: Ambition Lusso + 8 100 €			

<b>A8</b>			
3.0 TFSI 310 ch Quattro Tiptronic	20	3 600	91 100
4.0 TFSI 435 ch Quattro Tiptronic	33	8 000	112 200
6.3 TFSI 500 ch W12 Limousine	41	8 000	159 180
S8 Tiptronic	42	8 000	137 040
S8 Plus Tiptronic	52	8 000	171 650
3.0 TDI 262 ch Quattro Tiptronic	16	1 600	88 580
4.2 TDI 385 ch Quattro Tiptronic	27	4 000	107 340
Surcoût Aus: "base" + 13 400 €			
Surcoût Aus Extended: Aus + 6 000 €			

Q5			
2.0 TFSI 180 ch Ambition Quattro	11	2 200	42 070
2.0 TFSI 230 ch Ambition Quattro	14	2 200	44 660
2.0 TDI Ultra 150 ch Ambition	8	0	38 770
2.0 TDI 150 ch Ambition Quattro	8	500	41 270
2.0 TDI 190 ch Ambition Quattro	11	900	44 530
3.0 TDI 258 ch Ambition Quattro S tronic	15	900	53 600
SQ5 TDI Quattro Tiptronic	21	2 200	74 350
SQ5 TDI Plus Quattro Tiptronic	23	3 000	79 370
Surcoût Ambition Lusso: Ambition + 4 800 €			
Surcoût S line: Ambition Lusso + 2 100 €			
Surcoût Aus: S line + 3 050 €			



Suzuki Lounge: Première + 1 750 € à + 1 910 €  
Suzuki Sport: Lounge + 2 700 € à + 3 000 €  
Suzuki Luxury: Sport + 2 300 €  
Suzuki M Sport: Sport + 2 050 € à + 3 750 €

## SÉRIE 2 GRAN TOURER

216i Première	6	0	26 490
218i Lounge	7	0	31 490
220i Lounge	11	0	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

Suzuki Lounge: Première + 1 750 € à + 1 910 €  
Suzuki Sport: Lounge + 2 650 € à + 3 000 €  
Suzuki Luxury: Sport + 2 350 €  
Suzuki M Sport: Lounge + 650 € à + 750 €

## NOUVEAU X1

sDrive18i Lounge	7	0	31 950
sDrive20i Lounge Auto.	11	0	900 39 950
sDrive25i Lounge Auto.	13	0	900 42 700
sDrive18d Lounge	6	0	32 150
sDrive18d Lounge	7	0	34 600
sDrive20d Lounge	8	0	37 850
sDrive25d Lounge Auto.	13	0	150 44 150

Suzuki Sport: Lounge + 4 150 €  
Suzuki xLine: Sport + 800 €  
Suzuki 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	0	250 48 650
340i Lounge Plus	21	0	2 200 49 650
M3 Pack Competition	32	0	8 000 84 400
330e Lounge Plus	4	0	1 000 46 950
318d 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	0	500 56 350

Suzuki Sport: Lounge Plus + 1 900 €  
Suzuki Luxury: Sport + 3 150 €  
Suzuki M Sport: Sport + 2 550 €

## SÉRIE 3 TOURING (BREAK)

Suzuki berline + 1 350 € à + 1 650 €			
SÉRIE 3 GRAN TOURISMO			
320i Lounge Auto.	10	0	900 40 250
328i xDrive Lounge Auto.	15	0	2 200 47 950
335i xDrive Lounge Auto.	20	0	4 000 54 050
318d Lounge	7	0	37 350
320d Lounge	10	0	40 800
325d Lounge	12	0	150 44 050
330d Lounge Auto.	15	0	150 49 750
335d xDrive Lounge Auto.	20	0	900 55 750

Suzuki Sport: Lounge + 5 400 €  
Suzuki Luxury: Sport + 3 300 €  
Suzuki M Sport: Sport + 2 700 €

## SÉRIE 4 COUPÉ

420i Lounge	10	0	500 39 250
430i Lounge	15	0	500 43 500
440i Lounge	20	0	2 200 50 350
M4	32	0	8 000 85 300
M4 Pack Competition	34	0	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	0	500 56 200

Suzuki Sport: Lounge + 4 550 €  
Suzuki Luxury: Sport + 3 600 €  
Suzuki M Sport: Sport + 3 000 €

## SÉRIE 4 GRAN COUPÉ

420i Lounge	10	0	150 39 250
430i Lounge	15	0	1 600 43 500
440i Lounge	21	0	2 200 52 550
418d Lounge	7	0	38 200
420d Lounge	10	0	41 200
430d Lounge Auto.	10	0	150 50 150
435d xDrive Lounge Auto.	10	0	900 56 200

Suzuki Sport: Lounge + 4 550 €  
Suzuki Luxury: Sport + 3 600 €  
Suzuki M Sport: Sport + 3 000 €

## SÉRIE 4 CABRIOLET

420i Lounge	10	0	1 600 46 800
430i Lounge	15	0	1 600 51 350
440i Lounge	20	0	2 200 56 850
M4	32	0	8 000 91 800
M4 Pack Competition	34	0	8 000 97 800
420d Lounge	10	0	150 48 800
430d Lounge Auto.	15	0	250 57 250
435d xDrive Lounge Auto.	15	0	1 600 62 950

Suzuki Sport: Lounge + 5 900 €  
Suzuki Luxury: Sport + 2 150 €  
Suzuki M Sport: Lounge + 750 €

## X3

sDrive20i Lounge Auto.	11	0	2 200 42 200
sDrive28i Lounge Auto.	15	0	2 200 50 000
sDrive35i Lounge Plus Auto.	20	0	6 500 58 500
sDrive18d Lounge	8	0	39 600
sDrive20d Lounge	10	0	250 45 000

xDrive30d Lounge Auto. 15 0 900 53 900  
xDrive35d Lounge Plus Auto. 20 0 2 200 62 300  
Suzuki Lounge Plus: Lounge + 4 700 €  
Suzuki xLine: Lounge Plus + 4 000 € à + 4 350 €  
Suzuki M Sport: xLine + 50 € à + 2 880 €

## X4

xDrive28i Lounge Plus Auto.	15	0	2 200 57 500
M40i Auto.	25	0	6 500 69 800
xDrive20d Lounge Plus	10	0	150 52 300
xDrive30d Lounge Plus Auto.	15	0	900 61 400
xDrive35d Lounge Plus Auto.	20	0	2 200 65 200

Suzuki xLine: Lounge Plus + 4 600 €  
Suzuki M Sport: Lounge Plus + 4 550 € à + 7 400 €

## Z4

sDrive18i Lounge	9	0	2 200 37 150
sDrive20i Lounge	11	0	2 200 40 150
sDrive28i Lounge	15	0	2 200 45 350
sDrive35i Lounge	21	0	8 000 51 500
sDrive35i M Sport DKG	23	0	8 000 65 300

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

## SÉRIE 5

528i Lounge Plus	15	0	1 600 50 850
535i Lounge Plus	20	0	4 000 57 500
M5 DKG	47	0	8 000 120 600
518d Lounge	8	0	39 950
520d Lounge	10	0	43 850
525d Lounge Plus	12	0	50 800
530d Lounge Plus Auto.	15	0	150 56 900
535d xDrive Lounge Plus Auto.	20	0	900 64 400
M550d xDrive Auto.	26	0	2 200 88 300

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

## SÉRIE 5 TOURING (BREAK)

Suzuki berline + 2 600 € à + 2 850 €			
SÉRIE 5 GRAN TOURISMO			
535i xDrive Lounge Plus Auto.	20	0	6 500 68 900
520d Lounge Plus Auto.	10	0	500 55 900
530d Lounge Plus Auto.	15	0	1 600 63 350
535d xDrive Lounge Plus Auto.	20	0	2 200 70 900

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

## SÉRIE 6 COUPÉ

640i Lounge Plus Auto.	21	0	2 200 84 500
650i Lounge Plus Auto.	34	0	6 500 97 900
M6 DKG	47	0	8 000 136 300
M6 Pack Competition DKG	52	0	8 000 146 200
640d Lounge Plus	20	0	250 87 750

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

## SÉRIE 6 GRAN COUPÉ

640i Lounge Plus Auto.	21	0	2 200 86 700
650i Lounge Plus Auto.	34	0	6 500 100 100
M6 DKG	47	0	8 000 141 050
M6 Pack Competition DKG	52	0	8 000 149 950
640d Lounge Plus Auto.	20	0	500 89 250

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

## SÉRIE 6 CABRIOLET

640i Lounge Plus Auto.	21	0	3 000 93 800
650i Lounge Plus Auto.	34	0	8 000 107 000
M6 DKG	47	0	8 000 143 750
M6 Pack Competition DKG	52	0	8 000 153 650
640d Lounge Plus Auto.	20	0	500 96 850

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

## X5

xDrive35i Lounge Plus Auto.	20	0	6 500 69 700
xDrive50i Lounge Plus Auto.	25	0	8 000 65 500
M Auto.	49	0	8 000 127 000
xDrive40d Lounge Plus	13	0	73 000
sDrive25d Lounge Auto.	13	0	250 54 650
xDrive30d Lounge Plus Auto.	16	0	2 200 68 900
xDrive40d Lounge Plus Auto.	20	0	2 200 73 000
M50d Auto.	26	0	2 200 96 300

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

## X6

xDrive35i Lounge Plus Auto.	20	0	6 500 74 500
xDrive50i Lounge Plus Auto.	24	0	8 000 90 150
M Auto.	49	0	8 000 134 800
xDrive30d Lounge Plus Auto.	16	0	2 200 72 800
xDrive40d Lounge Plus Auto.	16	0	2 200 77 800
M50d Auto.	26	0	2 200 100 500

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

## NOUVELLE SÉRIE 7

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

Suzuki Exclusive: "base" + 13 000 €  
Suzuki M Sport: Exclusive + 3 850 €  
Suzuki Limousine: berline + 5 600 € à + 10 750 €

## i8

Hybride rechargeable	11	0	1 000 136 800
----------------------	----	---	---------------

## CITROËN

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

C-Zero Comfort 1 0 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  
1.2 PureTech 82 ch Feel 4 0 12 650  
Suzuki Feel: Live + 1 700 €  
Suzuki Shine: Feel + 1 300 €

C1 (5 PORTES)  
C3  
1.0 PureTech 68 ch Attraction 4 0 13 600  
1.2 PureTech 82 ch Attraction 4 0 14 200  
1.2 PureTech 110 ch Exclusive 5 0 20 050  
1.6 BlueHDi 75 ch Attraction 4 0 15 800  
1.6 BlueHDi 100 ch Comfort 5 0 19 250  
Suzuki Comfort: Attraction + 2 000 €  
Suzuki Exclusive: Comfort + 2 250 €

C3 PICASSO  
1.4 VTI 95 ch Comfort 5 0 250 18 550  
1.2 PureTech 110 ch Comfort 6 0 19 350  
1.6 Blue HDi 100 ch Comfort 5 0 21 100  
Suzuki Exclusive: Comfort + 2 000 €

C4 CACTUS (5 PORTES)  
1.2 PureTech 82 ch Live 4 0 15 200  
1.2 PureTech 110i Feel 5 0 18 900  
1.6 Blue HDi 100 ch Feel 5 0 20 350  
Suzuki Feel: Live + 1 750 €  
Suzuki Shine: Feel + 1 750 €

NOUVELLE C-ELYSEE  
1.2 PureTech 82 ch Ch 0 0 13 450  
1.6 BlueHDi 100 ch Comfort nc 0 16 450

C4 BERLINE (5 PORTES)  
1.2 PureTech 110 ch Live 6 0 19 900  
1.2 PureTech 130 ch Feel 6 0 22 850  
1.6 BlueHDi 100 ch Live 5 0 22 150  
1.6 BlueHDi 120 ch Live 6 0 23 350  
2.0 BlueHDi 150 ch Shine 7 0 29 700  
Suzuki Feel: Live + 1 500 €  
Suzuki Shine: Feel + 3 200 €

C4 PICASSO  
1.2 PureTech 110 ch Attraction 6 0 23 400  
1.2 PureTech 130 ch Attraction 7 0 24 400  
1.6 THP 165 ch Intensive Auto. 9 0 30 350  
1.6 BlueHDi 100 ch Attraction 5 0 25 400  
1.6 BlueHDi 120 ch Attraction 6 0 26 400  
2.0 BlueHDi 150 ch Intensive 7 0 31 350

C4 AIRCROSS  
1.6 HDi 115 ch Comfort 6 0 29 450  
Suzuki Exclusive: Comfort + 4 850 €

CS  
2.0 BlueHDi 150 ch Comfort 7 0 31 400  
2.0 BlueHDi 180 ch Comfort Auto. 9 0 35 000  
Suzuki Exclusive: Comfort + 3 250 €

CS TOURER (BREAK)  
Suzuki berline + 1 100 €

CS TOURER XTR  
2.0 BlueHDi 150 ch Exclusive 7 0 38 550  
2.0 BlueHDi 180 ch Exclusive 7 0 40 850

NEWMO MULTISPACE  
1.3 HDi 80 ch Attraction 4 0 16 000

BERLINGO MULTISPACE  
1.2 PureTech 110 ch Feel 6 0 21 300  
1.6 BlueHDi 75 ch Feel 4 0 21 300  
1.6 BlueHDi 100 ch Feel 5 0 22 000  
1.6 BlueHDi 120 ch XTR 6 0 24 150  
Suzuki XTR: Feel + 700 €  
Suzuki Shine: XTR + 2 500 €

DACIA

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

SANDERO  
1.2 16V 75 ch 5 0 7 990  
0.9 TCE 90 ch Ambiance 5 0 10 300  
1.5 dCi 75 ch Ambiance 4 0 11 250  
1.5 dCi 90 ch Laurate 4 0 12 950

Suzuki Ambiance: "base" + 1 060 €  
Suzuki Laurate: Ambiance + 1 100 €

SANDERO STEPWAY  
0.9 TCE 90 Ambiance 5 0 11 100  
1.5 dCi 90 Ambiance 5 0 12 650  
Suzuki 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 Laurate 4 0 12 750

Suzuki Ambiance: "base" + 1 060 €  
Suzuki Laurate: Ambiance + 1 100 €

LOGAN MCV  
Suzuki berline + 1 200 €

DOKKER  
1.6 SCe 100 6 0 250 9 490  
1.2 TCE 115 ch Silver Line 6 0 12 700  
1.5 dCi 75 ch Silver Line 4 0 13 800  
1.5 dCi 90 ch Silver Line 5 0 14 300  
Suzuki Silver Line: "base" + 1 510 €

DOKKER STEPWAY  
1.2 TCE 115 6 0 14 100  
1.5 dCi 90 5 0 15 700

LODGY  
1.6 SCe 100 6 0 250 9 990  
1.2 TCE 115 ch Silver Line 6 0 13 200  
1.5 dCi 90 ch Silver Line 5 0 14 400  
1.5 dCi 110 ch Silver Line 6 0 15 200  
Suzuki Silver Line: "base" + 1 510 €

LODGY STEPWAY  
1.2 TCE 115 6 0 14 300  
1.5 dCi 110 6 0 16 300

DUSTER  
1.6 SCe 115 6 0 500 11 990  
1.2 TCE 125 ch Ambiance 7 0 250 14 700  
1.5 dCi 90 ch 5 0 13 600  
1.5 dCi 110 ch Ambiance 6 0 15 400  
Suzuki Ambiance: "base" + 1 200 €  
Suzuki Laurate: Ambiance + 1 100 €  
Suzuki Steel: Laurate + 800 €  
Suzuki Prestige: Laurate + 1 100 €

DS

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

NOUVELLE DS 3  
1.2 PureTech 82 ch Ch 4 0 15 950  
1.2 PureTech 110 ch Be Ch 5 0 18 900  
1.2 PureTech 130 ch Be Ch 6 0 20 100  
1.6 THP 165 ch Sport Ch 9



500L				
1.4 95 ch Pop	6	500	19 900	
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	
Surcoit Popstar: Pop + 1 950 €				
Surcoit Lounge: Popstar + 1 500 €				

500L TREKKING				
1.4 95 ch Popstar	6	500	18 850	
0.9 TwinAir 105 ch Popstar	5	0	20 350	
1.4 T-Jet 120 ch Lounge	7	500	20 850	
1.3 MultiJet 95 ch Popstar	5	0	21 490	
1.6 MultiJet 120 ch Popstar	5	0	22 490	
Surcoit Lounge: Popstar + 1 500 €				

500L LIVING				
0.9 TwinAir 105 ch Popstar	5	0	20 750	
1.4 T-Jet 120 ch Lounge	7	2 200	22 750	
1.3 MultiJet 95 ch Popstar	5	0	21 890	
1.6 MultiJet 120 ch Popstar	6	0	22 890	
Surcoit Lounge: Popstar + 1 500 €				

500X				
1.6 E-Torq 110 ch	6	250	15 990	
1.4 MultiAir 140 ch Popstar	8	250	21 090	
1.4 MultiAir 170 ch Cross 4x4 Auto.	10	2 200	25 990	
1.3 MultiJet 95 ch Pop	5	0	19 990	
1.6 MultiJet 120 ch Pop	6	0	20 990	
2.0 MultiJet 140 ch Cross 4x4	7	0	25 990	

Surcoit Pop: "base" + 2 000 €				
Surcoit Popstar: Pop + 1 700 €				
Surcoit Lounge: Popstar + 2 600 €				
Surcoit Cross: Popstar + 1 000 €				
Surcoit 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	
Surcoit Easy: Pop + 1 550 €				
Surcoit Lounge: Easy + 1 000 €				

PANDA TREKKING/4X4				
0.9 TwinAir 85 ch Trekking	5	0	14 540	
0.9 TwinAir 90 ch Cross 4x4	5	0	16 640	
1.3 MultiJet 95 ch Trekking	4	0	16 790	
Surcoit Pop 4x4: Trekking + 600 €				
Surcoit Rock 4x4: Pop 4x4 + 1 300 €				
Surcoit 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	
Surcoit Steel: Cult + 460 €				
Surcoit 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	
Surcoit Pop: "base" + 1 300 €				
Surcoit Easy: Pop + 1 300 €				

NOUVEAU 124 SPIDER				
1.4 MultiAir 140 ch Anniversary	8	900	30 990	
QUBO				
1.4 77 ch Pop	5	2 200	13 500	
1.3 MultiJet 80 ch Lounge	4	0	17 990	
1.3 MultiJet 95 ch Trekking	5	0	19 990	

DOBLO				
1.4 95 ch Pop	6	2 200	16 480	
1.6 MultiJet 95 ch Lounge	5	0	21 990	
1.6 MultiJet 120 ch Lounge	6	0	22 490	
Surcoit Lounge Pack: Lounge + 1 000 €				
Surcoit Trekking: Lounge Pack + 0 €				

DOBLO MAXI				
1.6 MultiJet 120 ch Lounge	6	0	23 290	
Surcoit Lounge Pack: Lounge + 1 000 €				

FORD				
TYPE	KA	CV B/M*	PRIX	
1.2 69 ch Titanium	4	0	11 500	
FIESTA (3 PORTES)				
1.25 60 ch Edition	4	0	14 250	
1.25 82 ch Edition	5	0	14 800	
1.0 EcoBoost 100 ch Edition	5	0	16 100	
1.0 EcoBoost 125 ch Titanium	6	0	18 050	
1.5 TDCi 75 ch Edition	10	0	24 600	
1.5 TDCi 95 ch Titanium	4	0	16 800	
2.0 EcoBoost 182 ch ST	15	2 200	28 200	
Surcoit Titanium: Edition + 1 450 €				
FIESTA (5 PORTES)				
Surcoit: 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 150 ch Titanium	6	0	25 000	
1.5 EcoBoost 182 ch ST	14	2 200	28 200	
RS	24	2 200	38 600	
1.5 TDCi 95 ch Trend	5	0	23 100	
1.5 TDCi Ecotronic 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	
Surcoit Edition: Trend + 0 €				
Surcoit Titanium: Edition + 1 500 €				

FOCUS SW (BREAK)				
Surcoit: berline + 650 €				
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	
Surcoit Titanium: Edition + 1 350 €				

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

C-MAX				
1.0 EcoBoost 100 ch Trend	5	0	23 100	
1.0 EcoBoost 125 ch Trend	6	0	24 300	
1.5 EcoBoost 150 ch Titanium	8	250	27 500	
1.5 TDCi 95 ch Trend	5	0	25 100	
1.5 TDCi Ecotronic 105 ch Trend	5	0	25 500	
1.5 TDCi 120 ch Trend	6	0	26 300	
2.0 TDCi 150 ch Titanium	8	0	29 500	
2.0 TDCi 170 ch Titanium PowerShift	8	0	32 000	
Surcoit Titanium: Trend + 2 000 €				

GRAND C-MAX				
Surcoit: C-MAX + 1 300 €				
MONDEO (5 PORTES)				
1.0 EcoBoost 125 ch Trend	6	0	27 200	
1.5 EcoBoost 160 ch Titanium	9	150	31 400	
1.5 EcoBoost 240 ch Titanium Auto.	14	2 200	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	
Surcoit Vignale: Titanium + 6 100 €				

MONDEO SW				
Surcoit: berline + 1 000 €				

S-MAX				
1.6 SCTi 160 ch S/S Edition PowerShift	9	2 200	30 400	
2.0 SCTi 203 ch Titanium PowerShift	12	4 000	33 450	
1.6 TDCi 115 ch Edition S/S	6	250	32 700	
2.0 TDCi 140 ch Edition	8	250	33 900	
2.0 TDCi 163 ch Titanium	9	250	35 950	
2.0 TDCi 163 ch Titanium PowerShift	9	2 200	37 650	
2.2 TDCi 200 ch Titanium BVA	12	4 000	39 250	

GALAXY				
1.6 SCTi 160 ch Edition PowerShift	9	2 200	33 800	
2.0 SCTi 203 ch Titanium PowerShift	12	4 000	36 450	
1.6 TDCi 115 ch Trend S/S	7	250	36 800	
2.0 TDCi 140 ch Trend	8	250	37 800	
2.0 TDCi 140 ch Trend PowerShift	8	2 200	39 500	
2.0 TDCi 163 ch Titanium	9	250	39 850	
2.0 TDCi 163 ch Titanium PowerShift	9	2 200	41 550	
2.2 TDCi 200 ch Titanium BVA	12	4 000	43 150	

KUGA				
1.5 EcoBoost 120 ch Trend	7	500	23 700	
1.5 EcoBoost 150 ch Trend	8	900	25 900	
1.5 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	6	0	29 350	
2.0 TDCi 180 ch Titanium 4x4	8	150	34 950	
Surcoit Titanium: Trend + 2 400 €				
Surcoit Sport Platinum: Titanium + 2 200 €				

EDGE				
2.0 TDCi 180 Trend	10	500	42 900	
2.0 TDCi 210 Titanium PowerShift	12	500	48 500	
Surcoit Titanium: Trend + 3 000 €				
Surcoit Sport: Titanium + 3 000 €				

MUSTANG FASTBACK				
2.3 EcoBoost 314 ch	21	3 000	37 500	
5.0 GT 418 ch	33	8 000	41 500	

MUSTANG CONVERTIBLE				
Surcoit: Fastback + 4 000 €				

TOURNEO COURIER				
1.0 EcoBoost 100 ch Ambiente	NC	NC	13 240	
1.5 TDCi 75 ch Ambiente	NC	NC	14 240	
1.5 TDCi 95 ch Ambiente	NC	NC	14 740	
Surcoit Trend: Ambiente + 750 €				
Surcoit Titanium: Trend + 1 200 €				

TOURNEO CONNECT				
1.0 EcoBoost 100 ch Ambiente	NC	NC	19 450	
1.5 TDCi 75 ch Ambiente	NC	NC	20 250	
1.5 TDCi 100 ch Ambiente	NC	NC	21 250	
1.5 TDCi 120 ch Ambiente	NC	NC	22 350	
Surcoit Trend: Ambiente + 800 €				
Surcoit Titanium: Trend + 2 500 €				

HONDA				
GARAGE DU CLOS				
91 LINAS 01 69 80 72 80				
2 avenue Ettore Bugatti				
91 VILLEBOIS SUR YVETTE 01 69 31 55 00				
47 avenue du Général de Gaulle				
www.honda-monthery.com				
TYPE	CV B/M*	PRIX		
NOUVELLE JAZZ				
1.3 i-VTEC 102 ch Elegance	5	0	16 100	

Surcoit Executive: Elegance + 800 €				
Surcoit Executive Navl: Executive + 600 €				
Surcoit Exclusive Navl: Exclusive + 1 600 €				



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 Trailhawk 4x4 Auto	10	1 600	33 300
Suzuki Longitude: Sport + 1 700 €			
Suzuki Limited: Longitude + 4 100 €			
Suzuki Limited Advanced Technologies: Limited + 2 000 €			
Suzuki Trailhawk Advanced: Trailhawk + 2 250 €			

<b>WRANGLER (2 PORTES)</b>			
3.6 284 ch Sahara Auto.	20	8 000	40 050

<b>WRANGLER UNLIMITED (4 PORTES)</b>			
3.6 284 ch Rubicon Auto.	20	8 000	41 050

<b>CHEROKEE</b>			
2.0 Multijet 140 ch Sport	8	250	30 950
2.2 Multijet 165 ch 4x4 Auto. Longit. Exec.	10	900	43 750
2.2 Multijet 200 ch 4x4 Auto. Limited	12	2 200	48 850
Suzuki Longitude: Sport + 4 000 €			
Suzuki Longitude Executive: Longitude + 2 800 €			
Suzuki Limited: Longitude Executive + 2 800 €			
Suzuki Limited Advanced Technologies: Limited + 3 500 €			

<b>GRAND CHEROKEE</b>			
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
Suzuki Unlimited Pack Navigation: Limited + 3 800 €			
Suzuki Overland: Limited Pack Navigation + 8 000 €			
Suzuki Summit: Overland + 3 500 €			

<b>KIA</b>			
<b>PICANTO (3 PORTES)</b>			
1.0 65 ch Motion	4	0	9 950
Suzuki Active: Motion + 1 800 €			

<b>PICANTO (5 PORTES)</b>			
1.2 85 ch Premium Auto.	5	0	15 450
Suzuki 3-port + 600 €			
Suzuki Premium: Active + 1 800 €			

<b>RIO (3 PORTES)</b>			
1.2 85 ch Motion	5	0	12 880

<b>RIO (5 PORTES)</b>			
1.2 85 ch Motion	5	0	13 480
1.1 CRD 75 ch Motion	4	0	15 480
1.4 CRD 90 ch Active	4	0	17 790
Suzuki Active: Motion + 1 900 €			
Suzuki Premium: Active + 2 200 € à + 2 300 €			

<b>VENGA</b>			
1.4 90 ch Motion	5	0	15 900
1.6 125 ch Active	7	250	19 600
1.6 CRD 115 ch Active	6	0	21 600
Suzuki Premium: Active + 2 500 €			
Suzuki Premium: Motion + 1 300 €			

<b>SOUL</b>			
1.6 CRD 136 ch M	8	0	19 900
EV	1	0	35 400

<b>PRO CEE'D</b>			
1.0 T-GDI 120 ch Active	6	0	21 700
GT	12	2 200	29 000
1.6 CRD 136 ch Active	7	0	23 000
Suzuki GT Line: Active + 1 700 €			

<b>CEE'D</b>			
1.4 100 ch Motion	8	0	17 900
1.0 T-GDI 120 ch Active	6	0	22 000
1.4 CRD 90 ch Motion	5	0	19 900
1.6 CRD 110 ch Active	5	0	23 300
1.6 CRD 136 ch Active	7	0	23 300
Suzuki GT Line: Active + 1 700 €			
Suzuki Premium: GT Line + 1 800 €			

<b>CEE'D SW (BREAK)</b>			
Suzuki: 5 portes + 1 100 €			

<b>CARENS</b>			
1.6 GDI 135 ch Motion	7	500	22 250
1.7 CRD 115 ch Motion	6	0	24 450
1.7 CRD 141 ch Active	7	0	28 250
Suzuki Style: Motion + 1 350 €			
Suzuki Active: Style + 1 650 €			
Suzuki Premium: Active + 2 600 €			

<b>NOUVEAU SPORTAGE</b>			
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 CRD 115 ch Motion	6	0	25 000
2.0 CRD 136 ch Active	7	0	30 900
2.0 CRD 185 ch GT Line 4x4 Auto.	11	2 200	37 700
Suzuki Longitude: Motion + 3 900 €			
Suzuki GT Line: Active + 1 800 €			
Suzuki Premium: GT Line + 2 800 €			

<b>NOUVELLE OPTIMA</b>			
1.7 CRD 141 ch Premium	7	0	32 900
Suzuki Ultimate: Premium + 5 500 €			

<b>SORENTO</b>			
2.2 CRD 200 ch Premium	12	2 200	43 990
Suzuki Ultimate: Premium + 6 000 €			

<b>LAMBORGHINI</b>			
<b>TYPE</b>			
Horacan LP 580-2	nc	8 000	180 000
Horacan LP 610-4	nc	8 000	203 400
Horacan LP 610-4 Spyder	nc	8 000	223 740
Aventador LP 700-4	nc	8 000	324 000
Aventador LP 700-4 Roadster	nc	8 000	360 000

Aventador LP 750-4 Superveloc	nc	8 000	396 600
Aventador LP 750-4 Superveloc Road.	nc	8 000	432 960

<b>LANCIA</b>			
<b>YPSILON 5 PORTES</b>			
1.2 89 ch S/S Gold	4	0	15 200
1.2 89 ch S/S Gold +	4	0	16 200
0.9 TwinAir 85 ch S/S Gold	4	0	16 800
0.9 TwinAir 85 ch S/S DFS Gold	4	0	17 900
0.9 TwinAir 85 ch S/S Gold +	4	0	17 800
1.3 Multijet 95 ch S/S DFS Gold +	4	0	18 900
1.3 Multijet 95 ch S/S Gold +	5	0	18 300
1.3 Multijet 95 ch S/S Gold +	5	0	19 300

<b>DELTA</b>			
1.6 Multijet 120 ch DFF Gold	6	0	28 000

<b>VOYAGER</b>			
2.8 Multijet 177 ch Gold	11	8 000	44 400
2.8 Multijet 177 ch Platinum	11	8 000	48 900

<b>LAND ROVER</b>			
<b>DISCOVERY SPORT</b>			
2.0 S4 240 ch Pure Auto.	15	6 500	40 200
2.0 eD4 150 ch Pure	8	0	33 100
2.0 TD4 180 ch Pure	10	150	37 800
Suzuki SE: Pure + 4 400 €			
Suzuki HSE: SE + 5 400 €			
Suzuki HSE Luxury: HSE + 5 900 €			

<b>RANGE ROVER EVOQUE</b>			
2.0 S4 240 ch Pure Auto.	15	6 500	42 800
2.2 eD4 150 ch Pure	9	0	34 800
2.2 TD4 180 ch Pure	12	0	39 400
Suzuki SE: Pure + 3 900 €			
Suzuki SE Dynamic: SE + 4 300 €			
Suzuki HSE: SE Dynamic + 5 100 €			
Suzuki HSE Dynamic: HSE + 2 800 €			

<b>EVOQUE COUPÉ</b>			
Tarif: Icon Evoque			

<b>NOUVEL EVOQUE CABRIOLET</b>			
2.0 S4 240 ch SE Dynamic Auto.	16	8 000	55 800
2.0 TD4 150 ch SE Dynamic Auto.	9	900	51 800
2.0 TD4 180 ch SE Dynamic Auto.	11	900	54 800
Suzuki HSE Dynamic: SE Dynamic + 8 200 €			

<b>DISCOVERY</b>			
3.0 TDV6 211 ch Graphite Edition	13	8 000	57 250
3.0 SDV6 256 ch Landmark Edition	16	8 000	67 000

<b>RANGE ROVER SPORT</b>			
5.0 V8 Supercarged HSE Dyn. Auto.	43	8 000	94 800
3.0 TDV6 S Auto.	14	3 600	64 000
3.0 SDV6 HSE Auto.	19	3 600	90 900
4.4 SDV8 HSE Dynamic Auto.	24	8 000	90 900
3.0 SDV6 Hybride HSE	20	2 200	90 800
Suzuki SE: S + 5 200 €			
Suzuki HSE: SE + 6 700 €			
Suzuki HSE Dynamic: HSE + 1 600 € à + 2 500 €			
Suzuki Autobiography: HSE Dynamic + 8 500 € à + 9 100 €			
Suzuki Autobiography Dynamic: Autobiog + 2 000 € à + 2 400 €			
Suzuki SVR: Autobiography Dynamic + 25 400 €			

<b>RANGE ROVER</b>			
5.0 S/V Vogue Auto.	44	8 000	122 500
3.0 TDV6 HSE Auto.	16	3 600	97 300
4.4 SDV8 Vogue Auto.	22	8 000	116 100
3.0 SDV6 Hybride Autobiography	18	2 200	135 500
Suzuki Vogue: HSE + 10 200 €			
Suzuki Autobiography: Vogue + 14 100 €			
Suzuki SV Autobiography: Autobiography + 55 300 € à + 61 200 €			

<b>LEXUS</b>			
<b>CT</b>			
200h	4	750	27 990
Suzuki Pack: "base" + 1 300 €			
Suzuki Luxe: Pack + 5 200 €			
Suzuki F-Sport: Luxe + 0 €			
Suzuki Executive: F-Sport + 7 400 €			

<b>IS</b>			
300h	9	750	38 490
Suzuki Pack: "base" + 1 700 €			
Suzuki Luxe: Pack + 7 200 €			
Suzuki F-Sport: Luxe + 0 €			
Suzuki Executive: F-Sport + 6 400 €			
Suzuki F-Sport Executive: Executive + 3 300 €			

<b>RC</b>			
200i F-Sport	15	2 200	54 390
F Auto.	38	8 000	79 790
300h Luxe	10	0	49 990
Suzuki F-Sport: Luxe + 4 400 €			
Suzuki Executive: F-Sport + 4 400 €			
Suzuki F-Sport Executive: F-Sport + 5 600 €			
Suzuki F GT: F + 6 000 €			
Suzuki F Carbon: F GT + 3 200 €			

<b>NX</b>			
200i 238 ch Luxe 4WD	15	3 600	51 690
300h	8	0	40 090
Suzuki Pack: "base" + 2 300 €			
Suzuki Luxe 4WD: Pack + 7 300 €			

<b>GS</b>			
F Auto.	38	8 000	99 900
300h Pack	9	0	49 900
450h Pack	18	250	59 300

Suzuki F GT: F + 9 000 €			
Suzuki Luxe: Pack + 7 700 € à + 8 800 €			
Suzuki F-Sport: Luxe + 7 000 € à + 8 100 €			
Suzuki Executive: F-Sport + 0 € à + 2 200 €			

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

<b>LS</b>			
460 Luxe Auto	29	8 000	106 700
600h Luxe	28	6 500	123 500
Suzuki F-Sport: Luxe + 5 000 € à + 6 000 €			
Suzuki Executive: F-Sport + 12 000 € à + 13 000 €			

<b>MASERATI</b>			
<b>GHIBLI</b>			
3.0	23	8 000	70 400
S	31	8 000	83 100
S Q4	31	8 000	86 100
Diesel	17	2 200	67 250

<b>GRANTURISMO</b>			
4.2	32	8 000	115 100
Sport Auto.	38	8 000	126 500
Sport CC	36	8 000	132 100
MC Stradale	38	8 000	155 430
MC Stradale Centennial Edition	38	8 000	167 700

<b>GRANCABRIO</b>			
4.7	36	8 000	135 700
Sport	36	8 000	142 900
MC	38	8 000	154 200
MC Centennial Edition	38	8 000	172 500

<b>QUATTROPORTE</b>			
S	31	8 000	107 550
S Q4	31	8 000	112 150
GTS	44	8 000	152 000
Diesel	17	2 200	97 400

<b>MAZDA</b>			
<b>MAZDA2 (5 PORTES)</b>			
1.5 Skyactiv-G 75 ch Harmonie	4	0	14 450
1.5 Skyactiv-G 90 ch Élegance	5	0	16 350
1.5 Skyactiv-G 115 ch Sélection	5	0	19 750
1.5 Skyactiv-G 105 ch Sélection	5	0	20 800
Suzuki Dynamique: Éléance + 1 150 €			
Suzuki Sélection: Dynamique + 1 300 €			

<b>MAZDA3</b>			
1.5 Skyactiv-G			



350 d Executive Auto. NC 150 60 000

Surcil Executive: "base" + 4 450 €

Surcil Sportline: Executive + 550 €

Surcil Fascination: Sport + 7 250 €

**CLASSE E CABRIOLET**

Surcil: 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	59 900
250 d Auto.	11	0	63 500
350 d Auto.	15	250	70 550

Surcil Executive: "base" + 6 750 €

Surcil Sportline: Executive + 5 950 €

Surcil Fascination: Sportline + 800 €

**CLASSE CLS SHOOTING BRAKE**

Surcil: 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

Surcil Executive: "base" + 9 500 € (400, 400 h, 350 d et 300 h)

Surcil Maybach: 500 Executive + 28 500 €, 600 L + 20 100 €

**CLASSE S COUPÉ**

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	258 900

**AMG GT**

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

**CLASSE G**

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

**CLASSE GLC**

250 211 ch 4Matic GLC	NC	1 600	44 000
250 211 ch 4Matic Executive	NC	1 600	48 700
250 211 ch 4Matic Sportline	NC	1 600	50 950
250 211 ch 4Matic Fascination	NC	1 600	56 100
220 d 170 ch 4Matic GLC	NC	0	46 150
220 d 170 ch 4Matic Executive	NC	0	50 850
220 d 170 ch 4Matic Sportline	NC	0	53 100
220 d 170 ch 4Matic Fascination	NC	0	58 250
220 d 204 ch 4Matic GLC	NC	0	47 500
220 d 204 ch 4Matic Executive	NC	0	52 200
250 d 204 ch 4Matic Sportline	NC	0	54 450
250 d 204 ch 4Matic Fascination	NC	0	59 600

**CLASSE GLE**

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

Surcil Executive: "base" + 5 300 €

Surcil Sportline: Executive + 6 500 €

Surcil Fascination: Sportline + 3 200 €

**CLASSE GLE COUPÉ**

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

Surcil Executive: "base" + 6 100 €

Surcil Sportline: Executive + 6 200 €

Surcil Fascination: Sportline + 4 100 €

**CLASSE GLS**

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

Surcil Executive: "base" + 7 000 €

**CITAN 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

Surcil Plus: Pure + 2 886 €

Surcil Prime: Plus + 3 918 €

**CITAN TOURER EXTRA-LONG**

111 CDI Pure	nc	nc	26 916
--------------	----	----	--------

Surcil Plus: Pure + 1 962 €

Surcil 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	NC	32 195
One D 96 ch	4	0	19 100
Cooper D 116 ch	5	0	22 050
Cooper SD 170 ch	9	0	26 650

**MINI 5 PORTES**

One 75 ch	NC	0	17 350
One 102 ch	5	0	18 450
Cooper 136 ch	7	0	21 300
Cooper S 192 ch	9	250	26 150
One D 96 ch	5	0	20 900
Cooper D 116 ch	5	0	22 950
Cooper SD 170 ch	9	0	27 550

**MINI CABRIOLET**

One 96 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 AM	NC	NC	37 400
Cooper D 112 ch	6	0	26 250
Cooper SD 143 ch	7	0	30 000

**COUNTRYMAN**

One 96 ch	7	250	21 900
Cooper 122 ch	7	250	24 350
Cooper S 190 ch	11	500	29 500
John Cooper Works	NC	NC	37 400
One D 90 ch	5	0	23 600
Cooper D 112 ch	6	0	26 250
Cooper SD 143 ch	7	0	30 000

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

Electric	1	6 300	23 350
----------	---	-------	--------

**NOUVELLE SPACE STAR**

1.0 Miev 71 ch In	4	0	10 890
1.2 Miev 88 ch Intense	4	0	14 490

Surcil Intense: In + 1 600 €

**ASX**

1.6 115 ch Invite	6	0	21 800
1.6 140 ch 115 ch Invite	6	0	24 800
2.2 240 ch 150 ch Intense 4x4 Auto.	8	1 600	31 500

Surcil Intense: Intense + 2 500 €

**NOUVEL OUTLANDER**

2.0 150 ch Inform	9	1 600	28 950
2.2 240 ch 150 ch 2WD Invite	8	0	31 150

Surcil Intense: Intense + 5 300 €

Surcil Intense: Intense + 4 900 €

PHEV Intense 5 | 1 000 | 47 250 |

Surcil Intense Style: Intense + 3 000 €

Surcil Intense Style: Intense + 7 000 €

**PAJERO (3 PORTES)**

3.2 DI-D 200 ch Invite Auto	13	8 000	40 800
-----------------------------	----	-------	--------

Surcil Intense: Invite + 3 600 €

Surcil Intense: Intense + 6 500 €

**PAJERO (5 PORTES)**

Surcil: 3 portes + 3 100 €

**NISSAN****TYPE CV B/M\* PRIX****MICRA (5 PORTES)**

1.2 80 ch Visa	5	0	10 750
1.2 DIG-S 98 ch Visa	5	0	12 910

Surcil Visa Pack: Visa + 1 200 €

Surcil Acenta: Visa + 940 € + 1 700 €

Surcil N-Tec: Acenta + 1 400 €

Surcil Tekna: N-Tec + 1 100 €

Surcil Lada Lampaka: Tekna + 1 800 €

**NOTE**

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

Surcil Acenta: Visa + 1 350 €

Surcil N-Connecta: Acenta + 1 550 €

Surcil Tekna: N-Connecta + 1 250 €

Surcil N-Tec: N-Connecta + 950 €

**JUKE**

1.6 94 ch Visa	7	250	16 200
1.2 DIG-T 115 ch Acenta	6	0	19 400

1.6 117 ch Xtronic Acenta

1.6 DIG-T 190 ch N-Connecta

Nismo RS

1.5 dCi 110 ch Visa Pack

Surcil Visa Pack: Visa + 1 500 €

Surcil Acenta: Visa Pack + 1 400 €

Surcil N-Connecta: Acenta + 1 400 €

Surcil Tekna: N-Connecta + 2 200 €

**LEAF**

Visa	5	6 300	30 745
------	---	-------	--------

Surcil Visa Pack: Visa + 700 €

Surcil Acenta: Visa Pack + 1 810 €

Surcil Tekna: Acenta + 2 400 €

**PULSAR**

1.2 DIG-T 115 ch Visa	6	0	18 840
GT	10	250	25 915
	5	0	21 340

1.5 dCi 110 ch Visa

Surcil Acenta: Visa + 2 000 €

Surcil N-Connecta: Acenta + 1 450 €

Surcil Tekna: N-Connecta + 2 100 €

**QASHQAI**

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

Surcil Acenta: Visa + 2 350 €

Surcil N-Connecta: Acenta + 1 800 €

Surcil Tekna: N-Connecta + 2 300 €

**X-TRAIL**

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

Surcil Acenta: Visa + 2 300 €

Surcil N-Connecta: Acenta + 2 350 €

Surcil Tekna: N-Connecta + 2 250 €

**370 Z COUPÉ**

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

Surcil Pack: "base" + 3 400 €

**370 Z ROADSTER**

3.7 328 ch Pack	23	8 000	39 300
-----------------	----	-------	--------

**GT-R**

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

Surcil Track Edition: "base" + 13 500 €

**OPEL****TYPE CV B/M\* PRIX****KARL**

1.0 75 Essentia	4	0	9 990
-----------------	---	---	-------

Surcil Edition: Essentia + 1 900 €

Surcil Cosmo: Edition + 400 €

Surcil Cosmo Pack: Cosmo + 1 500 €

**ADAM**



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	18	0	31 050
GTI	6	250	37 400
1.6 BlueDI 100 ch Access	5	0	22 600
1.6 BlueDI 120 ch Active	5	0	25 600
2.0 BlueDI 150 ch Allure	7	0	29 100
2.0 BlueDI 180 GT Auto.	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 Felice: Allure + 2 350 €

Surcoût: 5 portes + 850 € à + 950 €

308 SW			
3008			
1.2 PureTech 130 ch Active	7	0	27 150
1.6 THP 165 ch Allure Auto.	9	150	32 500
1.6 BlueDI 120 ch Active	6	0	29 100
2.0 BlueDI 150 ch Allure	7	0	33 550

Surcoût Style: Active + 1 000 €

Surcoût Allure: Active + 2 750 €

Surcoût Felice: Allure + 2 100 €

4008			
1.6 HDI 115 ch Style	6	150	34 600
5008			
1.2 PureTech 130 ch Active	7	0	27 300
1.6 THP 165 ch Allure Auto.	9	250	33 350
1.6 BlueDI 120 ch Active	6	0	29 250
2.0 BlueDI 150 ch Allure	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 BlueDI 120 ch Access	6	0	28 150
2.0 BlueDI 150 ch Active	7	0	32 450
2.0 BlueDI 180 ch Allure Auto.	9	0	37 400

Surcoût Active: Access + 2 250 €

Surcoût Style: Active + 950 €

Surcoût Allure: Active + 2 650 €

Surcoût Felice: Allure + 3 700 €

508 SW (BREAK)			
Surcoût: berline + 1 200 € à 1 900 €			
508 RXH (BREAK)			
2.0 BlueDI 180 ch Auto.	9	0	43 450
Hybrid4	8	0	47 750

BIPPER TEEPEE			
1.3 HDI 80 ch Style	4	0	17 850
Surcoût Outdoor: Style + 600 €			

PARTNER TEEPEE			
1.2 PureTech 110 ch Active	6	0	21 100
1.6 BlueDI 75 Access	5	0	19 050
1.6 BlueDI 100 Active	5	0	21 800
1.6 BlueDI 120 ch Outdoor	6	0	25 400

Surcoût Style: Active + 850 €

Surcoût Outdoor: Active + 2 150 €

PORSCHÉ			
CAYMAN			
2.7	18	6 500	53 345
S	22	6 500	66 470
GTS	23	8 000	76 190
GT4	28	8 000	88 310

BOXSTER			
2.7	17	6 500	52 885
S	21	8 000	64 790
GTS	23	8 000	73 670
Spyder	28	8 000	82 430

NOUVELLE 911 COUPÉ (TYPE 991 II)			
Camera	25	8 000	98 975
Camera 4	26	8 000	106 415
Camera S	31	8 000	113 255
Camera 4S	31	8 000	120 695

Targa 4	26	8 000	119 615
Targa 4S	31	8 000	133 895
Turbo	44	8 000	177 695
Turbo S	49	8 000	206 135

NOUVELLE 911 CABRIOLET (TYPE 991 II)			
Camera	26	8 000	112 175
Camera 4	26	8 000	119 615
Camera S	31	8 000	126 485
Camera 4S	31	8 000	133 895

Turbo	42	8 000	190 695
Turbo S	49	8 000	219 335
PANAMERA			
3.6	21	8 000	85 967
4	21	8 000	91 247
S	31	8 000	107 207

4S	31	8 000	112 607
GTS	34	8 000	127 727
Turbo	42	8 000	149 207
Turbo S	48	8 000	183 527

S E-Hybrid	20	nc	107 207
Diesel	19	8 000	88 007
MACAN			
S	23	8 000	63 755
GTS	25	nc	76 115

Turbo	29	8 000	86 510
S Diesel	16	2 200	63 155

CAYENNE			
3.6	20	nc	88 330
S	31	8 000	94 050
GTS	33	nc	101 330
Turbo	43	8 000	133 130
Turbo S	48	8 000	170 450
S E-Hybrid	20	nc	85 520
Diesel	16	2 200	69 890
S Diesel	28	4 000	85 970

RENAULT			
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 + 1 500 €			
Surcoût Intens: Zen + 1 000 €			
Surcoût Cosmic: Intens + 800 €			

ZOE			
Life	1	6 300	22 100
Charge rapide Life	1	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	150	26 050
RS Trophy 220 ch EDC	11	150	29 100

1.5 Energy dCi 75 ch Life	4	0	16 800
1.5 Energy dCi 90 ch Zen	4	0	19 400
Surcoût Limited: Life + 1 600 €			
Surcoût Zen: Life + 1 800 €			
Surcoût Intens: Zen + 1 750 €			
Surcoût Cosmic: Intens + 1 600 €			
Surcoût Initiale Parts: Intens + 3 650 €			

CLIO IV ESTATE (BREAK)			
Surcoût: berline + 600 €			
CAPTUR			
0.9 Energy TCE 90 ch Life	5	0	16 500
1.2 TCE 120 ch Zen EDC	6	0	20 500
1.5 Energy dCi 90 ch Life	4	0	19 000
1.5 Energy dCi 110 ch Zen	5	0	22 100

Surcoût Zen: Life + 1 900 €			
Surcoût Intens: Zen + 1 700 €			
Surcoût Hybrid: Intens + 1 300 €			
MÉGANE COUPÉ			
1.2 Energy TCE 115 ch Intens	6	0	24 100
1.2 Energy TCE 130 ch Base Edition EDC	7	0	27 900
R.S.	16	2 200	32 450

1.5 Energy dCi 95 ch Intens	5	0	25 500
1.5 Energy dCi 110 ch Intens	5	0	27 150
1.6 Energy dCi 130 ch Intens	6	0	28 350
Surcoût Base Edition: Intens + 1 500 €			

NOUVELLE MÉGANE			
1.2 Energy TCE 100 ch Life	5	0	18 200
1.2 Energy TCE 130 ch Zen	7	0	23 200
1.6 Energy TCE 205 ch GT EDC	11	150	31 900
1.5 Energy dCi 90 ch Life	4	0	22 100
1.5 Energy dCi 110 ch Life	5	0	23 400
1.6 Energy dCi 130 ch Zen	6	0	26 800

Surcoût Zen: Life + 2 800 €			
Surcoût Intens: Zen + 2 200 €			
SCÉNIC			
1.2 Energy TCE 115 ch Life	6	0	24 200
1.2 Energy TCE 130 ch Zen	7	250	26 900
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 Base Edition	7	0	32 200

Surcoût Limited: Life + 1 500 €			
Surcoût Zen: Life + 2 300 €			
Surcoût Base Edition: Zen + 2 300 €			
GRAND SCÉNIC			
Surcoût: Scénic + 400 €			

KADJAR			
1.2 Energy TCE 130 Life	7	0	23 800
1.5 Energy dCi 110 Life	5	0	26 200
1.6 Energy dCi 130 Zen	7	0	29 500

Surcoût Zen: Life + 2 000 €			
Surcoût Intens: Zen + 2 500 €			
TALISMAN			
1.6 Energy TCE 150 ch Zen EDC	8	0	31 500
1.6 Energy TCE 200 ch Intens EDC	11	0	35 800
1.5 Energy dCi 110 ch Life	5	0	27 900
1.6 Energy dCi 130 ch Zen	6	0	31 200
1.6 Energy dCi 160 ch Intens EDC	8	0	36 500

Surcoût Zen: Life + 2 000 €			
Surcoût Intens: Zen + 3 700 €			
Surcoût Initiale Parts: Intens + 4 500 €			
TALISMAN ESTATE			
Surcoût: berline + 1 200 € à + 1 400 €			

ESPACE			
1.6 Energy TCE 200 ch Zen EDC	11	250	38 600
1.6 Energy dCi 130 ch Life	7	0	35 100
1.6 Energy dCi 160 ch Zen EDC	8	0	40 100

Surcoût Intens: Zen + 3 800 €			
Surcoût Initiale Parts: Intens + 3 700 €			
KANGOO			
1.2 Energy TCE 115 ch Life	6	250	19 950
1.5 Energy dCi 75 ch Life	4	0	19 950

1.5 Energy dCi 90 ch Life	5	0	20 550
1.5 Energy dCi 110 ch Zen	6	0	22 600
Surcoût Zen: Life + 1 350 €			
Surcoût Extrem: Zen + 850 €			
Surcoût Intens: Extrem + 400 €			

GRAND KANGOO			
1.5 Energy dCi 90 ch Life	5	0	22 150
1.5 Energy dCi 110 ch Zen	6	0	24 300
Surcoût Intens: Zen + 850 €			

ROLLS-ROYCE			
TYPE			
Ghost	nc	8 000	275 130
Wraith	nc	8 000	283 950
Phantom	nc	8 000	414 660
Phantom Coupé	nc	8 000	445 080
Phantom Drophead Coupé	nc	8 000	482 360

SEAT			
MII (3 PORTES)			
1.0 60 ch Référence	3	0	9 765
1.0 75 ch Style	4	0	11 855
Surcoût Style: Référence + 1 590 €			

MII (5 PORTES)			
Surcoût: 3 portes + 450 €			
IBIZA SC (3 PORTES)			
1.0 75 ch Référence	4	0	12 440
1.2 TSI 90 ch Style	5	0	14 980
1.2 TSI 110 ch FR	6	0	16 165
1.0 EcoTSI 110 ch FR DSG	6	0	19 745
1.4 EcoTSI 150 ch FR DSG	8	0	20 215

Cupra	11	500	22 690
1.4 TDI 75 ch Référence	4	0	15 440
1.4 TDI 90 ch Référence	4	0	15 965
1.4 TDI 105 ch FR	5	0	20 690

Surcoût Style: Référence + 1 485 €			
Surcoût FR: Style + 2 485 €			
IBIZA (5 PORTES)			
Surcoût: 3 portes + 500 €			

IBIZA ST (BREAK)			
Surcoût: Ibiza 3 portes + 1 200 €			
TOLEDO			
1.2 TSI 90 ch Référence	5	0	18 510
1.2 TSI 110 ch Premium	6	0	22 120
1.4 TSI 125 ch Premium DSG	6	0	24 155
1.4 TDI 90 ch Référence	4	0	20 720
1.6 TDI 115 ch Premium	6	0	24 405

1.2 TSI 90 ch Référence	5	0	18 510
1.2 TSI 110 ch Premium	6	0	22 120
1.4 TSI 125 ch Premium DSG	6	0	24 155
1.4 TDI 90 ch Référence	4	0	20 720
1.6 TDI 115 ch Premium	6	0	24 465



WRX STI			
S	21	8 000	44 490
Suzuki S Allion: S + 500 €			
Suzuki S Club: S Allion + 4 500 €			
Suzuki S Club Allion: S Club + 500 €			

FORESTER			
2.0i 150 ch Premium	8	2 200	30 990
2.0i 147 ch Exclusive	8	900	30 990
Suzuki Premium: "base" + 3 000 €			
Suzuki Luxury: Premium + 3 000 €			

FORESTER SPORT			
2.0i 240 ch Exclusive	15	6 500	40 990
2.0i 147 ch Exclusive	9	1 600	37 990

LEVORG			
1.6 Turbo 170 ch Exclusive Lineartronic	10	2 200	36 950

OUTBACK			
2.5i 173 ch Luxury Eyesight Lineartronic	10	2 200	44 390
2.0i 150 ch Premium	9	500	39 390

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

BRZ			
2.0i 200 ch	12	3 000	30 390
Suzuki Club: "base" + 2 000 €			

## SUZUKI

TYPE	CV	B/M*	PRIX
CÉLÉRIO (5 PORTES)			
1.0 68 ch Advantage	4	0	8 890
1.0i 68 ch Pack Plus	4	0	12 290
Suzuki Privilege: Advantage + 1 700 €			
Suzuki Pack: Privilege + 800 €			

SWIFT (3 PORTES)			
1.2i 92 ch Advantage	5	0	12 090
Sport	8	900	17 490
Suzuki Privilege: Advantage + 800 €			

SWIFT (5 PORTES)			
1.3i 106 ch Privilege	4	0	15 540
Suzuki 3-port: Privilege + 650 €			
Suzuki Sport: Privilege + 1 750 €			

JIMNY			
1.3i 92 ch	6	2 200	13 860
Suzuki JX: JX + 1 750 €			

VITARA			
1.6i 120 ch Advantage	6	0	17 490
1.6i 120 ch Privilege	6	0	21 690
Suzuki Privilege: Advantage + 1 900 €			
Suzuki Pack: Privilege + 1 900 €			

S-CROSS			
1.6i 120 ch Advantage	6	0	18 990
1.6i 120 ch Pack SE	6	0	24 790
Suzuki Pack SE: Advantage + 3 500 €			
Suzuki Style: Pack SE + 4 500 € + 4 800 €			

## TESLA

TYPE	MODEL S	CV	B/M*	PRIX
70	1	6 300	78 600	
90D	1	6 300	98 900	
P90D	1	6 300	121 400	

## TOYOTA

TYPE	AYGO (3 PORTES)	CV	B/M*	PRIX
1.0i 68 ch x	3	0	10 600	
Suzuki + play: x + 1 500 €				

AYGO (5 PORTES)			
Suzuki 3-port: + 400 €			

YARIS (3 PORTES)			
1.0i 69 ch Active	4	0	13 700
1.3i 107 ch France	6	0	15 750
1.4i 140 ch Active	5	0	16 500
Suzuki France: Active + 900 €			

YARIS (5 PORTES)			
100h France	5	750	18 990
Suzuki 3-port: + 600 €			
Suzuki Dynamic: France + 410 € + 700 €			
Suzuki Design: Dynamic + 900 €			
Suzuki Collection: Design + 900 €			

AURIS (5 PORTES)			
1.3i 107 ch Tendence	5	0	20 000
1.2i 115 ch Dynamic	6	0	23 000
136h Tendence	4	750	24 950
1.4i 140 ch Active	5	0	23 200
Suzuki France: Active + 900 €			

AURIS TOURING SPORTS (BREAK)			
Suzuki: Berlin 5 p + 1 100 €			

VERSO			
1.6i 171 132 ch Dynamic	8	1 600	23 900
1.8i 171 147 ch Dynamic CVT	8	1 600	25 900
1.6i 140 112 ch Tendence	7	0	26 600

Suzuki Dynamic: Tendence + 500 €			
Suzuki Design: Dynamic + 1 000 €			
Suzuki Style: Design + 2 600 €			

## NOUVELLE PRIUS

Dynamic	4	750	30 400
Suzuki Lounge: Dynamic + 3 300 €			

PRIUS +			
136h Active	4	750	32 200
Suzuki Dynamic: Active + 1 500 €			
Suzuki SkyView: Dynamic + 1 000 €			
Suzuki Lounge: SkyView + 2 550 €			

AVENSIS			
1.6i 107 132 ch Dynamic	8	500	28 200
1.8i 107 147 ch Dynamic	9	250	29 500
1.6i 140 112 ch Dynamic	6	0	30 100
2.0i 140 143 ch Dynamic	7	0	31 100
Suzuki Executive: Dynamic + 1 000 €			
Suzuki Lounge: Executive + 1 500 €			

AVENSIS TOURING SPORTS (BREAK)			
Suzuki: + 1 000 €			

RAV4			
2.0i 171 151 ch Active AWD	9	1 600	29 000
Hybride Dynamic	9	0	33 400
2.0i 140 143 ch Active	7	0	28 000

Suzuki Dynamic: Active + 2 400 €			
Suzuki Design: Dynamic + 3 100 € + 3 400 €			
Suzuki Lounge: Design + 2 100 € + 3 200 €			

LAND CRUISER (3 PORTES)			
2.8i 200 177 ch Le Cap	12	6 500	37 000
Suzuki Life: Le Cap + 4 950 €			
Suzuki Légende: Life + 2 500 €			
Suzuki Lounge: Légende + 4 400 €			

LAND CRUISER (5 PORTES)			
4.0i 271 280 ch Lounge Auto	20	8 000	61 850
Suzuki 3-port: + 2 700 € + 8 000 €			
Suzuki Lounge Pack Techno: Lounge + 6 400 € + 8 400 €			

LAND CRUISER (5 PORTES)			
2.0i 200 ch	12	3 000	31 390

## VOLKSWAGEN

TYPE	CV	B/M*	PRIX
UP! (3 PORTES)			
1.0 60 ch Take up!	3	0	10 370
1.0 75 ch Take up!	4	0	11 160
Suzuki Move up!: Take up! + 1 490 €			
Suzuki High up!: Move up! + 2 270 €			

UP! (5 PORTES)			
Suzuki 3-port: + 520 €			
e-up!	2	6 300	27 200

CROSS UP!			
1.0 75 ch	4	0	15 810

POLO (3 PORTES)			
1.0 60 ch Trendline	4	0	13 380
1.0 75 ch Trendline	4	0	14 690
1.2i 90 ch BMT Confortline	5	0	16 940
1.0i 95 ch BlueMotion	5	0	16 710
1.2i 110 ch BMT R-Line	6	0	20 710
1.4i 150 ch ACT 150 ch BlueGT	7	0	23 340
GTI	11	250	26 590
1.4i 175 ch BMT Trendline	4	0	16 430
1.4i 175 ch BMT Trendline	4	0	17 140

Suzuki Confortline: Trendline + 1 930 €			
Suzuki Alstar: Confortline + 90 €			
Suzuki R-Line: Confortline + 2 360 €			
Suzuki Cast: R-Line + 1 200 €			

POLO (5 PORTES)			
Suzuki: Berlin 3 p. + 660 €			

CROSS POLO			
1.0 75 ch	4	0	17 380
1.2i 90 ch BMT	5	0	18 300
1.4i 175 ch BMT	4	0	20 430

GOLF VII (3 PORTES)			
1.2i 85 ch Trendline	5	0	18 850
1.2i 110 ch Trendline	5	0	21 230
1.0i 115 ch BlueMotion Trendline	6	0	22 230
1.4i 125 ch Confortline	6	0	24 410
1.4i 150 ch ACT 150 ch Confortline	7	0	26 980
GTI	12	250	34 150
GTI Performance	13	250	35 260
GTI Clubsport	16	2200	37 400
R	19	2200	42 790
1.6i 175 ch Trendline	4	0	23 610
1.6i 175 ch Trendline	5	0	24 290
1.6i 175 ch BlueMotion Trendline	6	0	25 110
2.0i 150 ch Confortline	7	0	29 130
GTD	9	0	35 150

Suzuki Edition: Trendline + 140 €			
Suzuki Confortline: Trendline + 2 180 €			
Suzuki Alstar: Confortline + 0 €			
Suzuki Cast: Confortline + 2 370 €			

GOLF VII (5 PORTES)			
GTE	6	1 000	39 600
e-Golf	3	6 300	38 190
Suzuki: Berlin 3 p. + 830 €			
Suzuki Cast: Edition: Cast + 3 490 €			

GOLF VII SW (BREAK)			
1.2i 85 ch Trendline	5	0	20 450
1.2i 110 ch Trendline	5	0	24 820
1.0i 115 ch BlueMotion Trendline	6	0	23 660
1.4i 125 ch Confortline	6	0	23 660
1.4i 150 ch Confortline	8	0	27 930
R DSG	19	2200	46 200
1.6i 175 ch Trendline	5	0	25 080
1.6i 175 ch Trendline	5	0	25 700
1.6i 175 ch BlueMotion Trendline	5	0	26 540
2.0i 150 ch Confortline	7	0	30 530
GTD	10	0	36 570

Suzuki Confortline: Trendline + 2 170 €			
Suzuki Alstar: Confortline + 0 €			
Suzuki Cast: Confortline + 2 150 €			

GOLF ALLTRACK			
1.6i 175 ch	6	0	32 500
2.0i 150 ch	8	0	35 270
2.0i 184 ch DSG	10	0	37 730

GOLF SPORTSVAN			
1.2i 85 ch Trendline	5	0	21 240
1.0i 115 ch BlueMotion Trendline	6	0	24 320
1.4i 125 ch Trendline	7	0	24 320
1.4i 150 ch Confortline	8	0	28 530
1.6i 175 ch Trendline	4	0	25 750
1.6i 175 ch Trendline	5	0	26 880
1.6i 175 ch BlueMotion Trendline	5	0	27 690
2.0i 150 ch Confortline	8	0	31 210

Suzuki Confortline: Trendline + 2 180 €			
Suzuki Alstar: Confortline + 90 €			
Suzuki Cast: Confortline + 2 340 €			
Suzuki R-Line: Cast + 690 €			

||
||
||



## 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 CO<sub>2</sub> (g/km) : 39.

Professionnels, découvrez ce véhicule pour votre entreprise sur [volkswagen-professionnels.fr](http://volkswagen-professionnels.fr)

### Paris 20<sup>ème</sup>

105 Cours de Vincennes

Tél : 01 46 59 44 44

### Villemomble

113 Avenue de Rosny

Tél : 01 70 32 21 20

[www.filialevgf-paris.com](http://www.filialevgf-paris.com)



Offre de financement



**BMW GROUP**  
Financial Services

**BMW**  
Service

**MINI**  
Service



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

**[www.ecm-car.com](http://www.ecm-car.com)**

avenue Aristide Briand D920

Rond point  
de la Vache Noire

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) : 3,3/6. 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-Élysées – 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 Roland 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 OZEN 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**

**JAPAUTO**  
AUTOMOBILES  
1<sup>er</sup> distributeur Honda de France  
depuis 1966

**EXCLUSIVITÉ JAPAUTO**

**HONDA**  
The Power of Dreams<sup>®</sup>

**HR-V 1.6 i-DTEC EXECUTIVE**

**OFFRE LIMITÉE À 15 VÉHICULES**

A partir de  
**21 900 €<sup>(1)</sup>**  
sous condition de reprise

**3 480 € d'économie<sup>(2)</sup>**



**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 bmné au prix catalogue de 25 380 €, hors peinture métallisée et frais d'immatriculation, et déduction faite d'une remise Japauto de 2 880 € et de 600 € de capital reprise (aide à la reprise conditionnée à l'acceptation de la reprise par Japauto). Offre non cumulable, réservée aux particuliers, valable sur HR-V 1.6 i-DTEC Executive bmné 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. Émissions 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°  
01 45 00 14 51

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

Retrouvez nos offres sur [www.japauto.com](http://www.japauto.com)

**Paris - République** | 32, avenue de la République - 11°  
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

CO<sub>2</sub> 117 g/km rejeté TVS 468 €/an ECO TAXE 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 - CO<sub>2</sub> 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.

**Actena**  
Automobiles  
www.actena.fr

75 PARIS 16**	01 44 30 82 30	56, AVENUE DE VERSAILLES
92 NEUILLY	01 46 43 14 40	58, AVENUE CHARLES DE GAULLE
92 LA GARENNE	01 56 47 06 60	86, AVENUE DE L'EUROPE
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**

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



Vorsprung durch Technik 

**Prenez place. Pour le futur.**

**Nouvelle Audi A4.  
Le progrès. Intensément.**



Volkswagen Group France S.A. au capital de 7 750 000 € - 11 avenue de Boursonne - Villers-Cotterêts - RCS Soissons B 602 025 538.  
Audi recommande **Castrol Edge Professional**. Vorsprung durch Technik = L'avance par la technologie.

Gamme Audi A4 : consommation en cycle mixte (l/100km) : 3,7 - 6,4. Rejets de CO<sub>2</sub> mixte (g/km) : 95 - 147.

**Premium Automobiles**  
105, Bd Murat  
75016 Paris  
Tél. 01 40 71 35 30  
[www.audi-paris16.com](http://www.audi-paris16.com)

**Premium II**  
15, Av. des Prés  
78180 Montigny le Bretonneux  
Tél. 01 61 37 27 00  
[www.audi-montigny.com](http://www.audi-montigny.com)

**Paris Est Evolution**  
332, Rue Berthe Morisot  
77400 St Thibault des Vignes  
Tél. 01 60 35 46 36  
[www.audi-marnelavallee.com](http://www.audi-marnelavallee.com)

**Premium Vélizy**  
17-19, Avenue Louis Breguet  
78140 Vélizy-Villacoublay  
Tél. 01 78 74 20 20  
[www.audi-velizy.com](http://www.audi-velizy.com)



CIRCUIT DIJON-PRENOIS FRANCE

# GRAND PRIX DE L'ÂGE D'OR

DU 3 AU 5 JUIN  
2016



[WWW.GRANDPRIXDELAGEOR.COM](http://WWW.GRANDPRIXDELAGEOR.COM)

EFG

ZENITH  
WATCHES



ALAIN FIGARET

MOTUL





**HONDA**  
The Power of Dreams®

## GAMME **CIVIC**

REPRISE  
ASSISTANCE  
GARANTIE



À PARTIR DE  
**149** € / MOIS <sup>(1)</sup>  
1<sup>ER</sup> LOYER DE 2 600 €

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 CO<sub>2</sub> : 3,7 l/100 km en cycle mixte et 98 g/km de CO<sub>2</sub>. 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 Cadex, RCS Evry 542 097 522. Intermédiaire d'assurance inscrit sous le N° ORIAS : 07008079 ([www.orias.fr](http://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](http://www.honda.fr)

### **GARAGE DU CLOS**

45 av. du Général de Gaulle - 91 Villebon sur Yvette  
Z.A.E de Linas - 2 av. Ettore Bugatti - 91 Linas

01 69 31 55 00  
01 69 80 72 80



ter Voitures DE L'ANNÉE

**Mercedes - BMW**  
**Audi - VW**

Direction et Collaborateur ALLEMAGNE

[www.lesvoituresdelannee.com](http://www.lesvoituresdelannee.com)

**06.09.78.09.20**

[aupe@lesvoituresdelannee.com](mailto: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](mailto:vvo@info-auto.org)

du lundi au vendredi de 8h30 à 17h00

[www.info-auto.org](http://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](http://www.Aramisauto.com)



Aramisauto.com

**0 811 365 804**

(prix d'un appel local)

l'auto-journal  
**PRO**  
**FESIONNELS**

**RÉSERVEZ**  
**VOTRE EMPLACEMENT**  
**ICI**

CONTACTEZ

**JULIE ALDABO 01 41 33 55 45**

**MARC QUEILLÉ 01 41 33 55 72**



**LODUS**

Gagnez  
des m<sup>2</sup> !



composez votre solution sur  
[www.lodus.com](http://www.lodus.com)

FRANCE  
GARANTIE  
BYCOTEL 614725

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](http://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.



## Mercedes Classe E

Son contenu technologique impressionne et son 1<sup>er</sup> 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.



## Alfa Romeo Giulia

Elle s'est fait plus que désirer. Mais ça y est, la belle italienne débarque. Sera-t-elle à la hauteur des attentes suscitées et de ses rivales allemandes ? Verdict très attendu avec le 1<sup>er</sup> essai.

Et aussi... En kiosque



ACTUELLEMENT

## L'AUTO-JOURNAL ÉVASION & 4x4 N°76

164 pages

En kiosques depuis le 10 mars, le dernier numéro de L'Auto-Journal Évasion et 4x4 vous permettra de faire un tour d'horizon de l'ensemble des nouveautés qui feront l'actualité en 2016. Vous prendrez également le volant du dernier Toyota RAV4, du BMW X1, du Kia Sportage et de la DS 4 Crossback. Une prise en mains du nouveau VW Tiguan est aussi au programme !

Et où que vous soyez, sur  
SMARTPHONE  
et  
TABLETTE

## 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](mailto: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

**Convois:** Sylvain Cambier (responsable)

**Secrétaire général de rédaction:** Denis Riffard

**Secrétariat de rédaction:** Valérie Frölich

(1<sup>re</sup> 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 Haefele

## DIRECTION - ÉDITION

**Directeur de la publication:** Carmine Perna

**Directeur exécutif:** Stéphane Haïtaïan

**Éditeur:** Tommaso Albinati

## DIFFUSION

[www.vendezplus.com](http://www.vendezplus.com)

**Directeur diffusion:** Jean-Charles Guérault

**Responsable diffusion marché:** Philippe Merrien

**Responsable diffusion:** Nicolas Chanliau

## MARKETING

**Directrice marketing:** Sylvie Siguret

**Responsable marketing:** Frédérique Gasbarian

**Abonnements:** Mathilde Dionnet, Agnès Tran

## PUBLICITÉ

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

**Directeur commercial:** Christophe Bonnet

**Directrice Groupe Commercial:** Caroline Soret

**Assistante de publicité:** Christine Chessé

**Équipe commerciale:** Paul Bellaïche, Thibault Cocardon,

Anne Buré-Emmel, Christian Touzay

**Opérations spéciales:** Grégory Gounse

**Exécution:** Stéphane Durand

**Planning:** Angélique Consoli (5352)

## ANNONCES CLASSÉES

Tél.: 01 41 33 55 54

**Directeur commercial:** Jean-Michel Godet

**Directeur de publicité:** Marc Queille

**Commerciale:** Julie Aldabo

**Assistante/maquettiste:** Sylviane Ragusa

**Maquettiste:** Alexandre Guillard

## FABRICATION

**Directeur des opérations industrielles:** Dominique Aymard

**Directeur de la fabrication:** Isabel Delanoy

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

Henri Tuquetbarbe (2253)

**Responsable service prépresse:** Sylvain Boularand (2988)

**Adjoint responsable service prépresse:** Christophe Guérin (4919)

## FINANCE

**Finance manager:** Guillaume Zaneskis

**Éditeur:** Éditions Mondadori Axel Springer "EMAS" SNC

**Siège social:** 8, rue François-Ory - 92543 Montrouge Cedex

**Co-gérants:** Carmine Perna et Ralph Büchi

**Actionnaires principaux:** Mondadori France SAS

et Axel Springer France SAS

**Imprimeur:** Maury, BP 12, Route d'Étampes,

45331 Malesherbes

**N° ISSN:** 0005-0768

**Commission paritaire:** 0318 K 82833

**Dépôt légal:** avril 2016

## ABONNEMENT

Vous souhaitez vous abonner ou vous avez besoin d'un renseignement sur votre abonnement ? Pour toute question sur votre abonnement, téléphonez au 01 46 48 48 75 (du lundi au samedi de 8 h à 20 h). Par courrier: Service abonnements L'Auto-Journal - CS 90125 - 27091 Evreux 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](mailto:abobelgique@edigroup.org)): 89,95 € (1 an, 25 numéros). Suisse (Edigroup S.A. Tél.: 022 860 84 01, [abonne@edigroup.ch](mailto:abonne@edigroup.ch)): 139 CHF (1 an, 25 numéros).







**RENAULT**  
La vie, avec passion

# Nouvelle Renault MEGANE

Activez vos sensations

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

**#MEGANE  
#EXPERIENCE**



Credit photo: John Higginson.

Consommations mixtes min/max (l/100 km) : 3, 3/6. Émissions CO<sub>2</sub> 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](http://megane-experience.fr)

Renault recommande **elf**

[renault.fr](http://renault.fr)



+ LES GOÛTS +  
D'UNE LÉGENDE\*



1128  
+ GRIMBERGEN +  
BIÈRE D'ABBAYE - ABDIJBIER