

Audi Q3.

Une forte impression.



Modèle présenté :

330€/mois*

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

Location longue durée sur 36 mois. 1^{er} loyer 4.650 € et 35 loyers de 330 €. Offre valable du 1^{er} mars au 30 juin 2016.

* Exemple pour une Audi Q3 2.0 TDI 120ch BVM6 avec options incluses dans les loyers : Peinture métallisée, pack aluminium extérieur, rampes de pavillon en métal brillant et 1 an de garantie additionnelle, en location longue durée sur 36 mois et pour 45 000 km maximum, hors assurances facultatives. ** Garantie 2 ans + 1 an de garantie additionnelle incluse. Offre réservée aux particuliers chez tous les Distributeurs présentant ce financement, sous réserve d'acceptation du dossier par Volkswagen Bank GmbH – SARL de droit allemand – Capital 318 279 200 € - Succursale France : Bâtiment Ellipse – 15 av de la Demi-Lune

Audi
Vorsprung durch Technik



95700 Roissy en France - RCS Pontoise 451 618 904 - ORIAS : 08 040 267 (www.orias.fr). *** Entretien plus obligatoire souscrit auprès de Volkswagen Bank GmbH, détail et limites prévues dans les conditions générales, disponibles sur demande auprès de votre Distributeur. Tarifs au 10/12/2015 MAJ du 01/02/2016. 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 Q3 : consommation en cycle mixte (l/100km) : 4,4 – 8,6. Rejets de CO₂ (g/km) : 116 – 203.

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



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

DRIVEGUARD



BRIDGESTONE
Votre Route, Notre Passion

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

Sommaire [N° 958]



*Tous les plaisirs
de l'automobile*
**du 12 au 25 mai
2016**



Découvrir

[NOUVEAUTÉS]

12 Le printemps français : DS E-Tense, Alpine A210, Citroën C6, C3, Peugeot 508, 308 R Hybrid, Renault Koleos, Kwid ...

24 Vision S : le futur SUV de Skoda

28 Citroën Picasso : ce qui change

Comprendre

[L'ENQUÊTE DE LA QUINZAINE]

32 Les voitures sont-elles trop chères ?

[AU VOLANT AVEC]

36 Bertrand Lessard, directeur général de Ford France

Conduire

[1^{er} ESSAI XL]

44 Alfa Romeo Giulia 2.2 JTD

[1^{ers} ESSAIS]

52 Peugeot 2008 1.6 BlueHDi

74 Maserati Levante S

[GRAND ANGLE]

58 BMW 318i

[COMPARATIF]

60 Mercedes E 220d / Audi A6 2.0 TDI / BMW 520d

[LES EXPERTS]

68 Lexus RX 450h

[ESSAI]

70 Peugeot 508 1.6 BlueHDi

[DERNIER ESSAI]

79 Volvo V70

Vibrer

[REPORTAGE]

80 La carrosserie Lecoq fait peau neuve

[SPORT]

86 Pagnaud et Bourdais : à nous l'Amérique !

[RÉTRO]

88 Citroën D Spécial

Partager

[COURRIER DES LECTEURS]

92 La vie de vos autos

93 Le chef des essais vous répond

S'offrir

[CONFIGURATEUR]

94 Renault Mégane

[FICHE OCCASION]

98 BMW Série 3

[DOSSIER DEUX-ROUES]

101 Cinq modèles à l'essai

[LE PRIX DU NEUF]

113 Le tarif des voitures neuves

[LES PROFESSIONNELS S'AFFICHENT]

121 Les petites annonces





Nouvelle Classe C Coupé. Instantanément captivante.

Avec ses lignes athlétiques, elle séduit au premier regard. Mais c'est sur la route que ses performances et sa polyvalence vous couperont le souffle. Avec sa boîte automatique 9G-Tronic et son Dynamic Select offrant 5 modes de conduite, la Nouvelle Classe C Coupé répondra au moindre de vos désirs. www.mercedes-benz.fr

Mercedes-Benz
The best or nothing.



Consommations mixtes de la Nouvelle Classe C Coupé : de 4,1 à 8,9 l/100 km. Emissions de CO₂ : de 106 à 209 g/km.



NOUVELLE SEAT IBIZA

NATURELLEMENT CONNECTÉE



Modèle présenté : NOUVELLE SEAT IBIZA SC STYLE 1.0 75 ch avec options peinture vernie et projecteurs Bi-Xénon à 14 645 € en location longue durée, 1^{er} loyer de 1 500 € suivi de 36 loyers de **149 €** pour 30 000 km maximum.

MULLEINONE PARIS - RÉS. SOISSONS B40202518

TECHNOLOGY TO ENJOY

SEAT IBIZA REFERENCE 1.0 75 ch
À PARTIR DE
115 € /MOIS⁽¹⁾
AVEC APPORT

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

ÉQUIPEMENTS DE SÉRIE IBIZA REFERENCE

- Système multimédia avec écran tactile
- Régulateur de vitesse
- Correcteur électronique de trajectoire
- Aide au démarrage en côte

TECHNOLOGY TO ENJOY = La technologie au service du plaisir.

(1) Location longue durée sur 37 mois. 1^{er} loyer de 1 500 € suivi de 36 loyers de 115 €. Offre valable du **01/04/2016 au 31/05/2016**. Exemple pour une NOUVELLE SEAT IBIZA REFERENCE 1.0 75ch BVM5 en location longue durée sur 37 mois et pour 30 000 km maximum. (2) Garantie 2 ans + 1 an de garantie additionnelle. (3) Contrat d'entretien VIP obligatoire souscrit auprès de Volkswagen Bank GmbH. Offre réservée aux particuliers chez tous les Distributeurs SEAT présentant ce financement, sous réserve d'acceptation du dossier par Volkswagen Bank – SARL de droit allemand – Capital 318 279 200 € - Succursale France : Bâtiment Ellipse, 15 Avenue de la Demi-Lune, 95700 Roissy en France - RCS Pontoise 451 618 904 - Mandataire d'assurance et mandataire d'intermédiaire d'assurance enregistré à l'ORIAS 08 040 267 (www.orias.fr).

Modèle présenté : NOUVELLE SEAT IBIZA SC STYLE 1.0 75 ch avec options peinture vernie et projecteurs Bi-Xénon à 14 645 € en location longue durée, 1^{er} loyer de 1 500 € suivi de 36 loyers de 149 € pour 30 000 km maximum au tarif n°110 du 04/01/2016 (mise à jour au 05/02/2016).

NOUVELLE SEAT IBIZA SC STYLE 1.0 75 ch : consommation mixte (l/100km) : 5,2. Emissions de CO₂ (g/km) : 118.

Retrouvez-nous sur



SEAT.FR



dito

Rédacteur en chef
jeaneric.raoul@mondadori.fr

NOUVELLE DONNÉE

Que la Chine soit devenue "l'usine du monde" n'est plus une découverte. Quasiment tous nos objets du quotidien y sont produits. Non sans effets sur les emplois industriels des pays occidentaux.

Mais il y a une deuxième face à la médaille, plus positive. Désormais 1^{er} marché automobile mondial, la Chine a immatriculé 21 millions de voitures neuves en 2015, contre 17 millions pour les États-Unis... et 1,9 million pour la France. Même si, comme l'a montré le récent Salon de Pékin, les constructeurs locaux se renforcent, la pénétration des marques européennes et américaines y reste enviable. Sans doute, direz-vous. Mais la majorité des voitures de marques occidentales vendues en Chine est produite sur place. Donc, quel intérêt pour nous, Français ?

Ils sont multiples. Financiers, bien sûr, car les profits réalisés dans l'Empire du Milieu viennent renforcer la rentabilité des constructeurs tricolores. Donc leur capacité à investir, innover, et même embaucher. Mais surtout,

La demande chinoise ouvre aux français des horizons jusqu'à présent hors de portée.

en ouvrant considérablement leurs perspectives, la demande chinoise permet aux marques françaises de se projeter vers des horizons qui restaient jusqu'à présent hors de portée. On s'est assez lamenté de l'absence des constructeurs hexagonaux sur le haut de gamme. Outre des considérations historiques, leurs marchés traditionnels expliquent en partie ce plafond de verre : très présents en Europe, ils buttent en Allemagne sur la domination des constructeurs locaux. Et jusqu'à présent, la grande exportation des français se focalisait sur l'Amérique latine, l'Afrique ou la Russie, territoires plus propices au *low cost* qu'au premium.



OLIVIER MARTIN-GAMBIER

ÇA VOUS A FAIT RÉAGIR...

Dans votre entretien avec Emmanuel Barbe (L'AJ n°956), l'encadré "règle acceptée, règle respectée" me fait réagir. Les exemples du délégué à la Sécurité routière pour accroître l'acceptabilité de la règle sont tournés en majorité vers la répression. Il y a quelques années, Gilles de Robien avait proposé que nous alimentions une base de données pour signaler les anomalies des infrastructures. Quelques propositions faites à l'époque : calibrage des ronds-points, signalisation ponctuelle et interactive devant les écoles, feux tricolores intelligents... J'attends toujours les réactions officielles !

G. Lépine

Dans votre dernier numéro, le dossier sur le futur Touareg est très intéressant. Je m'étonne juste que, après avoir relevé que Volkswagen souhaite supprimer les boutons au tableau de bord, il n'a pas été souligné que son concurrent, le Volvo XC90, a ouvert la voie à cet égard. Rendons à César...

Philippe de Bellet

Quitte à chercher des antériorités, on peut également souligner la direction claire et déjà ancienne prise par Peugeot dans ce domaine.

L'immense bol d'air frais de la Chine permet de rebattre les cartes. C'est plus vrai encore pour les français, qui avaient raté le train du marché américain, ancienne locomotive mondiale et "potion magique" des allemands. Certes, les goûts des automobilistes chinois sont différents des nôtres. Mais l'ampleur et la diversité de la demande vont permettre d'y commercialiser des modèles plus ambitieux, impossibles à rentabiliser auparavant. Et nous en profiterons aussi ! Grâce aux Chinois, le rêve d'établir solidement DS comme marque premium mondiale, ou de faire brillamment renaître Alpine, au-delà d'un seul modèle sportif, peut devenir réalité.

ON A AIMÉ,
CETTE QUINZAINE



JE SUIS UNE LÉGENDE

C'est l'une des dernières McLaren F1 de route. Il s'agit du 60^e exemplaire, né en 1998, sur une production totale de 64 autos. Cette supercar intégralement noire n'a parcouru que 4 500 km depuis sa sortie d'usine. Elle est mise en vente par le constructeur via son département "Special Operations". Le tarif n'a pas été communiqué, mais il devrait être stratosphérique. Si vous êtes intéressé, donc ultra-riches, vous pouvez prendre contact avec la marque par mail à l'adresse : specialoperations@mclaren.com... Pour rappel, les trois dernières McLaren F1 qui ont changé de propriétaire sont parties pour plus de 10 millions d'euros. Sur le plan du mythe comme sur celui de l'investissement, il paraît de plus en plus évident que cette supercar devient l'équivalent moderne de la Ferrari 250 GTO.



Pièce maîtresse de l'œuvre, le V12 de 6,1 litres développé par BMW affiche près de 630 ch. Le compartiment est isolé avec des feuilles d'or !



Dossier réalisé par Daniel Carroux

Le printemps français

Longtemps cantonnés à leur pré carré, les constructeurs français font tomber les barrières. Ils osent tout, ou presque, c'est même à ça qu'on les reconnaît. L'expression vaut compliment.



LES INFOS CLÉS

Moteur
100 % électrique

Châssis en fibre
de carbone



La promesse est belle

Le concept car E-Tense met en lumière
ce qui constituera, à terme, l'ADN de la marque DS.
La rupture est totale. Et pleine de promesses.

Les promesses n'engagent que ceux qui y croient, dit-on. Frappé au coin du bon sens mais chargé d'un zeste de mépris envers les crédules, l'adage ne se vérifie pas à toute occasion. Certains tiennent leurs promesses, et il y a tout lieu de penser que la marque premium du groupe PSA tiendra les siennes. Entre autres parce qu'elle n'a pas trop le choix si l'idée est de perdurer, ce qui semble être le cas. De fait, le concept car E-Tense n'a rien de l'acte gratuit sans lendemain. Le réalisme prime. La part de fantasme propre à l'exercice est préservée, c'est entendu. L'absence de lunette arrière, les portières concaves, le capot troué de part et d'autre à hauteur des optiques, les clignotants arrière intégrés au pavillon, la planche de bord découpée de manière paramétrique et structurée par de l'acier froid, tous ces éléments relèvent de la pure création artistique. Réussie, du reste. L'étude E-Tense attire l'œil sans le heurter, elle est bien proportionnée et les artifices esthétiques géo-

métriques magnifient la très classique silhouette de coupé. On est loin des gros délires rencontrés ici et là au détour d'un Salon, en résumé. Pour preuve, le combiné d'instrumentation 100 % digital, la tablette centrale imposante, les optiques disposées en rang d'oignons et la calandre proéminente sentent bon la production en série. À voir quand et sur quel modèle. La remarque vaut pour ce qui ne se voit pas.

*L'engin est capable
d'atteindre 200 km/h...*

À cet égard, le concept car E-Tense sort de l'ordinaire de l'espèce, lui qui fait appel à des solutions techniques opérantes de suite. La coquille en carbone n'est pas vide. Les suspensions à doubles triangles superposés ne trompent pas sur la marchandise. L'engin est en état de marche, pour tout dire, propulsé par deux électromoteurs aimablement fournis par Siemens. Placées à hauteur des roues arrière, qu'elles entraînent, ces



Des enseignes de renom du luxe à la française ont apporté leur contribution. Cette collaboration a valeur de symbole.

DENIS MEUNIER



DENIS MEUNIER

6

L'engin est à l'état de marche.

De là à prédire une production en série, même à petite échelle...

9



DS annonce une autonomie de 360 km, la batterie de 53 kWh aidant. Du Trocadéro aux vignobles de la Bourgogne, en gros...

unités développent à elles deux 402 ch, sachant qu'il faut bien ça pour mettre en valeur une voiture classée parmi les GT par ses concepteurs eux-mêmes. Selon ces derniers, l'engin peut atteindre 200 km/h... Les mauvaises langues argueront que le groupe PSA n'a rien d'autant puissant dans sa gamme de moteurs thermiques, ce qui est vrai. Et de conclure que le recours à la locomotion électrique n'est qu'un pis-aller. Un cache-misère, ce qui est exagéré. Tesla le prouve – avec plus ou moins de bonheur au vu de ses résultats financiers, il est vrai –, les voitures électriques surpuissantes ont un avenir. Comme quoi, la DS E-Tense pourrait très bien se soumettre à une production en série telle quelle, à quelques gros détails près.

DS a besoin d'une vitrine technologique pour s'émanciper de Citroën

La question ne se pose pas, apparemment, les hautes autorités de la marque laissant toutefois la porte entrouverte. L'hypothèse d'une petite série ne serait pas exclue. L'essentiel n'est pas là, quoi qu'il en soit.

Le concept E-Tense coupe le cordon ombilical reliant DS à Citroën, et ça, c'est juste la nouvelle que nous attendions. Sportivité affirmée, technologies avancées et traité intérieur haut de gamme, confié en la circonstance à des enseignes réputées du luxe à la française (Moynat pour la maroquinerie,



DENIS MEINIER

Clin d'œil à la DS originelle : les clignotants sont placés à la base du pavillon fuyant. Les nostalgiques du modèle apprécieront.

BRM Chronographes pour l'horlogerie et Focal pour l'installation audio) : tout l'ADN d'une marque premium émancipée de son jeune passé est là-dedans. Du moins, espérons-le. Il n'est pas interdit de croire aux promesses.

L'avis de Daniel Carroux L'E-Tense est bien plus qu'un simple concept car de Salon, pour preuve, sa balade, dans les rues de Paris, a une allure similaire à celle d'une auto standard. Ce genre de projet est le meilleur moyen pour DS de développer son aura à l'international.

RENAULT
Koleos

↓

LES INFOS CLÉS

Prix estimé :
à partir de 27 000 €

Commercialisation :
début 2017

Le premium sur tous les fronts

Longtemps réservés sur la question, les français partent à l'assaut du camp retranché du premium. Chacun de son côté. À sa manière.

Une Classe S battant pavillon bleu-blanc-rouge tient toujours du rêve éveillé, mais pour ce qui est des catégories en dessous, il n'y a plus lieu de désespérer de nos firmes nationales. La place forte du premium tenue par les marques patentées leur oppose une résistance de moins en moins farouche, et la prochaine vague d'assaut semble en mesure d'enfoncer les dernières défenses. Sur ce coup, les constructeurs français n'avancent pas groupés. À chacun sa stratégie et sa ligne de front.

Peugeot part à l'attaque dans le secteur archi-balisé des familiales, tout en rompant avec les poncifs du genre. À en juger par nos esquisses, réalistes, la prochaine 508 se rapproche de ces berlines profilées comme des coupés, soit l'élite parmi l'élite. Long capot, pavillon planté bas, ligne de toit se prolongeant loin sur la malle: tout y est. Dans le même esprit, le break s'apparente à un shooting brake, carrosserie louée pour son élégance innée. Le toit partagé par deux bossages accentue l'effet visuel. Belle auto, au final, qui ne compte pas sur sa seule apparence physique pour emporter les positions adverses. Le suspens va durer encore un an.

À l'opposé du champ de bataille, Citroën lance une manœuvre éprouvée. La C6 dévoilée à Pékin répond point par point aux critères de la grosse

berline statutaire classique, entre autres parce que la clientèle locale adore ça. Sorte de salon roulant vaste et traité grand luxe, animée par des moteurs essence dépassant les 200 ch, dit la rumeur, cette française hors sol ne foulera jamais l'Hexagone.

La C6 aurait sa place chez nous, quoi qu'on en dise

Encore qu'il ne faut jamais dire jamais. Lui aussi vu à Pékin, le Koleos rappiquera dare-dare chez nous, en revanche. Le SUV familial siglé Renault prend à revers la défense antagoniste haute sur pattes, équipé des technologies embarquées découvertes sur la Talisman et de moteurs bien charpentés, jusqu'à 175 ch, côté diesel. La transmission 4x4 est au programme. À l'ouverture des hostilités, les français semblent donc bien armés pour prendre pied dans la citadelle, à l'échelle mondiale s'entend. Il leur faut désormais prévoir le coup d'après. Et gonfler leurs motorisations à l'hélium, toujours le point faible.

L'avis de Daniel Carroux À la traîne sur la question depuis des lustres, l'automobile française lève le tabou du haut de gamme. De la plus belle des manières, semble-t-il.



Reposant sur un empattement de 2,90 m, la C6 a tous les attributs du salon roulant, cuir et raffinement compris. Heureux Chinois.



CITROËN C6



LES INFOS CLÉS

Modèle de série réservé à la Chine

Importation : peu probable

Le premium battant pavillon français ouvre les frontières en grand, signe qui ne trompe pas.



PEUGEOT 508 SW



LES INFOS CLÉS

Prix estimé : à partir de 32 000 €

Commercialisation : mi-2017



LES INFOS CLÉS

Prix estimé:
à partir de 40000 €

Commercialisation:
début 2017

GREG WHITE

La sportivité à fleur de carrosserie

Les français ont toujours maintenu des variantes sportives dans leurs gammes.
Il leur fallait cependant monter la barre d'un cran. C'est chose faite.

De la Renault Mégane R.S. à feu la Peugeot RCZ R pour les modèles les plus récents, les constructeurs français ont toujours apposé le coq sportif sur leurs carrosseries. En toute franchise, nous ne boudons pas notre plaisir. Il manquait cependant un je-ne-sais-quoi qui alimentait un gros sentiment de frustration. Des puissances allant bien au-delà de 300 ch, une voiture de sport définie comme telle vendue sous un label prestigieux,

toutes ces choses qui nous font aimer l'automobile. Bonne nouvelle, nos vœux seront exaucés à brève échéance. La médaille du mérite va à Renault, qui a osé ce que nous n'attendions plus. L'héritière de la mythique Berlinette Alpine, alias A110, devient réalité. Elle sera sur nos routes dans quelques mois. Les designers ont réussi à actualiser avec talent la légendaire silhouette de l'aïeule. De la face avant très identitaire à la chute de toit rectiligne, les fondamentaux sont respectés et le résultat est superbe. Sans tomber dans la ➤



La référence à la Berlinette reste marquée de bout en bout de l'auto. Le coffre bombé en témoigne. Le mobilier intérieur va à l'essentiel, comme il sied à une sportive pur sucre.

PEUGEOT 208 STYLE

ELLE RÉVEILLE L'ÉNERGIE QUI EST EN VOUS



à partir de

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

3 ANS D'ENTRETIEN INCLUS
SANS CONDITION DE REPRISE

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

NETC Automobile PEUGEOT 850 144 803 RCS Paris.

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

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

PEUGEOT 208 STYLE

MOTION & EMOTION



PEUGEOT

6

La chasse au Porsche Cayman et à l'Audi RS3 est ouverte : il y a peu, c'était encore impensable.



PEUGEOT 308 R Hybrid



LES INFOS CLÉS

Prototype roulant prêt à l'emploi

Mise en production : probable

nostalgie. Ce qui est beau traverse le temps. Sous cette robe, l'Alpine du xxie siècle se conforme aux règles de la sportive de rang intermédiaire. Moteur en position centrale arrière, poids plume, 4 cylindres (1,8 l) survitaminé pour une puissance estimée de 260 ch, voire plus : tout cela annonce de grands moments de conduite. Il nous tarde...

Peugeot adopte une autre attitude en partant de la 308. Ne pouvant opter pour un V6 ou un V8, le Lion contourne la difficulté en associant deux électromoteurs au 4 cylindres 1.6 THP de 270 ch. Résultat : 500 ch, rien de moins.

Mais le sport à la française n'est pas cantonné à l'élite. Ainsi, la Sandero peut recevoir le badge R.S. Il s'accompagne d'un 2 l atmo de 145 ch couplé à une boîte manuelle à 6 vitesses. Le tout restera en Amérique du Sud sous le label Renault, et ne viendra donc jamais en Europe... Dommage !

L'avis de Daniel Carroux Le retour d'Alpine est un séisme dans le paysage auto français. Rien ne sera plus comme avant, tant le produit semble abouti. Me voilà pris à rêver d'une Talbot hybride de 500 ch et d'une Logan Gordini...



↑ Hormis les sièges baquets très enveloppants et l'instrumentation ad hoc, l'intérieur de la 308 R Hybrid subit peu de modifications par rapport au modèle standard.



RENAULT Sandero R.S.



LES INFOS CLÉS

Commercialisé en Amérique du Sud

Importation : jamais

LADY MARIANNE :

– J'en ai assez de cette forêt, c'est trop demander un week-end au soleil ?

ROBIN DES BOIS :

– Mais vous n'y pensez pas, les chemins sont peu sûrs et ... (*À VOIX BASSE*) je ne suis pas Crésus.

PETIT JEAN (*SERVIABLE*) :



Visa Premier : soyez sûr de voyager dans les meilleures conditions aussi bien en France qu'à l'étranger.

- Jusqu'à 25 % de réduction toute l'année chez nos partenaires
- Une assistance et des assurances Visa Premier : pour être protégé dans tous vos déplacements.



Offres réservées aux détenteurs de la carte Visa Premier. Conditions et informations dans les notices d'informations sur le site visa.fr

Être Premier aura toujours ses avantages.

VISA



CITROËN
C3 Aircross



LES INFOS CLÉS

Prix estimé :
à partir de 19 000 €

Commercialisation :
printemps 2017

Le SUV à marche forcée

ILLUST. JEAN-FRANÇOIS HUBERT

Les français ont raté beaucoup de trains dans leur existence, mais pas celui-là.
Mieux encore, ils entendent bien remonter jusqu'à la locomotive.

Prenez la collection de *L'Auto-Journal 4x4* que vous conservez précieusement dans votre armoire, et feuillez les premiers numéros du début des années 2000. Vous y découvrez quoi ? De la Jeep, du Land Rover, du Mercedes, des japonais en veux-tu en voilà... Du Renault, du Peugeot, du Citroën : rien. Le grand vide.

Au fil du temps, cette estimable publication évoqua l'existence de véhicules Mitsubishi rebadgés Peugeot/Citroën et d'un Samsung remaquillé par Renault, propriétaire de la marque automobile coréenne – à ne pas confondre avec les smartphones du même nom. Vous enregistriez

un léger mieux, bien qu'insatisfaisant. Et puis, le sommaire changea à partir des années 2010. Depuis, *L'Auto-Journal 4x4* fait grand cas du Captur, du Kadjar, du 2008, du 3008 et du C4 Cactus, rangés parmi les SUV par commodité.

Les constructeurs français fourbissent de nouvelles armes

Vous devrez renouveler votre abonnement car ce n'est que le début. De fait, les constructeurs français ont compris que, s'il ne fallait pas rater



RENAULT Kwid



LES INFOS CLÉS

Modèle réservé aux
pays émergents

Importation :
souhaitable...

RENAULT
Alaskan

LES INFOS CLÉS

Prix estimé :
à partir de 30 000 €

Commercialisation :
automne 2016

O. MARTIN-GAMBIER

phase d'atterrissement et son grand frère le 6008. Deux engins qui font passer le Lion dans une autre dimension, surtout le second. Renault, de son côté, frappe tous azimuts, c'est le cas de le dire. Outre le Koleos attendu en fin d'année, le Losange commercialise le SUV de poche Kwid un peu partout dans le monde sauf chez nous, à se demander pourquoi. Nos amis russes se réservent le Kaptur avec un K, qui n'a rien à voir avec notre Captur avec un C, et le pick-up Alaskan est à l'approche. Ils osent tout, avons-nous dit en préambule. Même ça.

L'avis de Daniel Carroux Un jour lointain, le SUV lassera, comme le monospace en son temps. En attendant, les constructeurs français font montre d'une belle réactivité.

un train, c'était bien celui-là, quitte à le prendre en marche. Ce qu'ils ont fait, sans se casser la figure, à en croire les résultats commerciaux de certains spécimens. Victime d'un léger retard à l'allumage, même Citroën s'y met. Le remplaçant du C3 Picasso, rebaptisé C3 Aircross, sera un SUV en bonne et due forme, et le C4 Aircross deuxième du nom sera un produit maison. Très typé baroud, avec un arrière-goût de Land Rover sur le plan du style, ce qui est un compliment. La transmission 4x4 en moins, hélas. Derrière Citroën, DS n'est jamais loin. La variante SUV de la DS 3 partira à la chasse à l'Audi Q2 et à la Mini Countryman, c'est de ce niveau, en 2018. À terme, PSA Groupe couvrira de cette façon l'ensemble des sous-genres en intégrant dans le lot le Peugeot 3008 en

RENAULT
Kaptur

Emprunt russe

Le Kaptur repose sur la plate-forme du Dacia Duster, badgé Renault entre Saint-Pétersbourg et Vladivostok. Plus haut de gamme que le Duster sur le plan physique et sur celui de l'équipement, le véhicule atteint 4,37 m de long et reçoit la transmission 4x4. L'ustensile est obligatoire pour des raisons géographiques et climatiques évidentes, tout comme le pare-brise chauffant et le démarrage du moteur à distance, de série.

6 Le virage des SUV premium a été pris dans les années 2000 mais les marques de l'Hexagone refont leur retard.



DS 3

LES INFOS CLÉS

Prix estimé :
à partir de 28 000 €

Commercialisation :
printemps 2018

Papa otars



*Le Vision S cache
un système hybride
rechargeable associant
un bloc thermique
essence à deux moteurs
électriques, dont un sur
l'essieu arrière.*



LES INFOS CLÉS

Prix estimé:
à partir de 25 000 €

Commercialisation:
fin 2016

POURQUOI
KODIAQ?

Après le Yeti, faisant référence à l'animal légendaire des montagnes du Tibet, Skoda a choisi une appellation évoquant une autre bête à fourrure dense: le kodiak. Cet ours d'Alaska est l'un des carnivores les plus imposants vivant sur terre. Le nom Kodiak appartenant à Chevrolet (un grand pick-up), Skoda a opté pour le Q comme dernière lettre.

Exclusif
AJ

La calandre en cristal de bohème ne sera pas reprise par le Kodiaq, mais son agencement en barreaux façon Jeep, si.

L'année 2016 sera pour Skoda celle du SUV familial. Le concept Vision S annonce son tout premier modèle 7 places qui sera présenté au Mondial de l'auto de Paris : le Kodiaq.

Par Florian Chopin Photos Pilou

Ia voiture ne peut pas rouler plus de cinq minutes en raison d'une batterie de très petite capacité, nous prévient le responsable du concept Vision S. En revanche, elle se recharge en moins de 45 minutes", tente-t-il de nous rassurer en voyant nos mines déconfites. L'engin est, certes, un concept, aussi nous ne nous attendions pas à partir pour un 10 000 km à son bord, mais 5 minutes seulement... Il va nous falloir être efficaces, car, avec Pilou, photographe de son état, nous sommes venus à Prague, ou plus exactement Mlada Boleslav, le fief historique de Skoda, pour monter à bord et surtout prendre le volant de ce Vision S.

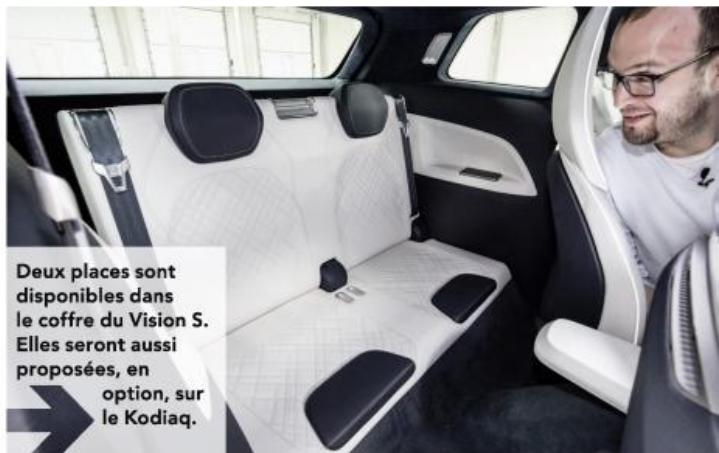
Le concept Vision S annonce à 95 % le futur SUV Skoda, baptisé Kodiaq

Mais avant tout, repositionnons cet engin dans la sphère du constructeur tchèque. D'ici à moins de deux ans, la gamme Skoda comptera plus de SUV que de berlines, et le Vision S préfigure le tout premier modèle de cette nouvelle génération. Celui-ci apparaîtra officiellement lors du Mondial de l'auto de Paris (du 1^{er} au 16 octobre), sous le nom Kodiaq. Peu de choses différencieront la version finale de ce concept au gabarit sérieux: 4,70 m de long pour 1,91 m de large. Pour être franc, le Vision S est conforme à 90/95 % à la future réalité. Échangez la calandre en cristal de bohème, un matériau cher à Jozef Kaban, responsable du style maison, pour un matériau plus standard, greffez à ce concept des rétroviseurs plus conventionnels, optez pour des poignées de portes classiques (dommage, la cinématique de celles présentes sur ce concept est sympa...) et abandonnez le diffuseur arrière intégrant la double sortie d'échappement (ça, ce sera pour un autre modèle...), et vous aurez ce Kodiaq, plus connu en interne sous le code A+ SUV. Karl Neuhold, responsable du design extérieur, nous confirme qu'il reprendra en effet cette silhouette allongée au dynamisme accentué par cette ligne de toit fuyante. Il adoptera ces traits marqués sur les flancs comme pour affirmer sa robustesse et le sérieux de sa fabrication. Il conservera cette découpe de capot moteur se

fondant, comme sur la Superb, avec l'aile. Ce dernier offre un dessin rappelant celui des Range Rover. Plutôt réussi. Le Vision S est un aventurier, comme le prouvent sa hauteur de caisse, ses antibrouillards haut perchés ou encore ses larges passages de roues fortement aplatis à leur sommet. Pourtant, l'engin ne présente pas de transmission 4x4. Du moins pas mécanique. Ce concept dispose d'un système hybride rechargeable avec un moteur électrique à l'avant et un autre sur l'essieu arrière. L'ensemble avance une puissance cumulée de 225 ch et offre une autonomie de 50 km en mode tout électrique. Le Kodiaq en sera-t-il doté ? "Ce n'est pas prévu pour le moment, la première Skoda disposant d'un système hybride rechargeable sera la Superb, mais pas avant 2019", annonce Jiri Dytrych, chef de projet A+ SUV chez Skoda. Le Kodiaq devra se contenter d'une offre moteur conventionnelle et d'une transmission 4x4 standard. Du moins dans un premier temps. "Nous savons que l'avenir est à l'électrique et nous réfléchissons à proposer le meilleur en fonction des demandes de nos clients", nous explique l'ingénieur tchèque.

Avec ses six sièges, le Vision S annonce le premier véhicule familial de Skoda

Cela vaut également pour l'aménagement intérieur. Le Vision S dispose de six places, ce qui annonce clairement la vocation familiale du futur Kodiaq. "La version de base disposera de cinq places, car tout le monde ne veut pas de sept sièges. Néanmoins, nous n'avions jusqu'ici aucune offre pour répondre à la demande de nos clients qui souhaitent accueillir plus de passagers. Avec le Kodiaq, ce sera chose faite", affirme Jiri Dytrych. Nous ne commenterons pas, ici, l'habitabilité des places arrière, ni l'accessibilité



Le Vision S est un concept roulant grâce à un petit moteur électrique.

↑ Sa batterie ne tient pas plus de cinq minutes.

Le conducteur dispose d'une instrumentation 100 % digitale. Elle sera disponible, en option, sur la version finale du SUV.



Outre l'écran sur la console centrale, le passager dispose d'un large écran, également tactile, face à lui.



À fond sur le SUV

La future gamme de SUV Skoda comptera, à terme, quatre modèles. Le Kodiaq disposera d'une déclinaison coupé qui transpirera l'esprit sportif. Ce seront les carrosseries les plus imposantes. Viendront ensuite le remplaçant du Yeti qui adoptera un style plus proche de celui du Volkswagen Tiguan, puis une offre plus petite pour venir concurrencer les Renault Captur et Peugeot 2008.

aux fauteuils de troisième rang, la présentation étant très conceptuelle. Toutefois, l'ingénieur de Skoda nous assure que l'espace en rang 2 sera très correct et que la banquette dont disposera le Kodiaq sera coulissante sur 180 mm. Même constat concernant l'ergonomie des commandes quasiment toutes tactiles. Le Vision S est d'ailleurs truffé d'écrans: ils sont au nombre de sept, sans compter les emplacements dans les contre-portes pour le smartphone de chacun des passagers. Le plus notable de tous sera celui réservé au conducteur: Skoda adopte, en effet, une instrumentation 100 % digitale de conception identique à celles d'Audi et Volkswagen. Cet équipement, qui arrivera en option sur le Kodiaq, offre une excellente lisibilité des informations en conduite. Pour le reste des sensations, il faudra patienter encore un peu jusqu'à l'arrivée de la version définitive... ■



L'avis de Florian Chopin Derrière ce concept très réaliste, se dévoile un SUV qui joue la carte de l'habitabilité et de la famille. Le futur Kodiaq se montrera aussi sérieux que l'est la Superb. Un rival de taille pour le nouveau Renault Koleos...



THOMAS BREMOND

Tableau restauré

Afin de ne pas laisser au nouveau Renault Scénic le temps de prendre ses marques, Citroën remet déjà à jour son C4 Picasso (petit et grand format). Au programme de ce léger remodelage, une nouvelle association moteur/boîte. **Par Florian Chopin**

Il n'y a pas que les SUV dans le paysage automobile. Le monospace dispose encore, en France notamment, d'une belle présence. Avec l'arrivée prochaine du nouveau Scénic, Renault devrait montrer que le temps de la camionnette est bien loin. Toutefois, Citroën n'entend pas lui laisser le moindre espace de liberté et lance, dès juin, son C4 Picasso restylé. Et ce, dans ses deux silhouettes, qui adopteront, pour l'occasion, le même visage. Les deux autos pourront faire valoir leur différence par des options spécifiques : un pavillon biton noir pour la version 5 places, des arches de toit Silver pour la version 7 places. À noter que les feux des deux Picasso adoptent un effet 3D et seront à LED sur les versions haut de gamme. À l'intérieur, outre les inédites harmonies, le Picasso reçoit une nouvelle interface homme-machine intégrant la technologie Mirror Screen (duplication de certaines applications de votre smartphone sur l'écran tactile de 7 pouces).

Au rayon des motorisations, la gamme reste inchangée (de 110 à 165 ch en essence; de 100 à 150 ch en diesel). Seule nouveauté, l'association du 3 cylindres PureTech 130 ch (essence) avec la boîte automatique à



6 rapports. L'équipement s'enrichit du détecteur de fatigue, de la reconnaissance des panneaux, du régulateur de vitesse adaptatif jusqu'à l'arrêt du véhicule (avec BlueHDi 150 EAT6) et du freinage d'urgence automatique dès 5 km/h.

Concernant le confort, Citroën lance, avec ce C4 Picasso, la première étape de son programme Citroën Advance Comfort. Derrière cet anglicisme (encore un !), se cache une panoplie de technologies améliorant le confort dans les domaines des assises, des suspensions, de l'acoustique, mais aussi en facilitant l'usage pratique des éléments (rangements, commandes...) à bord. Nous en saurons plus sur l'étape suivante avant le Mondial de l'Auto de Paris... ■

Celui qu'il remplace :

C4 Picasso II

Pour son deuxième C4 Picasso, arrivé en 2013 sur le marché, Citroën n'avait pas lésiné : nouvelle plate-forme, présentation intérieure inédite, confort accru, nouvelles motorisations, apparition d'une vraie boîte automatique... Et toujours disponible en deux carrosseries 5 et 7 places avec trois sièges indépendants à l'arrière au rang 2.



L'avis de Florian chopin Le tableau reste, dans son ensemble, le même, mais les modifications apportées permettent à l'auto de montrer un visage plus moderne. Pour le reste, Citroën a su conserver ce qui fait la valeur du C4 Picasso : sa modularité et son sens pratique.

CERTAINS DÉPENSENT 157€ PAR MOIS POUR REGARDER LES AUTRES JOUER.

À VOUS DE JOUER MAINTENANT !

La légende est bien plus accessible
que vous ne l'imaginez...

Grâce aux solutions de financement
Harley-Davidson, vous pouvez créer
vos propres règles du jeu.

**RENDEZ-VOUS SUR WWW.HARLEY-DAVIDSON.COM
OU POUSSEZ LA PORTE DE L'UNE DE NOS 53 CONCESSIONS
POUR ENTRER DANS LA LÉGENDE.**



SCREW IT LET'S RIDE.*

UN CRÉDIT VOUS ENGAGE ET DOIT ÊTRE REMBOURSÉ. VÉRIFIEZ VOS CAPACITÉS DE REMBOURSEMENT AVANT DE VOUS ENGAGER.
Exemple de financement hors assurance facultative : pour l'achat d'un XL 1200X FORTY-EIGHT® neuf au prix de 12 290 € ou en crédit lié à une vente après un apport de 1 499 €. Montant total du crédit : 10 791 € remboursable en 48 mensualités de 156,34 € et une dernière échéance majorée de 4 916 €. Mensualités hors assurance facultative. Taux Annuel Effectif Global (TAEF) fixe hors assurance facultative : 4,93 %. Taux débiteur fixe : 4,13 %. Perceptions forfaitaires : 215,82 €. Coût total du crédit : 1 629,32 €. Montant total dû par l'emprunteur : 12 420,32 €. Première échéance à 60 jours. Durée effective du crédit : 51 mois. Vous disposez d'un droit de rétractation. Taux Annuel Effectif de l'Assurance (TAEA) hors garantie perte d'emploi : 2,86 % soit un coût mensuel de l'assurance de 19,42 € en sus de la mensualité indiquée plus haut et inclus dans l'échéance de remboursement. Le coût total de l'assurance sur toute la durée du prêt s'élève à 932,34 €. Contrat d'assurance facultative n°5013 (Décès, Perte Totale et Irréversible d'Autonomie, Incapacité Temporaire Totale de travail, Perte d'Emploi) souscrit par FINANCO auprès des sociétés SURAVENIR et SURAVENIR ASSURANCES, entreprises régies par le Code des assurances. Offre valable du 01/05/2016 au 30/06/2016 sur les modèles listés dans le tableau ci-dessus pour des crédits d'un montant minimum de 5 000 € et dont la durée de remboursement est de 48 mois. Sous réserve d'acceptation par Harley-Davidson Finance, département commercial de Financo, filiale du Crédit Mutuel Arkéa – SA au capital de 58 000 000 € - RCS Brest B 338 138 795. Siège social : 335 rue Antoine de Saint-Exupéry 29490 Guipavas – Société de courtage d'assurances, n° ORIAS 07 019 193 (vérifiable sur www.orias.fr). Cette publicité est diffusée par Harley-Davidson® dont les concessionnaires agissent en qualité d'intermédiaires de crédit non exclusif de Financo. Ces intermédiaires apportent leur concours à la réalisation d'opérations de crédit à la consommation sans agir en qualité de Prêteur. Cet intermédiaire peut également être soumis au statut d'intermédiaire en Opérations de Banque et Service de Paiement (OBSP) dans ce cas son numéro d'immatriculation à l'ORIAS (consultable sur www.orias.fr) est affiché à l'accueil. Votre concessionnaire Harley-Davidson® peut reprendre votre véhicule au terme du contrat pour le montant de votre dernière échéance majorée. Voir conditions chez les concessionnaires Harley-Davidson® participant à l'opération.

L'ACTU DE VOTRE MARQUE

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



DS

DS 4 La gamme diesel s'ouvre maintenant avec le 4 cylindres 1.6 BlueHDI de 100 ch (BVM5). Cette version est proposée à la vente sous les deux premières finitions Chic (autoradio CD, clim manuelle, feux diurnes à LED, lève-vitres avant et rétros électriques, régulateur-limiteur de vitesse, jantes alliage 16 pouces) et Be Chic (audio bituner, Bluetooth, USB, clim automatique bizona, frein de parking électrique, phares et essuie-glace automatiques, radar de recul, volant cuir).

Prix respectifs : 23 850 et 25 650 €.
Ce bloc est refusé à la DS 4 Crossback.



PEUGEOT

108 La gamme de la citadine s'enrichit de la finition typée sport GT Line. Cette dernière se place au-dessus de la livrée Allure, dont elle récupère les antibrouillards, la caméra de recul et l'écran tactile 7 pouces (Bluetooth, USB, interface smartphone Mirror Screen). Outre les éléments de design extérieurs et intérieurs spécifiques (coques de rétros et becquet noirs, canule centrale chromée, spoiler avant, jantes alliage 15 pouces dites Sport, bandeau de planche de bord rouge, garnissage rouge/bleu, etc.), la GT Line ajoute les vitres arrière surteintées, l'alerte de franchissement involontaire de ligne et le freinage d'urgence automatique à basse vitesse. Le surcoût est de 1 100 €. Les moteurs concernés sont le 3 cylindres 1.0 VTi de 68 ch (boîte robotisée ETG5 sans autre choix), et le 1.2 PureTech de 82 ch (BVM5), tous deux vendus au même prix : 15 700 €.



Peugeot 508 RXH

508 Dite Access, la finition de base de la 508 est supprimée. C'est désormais la livrée Active qui ouvre la gamme avec, à son menu, la climatisation automatique bizona, l'écran tactile 7 pouces (Bluetooth, USB, 8 haut-parleurs), les feux diurnes à LED, les phares et les essuie-glace automatiques et les jantes alliage de 16 pouces. Les moteurs disponibles en entrée de gamme sont l'essence 1.6 THP de 165 ch (BVM6), les diesels 1.6 BlueHDI de 120 ch (voir essai p. 70) en boîte manuelle ou auto et le

2.0 BlueHDI de 150 ch (BVM6 uniquement).
Prix respectifs : 29 950 €, 30 400 €, 31 900 € et 32 450 €. Rajoutez 1 200 € pour le break SW.

508 RXH La 508 RXH reçoit de série le démarrage mains-libres, jusqu'à présent disponible en option. Les prix augmentent de 400 € par voie de conséquence, ce qui donne 43 850 € avec le 2.0 BlueHDI de 180 ch (BVA6) et 48 150 € avec le module hybride diesel Hybrid4 de 200 ch (BVR6).

Porsche 718 Cayman



PORSCHE

718 Cayman Le coupé 718 Cayman reprend à son compte les deux blocs du roadster 718 Boxster, sans changement de puissance – au précédent chapitre, le Cayman développait 10 ch de plus que le Boxster à moteurs pareillement définis. Rappelons qu'il s'agit de deux 4 cylindres à plat suralimentés, le 2,1 du 718 Cayman libérant 300 ch et le 2,5 l du 718 Cayman S en fournissant 305 ch. Dans le

premier cas, l'engin réclame 53 960 € avec la BVM6 ou 56 810 € quand la boîte robotisée à 7 rapports PDK tire la substantifique moelle du moteur. Le malus est de 2 200 € quelle que soit la transmission. Dans le second, la facture s'élève à 66 710 € avec la BVM6 et à 69 560 € avec la PDK – respectivement 3 600 et 2 200 € pour le malus. À noter : le 718 Cayman est moins cher que le 718 Boxster (2 040 € de différence). Auparavant, c'était l'inverse.

TOYOTA

Hilux Refait du sol au plafond, le pick-up Hilux n'a droit qu'à un seul moteur sur l'ensemble de la gamme. Il s'agit d'un 4 cylindres diesel 2,4 D-4D fort de 150 ch, associé à la BVM6 ou à la BVA6 au choix. Profilée loisirs, la carrosserie double cabine est proposée sous trois finitions (LeCap, Légende et Lounge), à des prix variant de 30 700 à 40 300 € avec la BVM6. Rajoutez 1 700 € pour la BVA, à partir de la livrée Légende. Pas de malus ni de TVS (taxe sur les véhicules de société), les pick-up étant rangés parmi les utilitaires. Pour les entreprises, les doubles cabines en revanche ne sont pas exemptées de la TVA.

Toyota Hilux



SÉBASTIEN MAUROY

Q clicpeugeot.com

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



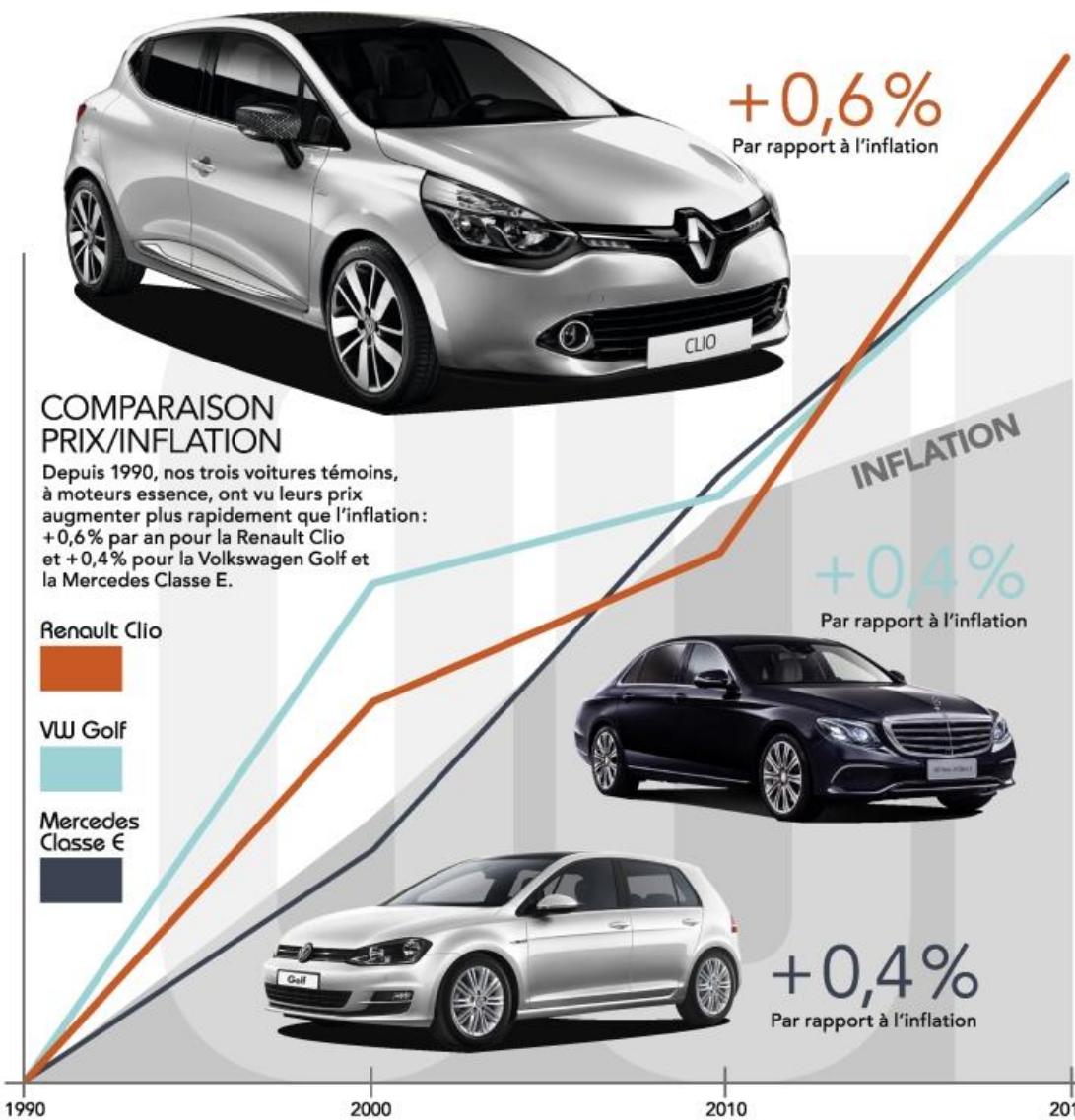
PEUGEOT recommande TOTAL. Consommation mixte (l/100 km) : 2008 : de 3,7 à 4,9; 308 : de 5,1 à 6,0 (308 GTi by Peugeot Sport inclus); 3008 : de 4,1 à 6,0 (avec roue 16" type Mud and Snow ou 18"). Émissions de CO₂ (g/km) : 2008 : de 96 à 114; 308 : de 95 à 139 (308 GTi by Peugeot Sport inclus); 3008 :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

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

LES VOITURES SONT-ELLES TROP CHÈRES ?

OUI, LE PRIX DES VOITURES NEUVES A AUGMENTÉ PLUS VITE QUE L'INFLATION MAIS, RASSURONS-NOUS, C'EST POUR NOTRE BIEN ! LES ÉQUIPEMENTS LIÉS À LA SÉCURITÉ, ESP, AIRBAGS, ET À L'ANTIPOLLUTION CONSTITUENT UNE PART IMPORTANTE DE LA HAUSSE.

Par Bertrand Gay



LE PRIX DES VOITURES A AUGMENTÉ PLUS RAPIDEMENT QUE L'INFLATION

Une tendance partagée, au cours des vingt-cinq dernières années, par les trois voitures de notre sélection, la Renault Clio, la Volkswagen Golf et la Mercedes Classe E.

La Clio est l'auto dont le tarif a le plus augmenté : +0,6% de plus que l'inflation chaque année contre +0,4% pour la Volkswagen et la Mercedes. La hausse plus marquée sur la Clio s'explique par le poids relatif plus important sur une petite voiture des équipements réglementaires liés à l'antipollution et à la sécurité comme les airbags et l'ESP.

LOW COST

DES VOITURES PLUS CHÈRES MAIS QUI PROPOSENT PLUS D'ÉQUIPEMENTS

Pour les constructeurs, l'augmentation des prix des voitures au cours de ces dernières années est justifiée par la hausse de leurs coûts de production mais aussi par la richesse croissante des équipements. En 2016, une Renault Clio d'entrée de gamme, finition Life, est dotée du siège conducteur réglable en hauteur, de vitres avant électriques, de rétroviseurs à réglages électriques et dégivrants, d'une aide au démarrage en côte, de la condamnation centralisée, de l'ESP, des airbags frontaux et d'un système de surveillance de la pression des pneus. Autant de raffinements inconnus des acheteurs de Clio en 1990. Cela comble-t-il les 2000 € d'écart observés ? Oui en grande partie, mais le client ne percevra la valeur de ces équipements qu'en les utilisant, ce qui est peu commode pour ceux qui concernent la sécurité comme les airbags. Pour Rémi Cornubert, associé en charge de l'industrie automobile et de l'innovation au sein du cabinet de conseil en stratégie A.T. Kearney : "Les constructeurs font en sorte de maintenir constant le prix à service constant." Voici pourquoi ajouter certains équipements leur permet d'augmenter les prix.

ÉQUIPEMENTS

Clio RL 1990

- BOÎTE 4 VITESSES
- PRÉ-ÉQUIPEMENT RADIO
- PARE-SOLEIL CONDUCTEUR ET PASSAGER

Clio Life 2016

- LÈVE-VITRES AVANT ÉLECTRIQUES
- RÉTROVISEURS ÉLECTRIQUES ET DÉGIVRANTS
- CONDAMNATION CENTRALISÉE
- DIRECTION ASSISTÉE
- ESP
- AIRBAGS CONDUCTEUR ET PASSAGER
- SYSTÈME DE SURVEILLANCE DE LA PRESSION DES PNEUMATIQUES

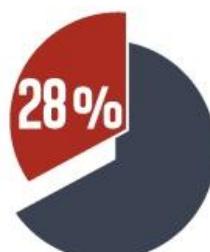
La production en pays à bas coûts, Roumanie, Turquie ou Maroc notamment, permet d'abaisser le prix de revient.



EXISTE-T-IL DES VOITURES MOINS CHÈRES ?

Les acheteurs peuvent échapper à cette surenchère d'équipements en se tournant vers les voitures *low cost*. Dacia constitue une réponse en proposant une Sandero à 7 990 €. Pour un prix à peine supérieur à celui de la Renault Clio de 1990, la Sandero essence est plus sûre et plus performante, mais aussi mieux équipée avec la direction assistée, l'ESP, les airbags frontaux et latéraux avant; seul équipement retiré, selon la mauvaise habitude actuelle : la roue de secours.

Et en version Ambiance avec l'agréable petit moteur TCe 90, elle ne coûte que 10 300 € et propose quelques équipements additionnels. Avec sa nouvelle Tipo, Fiat décline cette philosophie d'une voiture centrée sur les fonctions essentielles. Tant pour la gamme Dacia que pour la Fiat Tipo, produire ces voitures hors d'Europe occidentale permet d'en abaisser le prix : les Dacia viennent de Roumanie et du Maroc tandis que la Fiat Tipo est produite en Turquie.



Un peu plus du quart, 28% exactement, du budget automobile est consacré à l'achat du véhicule.

Source : INSEE

POURQUOI SONT-ELLES MOINS CHÈRES ?

Les constructeurs savent soigner le coût de fabrication de leurs voitures et donc, potentiellement, le prix affiché, en utilisant au mieux leurs banques d'organes mécaniques. Des moteurs, des boîtes de vitesses et des systèmes de suspension déjà présents à des millions d'exemplaires sur d'autres modèles coûtent moins cher car leur développement et leurs outillages sont déjà amortis. C'est la recette de Skoda avec les éléments mécaniques Volkswagen et, dans une moindre mesure, celle de la Citroën C4 Cactus. Mais c'est Dacia qui a poussé la démarche de manière optimale : éléments mécaniques de Clio, récupération de systèmes déjà développés, tels le système de chauffage ou les structures de sièges. De plus, l'astuce de Dacia est de limiter au maximum les coûts de marketing et de promotion des ventes. Sur une voiture de marque généraliste classique, ces frais peuvent atteindre 20 % du prix de vente.

LA CLÉ DES BAS PRIX DE DACIA

Elle réside autant dans la récupération que dans la standardisation. Exemple avec la Sandero II.

Structure d'assise de siège avant identique à celle de la Logan et de la Sandero de 1^{re} génération.

Le système MediaNav est le même que celui du Lodgy.

Moteurs et boîtes proviennent de la Clio.

Toute la partie avant, jusqu'au pied milieu, est similaire à celle de la Logan.



L'INCREMENTATION DES PRIX EST-ELLE HOMOGENE À TOUS LES NIVEAUX DE GAMME ?

Mathématiquement, sur l'ensemble de l'offre, l'augmentation des prix est avérée mais faible. Il s'agit d'une moyenne dans laquelle il faut distinguer les marques généralistes d'une part, et les premium de l'autre et envisager le cas des SUV. Ces véhicules très prisés par les acheteurs sont proposés 2 000 à 3 000 € plus cher chez les marques généralistes. Les constructeurs jouent également sur l'offre et la demande pour limiter l'ampleur des remises sur les SUV.

Chez BMW, aux cours des dix dernières années, le prix d'appel de la Série 5 a augmenté de 17% alors que celui du X5, en 4 roues motrices, a bondi de 41% !

Par ailleurs, comme l'évolution des prix entre les Mercedes Classe E 200 de 2016 et de 2010 l'indique, les marques premium ont plus de liberté pour augmenter leurs prix et proposer à leurs clients les dernières technologies, notamment dans le domaine des aides à la conduite. Ces systèmes sont coûteux mais aident les marques haut de gamme à se différencier des généralistes.

PRIX DES SUV: L'EXEMPLE BMW

+17% SÉRIE 5

+41% X5

Évolution constatée entre 2006 et 2016

COMMENT ACHETER SA VOITURE MOINS CHÈRE ?

Pour faire la meilleure affaire lors de l'achat de votre auto, il existe trois règles importantes à observer: se renseigner sur les tarifs, les éventuels nouveaux modèles et les évolutions à venir des voitures. Il ne faut pas vous presser, pour éviter d'être en position inconfortable face au vendeur lors du fameux: "Alors, vous la prenez tout de suite ?" Le temps doit être votre allié et non un élément de pression. N'hésitez pas à visiter plusieurs points de vente et comparez les remises et conditions commerciales à celles des voitures de démonstration ou aux "occasions 0 km". Par ailleurs, la marge de négociation est souvent plus favorable à l'acheteur en fin de trimestre.



CARLOS TAVARES

Président du directoire du groupe PSA

“Nous pilotons la marque DS par la valeur et non par les volumes.”

COMMENT LES CONSTRUCTEURS AUGMENTENT-ILS LES PRIX ?

Pour les constructeurs, afficher le prix le plus élevé est, en théorie, la meilleure solution, à condition de respecter quelques règles de base: ne pas annoncer un prix trop élevé qui fasse fuir les clients, rester en accord avec le positionnement de la marque et respecter l'échelonnement de la gamme. C'est en respectant ces données que Peugeot, Citroën et DS essaient de maintenir, voire d'augmenter leurs prix, c'est le *pricing power* cher à Carlos Tavares, le président du groupe PSA. Le prix de vente de chacune des trois marques est comparé à ses concurrentes. L'an dernier, le prix moyen de la marque DS était de 7,9 % inférieur à celui de ses rivales, mais il a progressé de plus de 5 points en un an. Cette capacité à augmenter les prix démontre l'attractivité d'une marque. Ainsi, le coût n'est plus le seul facteur influant sur la fixation des prix.

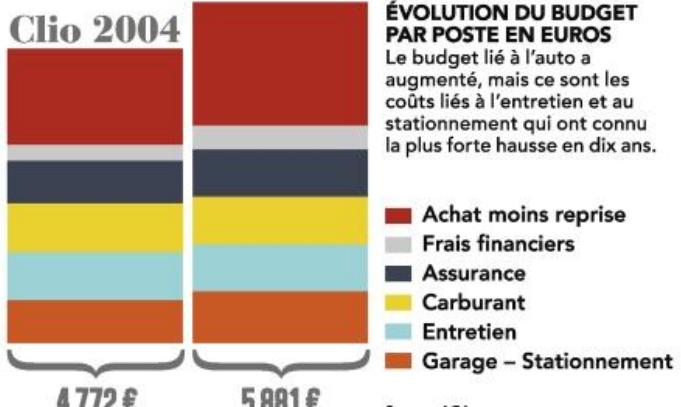


QUE REPRÉSENTE LE PRIX D'ACHAT DANS LES COÛTS D'UTILISATION ?

La part de la consommation automobile dans le budget des ménages est désormais de 11 %, soit deux points de moins qu'à son apogée de 1990. Dans cet ensemble automobile de 124 milliards d'euros en 2013 pour l'ensemble du marché, la part du prix d'achat recule légèrement. Elle représente tout de même 42 % du budget de la Clio 2014 exprimé par l'Automobile Club Association. Le poste entretien progresse de 20 % depuis dix ans et la part relative du carburant reflue en raison de la baisse des consommations observée depuis 2004. Les coûts de garage et de stationnement ont augmenté de 20 % en dix ans. Par ailleurs, le prix des voitures est de plus en plus exprimé en loyer mensuel dans le cadre des contrats de financement ou de location longue durée, qui gagnent du terrain.

Clio 2014

Clio 2004



Ci-dessous la définition d'un bon rapport qualité-prix.



Polo série limitée Edition.

- Radio Bluetooth® avec écran tactile • Climatisation • Régulateur de vitesse
- Freinage anti-multicollision • Détecteur de fatigue • Aide au démarrage en côte

135 €/mois⁽¹⁾
SANS CONDITION DE REPRISE

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



Volkswagen

Volkswagen recommande Castrol EDGE Professional

Location Longue Durée sur 37 mois. 1^{er} loyer 1 166 € et 36 loyers de 135 €. Offre valable du 1^{er} au 31 mai 2016.

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

(1) Polo série limitée Edition 1.0 60ch 3 portes neuve en Location Longue Durée sur 37 mois et pour 30000 km maximum, hors assurances facultatives. (2) Entretien obligatoire souscrit auprès de Volkswagen Bank. (3) Garantie 2 ans + 1 an de garantie additionnelle obligatoire incluse dans le prix du véhicule. Offre réservée aux particuliers en France métropolitaine, non cumulable avec toute autre offre en cours, valable pour toute commande entre le 01/05/2016 et le 31/05/2016 chez les distributeurs présentant ce financement et sous réserve d'acceptation du dossier par Volkswagen Bank GmbH – SARL de droit allemand – Capital 318 279 200 € – Succursale France: Bâtiment Ellipse – 15, av. de la Demi-Lune – 95700 Roissy-en-France – RCS Pontoise 451 618 904 – ORIAS: 08 040 267 (www.orias.fr).

Cycle mixte (l/100 km): 5,0. Rejets de CO₂ (g/km): 114.

Au volant avec... Bertrand Lessard

Par Jean-Éric Raoul

Le directeur général de Ford France

L'AJ: Vous venez d'être promu à la direction de Ford en France. Comment décririez-vous les forces et les faiblesses de votre marque dans notre pays ?

Bertrand Lessard: Notre première force, c'est le produit ! Il s'est développé un ADN, une passion chez nous qui, je l'espère, se transmet à nos voitures. Nous avons des gènes plus sportifs que ce à quoi on pourrait s'attendre pour une marque généraliste. Notre principal défi, c'est de faire connaître et aimer Ford. Spécialement dans un marché comme la France, dominé par les constructeurs nationaux. Mais à chaque fois que l'on met un client au volant d'une de nos voitures, il y a de grandes chances qu'il en tombe amoureux.

L'AJ: Quel est le bilan du lancement de la Mondeo ?

B. L.: On est revenus sur ce segment difficile avec un véhicule fabuleux, aussi bien en design qu'en agrément de conduite. Et il y a la Vignale, qui séduit la clientèle des particuliers. J'appelle d'ailleurs personnellement tous les acheteurs de Mondeo Vignale. Malgré mon enthousiasme,

OUI / NON

Le WRC a-t-il de l'avenir chez Ford ?

oui

Va-t-on voir bientôt en France des Ford à conduite autonome ?

oui

Le diesel vraiment propre, c'est possible ?

oui

ils nous servent une leçon positive. Ils vantent le véhicule encore plus que je ne pourrais le faire !

L'AJ: L'annonce de votre absence au prochain Mondial de l'automobile de Paris a surpris. Comment expliquer cette décision ?

B. L.: Il faut faire les choses autrement. La clientèle change. On veut la mettre derrière le volant. Les Salons nous permettent moins de le faire. On va remplacer ça par d'autres rendez-vous, qui vont permettre à nos clients d'essayer nos voitures. C'est une réflexion mondiale. Nous avons organisé en France les événements : "Allons plus loin pour nos enfants". Nos concessionnaires choisissent une cause locale, liée à l'enfance. Ils invitent des clients à venir faire des essais le week-end. En échange de quoi, on donne 20 € par essai réalisé à l'association caritative qui a été choisie. Le but de cette démarche, ce n'est pas de vendre. Mais de leur dire : "Essayez la voiture, contribuez à une cause charitable. Et si vous avez aimé ça, la prochaine fois que vous devez changer de voiture, revenez nous voir."

L'AJ: Ford a fait savoir qu'il voulait devenir fournisseur de solutions de mobilité, en plus d'être constructeur automobile. Comment voyez-vous ce virage stratégique ?

B. L.: La part de la fabrication et de la vente de véhicules sur le marché de la mobilité, c'est un cinquième des revenus. Nous souhaitons participer à ces quatre cinquièmes qui nous échappent pour l'instant. C'est d'abord une opportunité économique. Et il faut également que l'on se développe par là, car la clientèle se déplace dans cette direction. Quand la société Kodak a décidé qu'elle n'irait pas dans l'électronique, parce qu'elle faisait des pellicules depuis cent ans... on sait ce qui leur est arrivé [ndl : le groupe a fait faillite en 2012, puis est démantelé et l'activité photo est arrêtée] !

L'AJ: Si Ford était une marque hors automobile ?

B. L.: Nespresso. Tout le monde en veut, la plupart des personnes consomment les fameuses capsules au quotidien. Le café est un produit très ancien, mais la marque l'a profondément renouvelé. ■



PHOTOS CHRISTIAN MARTIN

Ce dirigeant, qui a débuté sa carrière comme mécanicien, connaît sur le bout des doigts l'automobile.

Ses 3 voitures



FORD PINTO
La première



FORD S-MAX
L'actuelle



FORD GT
Le rêve

“ La passion est notre maître mot. ”



RENAULT
PRO+

Vous allez être fier de votre utilitaire d'occasion.



Renault **OCCASIONS** PRO⁽¹⁾

GARANTIE PRO jusqu'à 36 mois
CONTRÔLE GRATUIT à 2 000 km
VÉHICULE DE REMPLACEMENT

Renault OCCASIONS c'est en étant exigeant qu'on reste n° 1.⁽²⁾

1^{ER} RÉSEAU DE FRANCE DE VENTE DE VÉHICULES D'OCCASION AUX PARTICULIERS.⁽²⁾

(2) Source Argus® Juin 2015 : volume des ventes réseaux aux particuliers en 2014. (1) Acheter un véhicule Renault Occasions bénéficiant de l'offre GARANTIE PRO vous permet de profiter de 5 engagements : une garantie jusqu'à 36 mois pièces et main-d'œuvre avec une assistance 24/24 h en France métropolitaine et dans 30 pays européens, l'essai du véhicule avant l'achat, un minimum de 82 points de contrôle essentiels, un contrôle gratuit à 2 000 km ou 1 mois après l'achat, au 1^{er} des 2 termes atteint, et un véhicule de remplacement de catégorie équivalente durant 3 jours en cas d'immobilité : le véhicule prêté sera de la catégorie la plus proche en fonction des disponibilités locales. Offre réservée aux professionnels.

Renault recommande

renault-occasions.fr



La deuxième génération de la familiale Opel conserve un format généreux et un pavillon arrondi du plus bel effet.



Deux compteurs analogiques, un large écran de navigation et des commandes physiques sur la console centrale : pas de révolution.

CARPIX

L'OPEL INSIGNIA RENAÎT EN 2017

L'actuelle familiale de la marque va prendre sa retraite après 9 ans de carrière. Plus habitable et plus légère, sa remplaçante affichera un style original.

Il était plus que temps : lancée en 2008, la familiale d'Opel ne sera pourtant remplacée que l'an prochain. Une phase 2 a bien été présentée en 2013, mais elle tenait plus du restylage que de l'évolution majeure. Pénalisée par une habitabilité modeste au regard de son gabarit, l'Insignia propose en revanche un design toujours d'actualité et elle est l'une des rares familiales, avec la Mondeo ou la Superb, à offrir un hayon – une spécificité qui sera maintenue sur sa remplaçante. Les tests avec les premiers prototypes de l'Insignia 2 ont commencé à l'automne 2015, sur les routes puis, depuis quelques semaines, sur le Nürburgring.

Cette nouvelle Insignia, qui devrait être

présentée courant 2017, conserve la filiation stylistique avec son aînée tout en forçant le trait : de 3/4 avant, la ligne est presque celle d'une voiture bicorps. Étonnant, mais pas disgracieux.

L'esprit reste le même, mais tout le reste change, du châssis à l'habitacle.

Le pavillon dessine un arc de cercle jusqu'à l'extrémité de la poupe et le gabarit de l'auto est toujours imposant. À l'intérieur, outre l'habitabilité en progrès (des sources internes mentionnent la Skoda Superb comme cible à atteindre), le tableau de bord affiche un écran central de navigation encore plus imposant et des commandes physiques simplifiées, limitées aux chapitres audio et clim/chauffage. Sans grande originalité, et faute de recourir à un affichage entièrement digital, tachymètre et compte-tours seront séparés d'un petit écran paramétrable – en tout cas sur les modèles d'entrée de gamme. Côté plate-forme, cette nouvelle Insignia sera basée sur la E2XX qui remplace la plate-forme Epsilon II, née en 2008 et utilisée par la génération actuelle d'Insignia. Le poids de l'Insignia 2 devrait par ailleurs être inférieur d'environ 150 kg par rapport à l'actuelle, et son empattement plus long d'une dizaine de centimètres.

La gamme de moteurs reposera sur des 4 cylindres, pour des puissances de 120 ch à près de 200 ch, hors version sportive OPC qui arrivera ultérieurement. Le break, baptisé Sports Tourer, sera dévoilé quelques mois plus tard.



L'Insignia reposera sur une nouvelle plate-forme, à la fois plus légère et plus dynamique. Vivement les essais !

LES INFOS CLÉS

Commercialisation :
automne 2017

Prix : à partir de 27 000 €

Concurrente des Ford Mondeo, Skoda Superb, Renault Talisman, Peugeot 508...

“Aujourd’hui l’objectif commun des industriels est de viser moins d’un incident par milliard de kilomètres parcourus. C’est le ratio qui est aujourd’hui pris en compte dans le secteur de l’aviation.”

Guillaume Devauchelle, qui dirige la R & D chez Valeo, à propos de la voiture autonome. Cité par Autoactu.com, le 29 avril.



ELSA PALUT/PHOTOPQR



AVIATION

Une Honda volante vendue en Europe

C'est au terme d'une longue gestation que le premier avion conçu et fabriqué aux États-Unis par Honda a fini par être lancé. Après une certification fin 2015 (avec 3 ans de retard), le HondaJet est commercialisé, contre 4,5 millions de dollars l'unité. Un exemplaire de ce petit biréacteur d'affaires à 6 places vient d'être livré en Europe. C'est la concrétisation d'une belle aventure pour la marque japonaise, qui se démarque par des talents polyvalents !



PETIT ROADSTER ACCESSIBLE ET ATTACHANT, LA MX-5 EN EST À LA QUATRIÈME GÉNÉRATION. Elle est produite depuis avril 1989, soit plus d'un quart de siècle, et Mazda vient d'annoncer la sortie des chaînes du millionième exemplaire ! Il ne sera pas vendu mais exposé lors de diverses manifestations. Pour rappel, la MX-5 reste le cabriolet biplace le plus vendu dans le monde.

FABIAN OEFNER

(ART)



Des bolides qui s'éclatent

Après une première série publiée en 2013, l'artiste suisse Fabian Oefner dévoile la deuxième partie de *Desintegrating*. Ses clichés montrent des voitures sportives et de compétition (des miniatures, en réalité), qui

semblent subitement exploser. Il précise que chacune des cinq photos "représente une énorme quantité de temps, de dévouement et d'attention au détail". Des images superbes issues d'un travail extrêmement soigné.



11 ET 12 JUIN
FESTIVAL ROCK & CARS À LAVAUR

<https://www.facebook.com/rockandcarslavaur/>

Vous serez à proximité du Tarn à la mi-juin ? N'hésitez pas à faire un tour au festival Rock & Cars, qui mêle depuis plusieurs années passion pour l'automobile (surtout les américaines !) et goût pour la musique. L'entrée est gratuite.

ÉCOLOGIE



PATRICK PLEU/EPA/MAXPPP

Diesel : les bons et les mauvais élèves

La commission Royal avait pour but de vérifier les émissions de NOx des voitures diesel en circulation. Le bilan des tests effectués sur 52 voitures issues du parc ? Huit autos Euro 6 sur 23 ont dépassé les valeurs limites lors du test normalisé sur banc (D1), les pires étant la Nissan Qashqai, le Renault Captur et le Ford Kuga. Lors du roulage sur piste reproduisant le test normalisé (D3), 13 voitures Euro 6 sur 23 ont dépassé les valeurs normalisées, les pires étant l'Opel Zafira, le Renault Captur et le Renault Kadjar, avec des émissions plus de 10 fois supérieures à la norme (80 mg/km) ! Seules la Peugeot 208 et la BMW 318d parviennent à respecter la norme même en conditions réelles. Une surprise, enfin : les résultats des cinq VW testées (en Euro 5), qui respectent la norme lors du test sur banc, sont meilleurs en conditions réelles que pour certaines concurrentes : la plus mauvaise VW émet "seulement" 4,6 fois plus de NOx que la norme...

NOUVEAUTÉ

Un TT très tonique

La variante la plus sportive du coupé Audi est de retour ! Le cinq cylindres 2.5 suralimenté à la musicalité typique gagne 60 ch pour culminer à 400 ch et venir jouer sur le terrain de certaines Porsche, notamment les 718 Boxster et Cayman qui sont passées au 4 cylindres ! Le couple de

480 Nm est disponible dès 1 700 tr/mn et le 0 à 100 km/h est annoncé en 3,7 s. La transmission intégrale Quattro est de série et confiée à la boîte pilotée S Tronic à 7 rapports. Le TT RS sera commercialisé à l'automne et il sera disponible en coupé et en roadster.

Les chiffres du marché français en avril 2016



+ 6,5 %*

*Immatriculations de voitures neuves par rapport à avril 2015

+25,1 %

C'est la hausse des ventes du groupe BMW en avril (+29,4 % pour la marque BMW et +16,6 % pour Mini). Le groupe allemand connaît une progression de 21,9 % depuis le début de l'année.

181 830

C'est le nombre de voitures neuves immatriculées en France au mois d'avril, soit 698 212 depuis le début de l'année (+7,7 %).

9 483

C'est le nombre de Peugeot 208 immatriculées en avril. La citadine sochalienne passe ainsi devant la Clio (9 348 unités), qui est suivie par la Peugeot 308 (7 051 voitures).

DU 5 AU 7 JUIN LE GRAND PRIX DE L'ÂGE D'OR

<https://peterauto.peter.fr>



Le circuit de Dijon-Prenois accueillera à nouveau cette manifestation plus que cinquantenaire.

La recette demeure : les plus belles et impressionnantes voitures de course historiques seront réparties en plusieurs plateaux pour des sessions brèves mais intenses. L'entrée est à 13 €.

Une autre façon de voir la vie.



Ford
KUGA



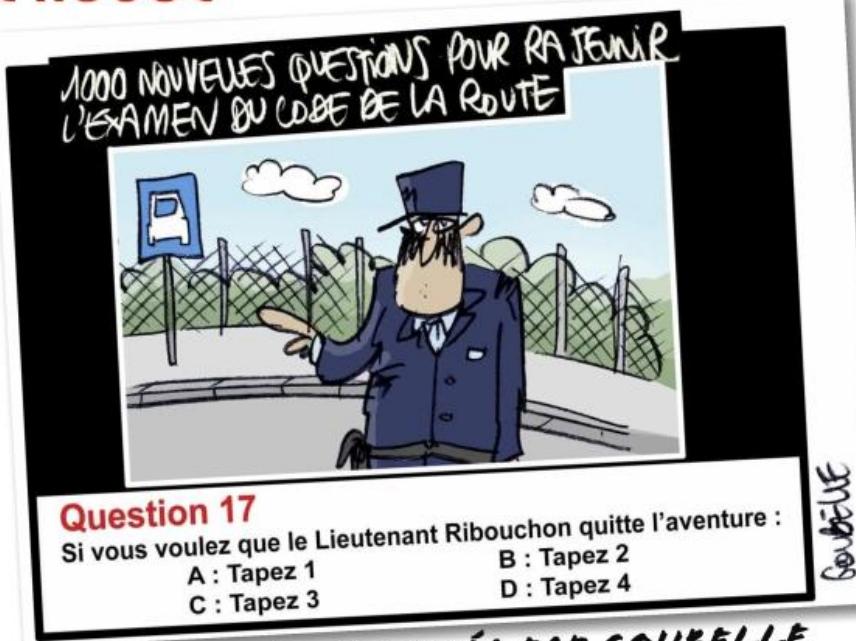
Consommations mixtes (l/100 km) : 4,6/7,4. Rejets de CO₂ (g/km) : 120/171 (données homologuées conformément à la Directive 80/1268/EEC amendée).

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

ford.fr

Go Further

ZONE ROUGE



RECORD

La Golf GTI, reine de la Nordschleife

À tour de rôle, les généralistes se battent pour mettre au point la compacte traction la plus rapide sur la piste du Nürburgring. Volkswagen vient d'entrer dans la bataille, au grand dam des Mégane RS Trophy et Leon Cupra, détentrices des précédents records: la Golf GTI Clubsport S améliore le record de près de 5 secondes, avec 7 minutes 49 secondes. Cette version spéciale qui affiche 310 ch et n'offre que deux places, sera commercialisée en série limitée à 400 ex.



LES 28 ET 29

MAI

LE VENDÉE CLASSIC

<http://bsracing.fr/>

Pour sa cinquième édition, cet événement consacré aux véhicules d'exception et aux belles anciennes propose un rallye touristique, des promenades au volant, deux parades, une exposition des véhicules... L'accès est libre pour le public.

INSOLITE

**C'est une BMW
de course !**

Vous aurez évidemment identifié l'objet immédiatement : c'est un fauteuil de course. Destiné aux jeux Paralympiques de Rio, il a été conçu par le studio de design BMW pour l'équipe américaine paralympique. BMW précise que le fauteuil peut compter sur une efficacité aérodynamique modernisée, des éléments en fibre de carbone et un châssis complètement redessiné. Bel enqin.



Une vraie électrique chez Ford

Après la Focus électrique, qu'il sera facile d'oublier, Ford s'apprête à lancer un modèle 100 % électrique. Cette voiture grand public à grande autonomie sera conçue à part entière pour la propulsion à batterie. Elle devrait afficher une autonomie de 300 à 400 km, et être lancée avant 2020, en premier lieu aux États-Unis pour lutter contre une concurrence locale en plein développement sur ce marché français.

La nouvelle
Panamera à Paris

Lancée en 2009, la routière sportive de Porsche brille par l'excellence de son comportement mais pèche par un physique qui ne fait pas l'unanimité.

pas à l'unanimité. Sa remplaçante, dont les lignes plus avenantes ont été aperçues sur des prototypes peu camouflés, sera finalement dévoilée officiellement au Mondial de l'auto à Paris, cet automne.

Après la 3, une Tesla Model 4

Après la routière sportive Model S, le SUV Model X et la familiale Model 3, Tesla devrait lancer une compacte, pour l'instant dénommée Model 4. Ce futur modèle a été récemment évoqué par Elon Musk, le P.-D.G. de Tesla, lors d'une conférence en Norvège. Contrairement à la Model 3, la Model 4 devrait se situer sous la barre des 30 000 €.

GARDEZ LE CONTROLE
SUR
**VOS PETITES
FUITES**

NOUVEAU TENA MEN EXTRA LIGHT



Une protection noire et discrète pour les petites fuites urinaires
Echantillon gratuit sur tenamen.fr

Les produits TENA Men sont disponibles en grandes surfaces et en pharmacies.



L'espoir fait vivre

Première pierre d'un vaste chantier de reconstruction, la Giulia a pour rude mission de redorer le blason d'Alfa Romeo. Cette berline est-elle à la hauteur des attentes placées en elle ?

Par Pierre Lefebvre Photos Yann Lefebvre



ALFA ROMEO GIULIA 2.2 JTD 180 ch AT8 Super **45**





Quadrifoglio Verde : show... derrière !

Fer de lance de la famille Giulia, la version Quadrifoglio Verde ne fait pas dans la dentelle tant côté look que sous son capot en carbone avec un V6 2,9 l biturbo conçu par Ferrari et qui développe... 510 ch ! Uniquement associée à une boîte mécanique à la commande virile mais plaisante, terrifiant les passants (hélas moins les occupants) avec quatre mélodieuses sorties d'échappement, la belle n'est pas pour autant une bête. Lissant les sensations qui sont lâchées de façon linéaire, puissance et couple (600 Nm dès 2500 tr/mn) font de cette super-berline une GT familiale hautes performances plutôt qu'une pure sportive. Reste qu'elle incite à hausser le rythme. Dans ce cas de figure, le programme de conduite Race (non disponible avec les autres Giulia) est tout indiqué. Mais mieux vaut y réfléchir à deux fois avant de l'utiliser car il n'y a alors plus du tout d'antipatinage ni d'ESP. Cette super-Giulia confirme alors, dans un panache de fumée, qu'Alfa Romeo est bel et bien revenu à la propulsion ! Il faut aussi méditer sur le prix (79 000 €)... à peine moins élevé que ceux des rivales allemandes du calibre de la BMW M3.





**ROUES ARRIÈRE MOTRICES,
CHÂSSIS ÉQUILIBRÉ, L'ALFA ROMEO
GIULIA OFFRE LE PLAISIR
DE CONDUITE QUE L'ON ATTEND
D'UNE BONNE BERLINE •••**



CONDUITE À LA CARTE

Trois programmes de conduite : Active Eco, Normal et Dynamic, qui se sélectionnent en tournant la molette "dna".



SOURIS RONDE

L'écran central se commande à l'aide de cette molette. Pour valider un choix, il suffit de cliquer comme avec une souris.



PALETTES PAYANTES

Même si l'on s'en sert peu, tant la boîte auto à 8 rapports bosse bien, les grandes palettes au volant sont facturées 200 €.



MÉPLAT PLAISANT

Agréable à l'usage, le méplat (en option dans le pack Sport à 910 €) permet de glisser plus facilement les jambes à bord.



L'INFORMATION SUR LE POUCE

En version standard, l'écran central, non tactile, mesure 6,5 pouces. Sur les modèles haut de gamme, comme ici, on passe à 8,8 pouces mais cela ne change pas l'impression qu'il n'est pas très grand.

AMBIAENCE COURSE

Pour démarrer le moteur, il faut, comme chez Ferrari, appuyer sur le bouton Start directement logé sur le volant : sympa !



CANAPÉ TRANSALPIN

Comme souvent chez Alfa, les sièges s'avèrent confortables et offrent un excellent maintien. C'est aussi le cas de la banquette arrière, dotée de généreux boudinets latéraux.

Simple mais sérieux

Épuré, le poste de conduite joue la carte de la simplicité avec peu de boutons, selon la tendance actuelle. Dommage toutefois qu'aucune fonctionnalité tactile ne soit proposée et que le côté latin ne soit pas davantage mis

en avant. Les fameux *Benzina* ou *Acqua* dans les compteurs, tradition Alfa, ont disparu ! Plus gênant : certains plastiques, comme ceux de la console derrière le levier de vitesses, ne sont pas dignes d'une auto de ce prix.



Alfa Romeo n'a pas cédé à la mode des écrans compteurs.

On retrouve donc ici avec plaisir deux élégants "tufs de canon" parés de blanc, de jour comme de nuit.

Mieux qu'un long discours, se rendre dans un showroom Alfa Romeo suffit pour comprendre. Deux modèles exposés, parfois trois avec l'exclusive 4C et... c'est tout ! Ce serait mentir de dire que le constructeur transalpin est en grande forme. C'est d'autant plus vrai que cela fait plus de dix ans que son come-back est sans cesse reporté *sine die* par son actionnaire Fiat. Un contexte pour le moins délicat dans lequel débarque la Giulia, forcément attendue comme le messie ! Reprenant le patronyme de l'une des berlines Alfa les plus emblématiques, cette rivale désignée des BMW Série 3 et consorts doit surtout incarner le renouveau du *biscione*. Et elle n'a pas le droit à l'erreur. Faut-il croire au miracle ?

C'est sûr, ce n'est pas le style de la Giulia qui surprendra son monde, mais sa conduite est enthousiasmante. Musclé mais non dénué d'élégance, le coup de crayon évoque sans détour et sans surprise les productions maison. Enfin conscients que "*la beauté ne suffit pas*", comme disait la pub, ses géniteurs ne se sont heureusement pas arrêtés là. La plus grande audace de la Giulia, il faut aller la chercher dans la technique. Reposant sur une nouvelle plate-forme baptisée Giorgio, sur laquelle seront déclinés d'autres modèles dont un SUV attendu l'an prochain, elle confirme, après la 4C, le retour aux joies des roues arrière motrices chez Alfa, plus de vingt ans après les avoir abandonnées.

Sur le papier, c'est de bon augure pour le plaisir de conduite. En pratique, ce pari se révèle payant dès les premiers tours de roues. Direction électrique à la fois incisive et informative pour mettre le conducteur en confiance, amortissement proposant un joli compromis entre rigueur et confort, la Giulia, nous a, pour cette première brève rencontre, charmés. Équilibrée, avec une répartition des masses à la BMW (50% du poids par essieu avec la batterie logée dans le coffre), agile, facile, l'italienne se plie de bonne grâce à tous les rythmes de conduite. Elle peut même devenir une athlète, parée du trèfle Quadrifoglio Verde (lire encadré p. 46). Bref, la Giulia n'a pas à rougir de la comparaison avec le gotha allemand ni avec la Jaguar XF, ce qui, en soi, est déjà une réussite.



ENFIN DU PLAISIR DE CONDUITE CHEZ ALFA : C'EST RASSURANT ! MAIS IL Y A ENCORE DU BOULOT •••

Reste que ce beau tableau n'est pas un chef-d'œuvre pour autant. Si la Giulia est également mécaniquement dans le coup avec un 2,2l diesel certes bavard à l'accélération mais performant et associé à l'une des meilleures boîtes automatiques du marché – la fameuse ZF à 8 rapports, comme chez BMW ou Jaguar –, certains détails laisseront sur leur faim les plus exigeants.

Dommage, les aides électroniques ne peuvent pas être déconnectées.

Plus que la différence ténue entre les différents programmes de conduite (notamment au niveau de la direction dont la lourdeur attendue ne saute pas aux paumes des mains en mode sportif Dynamic), c'est surtout l'impossibilité de déconnecter les aides électroniques, même partiellement, qui détonne. Certes, l'immense majorité de la clientèle visée ne prendra jamais le risque de se passer des saint-Christophe que sont antipatinage et ESP. Et ces derniers, bien gérés, ne sont jamais castrateurs. Mais pour une berline qui a du dynamisme à revendre, on en veut plus. C'est plutôt bon signe ! Au final,



1- Seuil de porte étroit et pavillon cintré, l'accès à la banquette n'est pas aisé. 2- Si le coffre propose un volume largement suffisant et cache sous une trappe la batterie pour la répartition des masses, les dossier de banquette sont rabattables... contre 250 € ! 3- Avec l'option 18 pouces, les pneus sont à roulage à plat.





Assise basse, maintien latéral parfait, conducteur et passager avant sont dans les meilleures dispositions pour avaler les kilomètres.

il faut retenir que, sans être parfaite, la Giulia marque le retour en force du plaisir de conduite au volant d'une Alfa de grande série: alléluia! Toutefois, n'allez pas croire pour autant qu'à Milan, on est arrivé au bout du chemin de croix. Si la Giulia s'avère attachante à mener, elle poursuit malheureusement aussi la tradition des Alfa loin d'être parfaites à vivre.

À la mode, avec un style épuré, son poste de conduite déçoit sur deux points.

Le premier, c'est que, hormis l'inscription *Giri* sous le compte-tours, il manque cette petite touche typiquement transalpine avec un *Acqua*

PLUS
Conduite plaisante
Confort de roulement
Ligne

MOINS
Détails de finition
Aspects pratiques négligés
Tarifs prétentieux

Lusso! Dès lors, pour compenser ces imperfections, il reste à la Giulia à miser sur l'atout prix. Il ne faudrait pas qu'Alfa soit trop prétentieux et s'approche de trop près des stars allemandes. Mais au diable ces considérations! Nous attendions de cette Giulia qu'elle donne un signe

positif après des années d'errements pour la marque. Nous l'avons, avec le retour tant espéré du plaisir de conduite! Cela vaut bien un encouragement: "Forza!" ■

pour la température d'eau ou encore un *Benzina* pour le carburant: ces inscriptions ont disparu. Plus objectivement, l'autre grief vient des assemblages manquant parfois de rigueur et, surtout, de l'aspect de certains matériaux. Nous sommes également circonspects au sujet de la taille de l'écran multimédia, qui, en outre, n'est pas tactile. Caché derrière une grande plaque transparente, il paraît bien petit, y compris dans sa version grande taille de 8,8 pouces équipant notre modèle d'essai.

Enfin, l'Alfa Giulia ne brille pas par son sens pratique.

Si l'on s'y sent bien une fois à bord, sa banquette arrière s'avère difficile d'accès avec un passage étroit, sensation amplifiée par les bourrelets latéraux de chaque côté et par la chute de pavillon. Autre petit reproche: le coffre s'avère suffisant mais dénué de modularité avec des dossiers arrière fixes ou, plus exactement, rabattables... en option sauf en haut de gamme

ALFA ROMEO GIULIA 2.2 JTD 180 ch AT8 Super EN CHIFFRES

DONNÉES CONSTRUCTEUR

Moteur/Transmission

Puissance maxi	180 ch à 3750 tr/mn
Couple maxi	450 Nm à 1750 tr/mn
Type	4 cylindres en ligne, turbo diesel
Cylindrée/puissance fiscale	2143 cm ³ /NC
Transmission	aux roues arrière
Boîte/nombre de rapports	automatique/8

Châssis

Diamètre de braquage	10,8 m
Pneumatiques AV/AR	225/45 R 18 / 255/40 R 18

Dimensions/Poids

L/l/h/empattement	4,64/1,86/1,42/2,82 m
Poids/tractable freiné	1520 kg/NC

Performances

0 à 100 km/h	6,8 s
Vitesse maxi	230 km/h

Habitabilité/Coffre

Volume de coffre	480 dm ³ *
------------------	-----------------------

LE BUDGET

Prix	41 200 €
Bonus/malus (CO ₂)	0 € (109 g/km)*
Prix du modèle essayé**	49 130 €
Garantie	3 ans, 100 000 km

Équipements de série ■

6 airbags, AFL, clim auto bizona, aide au parking AR, détecteurs de pluie et de luminosité, freinage automatique d'urgence, jantes alliage 17 pouces, phares bixénon avec feux de jour à LED, sellerie mixte cuir/tissu, système multimédia avec connexion Bluetooth et GPS.

Options

Accoudoir central arrière et dossiers de banquette rabattables (250 €), aide au parking AV + caméra de recul (550 €), GPS grande taille avec ordinateur de bord 7 pouces (1 200 €), jantes alliage 18 pouces (900 €), palettes au volant (200 €), régulateur de vitesse adaptatif (800 €), sellerie cuir (1 800 €), suspension pilotée (1 100 €)...

Consommations

Mixte	4,2 l/100 km*
Urbaine/extr-urbaine	5,3/3,5 l/100 km*
Réservoir	52 l

Note EuroNCAP

En cours

Pays de fabrication

Italie

*Données provisoires, en cours d'homologation.

**Avec options et bonus/malus inclus.

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL



Roues arrière motrices, châssis agile et bon confort de roulement, la Giulia ne rate pas son entrée dans l'univers des berlines BCBG. Mais si l'équipement de série est convenable et les options abordables, le tarif, lui, ne s'avère pas très amical pour un modèle jouant le rôle d'outsider.

■ bon / □ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie



L'avis de Pierre Lefebvre



Je l'attendais au tournant. Je ne suis pas déçu, même si Alfa a encore une grande marge de progression.





Mutation génétique



De crossover, le 2008 devient SUV... essentiellement par la magie d'une nouvelle calandre ! Il redéfinit encore sa gamme et bénéficie d'un nombre suffisant de modifications pour que nous nous intéressions à nouveau à lui de près. Par Stany Meurer Photos Pilou



LA GAMME Peugeot 2008

Motorisations/boîtes		Finitions	Bonus/malus	Prix
Essence	1.2 PureTech 82 ch BVM5	Access/Active	0 €	16 050/18 150 €
	1.2 PureTech 82 ch BVR5	Active	0 €	19 200 €
	1.2 PureTech 110 ch BVM5	à partir de Active	0 €	de 19 750 à 23 350 €
	1.2 PureTech 110 ch BVA6	Allure/GT Line/Crossway	0 €	23 000/24 000/24 650 €
	1.2 PureTech 130 ch BVM6	Allure/GT Line/Crossway	0 €	22 650/23 650/24 300 €
	1.6 BlueHDI 75 ch BVM5	Access/Active	0 €	17 700/19 600 €
Diesel	1.6 BlueHDI 100 ch BVM5	à partir de Active	0 €	de 21 000 à 24 600 €
	1.6 BlueHDI 120 ch BVM6	Allure/GT Line/Crossway	0 €	24 150/25 150/25 800 €



POUR SE DONNER DES AIRS SPORTIFS, LE 2008 INAUGURE UNE NOUVELLE LIVRÉE GT LINE ASSEZ FLATTEUSE ET MOINS AUSTÈRE ...



1- Les infos de bord ne sont pas toujours bien visibles selon la position du petit volant. 2- Le Grip Control permet d'optimiser l'ESP en fonction des conditions d'adhérence. 3- Il est possible d'afficher le contenu de son smartphone via Apple CarPlay ou MirrorLink.





Le profil et la poupe ne changent guère. Pour donner une impression de fluidité, le 2008 s'est allégé des cerclages de vitrage chromés.

Né voici trois ans à peine, le 2008 a immédiatement rencontré le succès, comme en attestent les 585 000 ventes réalisées à ce jour. Toutefois, il aurait peut-être pu réaliser de meilleures performances commerciales s'il avait adopté une silhouette plus spectaculaire ou, plus simplement, plus aguichante, comme l'a fait le... Captur! C'est un grief souvent proféré à son encontre. Face à son rival de Renault au look de baroudeur personnalisable à l'envi, la vedette de Sochaux, drapée dans une discréption maladive dans sa définition originelle, avouait à l'évidence un déficit de séduction dans la catégorie visée.

Cette constatation n'a pu échapper longtemps à la sagacité des dirigeants de PSA. Avec, pour conséquence, un retour obligé à la planche à dessin pour ses créateurs, dans le but d'épicer sa présentation. Le croquis à peine sec, et sur le conseil de ses managers du marketing, le 2008 cru 2016 a aussi pris le parti de tourner le dos à la tiède appellation "crossover", qui, c'est vrai, ne veut plus dire grand-chose au moment de prendre sa carte de membre dans la caste des SUV. Pour joindre la parole aux actes, le 2008 se pare d'élargisseurs d'ailes, d'une nouvelle calandre plus imposante et de sabots susceptibles d'évo-

quer la robustesse et de rendre sa silhouette moins mièvre.

Pour élargir son offre et dégager plus de clarté, le 2008 a diversifié son offre en haut de gamme. Ainsi, Peugeot a décidé de remplacer la luxueuse finition Féline par la livrée Crossway, en l'équipant plus généreusement, et d'ajouter, en face, une version GT Line. Cette dernière a pour vocation d'offrir à la gamme une variante inspirant la sportivité (du moins en apparence) tout en garantissant l'efficacité par tous les

temps et sur tous les revêtements grâce à l'intelligent système Grip Control qui l'équipe de série.

PLUS
Confort
Agrément de conduite
Grip Control

MOINS
Boîte longue
Poignée de frein
à main peu
ergonomique
Lisibilité du bloc
instrumental

Peu de changements à l'extérieur.

Outre les modifications déjà citées, peu de détails permettent de distinguer rapidement cette version du modèle initial. Aux artifices mentionnés plus haut s'ajoutent des feux intégrant de nouvelles griffes pour un effet 3D très profond. La somme des travaux qui vise à affirmer la personnalité du véhicule étant somme toute légère, la différence principale entre le "nouveau" 2008 et l'ancien se fera donc essentiellement par le biais de sa calandre, plus verticale et imposante, le reste n'offrant que de faibles indices susceptibles d'être uniquement remarqués par une poignée de spécialistes. Si elles ne sont pas nombreuses, ➤



1- Sans être le roi de sa classe, le 2008 est assez accueillant, à l'arrière aussi.
2- Son coffre est également un peu plus vaste que celui de son rival, le Captur.
3- Les feux arrière adoptent une nouvelle signature lumineuse, pour reprendre le jargon marketing, avec un effet 3D qui leur donne davantage de profondeur.



les modifications esthétiques sont cependant pertinentes, tout particulièrement sur la livrée GT Line. Elle séduit par une silhouette plus flatteuse, grâce notamment aux éléments non chromés dont l'épaisse baguette surplombant les portes arrière, rendant sa silhouette faussement plus vitrée. La citrouille se mue donc en carrosse...

À bord, sinon certains habillages, rien n'a changé dans la présentation.

Nous retrouvons toujours le bloc instrumental en position surélevée, combiné au petit volant: un choix d'implantation qui divise toujours autant. Nous découvrons aussi de nouveaux équipements, comme la fonction Mirror Screen, compatible avec MirrorLink™ ou Apple CarPlay, et qui permet d'afficher le contenu de la plupart des smartphones sur l'écran tactile. Tout nouveau encore, l'Active City Brake: un système de freinage automatique réduisant la vitesse jusqu'à l'arrêt complet en cas de risque de collision. Regrettions toutefois que cet élément de sécurité ne soit disponible qu'en option, moyennant un supplément de 300 €.

Pour autant qu'on s'accommode facilement de l'implantation du bloc instrumental, une bonne position de conduite est vite trouvée, malgré le réglage dépourvu de finesse de l'inclinaison du dossier, via un levier, de surcroît mal disposé.

Sur le plan dynamique, le 2008 convainc par le confort de ses suspensions, plutôt souples, et par l'excellent soutien de ses sièges avant. Un peu moins par le bruit de son moteur. Précisons que ce confort n'a pas été obtenu au détriment de la tenue de route, exemplaire. Curieusement, la version BlueHDi 100 ch de cet essai ne dispose



L'avis de Stany Meurer



Plus séduisant que la première version, ce 2008 GT Line me charmerait totalement avec une boîte plus courte.



LE 2008 BLUEHDI 100 ch S'APPRÉCIE PLUS POUR

pas de stop/start. Pour compenser cette absence tout en parvenant à obtenir des rejets bas en CO₂, Peugeot a donc été contraint de recourir à une démultiplication longue de la transmission. Ce qui se traduit dans la conduite par un véhicule étrangement placide au vu de sa puissance

Le meilleur 2008 ?

La version ultime en essence est la 1.2 PureTech 130, dont le moteur 3 cylindres, plus léger que les blocs diesel d'une puissance équivalente, fournit 130 ch à 5 500 tr/mn. Il est couplé à une boîte manuelle à 6 rapports et, fait du prince, dispose d'un stop/start particulièrement doux à l'usage. Outre des performances plus brillantes, ce modèle se distingue par la disponibilité du moteur magnifiée par le meilleur étagement de la boîte. On découvre alors un 2008 autrement plus sémillant, presque pétillant et finalement nettement plus agréable à utiliser, quel que soit le type de conduite choisi. Vendue 300 € moins cher que la 1.6 BlueHDi 100, cette version nous est apparue plus recommandable. Ce sera notre maître achat.



Les principales retouches de style portent sur l'avant: nouvelle calandre, ailes plus rebondies, phares à LED et sabot de protection plus marqué.



SON CONFORT QUE POUR SES ACCÉLÉRATIONS ...

et de son poids, relativement faible. Disposant du système Grip Control de série, le 2008 GT Line est livré exclusivement avec des pneus 4 Seasons fournis par Goodyear. Ce qui paraît étrange sur une finition à caractère plus sportif. Rappelons au passage que ce dispositif n'est en rien une transmission intégrale. Il s'agit simplement d'un super-ESP permettant d'envisager à peu près sereinement une escapade en tout-chemin.

Pas question de se prendre pour Sébastien Loeb sur le Dakar !

Plusieurs modes sont accessibles via une mollette centrale. Outre le Standard... qui est réinitialisé au démarrage, il est possible d'activer, jusqu'à 50 km/h, le mode Neige. Autre possibilité, le mode Tout-chemin (encore appelé Boue), actif jusqu'à 80 km/h, autorise beaucoup de patinage sur la roue la moins adhérente pour favoriser l'évacuation de la boue et retrouver de la motricité. Le mode Sable, en action jusqu'à



Les rappels de clignotants sont toujours intégrés aux coques de rétroviseurs.

120 km/h, fonctionne différemment puisqu'il limite le patinage sur les deux roues. Enfin, il reste possible de désactiver l'antipatinage pour autant qu'on ne dépasse pas 50 km/h, ce qui vous permet de gérer vous-même la motricité. ■

PEUGEOT 2008 1.6 BlueHDi 100 ch GT Line EN CHIFFRES

DONNÉES CONSTRUCTEUR

Moteur/Transmission

Puissance maxi	■ 100 ch à 3500 tr/min
Couple maxi	■ 254 Nm à 1750 tr/min
Type	4 cylindres en ligne, turbo diesel
Cylindrée/puissance fiscale	1560 cm ³ /5 CV
Transmission	aux roues avant
Boîte/nombre de rapports	manuelle/5

Châssis

Diamètre de braquage	■ 11 m
Pneumatiques	205/50 R17

Dimensions/Poids

L/l/h/empattement	4,16/1,86/1,56/2,54 m
Poids/tractable freiné	1160/950 kg

Performances

0 à 100 km/h	■ 11,3 s
Vitesse maxi	■ 180 km/h

Habitabilité/Coffre

Volume de coffre	■ 350 dm ³
------------------	-----------------------

LE BUDGET

Prix	■ 23 950 €
Bonus/malus (CO ₂)	■ 0 € (97 g/km)
Prix du modèle essayé*	■ 27 100 €
Garantie	■ 2 ans, km illimité

*Avec options et bonus/malus inclus.

Équipements de série ■

6 airbags, aide au maintien dans la file, autoradio CD-mp3, capteurs de pluie et de luminosité, clim auto bizona, écran tactile 7 pouces, Grip Control, jantes alliage 17 pouces, 2 prises 12 V, radars de stationnement AR, régulateur/limiteur de vitesse, rétroviseur intérieur électrochromatique, volant réglable en hauteur et profondeur...

Options

Active City Brake (300 €), caméra de recul (260 €), lecteur CD (110 €), pack attelage (690 €), pack hi-fi JBL (460 €), Park Assist (620 €), peinture spéciale (de 520 à 700 €), roue de secours galette (120 €), système de navigation (550 €), toit vitré panoramique (560 €)...

Consommations

Mixte	■ 3,7 l/100 km
Urbaine/extra-urbaine	■ 4,4/3,3 l/100 km
Réservoir	■ 45 l

Note EuroNCAP

5 étoiles

Pays de fabrication

France

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL



Moteur bridé par l'étagement long de la boîte. Excellent compromis tenue de route/confort. Consommation faible. Caractère pratique indiscutable. Implantation du tableau de bord pouvant ne pas convenir à tous les utilisateurs.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

SÉRIE 3 CYLINDRES

Il fallait bien que cela arrive un jour, une Série 3 avec un moteur de Mini!
Ce prix d'appel mérite-t-il d'être cloué au pilori pour autant?

Par Guy L'Hospital Photos Christian Martin

L'avis de Guy L'Hospital



Je ne vois pas trop l'intérêt de cette version sous-motorisée mais bien équipée. J'aurais préféré l'inverse.



SAUVÉE PAR LA BOÎTE
L'option boîte auto coûte 2 200 € (elle est intégrée à notre prix de vente). C'est cher, mais elle participe grandement au confort de conduite, lissant sans grande difficulté le caractère rugueux du petit moteur. D'autre part, grâce à l'étagement long mais bien échelonné entre les trois derniers rapports, la consommation sur autoroute (6,8 l/100 km) reste très contenue.



MAÎTRISE DU SUJET

Petit ou gros blocs, la Série 3 conserve son toucher de route. Si on trouve mieux en matière de tenue de cap, la précision d'inscription en courbe et l'agilité en font l'une des familiales les plus dynamiques du moment. Même avec des pneus runflat, le confort s'avère excellent.

Seul le stop/start gâche la fête lorsqu'il s'ébroue à chaque démarrage.





BMW 318i BVA8 Luxury 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	■ 136 ch à 4 400 tr/mn
Couple maxi	■ 220 Nm à 1 250 tr/mn
Type	3 cylindres en ligne, turbo-essence
Cylindrée / puissance fiscale	1 499 cm ³ / 7 CV
Transmission	aux roues arrière
Boîte / nombre de rapports	automatique / 8

Châssis

Diamètre de braquage	■ 11,8 m
Pneumatiques	225/45 R 18

Dimensions/Poids

L / l / h / empattement	4,64 / 1,82 / 1,43 / 2,81 m
Poids/tractable freiné	1 523 / 1 300 kg

Performances

1000 m d.a.	■ 31,8 s
0 à 100 km/h	■ 10 s
90-130 km/h en D	■ 10,4 s
Vitesse maxi	■ 203 km/h
Freinage à 50/90/130 km/h	■ 10/32/66 m

Habitabilité/Coffre

Longueur aux jambes AR	■ 28 cm
Largeur aux coudes AV/AR	■ 149 / 147 cm
Volume de coffre	■ 461 dm ³

Niveau sonore

Au ralenti / 90 / 130 km/h	■ 45 / 63,6 / 68,5 dB
----------------------------	-----------------------

LE BUDGET

Prix	■ 43 900 €
Bonus/malus (CO ₂)	■ 0 € (116 g/km)
Prix du modèle essayé*	■ 47 700 €
Garantie	■ 2 ans ou km illimité

*Avec options et bonus/malus inclus

Équipements de série

6 airbags, aide au parking AR, Bluetooth et prise USB, climatisation auto, GPS sur écran central 6,5 pouces, projecteurs full LED, sellerie cuir, sièges AV électriques, sélecteur de modes de conduite...

Options

Pack Innovation: affichage tête-haute + surround view + caméra de recul (1 800 €), peinture métal (1 000 €)...

Consommations

Moyenne	■ 7,7 l/100 km
Ville/Route/Autoroute	■ 9 / 7,3 / 6,8 l / 100 km
Autonomie/Réservoir	■ 779 km / 60 l

Note EuroNCAP

5 étoiles

Pays de fabrication

Allemagne

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL



Les performances sont sacrifiées, mais l'agrément de conduite reste bon. Le confort est excellent avec la BVA8. Trop élevée en ville, la consommation est maîtrisée sur route et autoroute. Finition et équipements haut de gamme. Prix toujours élevé.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie



ÉCLAIRAGE INDIRECT

Depuis le restylage, finition et équipements sont en progrès. À l'heure de la multiplication des éclairages d'ambiance, BMW joue la sobriété avec deux couleurs seulement (orange et blanc) mais de multiples sources, souvent indirectes, qui rendent l'ambiance de nuit très agréable.



CAPOT MENTEUR

Si les 6 en ligne sont en voie d'extinction, implanter un 3 cylindres de seulement 136 ch peut paraître osé. Ça l'est. Si, grâce à sa solide courbe de couple, l'illusion est parfaite à faible allure, le manque de puissance devient criant en recherche de performances. Sur le 1000 m d.a., la 318i réclame pratiquement 32 s: pas très flatteur pour une BMW.



MERCEDES CLASSE E
220 d 194 ch BVA 9 Sportline

PUGILATI



BMW SÉRIE 5
520d 194 ch
BVA 8 Luxury

AUDI A6
2.0 TDI 190 ch S tronic 7 Avus

ARISTOCRATIQUE

La nouvelle Mercedes Classe E débarque. Dans le landerneau des berlines chics, cette arrivée ne laisse personne de marbre et surtout pas ces deux vieilles complices que sont l'Audi A6 et la BMW Série 5...

**MERCEDES CLASSE E**

1- La planche de bord de la nouvelle Classe E est assez spectaculaire. Reste que son ergonomie novatrice peut dans un premier temps dérouter. 2- Sa commande est toujours au volant, mais la boîte est nouvelle. Dotée de neuf rapports, c'est une merveille de douceur et de réactivité. 3- Sur le plan dynamique, cette Mercedes progresse en agilité, tout en préservant un excellent confort.

**L'avis de Pascal Richard**

La Classe E conjugue le charme et l'opulence sans oublier le plaisir de conduite. Parfaite ? Presque.



In pourrait croire que leurs origines prestigieuses et leur bonne éducation mettent l'Audi A6, la BMW Série 5 et la Mercedes Classe E à l'abri des écarts de conduite. Que ces trois-là savent, en toutes circonstances, garder leur sang-froid. C'est oublier un peu vite que dans une catégorie aussi relevée que celle des berlines routières, parvenir au sommet, et plus encore s'y maintenir, demande des efforts considérables. Du coup, l'arrivée d'une "petite dernière" qui ambitionne forcément de s'imposer, déclenche chez les deux autres une crise d'amok ! Et des envies de meurtre dans les mois qui viennent, cela ne va pas manquer chez nos trois *happy few* qui sont toutes en voie de renouvellement. L'A6 est née 2011, la

Série 5 en 2010 et la précédente Classe E a vu le jour en 2009. Logiquement, c'est la Mercedes qui tire la première, mais ce n'est pas parce qu'elles ont quelques kilomètres au compteur que l'Audi et la BMW vont se laisser bousculer ! Reste à savoir si la nouvelle venue possède assez d'atouts dans sa manche pour s'imposer. Pour en avoir le cœur net, il n'y avait qu'une solution : organiser une rencontre au sommet, un terme qui, ici, n'a rien d'une image !

SUR LA ROUTE

Cela fait maintenant deux bonnes heures que je suis au volant de la nouvelle Classe E, et je dois dire que je me régale ! Dès la mise en route, j'ai senti qu'il se passait quelque chose. "Du commencement, on peut augurer la fin", disait le rhétoricien romain Quintilien. Si ce

UN NOUVEAU MOTEUR PLAISANT, UNE BOÎTE AUTOMATIQUE TRÈS EFFICACE, LA CLASSE E 220 D SE JETTE DANS LA BATAILLE AVEC DE SOLIDES ARGUMENTS ●●●

brave homme avait raison, alors je me fais du souci pour l'Audi A6 et la BMW Série 5 ! Car ça commence bien pour la Classe E. En effet, Mercedes a enfin mis un terme, au moins sur l'E 220 d, à la carrière du 2,1 l de 170 ch pour le remplacer par un 2 l de 194 ch.

Plus que l'augmentation de la puissance, c'est surtout la personnalité de cette mécanique qui change la donne. Fini les montées en régime "agricoles", désormais elles sont aériennes, "ballerinesques" serions-nous tentés de dire. Dans la foulée, ce moteur ringardise ses deux rivaux qui masquent avec de plus en plus de difficulté leur roturière condition ! Car c'est vrai, malgré le standing, et le tarif qui va avec, que revendiquent nos trois protagonistes, nous avons affaire ici à trois 4 cylindres 2 l. Parler de mésalliance serait un peu exagéré. Cependant il faut bien avouer que deux cylindres de plus n'auraient pas juré dans cet environnement tout entier tourné vers l'excellence. En revanche, on la retrouve du côté des



AUDI A6

- 1- L'ambiance est nettement plus classique à bord de l'A6, mais cela n'enlève rien à son charme ni, surtout, à l'excellence de sa finition.
- 2- L'instrumentation de l'Audi est plus traditionnelle que celle de la Classe E, mais elle s'avère, elle aussi, parfaitement lisible.
- 3- L'A6 est à l'aise sur tous les terrains. En ville, elle doit, comme les autres, composer avec un rayon de braquage important (12 m).



2



BMW SÉRIE 5

- 1- La position de conduite offerte par la BMW est sans doute la plus agréable. Là encore la présentation est fastueuse.
- 2- Longtemps sans rivale, la boîte automatique à huit rapports de la 520d doit s'incliner face à celle proposée par l'E 220 d.
- 3- En matière d'agrément de conduite, la Série 5 reste une référence, elle sait s'adapter à tous les styles de conduite.



3



transmissions, et là encore, c'est la Classe E qui se distingue avec sa nouvelle boîte automatique (de série) à neuf rapports. Une merveille de douceur et de réactivité qui vient interrompre la domination de la boîte automatique "8" de la 520d. Avec ses sept vitesses, la S tronic à double embrayage de l'A6 ferait presque figure de parent pauvre. Il n'en est rien, mais elle aussi doit reconnaître la supériorité de la Mercedes.

Toutefois, est-ce bien utile, cette multiplication des vitesses ? La réponse est oui, mille fois oui tant il est vrai que l'étagement parfait permet à la fois une exploitation optimale de la puissance et, nous le verrons plus loin, une belle maîtrise de la consommation. Bien qu'elle soit la plus lourde des trois (100 kg de plus que l'A6, 80 kg de plus que la 520d),



MERCEDES CLASSE E

1- L'option Widescreen (4400 € sur Executive et Sportline, de série sur Fascination) permet de piloter, via deux petits pavés tactiles situés sur le volant, deux écrans modulables à souhait. 2- Les places arrière sont généreuses et le confort d'un très haut niveau. 3- Le coffre de la Classe E, qui affiche un volume de chargement de 557 dm³, est très grand, mais sa hauteur (46 cm) s'avère un peu juste.



l'E 220 d est malgré tout la plus véloce tant en accélérations qu'en reprises. Des prestations flatteuses qui vont de pair avec un réel plaisir de rouler avec elle.

Sur les grands axes, leur terrain de jeu favori, les trois rivales font montre d'une stabilité et d'une tenue de cap irréprochables.

Une mécanique plaisante, une boîte efficace, et les trains roulants dans tout cela ? Aucune crainte à avoir de ce côté-là. Sur autoroute qui,

vous vous en doutez, est le domaine de préférence de la Classe E, la stabilité et la tenue de cap sont impeccables, un adjectif que l'on peut également attribuer à l'A6 et à la Série 5 qui, elles aussi, maîtrisent parfaitement leur sujet.

Sur route, nous attendions une réaction de l'Audi et, plus encore, de la BMW, mais finalement c'est la Mercedes qui nous a bluffés. Alors, bien sûr, notre voiture d'essai était équipée du pack AMG incluant notamment une monte pneumatique particulièrement généreuse, 245/40 à l'avant, 275/35 à l'arrière, le tout sur des roues

de 19 pouces, mais le résultat est tout de même étonnant. Pour limiter les mouvements de caisse, il est certes judicieux de passer des positions Comfort à Sport du sélecteur de mode de conduite (de série). Une fois cette précaution prise, l'E 220 d nous livre un récital sensationnel tant en matière d'efficacité que d'agilité. Cela dit, sur ce point, elle n'a pas l'ascendant sur ses concurrentes qui suivent la cadence, mais ses progrès sont réels. Encore une fois, nous saluerons la belle performance de la boîte automatique qui s'adapte avec talent à tous les styles de conduite.

L'avis de Pascal Richard



L'A6 est élégante et très soignée, mais techniquement la Classe E lui donne un petit coup de vieux.





AUDI A6

1- À côté de l'écran panoramique de l'E 220 d, celui de l'A6 semble un peu riquiqui. Pourtant il fait 8 pouces, ce qui n'est pas ridicule. À l'arrêt, il "s'efface" dans la planche de bord. 2- Comme la Mercedes, l'Audi a le sens de l'accueil avec une largeur aux coudes et un espace aux jambes importants à l'arrière. 3- Avec 495 dm³, le coffre de l'A6 est le plus petit, mais il reste assez logeable.

LA VIE À BORD

Prendre place à bord dans ces berlines de ce calibre est toujours un moment agréable. À ce niveau de standing (et de prix !), des constructeurs comme Mercedes, Audi ou BMW se lâchent. Matériaux nobles, finition soignée, confort, espace, rien de manque pour vous faire voyager dans d'excellentes conditions. À cela, il faut ajouter désormais une débauche d'écrans et de gadgets high-tech. Ici, les évolutions sont si rapides que la dernière arrivée a forcément un avantage sur ses adversaires. La Classe E confirme ce constat avec un habillage et une planche de bord particulièrement spectaculaires. Parmi les nouveautés les plus remarquables figure bien sûr le Widescreen. Ce dernier se compose de deux tablettes. Une centrale de 12,3 pouces (soit 31 cm de diagonale) et une autre placée sous les yeux du conducteur. Elles permettent, comme avec le Virtual Cockpit des nouvelles Audi, de mettre en avant les informations que vous jugez prioritaires. Ces deux dalles, qui visuellement ne semblent faire qu'une, se pilotent via deux petits pavés tactiles situés sur le volant. Très sensibles, ces derniers demandent un tout petit temps d'adaptation, mais une fois que l'on s'est familiarisé avec (on s'y acclimate assez aisément), on est conquis. Facile à lire et à régler, les différents paramètres touchant à la conduite ou au confort sont modulables à l'envi, et si certains d'entre eux laissent rêveur comme les 64 possibilités d'ambiance d'éclairage, la majorité des fonctions s'avère ➤

MERCEDES CLASSE E

PLUS

Ensemble moteur/boîte
Excellent confort
Finition très soignée

MOINS

Ergonomie un peu complexe
Poids élevé
Prix décourageant

AUDI A6

PLUS

Comportement alerte
Très bon confort
Présentation soignée

MOINS

Encombrement/
maniabilité
Options nombreuses
et coûteuses
Coffre un peu juste

BMW SÉRIE 5

PLUS

Comportement toujours au top
Excellent confort
Finition très soignée

MOINS

Places arrière un peu justes
Options nombreuses
et coûteuses
Stop/start peu discret



BMW SÉRIE 5

1- L'ensemble multimédia de la BMW offre un confort de lecture qui n'est pas très éloigné de celui de la Mercedes, mais il ne possède pas la modularité de ce dernier. 2- Le coffre (506 dm³) de la munichoise est un peu moins grand que celui de la Mercedes, cependant il est plus haut (51 cm). 3- Toujours un peu à la traîne en matière d'habitabilité, la Série 5 propose un espace aux jambes à l'arrière (22 cm) qui s'avère un brin juste pour une voiture de ce format.



L'avis de Pascal Richard



La Série 5 est ma préférée, mais il faut se rendre à l'évidence: cette fois, elle doit s'incliner...



CES TROIS AUTOS SONT ONÉREUSES. EN REVANCHE, EU ÉGARD À LEURS PRESTATIONS, ELLES SE MONTRENT ÉTONNAMMENT FRUGALES...

utile et facile à paramétrier. En face, l'A6 et la Série 5 semblent ne pas trop comprendre ce qui se passe. Elles font, à peu près, la même tête que moi quand mon petit-neveu pianote sur son smartphone, tout en m'expliquant les vertus de telle ou telle application... Plus sérieusement, lorsqu'on sort de la Classe E, les planches de bord des routières aux anneaux et à l'hélice semblent un tantinet désuètes. Suranées certes, mais toujours très rationnelles et superbement finies.

Côté confort, les trois allemandes affichent un bon bilan.

La Mercedes est toutefois un peu en deçà à cause de sa monte pneumatique AMG. Plus sobres que l'opulente Classe E, l'Audi et la BMW n'ont pourtant pas dit leur dernier mot et espèrent bien que le regain de tonus affiché par la Mercedes sur le plan dynamique se paiera en matière de confort. Illusoire ? Un peu. Dans ce domaine, la marque de Stuttgart a rarement raté son coup surtout lorsqu'il s'agit de berlines. On remarquera tout de même que la monte pneumatique incluse dans le pack AMG (gratuit sur Sportline, 1 900 € sur Fascination) est sans doute un peu trop ambitieuse avec à l'arrière des pneus de profil 35 sur les roues de 19 pouces. Du coup, on note quelques réactions un peu sèches sur les petites inégalités. Rien de dramatique bien sûr,

mais les profils 40 sur des roues de 18 pouces sont, on l'a vu lors de notre premier essai (*L'AJ* n°954), bien mieux adaptés à ce genre d'auto, en particulier avec ce niveau de puissance. L'Audi, pour sa part, affiche un bon bilan en termes de bien-être, tout comme la BMW qui revendique une qualité de filtration des aspérités de la chaussée tout à fait remarquable.

En habitabilité, l'E 220 d ne fait pas mieux que l'A6 et prend le pas sur la Série 5 qui pâtit toujours d'un espace aux jambes assez chiche à l'arrière. C'est d'autant plus fâcheux que c'est elle qui possède l'empattement le plus généreux (2,97 m, contre 2,94 m pour la Mercedes et 2,91 m pour l'Audi). Reste que dans tous les cas, les conditions de voyage offertes par ces trois voitures sont épataantes. Un dernier mot sur les soutes pour vous dire que la Classe E fait la différence avec un volume de 557 dm³, contre 495 dm³ pour l'A6 et 506 dm³ pour la BMW.

LE BUDGET

“Elle va bien finir par se prendre les pieds dans le tapis !” C'est, à ce stade de notre essai, ce que semblent se dire l'Audi, la BMW... et moi. En effet, dans cette catégorie, il est peu courant qu'une voiture puisse dominer ces concurrentes sur tous les sujets. On sait en plus que du point de vue financier, Mercedes fait rarement des étincelles. Reste à savoir si la nouvelle Classe E

s'inscrit dans la lignée de ses aînées. La réponse à cette question est... oui, ou plutôt oui mais. Au final, je vous accorde que cette conjonction de coordination ne va changer grand-chose au classement. Toutefois, il faut tout de même souligner que sur ce point tout n'est pas noir pour la Mercedes. Ainsi, grâce à sa mécanique moderne et sa boîte à neuf rapports, c'est elle qui revendique la consommation moyenne la plus faible de ce comparatif avec un très flatteur 6 l/100 km, soit 0,5 l de moins que ses rivales. C'est bien mais ce demi-litre de gazole de gagné aura tout de même bien du mal à faire oublier la lourdeur de l'addition. En effet, pour profiter de tous les atouts de l'E 220 d, il faut soit opter pour la finition Fascination, la plus huppée de la gamme (65 300 €), soit s'en tenir aux exécutions Executive ou Sportline (entre 55 et 57 000 €) et ajouter quelques options (4 400 € pour le Widescreen par exemple). Dans ce cas, comptez entre 5 et 10 000 € de plus que l'A6 ou la Série 5, qui ne sont déjà pas des exemples de vertu sur le plan tarifaire... ■

VERDICTS

SUR LA ROUTE: 1^{re} MERCEDES -

2^e BMW - 3^e AUDI

LA VIE À BORD: 1^{re} MERCEDES -

2^e AUDI - 3^e BMW

LE BUDGET: 1^{re} ex aequo BMW/AUDI -

3^e MERCEDES

- 1^{re} MERCEDES E 220 d 194 ch Sportline
 2^e AUDI A6 2.0 TDI 190 ch Avus S tronic 7
 2^e ex æquo BMW 520d 194 ch Auto Luxury

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.



	Mercedes Classe E	Audi A6	BMW Série 5
Moteur/Transmission			
Puissance maxi	194 ch à 3 800 tr/min	190 ch à 3 800 tr/min	190 ch à 4 000 tr/min
Couple maxi	400 Nm à 1 600 tr/min	400 Nm à 1 750 tr/min	400 Nm à 1 750 tr/min
Type	4 en ligne, turbo diesel	4 en ligne, turbo diesel	4 en ligne, turbo diesel
Cylindrée / Puissance fiscale	1 950 cm ³ / 10 CV	1 968 cm ³ / 10 CV	1 995 cm ³ / 10 CV
Transmission	aux roues arrière	aux roues avant	aux roues arrière
Boîte / nombre de rapports	automatique / 9	double embrayage / 7	automatique / 8
Châssis			
Diamètre de braquage	11,9 m	12 m	11,9 m
Pneumatiques AV / AR	245/40 R 19 - 275/35 R 19	245/45 R 18	245/45 R 18 - 275/40 R 18
Dimensions/poids			
L / l / h / empattement	4,92 / 1,85 / 1,47 / 2,94 m	4,93 / 1,87 / 1,45 / 2,91 m	4,91 / 1,86 / 1,47 / 2,97 m
Poids / tractable freiné	1 833 kg / 2 100 kg	1 732 kg / 1 800 kg	1 756 kg / 1 800 kg
Performances			
1000 m d. a.	29,2 s	30 s	30 s
0 à 100 km/h	8,2 s	8,9 s	8,6 s
90-130 km/h en 4 ^e /5 ^e /6 ^e	7,2 s	8 s	8,3 s
Vitesse maxi	240 km/h *	222 km/h	218 km/h
Freinage à 50/90/130 km/h	10/32/66 m	10/32/66 m	11/32/65 m
Habitabilité/Coffre			
Longueur aux jambes AR	30 cm	30 cm	22 cm
Largeur aux coude AV / AR	152 / 149 cm	154 / 149 cm	154 / 149 cm
Volume de coffre	557 dm ³	495 dm ³	506 dm ³
Niveau sonore			
Au ralenti / 90 / 130 km/h	43,7 / 62,5 / 66,9 dB	44,3 / 64,6 / 66,8 dB	45,9 / 63,3 / 68,5 dB
* Donnée constructeur			
LE BUDGET			
	Mercedes Classe E	Audi A6	BMW Série 5
Prix	57 500 €	57 130 €	55 550 €
Bonus/malus écologique (CO ₂)	0 € (112 g/km)	0 € (116 g/km)	0 € (114 g/km)
Prix du modèle essayé	73 300 €	60 690 €	60 560 €
Garantie	2 ans, km illimité	2 ans, km illimité	2 ans, km illimité
Équipements communs			
6 airbags (7 pour la Mercedes), climatisation automatique, ensemble audio, régulateur de vitesse, sièges avant à réglages électriques (uniquement l'indépendance du dossier sur la Mercedes) et chauffants, système de navigation.			
Options			
Affichage tête haute	4 400 € ⁽¹⁾	1 690 €	1 500 €
Boîte automatique	série	2 300 €	2 300 €
Direction à quatre roues directrices	non	non	1 900 €
Park Assist	série	485 €	360 €
Régulateur de vitesse adaptatif	1 800 €	1 855 €	1 790 €
Sellerie cuir	2 700 € ⁽²⁾	série	série
Suspension pilotée	2 300 € (pneumatique)	2 370 € (pneumatique)	1 350 €
Consommations			
Moyenne	6 l/100 km	6,5 l/100 km	6,5 l/100 km
Ville / Route / Autoroute	6,9 / 5,8 / 5,3 l / km	7,2 / 6,3 / 6,1 l / km	7,7 / 6,2 / 5,7 l / km
Autonomie / Réservoir	1 100 km / 66 l	1 123 km / 73 l	986 km / 70 l
Note EuroNCAP	En cours	5 étoiles	5 étoiles
Pays de fabrication	Allemagne	Allemagne	Allemagne

(1) Option groupée avec l'écran Widescreen et le système Command - (2) Sans supplément si omission du Pack AMG Line

LE CHOIX DE L'AUTO-JOURNAL

MERCEDES CLASSE E

Dernière arrivée, l'E 220 d bénéficie des avancées technologiques les plus récentes et comme dans le même temps Mercedes lui a offert une mécanique enfin à la page associée à une excellente transmission, il devenait difficile pour ses rivales de lutter. Mais gageons bien que les descendantes des actuelles A6 et Série 5 feront tout pour venger leurs devancières.



LES EXPERTS AJ

Les SUV ont le vent en poupe. Ce qui n'empêche pas les baroudeurs les plus imposants de s'acheter une bonne conduite. Nos experts ont voulu vérifier si le Lexus RX 450h avait raison de parier sur la mécanique hybride.

TIBO



Pas question de miser sur le dynamisme avec le plus gros des SUV Lexus. En revanche, pour le confort...



Longtemps considéré comme insipide, le style Lexus a trouvé sa voie. Mais son véritable point fort reste sa douceur de conduite, en ville mais aussi sur les grands axes.



Malgré la transmission intégrale, le Lexus RX 450h a tendance à louvoyer.

LEXUS RX

450h 313 ch F-Sport - 78 600 €

Malus écologique : 0 €

Imposant et très lourd, le Lexus RX 450h parvient à contenir sa consommation.



PHOTOS 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 dix ans, de la Ford T des 24 Heures du Mans de 1923 à la Lamborghini Aventador ou la Ferrari F458 Speciale.



Ghislain Bacon
(Taxi)

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

“
Ce RX 450h est très lourd et manque de réactivité. C'est la sensation d'inertie qui domine.

**L'avis
du pilote**



Je suis le premier à dire bravo aux voitures "vertes". Toutes les solutions pour abaisser la consommation sont bonnes à prendre. Mais là, je reste sceptique. **Il ne faut pas attendre de ce gros RX 450h une sensation de puissance, en dépit de ses 313 ch annoncés.** En revanche, l'impression de lourdeur est marquée [ndlr: 2 174 kg vérifiés]. Le freinage est performant, mais l'auto a tendance à louoyer légèrement, malgré la transmission intégrale, et le train avant sous-vire. Toutefois, la motricité ne pose aucun problème. Les suspensions sont assez verrouillées et travaillent efficacement. Sur un tel engin, c'est inévitable pour garder un maintien du châssis à peu près correct. La casquette de la planche de bord qui remonte très haut et masque la perception du gabarit me dérange davantage. Et je ne suis vraiment pas fan non plus de la souris pour contrôler le système multimédia. Elle est beaucoup trop sensible.

“
J'ai un petit faible pour son côté "un peu de douceur dans un monde de brutes".

**L'avis
de la
journaliste**



Le silence, le confort et la douceur des commandes dont fait preuve ce RX aussi encombrant sont surprenants et... très agréables. Pas uniquement en usage urbain, (où le gabarit reste un handicap), mais également sur autoroute. Mais il faut utiliser l'hybride sur sa plage de fonctionnement. Dès que ce Lexus est plus sollicité, la transmission CVT, malgré de gros progrès effectués, donne toujours un peu le sentiment qu'elle mouline. Il faut également faire une croix sur les sensations. Mais les consommations que nous avons relevées permettent d'accepter la perte de quelques dixièmes de secondes et de relativiser. **Si vous adoptez une conduite fluide et optimisez l'intervention du bloc électrique, il est possible d'évoluer en ville sous les 6 l/100 km.** Sur les grands axes, le RX est plus gourmand: 10,4 l/100 km, mais cela reste une sacrée performance pour un V6 essence dans un engin d'une telle corpulence.

“
L'ambiance zen qui règne à bord et cette position de conduite dominante sont très agréables.

**L'avis
du taxi**



"Waaouh" est le premier mot qui me vient! L'écran XXL du GPS qui permet aussi de visualiser le cycle de fonctionnement du système hybride est surprenant! Il est à l'échelle d'un RX très spacieux. À l'avant, la console centrale est imposante, mais le RX est si large que ce n'est pas un problème. Comme je domine la route, j'ai vraiment l'impression de trôner: ce n'est pas déplaisant! À l'arrière, les passagers voyagent en première classe. Je trouve juste que les aérateurs ultrabasiques à ces places jurent avec les autres équipements et matériaux, pour le moins flatteurs. La notion de luxe n'est pas aussi marquée qu'à bord d'un Audi Q7, mais l'ambiance high-tech très épurée ne manque pas de raffinement, en parfait accord avec le silence qui règne à bord. Le RX est très agréable et reposant à conduire: il pousse à adopter une conduite zen. En revanche, un aussi petit coffre pour un si gros 4x4, c'est dommage!

PEUGEOT 508 1.6 BlueHDi 120 ch Allure

À cœur vaillant...

Le spectre de la retraite approchant, la 508 s'offre un nouveau cœur pour donner un coup de fouet à ses ventes. Une opération suffisamment importante pour que nous nous intéressions à la greffe et jugions son bien-fondé.



Présentée en 2011, la 508 est née sur la base de la 407. Un cadeau empoisonné qui lui imposait de reprendre une plate-forme conçue à une époque où Peugeot n'était au mieux ni de ses finances, ni de son inspiration. À ces contraintes se profilait alors de nouvelles normes visant à mieux protéger un piéton en cas de choc avec votre capot, ce qui, selon les ingénieurs du lion, imposait la présence d'un long porte-à-faux avant. Dans la pratique, tout cela s'est traduit par une silhouette maladroite, ou plutôt mal proportionnée. Sans vouloir refaire l'histoire, l'héritage offert à cette routière était lourd à porter, et il a fallu bien du talent et du génie aux équipes qui veillaient sur sa carrière pour la rendre compétitive à défaut d'être désirable face à une concurrence féroce. Aujourd'hui, dans la dernière ligne droite de son existence, elle bénéficie d'ultimes

retouches destinées à attirer l'attention sur elle et, surtout, à soutenir ses ventes. Parmi celles-ci, nous noterons l'arrivée du moteur 1.6 BlueHDI de 120 ch, venu remplacer le précédent "1600" mazout qui aura été disponible en versions 110, 112 et enfin 115 ch (depuis septembre 2014), et annoncé comme plus écologique (donc, forcément, plus économique).

Grâce à ses multiples remises à niveau, la Peugeot 508 masque habilement l'âge de ses durits.

À bord, bien assis, le conducteur posera ses mains sur un volant recouvert d'un cuir au grain aussi fin que parfait, dont la jante adopte un méplat sur la partie inférieure. Face à lui, il trouvera une splendide instrumentation de facture classique. Celui-ci se compose, outre d'un compte-tours très lisible, d'un compteur de vitesse réaliste (il est gradué modestement

jusqu'à 240 km/h) ainsi que de jauge de température d'huile et d'eau, instruments de mesure tombés en désuétude au profit de simples voyants. Bien vu également les grands pare-soleil descendant suffisamment bas. Bonnet d'âne, en revanche, pour le système d'affichage tête haute ainsi que pour les ouïes de désembuage se reflétant dans le pare-brise. Terminons ce tour d'horizon en admirant la beauté et l'originalité de ton de la sellerie cuir optionnelle sur notre voiture (un gris taupe du meilleur effet). Il est temps de passer à l'arrière pour y constater le manque de place dédié aux jambes, mais aussi la quasi-absence de tunnel de servitude. Retour à l'avant, place à la route. En ville, la 508 se débrouille plutôt bien, malgré le handicap d'un diamètre de braquage épouvantable. Disponible moyennant finances, la caméra de recul se distingue par la qualité de son image sur l'écran tactile relativement petit (7 pouces).

L'avis de Stanu Meurer



Sa présentation soignée et son charme désuet n'ont pas réussi à me faire oublier les défauts hérités de la 407.



Fin de carrière en douceur pour la 508 avec son nouveau moteur BlueHDI de 120 ch.



Livrée désormais de série à partir de la finition Allure, le système de surveillance d'angles morts fonctionne de manière un peu anarchique : soit il bipe sans cesse et pas vraiment à bon escient, soit il reste muet et s'éteint à tort. Un détail certes, mais qui trahit le retard technologique de la sochalienne par rapport à ses rivales de conception plus récente. Un retard qui a pour conséquence de la priver de certains raffinements, comme un régulateur de vitesse actif ou encore le Park Assist, raffinements qui gonfleront sans aucun doute la liste des équipements high-tech de sa remplaçante. Sur route, le petit moteur a fort à faire pour mouvoir cette lourde familiale (1 537 kg à vide). Le bougre s'en sort tout à fait honnêtement pourvu qu'on respecte scrupuleusement son mode d'emploi. Ce qui revient à dire que sur nationales, vous utiliserez beaucoup la 4^e, souvent la 5^e... et rarement la 6^e vitesse. Bien entendu, vous n'hésitez pas à jouer du levier de vitesses pour donner un semblant de vie à votre conduite et ne redouterez pas à pousser les régimes. Pas trop toutefois pour une raison toute simple : discret jusqu'à 3 500 tr/mn,

le moteur devient bruyant passé ce cap. S'il n'est pas un foudre de guerre dans l'absolu, comparé à la version précédente, le nouveau 1.6 BlueHDI marque des progrès indéniables en performances (0,7 s de moins au 1 000 m départ arrêté, ainsi qu'au 0 à 100 km/h) comme en consommation (0,7 l de moins en moyenne, ce qui est appréciable).

Équipée de roues en 17 pouces, cette lionne se révèle particulièrement confortable, une qualité qui a tendance à s'estomper, voire à disparaître lorsque la voiture chausse une monte pneumatique de 18 pouces.

“À cœur vaillant, rien d'impossible”,

dit le proverbe. S'il fallait l'associer à une voiture, la 508 1.6 BlueHDI 120 pourrait être celle-ci, elle qui avec modestie et discrétion se révèle une familiale bigrement attachante. Nonobstant ses défauts désormais bien connus et qui la suivront jusqu'à sa mort, elle pourrait devenir encore plus séduisante si Peugeot étranglait un peu plus ses tarifs. Comme elle ne devrait pas être remplacée rapidement (voir p. 16), le constructeur peut donc méditer tranquillement sur notre proposition. En attendant, il propose de généreux rabais... ■

PLUS
Consommation Confort
Présentation cossue

MOINS
Diamètre de braquage
Voiture lourde
Espace aux jambes à l'arrière



1- Nombre de défauts de jeunesse ont été corrigés. Le conducteur est bien installé, mais l'ergonomie n'est toujours pas parfaite. 2- Dur d'améliorer l'habitabilité en cours de carrière, la 508 reste l'une des plus mauvaises élèves en matière d'espace aux jambes à l'arrière.



508 1.6

HDI 120 ch Allure

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	120 ch à 3 500 tr/mn
Couple maxi	300 Nm à 1 750 tr/mn
Type	4 cylindres, turbo diesel
Cylindrée / puissance fiscale	1 560 cm ³ / 6 CV
Transmission	aux roues avant
Boîte / nombre de rapports	manuelle/6

Châssis

Diamètre de braquage	12,3 m
Pneumatiques AV/AR	215/55 R17

Dimensions / Poids

L/l/h / empattement	4,83/1,92/1,46/2,82 m
Poids/tractable freiné	1 537 kg/1 375 kg

Performances

1 000 m d.a.	33,7 s
0 à 100 km	11,5 s
90-130 km/h en 4 ^e /5 ^e /6 ^e	11,7/13,2/16,4
Vitesse maxi	182 km/h
Freinage à 50/90/130 km/h	11/33/67 m

Habitabilité / Coffre

Longueur aux jambes AR	23 cm
Largeur aux coudes AV/AR	152/148 cm
Volume de coffre	515 dm ³

Niveau sonore

Au ralenti / 90/130 km/h	48,4/65/69 dB
--------------------------	---------------

LE BUDGET

Prix	33 300 €
Bonus/malus (CO ₂)	0 € (99 g/km)
Prix du modèle essayé*	37 370 €
Garantie	2 ans, km illimité

*Avec options et bonus/malus inclus

Équipements de série

6 airbags, clim bizona auto., jantes en alliage 17 pouces, phares et essuie-glaces automatiques, régulateur/limiteur de vitesse, rétroviseur intérieur électrochromatique, sellerie mi-cuir, surveillance d'angles morts, système de navigation...

Options

Coméra de recul (350 €), clim quadrizone (560 €), Park Assist (650 €), peinture spéciale ou métallisée (de 630 à 860 €), phares full LED (1 100 €), roue de secours galette (120 €), sellerie cuir (1 510 €)...

Consommations

Moyenne	5,7 l/100 km
Ville / Route / Autoroute	6,2/5,6/5,4 l/km
Autonomie / Réservoir	1 263 km/72 l

Note EuroNCAP

5 étoiles

Pays de fabrication

France

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL



Équipée de ce petit moteur, la 508 fait le job, et plutôt correctement, tout en consommant peu. Elle souffre hélas des défauts inhérents à sa conception âgée, à savoir principalement d'une surcharge pondérale et d'un diamètre de braquage excessif.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

ABONNEZ-VOUS à



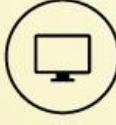
1 AN - 25 n°s
dont le Special Salon

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

→ MES AVANTAGES ABONNÉS



Je reçois mon magazine chez moi



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



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



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



BULLETIN D'ABONNEMENT

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

OUI, je m'abonne à l'offre 1 an (25n°) dont le Spécial Salon pour 59 € SEULEMENT au lieu de 90,99€ (prix au n°) soit 35% de réduction (832147)

MES COORDONNÉES

Nom: Prénom:

Adresse:

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

Code postal: Ville: E-mail:

Tél.: Grâce à votre n° de téléphone (portable) nous pourrons vous contacter si besoin pour le suivi de votre abonnement

Je souhaite bénéficier des offres promotionnelles des partenaires de L'Auto-Journal (Groupe Mondadori)

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

MODE DE RÉGLEMENT

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

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

DATE ET SIGNATURE OBLIGATOIRE

MASERATI LEVANTE S 430 ch

Le SUV Maserati devient enfin une réalité. Le Levante se targue d'établir une nouvelle référence dans le segment des 4x4 haut de gamme. Présomptueux ? Un peu.

Par Sylvain Vétaux Photos Mauro Ujetto

Maserati poursuit sa reconquête. Moribond il y a encore quelques années, le prestigieux constructeur sort doucement la tête de l'eau. L'année dernière, 3 200 exemplaires ont trouvé preneur. En France, c'est la Ghibli qui plaît puisqu'elle représente quasiment les deux tiers des ventes (400 sur 580 unités). Mais jusqu'à aujourd'hui, le trident était absent d'une branche devenue capitale du segment "premium plus", entendez par là les voitures ultraluxueuses, celui des SUV. En 2015, il s'en est écoulé 1 million. La moitié était ces gros engins particulièrement prisés aux États-Unis et en Chine (deuxième marché pour l'italien). Voici pour la raison rationnelle et objective de l'arrivée du Levante. Évidemment, elle fait grincer des dents. Qu'une enseigne aussi emblématique que la marque de Modène, dont le passé est jalonné de modèles sportifs au palmarès éloigné, succombe aux sirènes d'exigences automobiles étranges – rappelons que l'immense majorité des baroudeurs ne posera jamais ses belles jantes sur du gravier – choque. Mais le Levante ne s'adresse pas aux mordus du trident. "En France, 80 % des futurs acquéreurs ne sont pas clients Maserati", assène le responsable marketing.

L'opération séduction passe par les lignes charnelles de l'auto transalpine. Elle a la fesse un peu molle, mais son regard de braise suffit pour charmer.

À bord, c'est pas mal non plus. L'empattement très généreux (plus de 3 m) dégage beaucoup d'espace. Nos mesures le confirmeront (ou pas), mais je suis déjà un mètre étalon à moi tout seul. Et pour que j'arrive à caser sans peine mon 1,97 m au second rang, c'est que cette voiture sait accueillir. ➤



ÉLOGE DE LA PATIENCE





**LA FINITION
EST SÉRIEUSE,
MAIS QUELQUES
PLASTIQUES FONT
BAS DE GAMME ...**

En revanche, pas de configuration 7 places au programme. La finition est sérieuse au premier coup d'œil, mais comme souvent chez Maserati, une attention plus appuyée révélera des défauts inadmissibles pour une automobile facturée près de 100 000 € (malus compris, mais hors options !). Citons les commodos *cheap*, les commandes de clim quelconques et certains assemblages perfectibles. Soyons aussi indulgents, car notre Levante d'essai est l'un des premiers à

sortir des lignes de Mirafiori (Turin) et il est encore possible d'espérer que les modèles clients seront plus soignés. Autre mesquinerie : le GPS est en option, tout comme les palettes au volant et la caméra de recul.

Un SUV de luxe ne saurait se passer d'une mécanique de haut vol.

En attendant la très hypothétique arrivée d'un V8 plus puissant, le top du top est incarné par



1- Sur notre Levante S, l'intérieur cuir étendu est compris d'office. Pour le trident brodé sur les appuie-tête, ajoutez 403 €.
2- La boîte ZF à 8 rapports est douce, mais le sélecteur de vitesses se montre récalcitrant.

un V6 3.0 biturbo de 430 ch. Il carbure évidemment au sans-plomb même si, chez nous, près de 60 % des ventes devraient être du diesel. Ce moteur, que nous connaissons déjà dans la Ghibli (en version 410 ch), donne paradoxalement l'impression d'être encore plus libéré sous le capot du gros Levante. Certes, son punch est trop linéaire, mais sa sonorité rocailleuse et, osons l'écrire, sportive, réjouit. Le Levante n'est pourtant pas une ballerine, avec les plus

L'avis de Sylvain Vétaux

Le Levante flatte les oreilles, accélère fort et sait recevoir dans un confort princier. Mais il a quelques défauts.

Les SUV de luxe ont le vent en poupe, et le Levante ne devrait pas y faire exception.



1



2



3

1- Le Levante n'a rien d'un turbulent 4x4 mais fait son job en tout-chemin. Sur route, sa suspension pilotée manque de retenue. 2- À véhicule imposant, monte pneumatique généreuse. Le Levante S emmène de série des 19 pouces mais peut grimper jusqu'à 21 pouces. 3- Le SUV du trident sait accueillir: même les grands passagers s'y sentiront à leur aise.

de 2 100 kg qu'il accuse sur la balance. Mais les accélérations qu'il assure correspondent bien à l'idée qu'on se fait d'une Maserati. Tout comme le confort, de haut niveau (merci aux amortisseurs Skyhook et aux ressorts pneumatiques). Bon point aussi pour ses aptitudes en tout-chemin, car même sans boîte de transfert et blocages de différentiel, le Levante s'en sort sans frayeur, grâce à sa garde au sol qui peut-être rehaussée de 40 mm par rapport au mode Normal.

Mais avant de crier victoire et de s'autoproclamer roi des SUV, il va devoir attendre. Il y a des secteurs où ça coince. La suspension, gage

PLUS
Habitabilité
Performances
Sonorité flatteuse
Confort

MOINS
Feeling de direction
Endurance des freins
Encombrement

de bien-être, est dépassée par les événements lorsque le rythme s'accélère. Même en Sport, les débattements verticaux sont mal retenus. Et il ne faut pas compter sur la direction, trop gluante, pour redorer le blason. Ni sur les freins, bien à la peine pour cal-

mer les ardeurs du Levante sur les routes de montagne. Bref, ce Maserati est pétri de bonnes intentions et dispose de sérieux atouts pour séduire les familles (cuir, habitabilité, sonorité, agrément mécanique), mais il doit encore progresser. Il impose également d'y mettre le prix, car comme ses copains Q7, XC90 et X5, l'italien fait chèrement payer ses qualités. ■

Et le Kubang devint Levante

Pour contrer Porsche et son Cayenne, Maserati présente le Kubang GT Wagon (du nom d'un vent de Java), en partenariat avec Giugiaro, au Salon de Detroit 2003. À l'époque, tout le monde s'accorde pour annoncer l'arrivée imminente du beau bébé, au V8 4.2 de 390 ch. Perdu! Le projet tombe dans les oubliettes avant de ressurgir en... 2011. Les lignes s'avèrent beaucoup plus proches du Levante, et il est quasiment acté que le baroudeur du trident, attendu pour 2013, reposera sur un Jeep Grand Cherokee. Une fois encore, les prévisions ne sont qu'hallucinations. Le "vrai" Levante arrive trois ans plus tard, dissimule un châssis de Ghibli et son V6 biturbo essence est assemblé chez Ferrari.

MASERATI LEVANTE S 430 ch EN CHIFFRES

DONNÉES CONSTRUCTEUR

Moteur/Transmission

Puissance maxi	430 ch à 5 750 tr/mn
Couple maxi	580 Nm à 5 000 tr/mn
Type	6 cylindres en V essence biturbo
Cylindrée/puissance fiscale	2979 cm ³ /nc
Transmission	intégrale
Boîte/nombre de rapports	auto/8

Châssis

Diamètre de braquage	11,7 m
Pneumatiques AV/AR	265/50/295/45 ZR 19

Dimensions/Poids

L/ l/h/empattement	5/1,97/1,68/3 m
Poids/tractable freiné	2109 kg/nc

Performances

0 à 100 km/h	5,2 s
Vitesse maxi	264 km/h

Habitabilité/Coffre

Volume de coffre	580 dm ³
------------------	---------------------

LE BUDGET

Prix	90500 €
Bonus/malus (CO ₂)	malus de 8 000 € (253 g/km)
Prix du modèle essayé*	112 641 €
Garantie	3 ans, km illimité

*Avec options et bonus/malus inclus.

Équipements de série

6 airbags, accès et démarrage sans clé, aide au démarrage en côte et à la descente, clim auto, contrôles de motricité, de stabilité et de pression des pneus, détecteurs de pluie/luminosité, hayon élec., jantes de 19 pouces, régul./limit. de vitesse, sellerie cuir, suspension pneumatique, système multimédia avec écran tactile....

Options

Calandre Black Piano (202 €), étriers de frein rouges (499 €), finition ébène (1 321 €), intérieur cuir et soie Zegna (5 445 €), jantes alliage de 20 pouces (1 210 €), polettes au volant (303 €), peinture métal (1 190 €), sièges avant ventilés (958 €), spoiler arrière (605 €), toit panoramique (1 513 €)...

Consommations

Mixte	10,9 l/100 km
Urbaine/extra-urbaine	15/8,5 l/100 km
Réservoir	80 l

Note EuroNCAP

En cours

Pays de fabrication

Italie

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL



Si l'on s'en tient à l'espace à bord et à la bonne santé de la mécanique, le Levante mériterait une étoile de plus.

Mais ses lacunes d'équipements et son manque de dynamisme lui font perdre des points. Sa tâche s'annonce ardue face aux BMW X5 et Porsche Cayenne.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

SEVENFRIDAY

Modèle M1/03

Prix de vente indicatif : 1 420€

Une montre squelette au design atypique, original, inimitable et intemporel à la fois, idéale pour les amateurs et passionnés d'horlogerie aimant les modèles d'exception. Mouvement automatique, réserve de marche de plus de 40 heures. N° lecteur: 06 72 56 12 55 ou www.sevenfriday.com



DOCKERS

Chino

Prix de vente indicatif: 99€

A la fois classique et structuré, ce chino est un incontournable de votre garde-robe. Que ce soit pour vos trajets du quotidien ou pour vos voyages, il ne vous quittera plus.

www.dockers.com/FR



GERARD HENON

Porte documents NOMAD

Prix de vente indicatif: 149€

Sportive et adaptable au besoin, découvrez la serviette Nomad. Aménagement bureautique (passants stylos, poche téléphone et cartes), poches zippées avant et arrière. Bandoulière amovible et réglable. www.gerard-henon.com



THIERRY MUGLER

Eau de toilette

A*Men Pure Tonka

Prix de vente indicatif:

77,50 € - 100 ml

La marque met en exergue son savoir-faire de créateur de parfums et offre à son héros, A*Men, une nouvelle réinterprétation de sa force et de sa virilité.

Il glorifie la fève tonka, une note gourmande et sensuelle, pour une création hautement addictive.

N° lecteur : 01 55 62 25 38 ou www.mugler.fr



STIHL

FSA 90 - sans batterie ni chargeur

Prix de vente indicatif: 389€

Silence, puissance, autonomie et légèreté sont les maîtres mots de cette débroussaillouse. Elle répond aux exigences les plus élevées en combinant à la perfection tous les atouts des machines électriques et à essence. Equipée de série d'un couteau à herbe, elle ouvre la voie à de nombreuses applications. www.stihl.fr

K-SWISS

Surf 'n turf

Prix de vente indicatif: 89,99€

Fondée en 1966, la légende Américaine du tennis fête cette année son 50^{ème} anniversaire. À cette occasion, la marque a lancé une collection spéciale représentant des modèles emblématiques en utilisant les nouvelles technologies et des matériaux haut de gamme. www.kswiss.com

Biographie

SITE DE PRODUCTION

TORSLANDA

(Suède)

EXEMPLAIRES VENDUS

En 2015, il s'est vendu 267 V70 tous types confondus en France, contre 308 douze mois plus tôt.

MOTORISATIONS

Au cours de sa longue carrière, le modèle a abrité beaucoup de motorisations.

ESSENCE: les cylindrées ont varié de 1,6 à 3,2 litres et les puissances, de 145 à 304 ch.

DIESEL: les moteurs s'inscrivent dans la fourchette de 1,6 à 2,4 litres, avec des puissances comprises entre 109 et 215 ch.

MODÈLE LE PLUS VENDU

V70 D4 BVA SUMMUM

La meilleure version

Plutôt un diesel, les versions essence étant assez gourmandes. Visez une puissance de 163 ch (2 ou 2,4 litres), avec une boîte auto. En finition, le niveau Summum correspond bien à la philosophie de la voiture.



Née en 2007
Fin de carrière 2016

Volvo V70

Par Stany Meurer

Champion du break, Volvo tenait avec son V70 une proposition susceptible de séduire une majorité d'acheteurs adeptes de ce genre de carrosserie. Le constructeur suédois ne s'est donc pas privé d'exploiter le filon...

Avec cette troisième génération de V70, Volvo offrait à sa gamme un grand break dans la lignée de ses devanciers... à une différence près: diktats du design oblige, il avait un peu perdu de son volume de chargement. Cet inconvénient, il le compensait en partie par l'atout de sa version XC70, une sorte d'Allroad à la sauce Volvo. Alternative crédible aux proposi-

tions germaniques des marques Audi, BMW et Mercedes, le V70 s'en distinguait par son aménagement intérieur plus "cosy", sorte de cocon chic et expression d'un style de vie nordique dédié au confort. Ce que se traduit par une discrétion de bon aloi, un raffinement sans fard ni ostentation, qui plaît à une clientèle vouant aux gémonies le bling-bling très en vogue

par les temps actuels où les Kim Kardashian et autres "stars" de téléréalité font figure de référence pour beaucoup. Cette option, aussi conservatrice que radicale, a probablement coûté quelques ventes au suédois. Mais elle a aussi convaincu les acheteurs épris de valeurs plus authentiques. Puisse le constructeur rester longtemps fidèle à sa philosophie... ■

NOUVEL ÉCRIN POUR BIJOUX D'EXCEPTION

Le plus capé des carrossiers français méritait un atelier à la hauteur de son savoir-faire. Zones aluminium, mécanique, peinture... rien n'a été refusé à la carrosserie Lecoq, installée en banlieue parisienne dans des locaux flambant neufs.

Par Guy L'Hospital



Photos Christian Martin





Les vieilles gloires ne meurent jamais. Pourtant, en 2007, la carrosserie fondée par André Lecoq a bien failli tomber aux oubliettes. Le dernier coup de marteau d'une salle d'enchères, attribuant il y a quelques années nom et affaire à Max Alunni, a sonné comme une renaissance.

Ce tôlier de formation, qui a fait la première partie de sa carrière sur la Côte d'Azur, réalise un rêve d'enfant : *“Je me suis installé à Paris, pendant quelque temps, j'ai pu côtoyer André Lecoq, qui m'a appris tellement de choses. Cela restera un moment important de ma vie.”*

Depuis, le plus célèbre des carrossiers français s'en est allé, mais son ombre plane encore. Même ici, à Bezons, en banlieue ouest de Paris, dans des locaux flambant neufs aux antipodes de ce qu'était le garage de Saint-Ouen, organisé en sous-sols et demi-étages, qu'il a animé pendant tant d'années.

Tôliers-formeurs, peintres, mécaniciens ont fait le déplacement, les savoir-faire aussi. Pour Max Alunni, il fallait impérativement faire cet investissement [ndlr: plus de 1 million d'euros]. À Saint-Ouen, il y avait le bijou, mais pas l'écrin. À Bezons, c'est à peine s'il ne faut pas mettre des patins avant d'entrer. L'atelier de restauration reste central, clair, avec les outils de forage regroupés à l'extrême. Les voitures sont démontées,



1- De retour de peinture, cette Type E retrouve sa mécanique. La restauration tire à sa fin. 2- Chez Lecoq, la râpe est le meilleur outil pour obtenir une planéité parfaite. 3- Il faut savoir tout faire, y compris travailler le polyester.



ICI, LES TÔLIERS TRAVAILLENT ENCORE L'ÉTAIN AU CHALUMEAU. À L'ANCIENNE!

décapées, les moteurs acheminés jusqu'au petit atelier du motoriste. François vient de chez Alfa Romeo, une bonne école. *“Lorsque c'est nécessaire, je désosse le moteur complètement. Pour faire cela, il faut beaucoup d'ordre”*, avoue François dans son antre. Mais l'homme de l'art qui ne pouvait auparavant que compter sur sa mémoire reconnaît que les opérations sont plus simples aujourd'hui, grâce aux appareils photo numériques. *“Des types comme François, on n'en trouve plus, il n'y a même plus de formation de motoriste”*, précise Jean-Luc Bois, un ancien de chez Ferrari, aujourd'hui directeur de la carrosserie Lecoq. Et de poursuivre: *“Avec Max, on a mis en place une règle simple pour permettre la transmission du savoir: aux côtés de chaque ancien, un jeune en formation. C'est vrai pour la mécanique comme pour la carrosserie.”*

Ici, les tôliers travaillent encore à l'étain. Ils ont de l'or dans les mains. Ils peuvent remettre en forme n'importe quelle partie d'une carrosserie, qu'il s'agisse d'un évasé ou d'un embouti. Lorsque la pièce est rongée par la corrosion, ils en fabriquent une nouvelle et l'assemblent en utilisant un chalumeau oxyacétylénique. À l'ancienne. Dans cette entreprise, pas question de compter les heures. Chacun a son rythme, seul le résultat compte. Et lorsque la voiture passe en peinture, il n'y a pratiquement plus de défauts à rattraper. Le plus souvent, c'est la méthode du poli-lustré qui est utilisée, la seule capable de redonner de la profondeur à des teintes opaques. C'est à cette étape qu'anciennes et modernes

→

1- Les mécanos profitent des meilleurs outils de diagnostic. Reste que pour travailler sur une Testarossa, il faut conserver une bonne oreille. 2- Lecoq est l'une des rares carrosseries à avoir l'agrément Ferrari.



1

Le vocabulaire du tôlier-formeur

CHAUFFES DE RETRAIT

Il s'agit de porter la tôle au rouge cerise à l'aide d'un chalumeau sur la surface d'une pièce de monnaie, de planer et refroidir instantanément. Ce qui permet de rétreindre la tôle pour faciliter la remise en forme.

EMBOUTI

Pièce incurvée dont les bords tendent à se rapprocher du centre. On l'obtient par martelage sur une pièce de forme puis planage. Exemple d'un bel embouti: une aile avant de 911.

ÉVASÉ

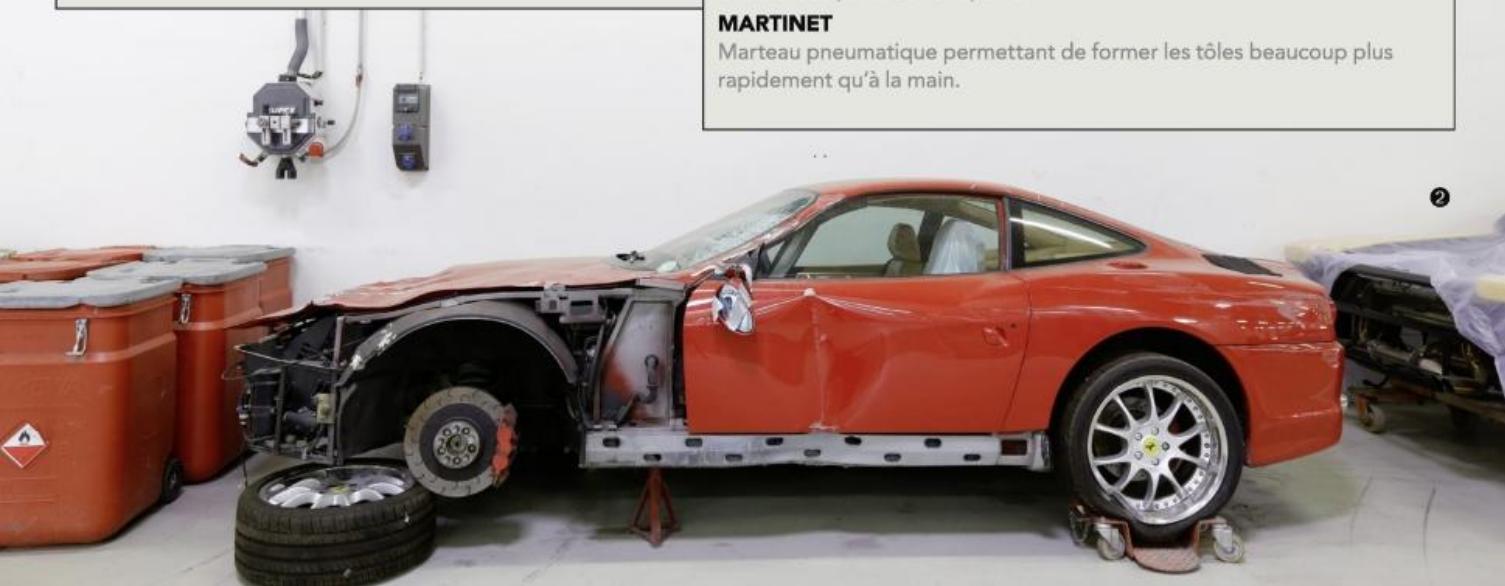
Pièce incurvée réalisée par martelage et planage, dont les bords tendent à s'éloigner du centre. Exemple d'un bel évasé: aile de Citroën Traction.

FINITION À L'ÉTAIN

Avant d'utiliser le mastic polyester de remplissage, tous les carrossiers employaient l'étain pour la finition d'un planage ou pour recouvrir une soudure. La méthode est assez simple. On fait fondre l'étain comme une bougie sur la zone définie puis on se sert d'une râpe pour obtenir une surface parfaitement plane.

MARTINET

Marteau pneumatique permettant de former les tôles beaucoup plus rapidement qu'à la main.



2



1



2

1- Le meilleur travail est obtenu de cette manière: la caisse est mise à nue, préparée sur une table et peinte indépendamment, à l'ancienne. 2- Une restauration complète peut réservé de très mauvaises surprises et demander un supplément de temps et d'argent. 3- Le métier de motoriste ne s'apprend plus. Sauf chez Lecoq.



3

VOITURES D'ÉPOQUE ET SPORTIVES PROFITENT D'UN ATELIER DISTINCT.

se rejoignent. Ferrari, Jaguar ou encore Tesla ont dorénavant leur propre atelier. L'aile gauche du bâtiment leur est dédiée. Diagnostic mécanique, passage au marbre, zone aluminium... l'outillage permet d'entreprendre n'importe quelle opération, même la plus pointue.

Pour Max Alunni, *"associer le nom de Lecoq à la réparation des voitures de luxe est essentiel. Très vite, après Ferrari, nous avons eu l'agrément de Jaguar/Land Rover, plus récemment de Tesla. Pour intervenir sur ce type de modèles, il faut un outillage dernier cri et être au fait des ultimes évolutions du métier. Et ça va très vite aujourd'hui!"* Avant d'entrer en cabine, toutes les voitures, qu'elles se déplacent sur leurs roues ou sur un cric rouleur, passent par les zones de préparation. À aucun moment elles ne doivent faire demi-tour. Avant ou après remontage, elles rentrent dans des tunnels "néons", les mêmes que l'on trouve en sortie de chaîne des usines de production. Avec ce type de matériel, le moindre défaut se remarque au premier coup d'œil.

Faire cohabiter la restauration avec la carrosserie traditionnelle haut de gamme n'est pas très naturel. Pour Jean-Luc Bois, *"ce mélange reste un axe essentiel de la stratégie de développement de Lecoq, bien que ces deux métiers soient très différents. Dans un cas, il faut maîtriser les technologies les plus innovantes, liées souvent à l'électronique; dans l'autre, il faut savoir apprécier l'histoire d'une voiture et remettre au goût du jour les méthodes les plus traditionnelles."* Au fond, les clients sont souvent les mêmes, animés par une passion commune : l'automobile d'exception. ■



1- Parmi les outils du tôlier, un briquet pour allumer le chalumeau.
2- Cette Aston DBS va bientôt recevoir son pare-chocs. La livraison n'aura lieu qu'après essai. 3- Dans l'atelier des véhicules d'époque, le temps passé n'a aucune importance, seul le résultat final compte.





Par François Dauré

PAGENAUD, BOURDAIS,

À QUELQUES SEMAINES DES 500 MILES D'INDIANAPOLIS, SÉBASTIEN BOURDAIS ET

Deux deuxièmes places, suivies de deux victoires consécutives et 48 points d'avance au classement général ! Le début de saison de Simon Pagenaud en championnat IndyCar cette année n'est pas loin des standards de Nico Rosberg en F1. Une mainmise qui évoque aussi la période 2004 à 2007, quand l'ouragan Bourdais soufflait sur le championnat alors nommé Champ Car. Les années de ses quatre titres d'affilée, record toujours debout aux États-Unis.

Les deux pilotes français se sont fait des noms sur les pistes américaines. Sébastien, le Manceau, en premier, puisque l'aîné (37 ans) et ensuite Simon, le Poitevin (32 ans le 18 mai). Deux trajectoires semblables, mais pas établies avec le même objectif. La F1, cette maîtresse obsessionnelle, restait en filigrane dans l'esprit de Bourdais : *“J'ai été placé en Champ Car dans une voiture, chez Newman-Haas, capable de gagner et je l'ai fait. Et finalement, j'ai pu atteindre mon objectif, faire de la Formule 1.”* Pagenaud, lui, a privilégié la voie américaine. Débarquant en 2006, le titre décroché d'emblée en championnat Atlantic – formule d'accès à l'IndyCar – lance sa carrière. Il n'oublie pas, d'ailleurs, de se souvenir

combien ses débuts ont été facilités par l'accueil de Sébastien Bourdais aux États-Unis : *“En grand frère ! Il m'a bien aidé, bien conseillé à cette époque et je lui en suis reconnaissant.”* Après un détour par les prototypes et l'endurance, il entre pour de bon en IndyCar en 2012. Et pas dans n'importe quelle course : *“Les 500 Miles d'Indianapolis ! J'ai été jeté dans le grand bain tout de suite et je n'ai pas tout compris immédiatement.”*

UN CHAMPIONNAT AMÉRICAIN, MAIS UNE COURSE MYTHIQUE

Mais en fait, comment définit-il ce championnat ? *“C'est une sorte de Formule 1 américaine. Mais nous avons des châssis identiques et deux fournisseurs de moteurs, Chevrolet et Honda, chacun équipant onze voitures. Surtout, nous avons une grande variété de circuits et il faut être capable de gagner sur les routiers, mais aussi en ville et sur ovale.”* Les ovales. Cette spécificité qui ravit le public américain autant qu'elle laisse de bois les Européens. Sébastien Bourdais était même sérieusement réfractaire au début de son aventure outre-Atlantique. *“Trop dangereux, surtout à cause des voitures faites pour décoller”*, disait-il. Et Simon



INDYCAR en chiffres

1 châssis unique Dallara DW12.

2 moteurs, Chevrolet ou Honda,
V6 turbo 2,2 l, 700 chevaux.

400 km/h sur les grands ovales.

9 équipes.

16 courses dont 5 sur ovale.

BRIAN CLEARY/GETTY/AFP

Simon Pagenaud s'appuie sur la puissance du Team Penske.
Ici à Long Beach, en route vers le 5^e de ses 6 succès en Indy.

C'EST L'AMÉRIQUE !

SIMON PAGENAUD INCARNE LES "SUCCESS STORIES" FRANÇAISES AUX ÉTATS-UNIS.

Pagenaud d'ajouter: "Pour m'y adapter, j'ai dû tout réapprendre. Sur les plus grands, les Super Speedways, on atteint 400 km/h. Il faut que les yeux s'adaptent, ralentir ses mouvements. Être détendu, avoir des gestes précis mais souples, de la douceur." De fait, il s'en est bien accommodé. Au point d'attirer les regards d'une des deux équipes majeures du championnat, le Team Penske. La prestigieuse formation crée même une structure pour lui en 2015. Après une saison de rodage, Simon donne sa pleine mesure en ce début 2016. Et ça décoiffe ! Dans sa ligne de mire, un rendez-vous capital, les 500 Miles d'Indianapolis, le 29 mai: "C'est la course à gagner ! Elle est plus importante que le championnat lui-même. Comme les 24 Heures du Mans pour le championnat du monde d'endurance. Cette année, en plus, on célèbre sa centième édition. Tous les pilotes seront particulièrement motivés."

350 000 spectateurs, la plus grande affluence mondiale dans une enceinte sportive, une ambiance de folie, une histoire de plus d'un siècle, des

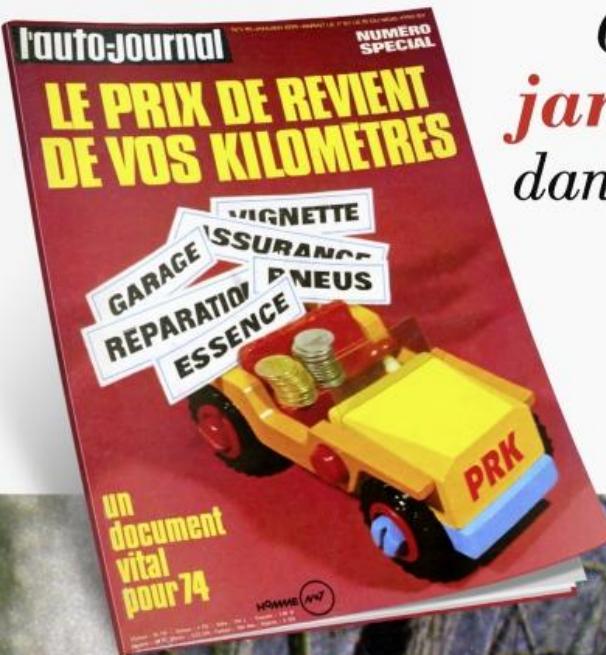
vainqueurs prestigieux... tout concourt à l'exceptionnel dans le temple de la vitesse d'Indianapolis. Pour sa cinquième participation, Simon commence à connaître les secrets d'Indy 500: "D'abord, il faut faire partie d'un top team, Penske, Ganassi ou Andretti. Ensuite, il faut généralement perdre la course plusieurs fois, avant de la gagner. Ceux qui ont remporté l'Indy du premier coup, comme mes équipiers Juan Pablo Montoya et Helio Castroneves, sont rares. Enfin, il faut se montrer malin, savoir se placer, attendre et surgir au bon moment. À ce jeu, Montoya est actuellement le meilleur, avec Scott Dixon. Mais j'espère bien me battre avec eux jusqu'au bout encore cette année."

Leader du championnat, en pleine confiance, Simon Pagenaud compte parmi les favoris pour ajouter son nom sur le fameux trophée Borg-Warner. Sébastien Bourdais, avec la petite équipe KVSH, aura davantage un statut d'outsider. Mais à Indianapolis, tout est possible. ■



4 titres en Champ Car,
34 victoires, Sébastien
Bourdais reste une
référence aux États-Unis.

S. GRIEZMACHER



*C'était en
janvier 1974
dans L'Auto-Journal...*



La Spécial bénéficie du restylage opéré à la fin des années 60, très réussi avec les doubles optiques intégrées dans les ailes.

LA CITROËN D SPÉCIAL À L'ESSAI

En 1974, malgré son grand âge et la sortie imminente de la CX, la vénérable DS conserve ses adeptes, notamment grâce à une version "Spécial" toujours aussi sécurisante, mais plus sobre et abordable. Un essai qui coïncide avec la mise en place des limitations de vitesse...

Par André Costa (1974) / Thomas Riaud (2016)

Extraits...

■ "Le banc d'essai de *L'Auto-Journal* est fait pour juger les voitures et non les institutions, bien que jamais comme aujourd'hui, le comportement des unes n'ait influé autant sur l'existence des autres."

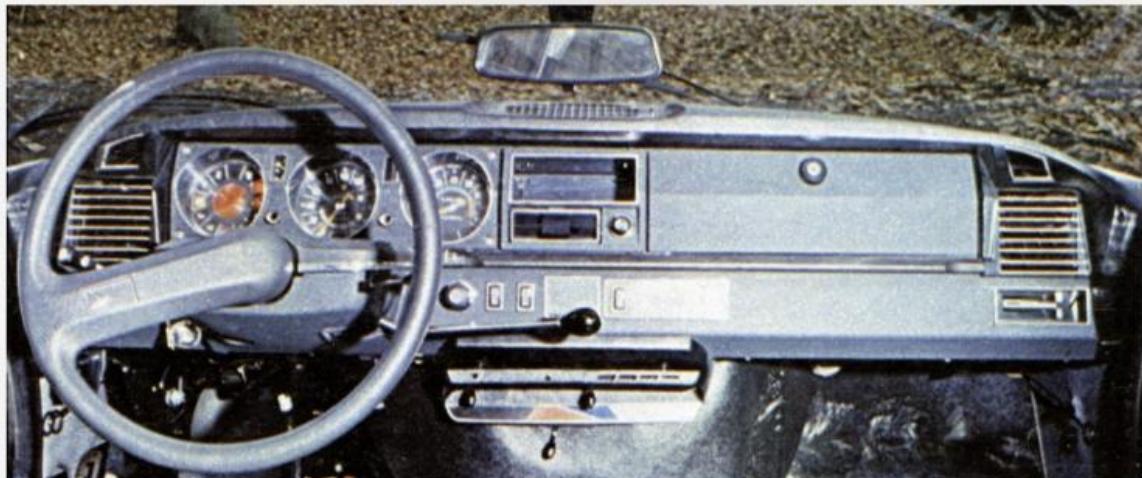
■ "En pleine offensive du froid, de la neige et du brouillard, je me suis retrouvé au volant de cette D Spécial Citroën pour qu'un dernier essai « libre » puisse être effectué sur les routes françaises, en attendant que la raison revienne sur nos routes, si la chose est possible."

■ "La D Spécial, la moins coûteuse des grandes Citroën, me paraît apte à intéresser dans les mois qui viennent une clientèle relativement importante, aussi bien en raison de sa sobriété que de son prix."

■ "La puissance maximale qui était auparavant de 81 ch DIN à 5 500 tr/mn, est maintenant de 99 ch DIN au même régime avec un couple maximal de 15,1 mkg à 3 500 tr/mn contre 13,7 mkg à 3 000 tr/mn précédemment."

■ "La D Spécial atteint sur l'anneau de vitesse de Montlhéry 162 km/h dans sa version 1974, alors qu'au cours de nos essais antérieurs, elle n'avait pas dépassé 157 km/h."

■ "Ces gains ne sont pas à dédaigner d'autant que le principe même de la vitesse limitée sanctionne automatiquement les voitures peu nerveuses, avec lesquelles le temps de mise en vitesse est gaspillé."



Typiquement Citroën, la D Spécial hérite d'un volant monobranche, et surtout d'un rétroviseur intérieur implanté sur la planche de bord, qui produit un important angle mort.

Il est possible de repartir en 4^e à 40 compteur et une conduite décontractée est aisée à maintenir aussi bien en ville que sur route.

↑ *Ses qualités*

BILAN SÉCURITÉ TRÈS FAVORABLE

“Il est certain que les réactions naturelles de la D Spécial en font encore aujourd’hui une remarquable routière tous temps.”

VOITURE GÉNÉRALEMENT TRÈS CONFORTABLE

“La suspension de la D Spécial manifeste parfois une sensibilité certaine aux dos-d’âne et aux cassis, mais les irrégularités courantes du revêtement sont toutefois remarquablement absorbées.”

CONSOMMATION TRÈS RAISONNABLE

“En consommation moyenne, on peut avancer que la sobriété de la D Spécial est encore en progrès : 8,85 l/100 km à 75 km/h de moyenne.”

↓ *Ses défauts*

NERVOSITÉ INSUFFISANTE

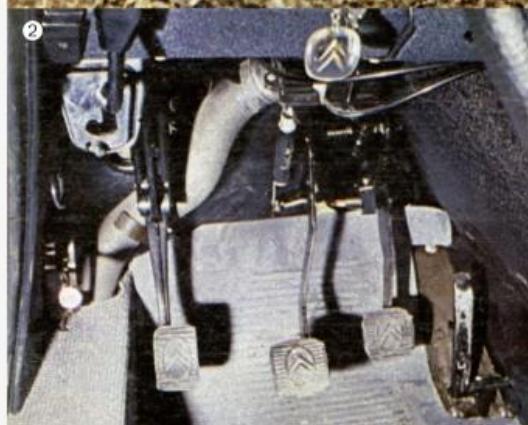
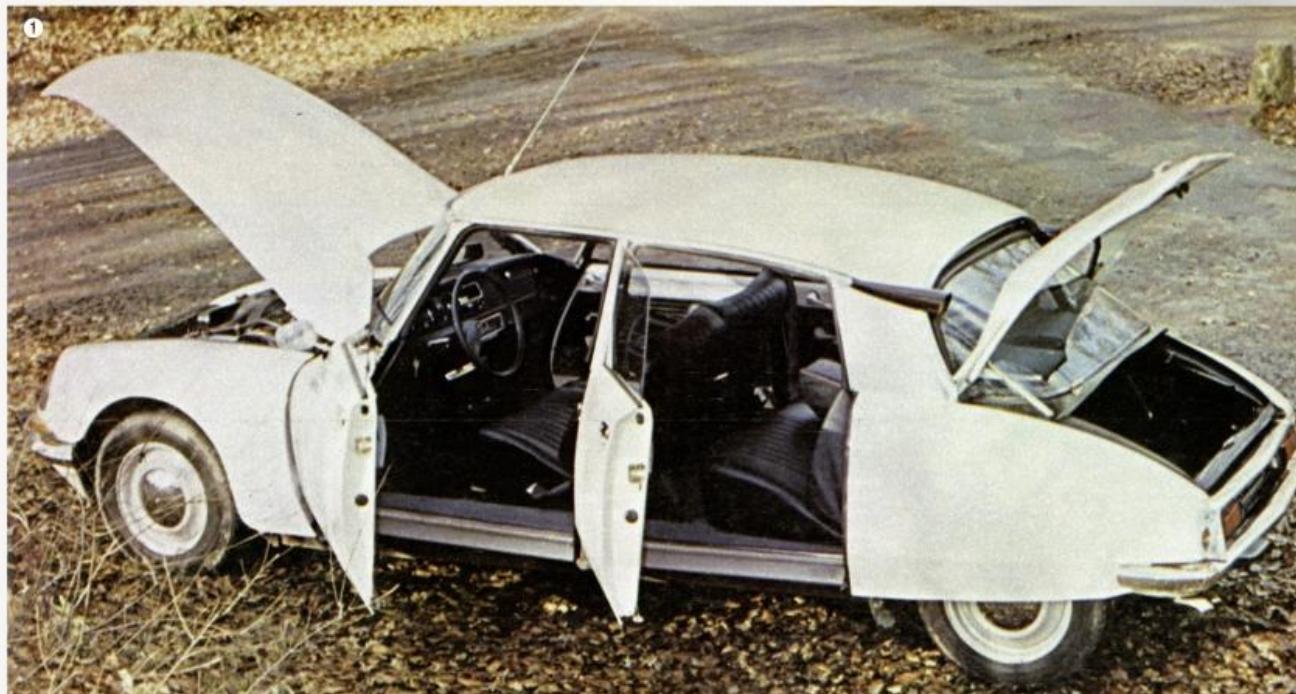
“En dépit de sa souplesse relative, la voiture est généralement agréable à conduire, sauf lorsqu’un dépassement ultrarapide est exigé.”

MÉDIOCRE VISIBILITÉ VERS L’AVANT ET L’ARRIÈRE

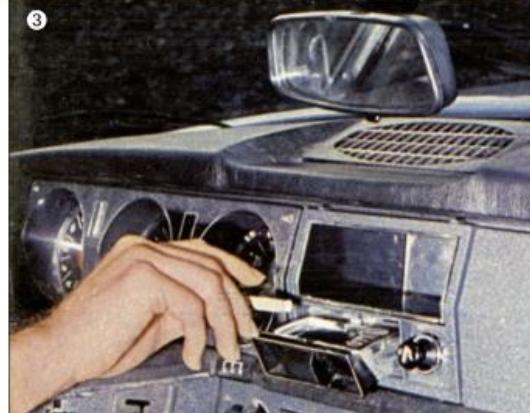
“Je ne connais guère de rétroviseur empiétant à tel point sur la surface utile du pare-brise. L’aileron avant droit est totalement caché par un énorme machin qui n’a même pas l’excuse de refléter le panorama postérieur à travers la lunette arrière.”

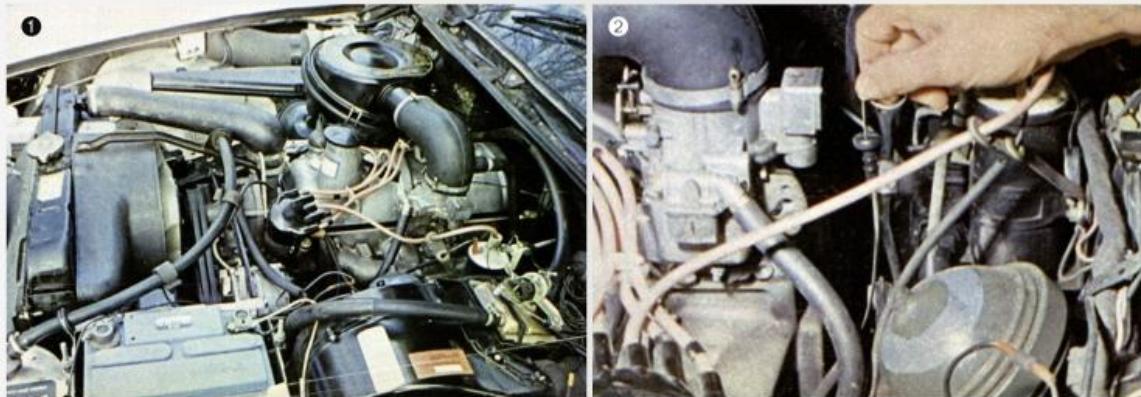
NOMBREUSES OPTIONS

“La lunette arrière, facilement opaque, réclame 124 francs pour être munie d’un peu efficace dispositif de dégivrage électrique, et le compte-tours est lui aussi en option !”



1- La D Spécial conserve des portières privées de tout montant disgracieux autour des vitres.
2- Le pédalier va vers plus de classicisme en abandonnant le “champignon” en guise de pédale de frein. 3- Autres temps, autres mœurs, on vérifiait à l'époque la bonne implantation du cendrier sans risquer un procès!





1- Ce 4 cylindres, hérité de la... Traction, développe ici 99 ch DIN à 5500 tr/mn et 15,1 mkg de couple à 3500 tr/mn.
2- La jauge à huile est bien accessible.

La gamme D est ainsi faite que son pouvoir de séduction augmente en fonction de la détérioration des conditions atmosphériques.

Extraits...

- "Bien que les automobiles aient moins tendance que les vins à s'améliorer en vieillissant, la D Spécial a quand même fini par devenir nettement moins bruyante, tout au moins en dessous de 5 500 tr/mn."
- "Je n'ai pas été mécontent d'effectuer un essai par un temps aussi mauvais au volant de la D Spécial."
- "Sa stabilité de trajectoire, son adhérence très au-dessus de la moyenne, l'aisance avec laquelle elle accepte de virer, son équilibre au freinage et la précision de sa direction rendent le travail du pilote d'abord aisément et ensuite moins fatigant, ce qui accroît encore la sécurité active."

- "Depuis la DS, Citroën a fait des progrès en matière de suspension hydropneumatique et le comportement des GS et SM le prouve."
- "Ce sont les extrémités de la carrosserie qui datent le plus la voiture, alors que l'habitacle lui-même continue à être vaste et confortable, avec de bonnes cotes d'habitabilité."
- "Bien sûr, la D Spécial date d'hier, et même d'avant-hier, mais ses qualités de base – sobriété, sécurité, confort, habitabilité – jointes à un prix plutôt modéré par rapport à la concurrence en font un cocktail toujours intéressant pour une clientèle d'usagers au long cours acharnée à ne pas disparaître en dépit des persécutions dont elle est l'objet."



Par Thomas Riaud

Vu d'aujourd'hui

Si le regretté André Costa était encore parmi nous, il dirait que "tout fout le camp" ! Désormais, les automobilistes n'achètent plus de voiture, mais des "rejets de CO₂", et la France s'est faite championne du monde des contrôles de vitesse en disposant d'une armada de radars en tout genre. Pire, il est acté que la prochaine Citroën C5, héritière spirituelle de la mythique DS, va tourner le dos à la fantastique suspension hydropneumatique qui a tant fait pour la renommée de la marque...

La vie de vos autos

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

ÇA VOUS EST ARRIVÉ... CHEZ AUDI

"J'ai une Audi TT S line 230 Quattro d'octobre 2014, garantie jusqu'en octobre 2016, avec actuellement 8 500 km. Elle a entre autres l'option phares LED en remplacement des phares au xénon. Le souci : de la buée se forme à l'intérieur de ceux-ci à l'arrêt et surtout au soleil. Le garage Audi de mon secteur, après différents contrôles, a conclu que c'est normal. J'ai écrit à Audi France. Une conseillère m'a rappelé, elle m'a dit la même chose, que c'était normal et que ça provenait sûrement d'un phénomène météorologique. J'ai fait un nouveau courrier, en recommandé en mettant Audi France en demeure de me réparer ce souci, ou à défaut de remplacer les optiques. Nouveau contact téléphonique d'un conseiller : Audi reste sur sa position – qui doit toujours, à ce jour, m'être confirmée par écrit."

Jean-Claude Lafon

Nicolas O'Doar nous parle de sa Fiat Punto 1.3 MJT 75 Dynamic



ACHETÉE D'OCCASION EN NOVEMBRE 2011 (JUILLET 2009, 32000 KM) 120000 KM PARCOURUS

"Ma Punto n'a jamais connu la moindre panne, ni bug électronique au cours de ces quatre années. La mauvaise réputation des voitures italiennes me paraît injustifiée. Suite à un changement d'activité, elle s'est acquittée sans broncher de 120 km par jour de routes nationales, pendant 4 mois. La révision annuelle lui suffit, avec des vidanges tous les 10 000 km que je réalise moi-même. C'est une voiture que je recommande. Son seul défaut, c'est son habitacle bruyant sur autoroute."

Michel Maudet nous parle de sa BMW X3 20d 190 xLine

"Je trouve le X3 plus confortable et beaucoup plus agile que l'Audi Q3."



"Après un premier contact en 2013 avec la concession BMW de Laval et le X3, j'ai testé un Classe B et un Q3 neuf pendant environ six mois chacun. J'ai apprécié la Mercedes, qui, trop basse, frottait en sortant de chez moi... L'incapacité et la goujaterie de la concession Audi de Laval, plus une semaine d'immobilisation du Q3 après un jour d'utilisation, ont transformé un coup d'essai en cauchemar. Ma femme apprécie le X3 pour le confort des sièges avant avec réglages en option, son habitacle lumineux

avec le toit panoramique et son coffre spacieux. Quant à moi je trouve le X3 plus confortable et plus agile que le Q3, peut-être à cause de la répartition du 4x4 plus typée propulsion. Il ne consomme pas plus que le Q3 et bénéficie d'une mémoire pour le réglage du siège conducteur et de la vision tête haute. La facture est son principal défaut mais le Q3 comme le Classe B ne sont pas en reste ! Enfin, nous apprécions de retrouver le personnel très professionnel et aimable de la concession de Laval."

ACHETÉ NEUF EN SEPTEMBRE 2015; 8000 km PARCOURUS; CONSO. MOYENNE: 7,5 l/100 km; ACCESSOIRES ACHETTÉS: 4 ROUES HIVER (1563 €)
SES PANNES: aucune panne, ni frais d'entretien à ce jour.

aj L'avis de Brice Perrin

Remplacé l'an prochain, le X3 a de beaux restes, et je le préfère personnellement au Q5 (son vrai rival, car le Q3 est d'un gabarit inférieur), dont j'apprécie le confort mais qui manque de dynamisme. Quant aux concessions, Michel soulève un point crucial : l'attention portée au client au sein des marques "premium".



Vos autos nous intéressent

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



Le chef des essais vous répond

Par Guy L'Hospital

SUV ou monospace, essence ou diesel ?

J'envisage de remplacer mon véhicule actuel par un monospace ou SUV d'une puissance de l'ordre de 130 ch. Indépendamment de tous les aspects financiers et en ne prenant en compte que les rejets de CO₂, particules, et oxydes d'azote : choix d'un diesel ou d'un essence ? J.-P. B. Quelle que soit la carrosserie choisie, vous trouverez chez de nombreux constructeurs des moteurs, essence et diesel, de faible cylindrée affichant environ 130 ch (Renault Kadjar et futur Scénic; futur 3008 et Citroën C4 Picasso...). Il faut savoir que si le moteur essence se montre en général plus agréable à conduire, il reste sensible au poids et à la charge. Si vous habitez en montagne ou que vous roulez souvent chargé, je vous conseillerais l'achat d'un diesel. En fait, ne pensez à l'essence que si la différence de prix entre les deux propositions dépasse les 1 500 €.



Renault Kadjar

J.-B. LEMAL / RENAULT



THOMAS ANTOINE / ACE TEAM

Quelle boîte automatique sur le X1 ?

Sur le nouveau BMW X1, le levier de la boîte automatique n'a pas la même forme de joystick que l'on trouve sur les autres modèles de la marque. S'agit-il toujours de la BVA d'origine ZF tant vantée ? Sinon quelles sont les différences, notamment en termes d'agrément de conduite ? O.H. Non, sur le nouveau X1, il ne s'agit pas de la même boîte mais de la transmission que l'on retrouve sur les Mini et Série 2. Cependant, ce n'est pas pour cette raison que la forme du levier de vitesses est différente. Il faut plutôt voir dans le choix d'un levier type "grande canne" un souci de préhension. Quant au fonctionnement de la boîte, les changements de rapports nous semblent moins doux et prompts que sur la ZF.

À quand un essai du Ford Edge ?

Envisagez-vous un test du Ford Edge dans L'AJ ? J.-J.R.

C'est prévu. Le premier essai du Ford Edge devrait paraître dans notre numéro 959, daté du 26 mai ou le 960 du 9 juin.



Ford Edge

FORD

RENAULT MÉGANE

Si vous êtes à la recherche d'une berline compacte, alors la nouvelle Renault Mégane doit forcément retenir votre attention. Par Pascal Richard Photos Christian Martin

Et de quatre! C'est en effet la quatrième génération de Mégane qui a débarqué dans les concessions Renault à la fin de l'année dernière. En matière de style, on note une certaine continuité avec la précédente mouture, même si la face avant affiche la nouvelle identité stylistique de la marque. Côté format, pas de changement spectaculaire

puisque la nouvelle venue revendique une longueur de 4,36 m, contre 4,29 m pour son aînée.

À bord, on retrouve, sur les versions les plus abouties, une tablette tactile qui s'avère très pratique à l'usage. D'un point de vue habitabilité, cette compacte s'en sort honorablement, et le niveau de confort proposé est plutôt

bon. Seul grief, la finition laisse apparaître quelques faiblesses. Quant aux moteurs, le losange nous propose trois blocs essence et autant de diesels. La boîte à double embrayage EDC est aussi au programme. Les finitions sont, elles, au nombre de quatre. Voilà, il ne reste plus qu'à partir en quête de la déclinaison la plus intéressante de la gamme.

Sur le plan esthétique, la Mégane s'inscrit dans la continuité de la précédente génération.



LA GAMME

	Moteurs/Prix	Life	Zen	Intens	GT	Bonus/malus écologique
Diesel	Energy dCi 90 ch	22 100 €	24 100 €	–	–	0 €
	Energy dCi 110 ch	23 400 €	25 400 €	27 600 €	–	0 €
	Energy dCi 110 ch EDC	–	26 900 €	29 100 €	–	0 €
	Energy dCi 130 ch	–	26 600 €	28 800 €	–	0 €
Essence	Energy TCe 100 ch	18 200 €	21 000 €	–	–	0 €
	Energy TCe 130 ch	–	23 200 €	25 400 €	–	0 €
	Energy TCe 205 ch EDC	–	–	–	31 900 €	Malus, 150 €

♥ NOS COUPS DE CŒUR



1- La Mégane propose un bel équilibre dynamique. Elle est efficace tout en préservant un bon niveau de confort. 2- À bord, l'ambiance s'avère plutôt agréable, mais la finition mériterait davantage de soin.

LES TRANSMISSIONS

MANUELLE

Toutes les Mégane, exception faite de la GT, sont livrées avec une boîte de vitesses manuelle à six rapports. Cette dernière propose une commande très douce et précise, même si on aurait aimé des débattements un peu moins amples. Du côté de l'étagement, pas de surprise, la sixième vitesse étant réservée à l'autoroute.

HEART AUTOMATIQUE

C'est bien sûr la boîte EDC à double embrayage que l'on retrouve ici. Elle compte six rapports et est montée de série sur la version GT. Elle est également en option (1 500 €) avec le moteur dCi de 110 ch. C'est un peu cher, mais l'agrément de conduite y gagne énormément.

L/I/h/empattement: 4,36/1,81/1,45/2,67 m

MOTEURS DIESEL

Puissance maxi (ch à tr/mn)

Couple maxi (Nm à tr/mn)

Performances

Vitesse maxi (km/h)

Accélération 0-100 km/h (s)

Reprise 90-130 en 4^e (s)

Budget

Consommation moyenne (l/100 km)

Energy dCi 90 ch

90 à 4000

220 à 1750

Energy dCi 110 ch

110 à 4000

260 à 1750

Energy dCi 130 ch

130 à 4000

320 à 1750

MOTEURS ESSENCE

Puissance maxi (ch à tr/mn)

Couple maxi (Nm à tr/mn)

Performances

Vitesse maxi (km/h)

Accélération 0-100 km/h (s)

Reprise 90-130 en 4^e (s)

Budget

Consommation moyenne (l/100 km)

Energy TCe 100 ch

100 à 4500

175 à 1500

Energy TCe 130 ch

130 à 5500

205 à 2000

Energy TCe 205 ch

205 à 6000

280 à 2400

(*) données de la version équipée de la boîte EDC

LES MOTEURS

DIESEL

Energy dCi 90 ch

Il ne faut pas attendre de grosses performances ici, mais si l'on s'en tient à une utilisation urbaine agrémentée de quelques – rares – parcours routiers, alors ce bloc très sobre peut faire l'affaire.

HEART Energy dCi 110 ch

Toujours pas de grand frisson, mais on gagne en polyvalence d'utilisation. Avec ce moteur, on peut sans problème envisager de longs parcours autoroutiers, même si les relances sont encore un peu laborieuses. Parmi les points forts de ce bloc, on citera sa douceur et sa sobriété.

HEART Energy dCi 130 ch

Pour ceux qui passent la plus grande partie de leur vie d'automobiliste sur l'autoroute, alors ce moteur s'impose. Performant et plaisant à l'usage, il est à l'aise sur ce type de terrain. Reste qu'il requiert un budget nettement revu à la hausse.

ESSENCE

Energy TCe 100 ch

À l'instar du dCi de 90 ch, ce bloc est avant tout destiné à de petits parcours. Si vous vous en tenez à des trajets essentiellement urbains, il est même plus recommandable que le dCi de 90 ch. Accessoirement, il est aussi moins coûteux.

Energy TCe 130 ch

Ce moteur intéressera surtout ceux qui roulent peu... ou qui sont résolument antidiésel. Malgré une puissance respectable, cette mécanique n'offre guère de sensations. En revanche, sa douceur et sa disponibilité sont appréciables.

HEART Energy TCe 205 ch

Réservé à la sportive version GT, ce quatre cylindres annonce une puissance intéressante. Sa sonorité et ses performances sont d'un bon niveau, mais il manque tout de même un peu de caractère.

ÉQUIPEMENTS COMMUNS À TOUTES LES VERSIONS

6 airbags, aide au démarrage en côte, autoradio avec connexion Bluetooth et prises USB/auxiliaire, banquette arrière fractionnable, climatisation manuelle, projecteur antibrouillard, régulateur-limiteur de vitesse, rétroviseurs électriques et dégivrants, siège conducteur réglable en hauteur, vitres avant électriques, volant ajustable dans les deux plans.

ÉQUIPEMENTS / OPTIONS	Life	Zen	Intens	GT
Affichage tête haute	–	–	400 €	400 €
Aide au parking arrière	300 €	série	série	série
Alerte distance de sécurité	–	400 €	série	–
Alerte de franchissement de ligne	–	série	série	série
Caméra de recul	–	–	série	série
Déclenchement automatique des phares et des essuie-glace	–	série	série	série
Régulateur de vitesse adaptatif	–	–	300 €	300 €
Vitres arrière électriques	–	série	série	série
Sélecteur de mode de conduite (Multi-Sense)	–	–	série	série
Système de navigation	–	600 €	série	–



1- La commande de boîte est agréable, malgré des débâtements un peu longs. 2- Les places arrière proposent une habitabilité moyenne, sans plus. 3- Les boucliers avant et arrière sont assez mal protégés. 4- La fonction Multi-Sense permet de modifier l'aspect de l'instrumentation. 5- Le coffre est assez vaste (442 dm³). 6- Le grand écran tactile permet, entre autres, de pleinement profiter de la caméra de recul.



LES FINITIONS

LIFE

La finition d'entrée de gamme n'est pas trop minimaliste. En effet, la dotation de série comprend ici une climatisation manuelle, un régulateur-limiteur de vitesse, la connexion Bluetooth, l'aide au démarrage en côte, le siège conducteur réglable en hauteur... Côté motorisations, l'offre se limite aux diesels 90 et 110 ch, ainsi qu'au TCe de 100 ch en essence.

♥ ZEN

Facturée 2000 € de plus que la Life, la finition Zen permet d'accéder à quelques petits plus intéressants. Ainsi viennent s'ajouter l'aide au stationnement arrière, l'alerte de franchissement de ligne, le passage automatique feux de croisement/feux de route, la reconnaissance des panneaux, un ensemble multimédia plus abouti, la régulation électronique de la climatisation, etc. Cette finition est proposée avec l'ensemble des moteurs, sauf l'Energy 1.6 de 205 ch.

♥ INTENS

Passer de l'exécution Zen à l'Intens implique un supplément de 2 200 €. Une somme importante mais qui est en grande partie justifiée par un équipement très complet (GPS, écran tactile de 8,7 pouces, caméra de recul...), ainsi qu'un effort en matière de présentation (éclairage d'ambiance, sellerie mixte similicuir/velours...).

GT

Réservée à la mécanique la plus puissante de la gamme (1.6 de 205 ch), la finition GT reprend la dotation de l'Intens à laquelle elle ajoute quelques petits plus à connotation très sportive : sièges baquets, mode de conduite RS Drive, suspensions Renault Sport, launch control, jantes de 18 pouces...



Le losange a doté sa Mégane de trois moteurs essence et autant de blocs diesel.

LES PRINCIPALES OPTIONS

FULL PACK GT LINE (1 500 €)

Réservez à la finition Intens, ce pack vous permet de donner à votre Mégane un look de sportive. Ainsi, on trouve ici des boucliers spécifiques, des jantes alliage de 18 pouces, des sièges avant sport et une sellerie tissu GT Line carbone foncé. L'ensemble est un peu cher, mais il permet de donner à votre version Intens un look de Mégane GT... tout en continuant à carburer au diesel!

LES GOÛTS ET LES COULEURS..

PACK GT LINE EXTÉRIEUR (1 000 €)

Cette fois, c'est la finition Zen qui est concernée. Un peu moins ambitieux que le précédent, ce pack regroupe des boucliers spécifiques, mais les jantes sont ici de 17 pouces et surtout l'habitacle n'est pas concerné si ce n'est par la présence de vitres arrière et d'une lunette surteintée. Là encore, l'addition s'avère un peu salée et, du coup, un peu en décalage avec une finition de milieu de gamme, qui a priori cherche à garder les roues sur terre sur le plan financier.

DÉCONSEILLÉ PAR L'AJ

PACK CITY (500 €)

Proposé sur la finition Zen, ce pack comprend les rétroviseurs rabattables électriquement, la caméra de recul et des radars de stationnement avant/

arrière. Des accessoires qui n'auront rien de superflu si vous circulez le plus souvent en ville. Par ailleurs, sur la finition Intens, on trouve un pack d'équipements (Easy Park, 500 €) qui, en plus du système de stationnement automatique, propose un détecteur d'angles morts. Un ensemble là encore très intéressant.

CONSEILLÉ PAR L'AJ

PACK R-LINK 2 (600 €)

Réservez aux finitions les plus huppées de la gamme (Intens et GT), la tablette tactile de 8,7 pouces ne figure pas sur les déclinaisons Life et Zen. Cette dernière reçoit néanmoins un ensemble multimédia assez pratique et intuitif qui se pilote grâce à un écran tactile de 7 pouces. Celui-ci peut être complété par le R-Link 2 qui, outre un GPS, propose l'accès, généralement payant via des abonnements, à divers services connectés (e-mail, météo, Coyote Series....). Ce pack permet également de gérer le système Multi-Sense (sélecteur de mode de conduite, profil utilisateur, etc.).

CONSEILLÉ PAR L'AJ

PACK SÉCURITÉ (400 €)

Destiné à la finition Zen (de série sur Intens), ce pack associe le freinage d'urgence actif et l'alerte de distance de sécurité. Un ensemble cohérent qui sera aussi utile en ville que sur route.

CONSEILLÉ PAR L'AJ

Retrouvez l'essai dans L'AJ n° 954

NOTRE CHOIX

Energy dCi 110 ch Intens

27 600 € - Bonus/malus écologique 0 €

Plusieurs moteurs et au moins deux finitions (Zen et Intens) méritent le détour, sans compter la boîte EDC. Au final on pourrait dire que l'association dCi 110, transmission automatique et version Intens serait parfaite, mais trop coûteuse. Pas loin de 30 000 €. Pour éviter de faire sauter la banque, nous avons fait le choix rester sur la déclinaison Intens et d'oublier la boîte EDC, ou alors de la coupler à la version Zen pour rester sur un budget raisonnable.

LES TEINTES

Peinture standard (gratuite)



Blanc Glacier

Peintures métallisées 620 €



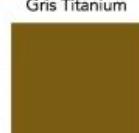
Gris Titanium



Bleu Berlin



Noir Étoilé



Brun Cappuccino



Gris Platine



Bleu Cosmos



Beige Dune



Bleu Iron

Peintures métallisées spéciales 820 €



Blanc Nacré



Rouge Flamme

LES JANTES



Enjoliveurs de série sur Life.



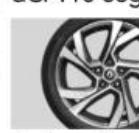
Jantes alliage de série sur Zen.



Jantes alliage de série sur Energy dCi 110 86g eco².



Jantes alliage de série sur Intens.



Jantes alliage de série sur GT.



Jantes alliage en option (1 000 €).



Jantes alliage en option (1 500 €).

NOUS COUPS DE CŒUR

BMW SÉRIE 3

La fiabilité de cette sixième génération de Série 3 est loin d'être un modèle du genre même si les critiques portant sur la finition et la qualité d'assemblage sont rares. Pour preuve, un grand nombre de rappels a été, et continue d'être, diligenté. Par Pascal Serres

La plus vendue des BMW, qui en est désormais à sa sixième mouture, n'est toujours pas un modèle de fiabilité. Heureusement, sa qualité de fabrication d'un très bon niveau et son comportement routier, l'un des meilleurs du segment, la rendent très attractive. Le choix très important de motorisations est aussi un atout qui permettra à chacun de trouver le modèle qui lui convient. Mais, bien que les blocs essence ne soient pas dénués d'intérêt, surtout si vous appréciez la conduite sportive, c'est tout de même en diesel que la Série 3 est la plus intéressante et notamment avec le bloc 4 cylindres 2 l de 190 ch de la 320d. Elle est d'autant plus séduisante depuis le restyling, même si le prix est, logiquement, plus élevé. À cette occasion, le moteur a gagné légèrement en puissance mais surtout en agrément et en sobriété.



LES INFOS CLÉS

Essence : à partir de 23 500 €

Diesel : à partir de 15 500 €

Génération : actuelle (6^e)

Commercialisation : depuis 2012

Restylage : 2015

Carrosserie : berlines 4 et 5 portes/break (Touring)/coupé

Modèles en circulation : 37 719

LA GAMME

Modèles	Puissance moteur (ch)	Conso. moy. l/100 km	Notre avis	
316i	136	6,5	Un bloc agréable mais un peu creux à bas régime.	
318i	136	6	Ce très récent moteur 3 cylindres est surprenant et assez agréable à l'usage	
320i - 320i xDrive	170/184	6,5	Un 4 cylindres qui a du répondant et se révèle agréable au quotidien.	
328i - 328i xDrive	245	7	Une version qui a du caractère mais aussi un appétit non négligeable.	
330i xDrive	252	7,7	Uniquement disponible avec la transmission intégrale, ce bloc est assez rare à dénicher.	
335i - 335i xDrive	306	8	Un 6 cylindres turbo volontaire et très plaisant.	
ActiveHybrid	340	6	L'assistance électrique est ici au service de l'agrément et des performances.	
M3	431	10	Une mouture très sportive qui ravira les amateurs de sensations fortes.	
Diesel	316d	116	Ce diesel d'entrée de gamme laisse un peu sur sa faim.	
	318d	143/150	Un bon moteur pour accéder à des performances raisonnables, sans plus.	
	320d	163	5,5	Ce bloc se fait voler la vedette par la version 190 ch plus moderne.
	320d	184/190	5,7	Le meilleur compromis avec un moteur agréable et relativement sobre.
	330d - 330d xDrive	258	6,5	Une version puissante qui prend tout son sens en quatre roues motrices.
	335d xDrive	313	6,7	Même significatif, le surcroît de puissance ne justifie pas l'écart de prix en occasion.





NOTRE CHOIX 320D 190 SPORT

de 2015
1^{er} prix prospecté : 39 990 €
8 500 km



NOS MESURES

Moteur/Transmission

Puissance maxi	190 ch à 4 000 tr/mn
Couple maxi	400 Nm à 1 750 tr/mn
Type	4 cylindres en ligne, diesel
Cylindrée/puissance fiscale	1 995 cm ³ / 10 CV
Transmission	aux roues arrière
Boîte/nombre de rapports	BVA/8

Châssis

Diamètre de braquage	11,8 m
Pneumatiques AV/AR	225/50 R 17

Dimensions/Poids

L/l/h/empattement	4,63/1,82/1,43/2,81 m
Poids/tractable freiné	1 505 kg / 1 600 kg

Performances

1000 m d.a.	28,7 s
0 à 100 km	7,9 s
90-130 km/h en D	5 s
Vitesse maxi	222 km/h
Freinage à 90/130 km/h	33/66 m

Habitabilité/Coffre

Longueur aux jambes AR	28 cm
Largeur aux coudes AV/AR	149/147 cm
Volume de coffre	461 dm ³

LE BUDGET

Assurance*: 1 450 €	Carte grise**: 333 €
---------------------	----------------------

Consommations

Moyenne	5,7 l/100 km
Ville/Route/Autoroute	6,3/5,7/5,2 l/100 km
Autonomie/Réservoir	1 000 km / 57 l

Coût de l'entretien

Amortisseurs AV	400 €	Kit de distribution chaîne
Amortisseurs AR	300 €	Embrayage
Disques AV	260 €	FAP
Disques AR	205 €	Pneus (1 paire)
Plaquettes AV	160 €	Feu AV
Plaquettes AR	110 €	Feu AR
Filtre à air	55 €	Bouclier AV
Filtre à huile	24 €	Bouclier AR

■ bon / □ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

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

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

LES RAPPELS

MAJEURS

CEINTURE DE SÉCURITÉ (MARS 2015)

Sur les Série 3, Série 3 Touring et Série 3 GT, et lorsque la température est inférieure à 0 °C, l'enrouleur supérieur avant droit de la sangle de ceinture de sécurité peut ne pas fonctionner correctement. Après contrôle, le remplacement de l'enrouleur peut être réalisé.

ÉCHAPPEMENT (AVRIL 2015)

Rappel des Série 3 GT en raison d'un risque de mauvais serrage du collier en sortie du filtre à particules diesel et/ou du catalyseur provoquant une fuite de gaz d'échappement, voire la désolidarisation des éléments.

TRANSMISSION (JANVIER 2015)

Risque de perte de l'assistance de freinage en raison d'une non-conformité de la bride d'entraînement de la pompe à vide sur l'arbre à cames d'admission.

TRANSMISSION (JANVIER 2015)

Non-conformité, sur les versions xDrive de la démultiplication du pont avant entraînant l'usure anormale de l'embrayage et de la boîte de transfert.

APPUIE-TÊTE (MAI 2012)

Sur les Série 3 fabriquées entre le 19 octobre 2011 et le 18 mars 2012 : mauvais maintien des appuie-tête avant qui peuvent redescendre tout seuls après avoir été réglés en position haute.

& MINEURS

ALIMENTATION (MAI 2015)

Défaut de revêtement interne de la pompe électrique à carburant générant un frottement excessif du rotor à l'intérieur de la pompe.

REFROIDISSEMENT (JUILLET 2015)

Apparition de fissures sur l'échangeur thermique huile-eau du support de filtre à huile (le support doit être remplacé).

LES PANNES

PANNES IMMOBILISANTES/ PÉNALISANTES

MOTEUR DIESEL

Sur les tout premiers modèles diesel 4 et 6 cylindres (types N47 et N57), il subsiste des risques de casse de la chaîne de distribution en raison d'un tendeur qui se détend. Il faut être très attentif à l'apparition de bruits métalliques et/ou de claquements.

ÉLECTRONIQUE

Action technique réalisée sur tous les véhicules produits de mars 2010 à décembre 2014 et équipés du système de connexion à distance

ConnectedDrive : existence d'une faille de sécurité du système d'ouverture centralisée des portes qui peuvent être ouvertes avec un téléphone portable.

Un nouveau cryptage a été incrémenté (souvent à distance via Internet).

AUTRES DÉFAILLANCES

DIRECTION

Remontées plus ou moins importantes de vibrations dans l'habitacle (surtout entre 80 et 130 km/h). Pas de solution proposée en après-vente.

HABITACLE

Apparition de craquements provenant du toit panoramique, des portes avant ou arrière ou encore des montants latéraux. Le graissage des parties mobiles peut diminuer le phénomène mais aucune solution fiable ni durable n'est proposée. Vibrations des caches de colonne de direction.

LE BILAN FIABILITÉ

C'est un peu surprenant mais le bilan fiabilité de la Série 3 n'est pas vraiment un modèle du genre et écorne un peu l'image du constructeur allemand, pourtant réputé sérieux dans ce domaine. En effet, de nombreux rappels, parfois importants, sont diligentés sur ce modèle. Il faut donc être vigilant au moment de l'achat et veiller à bien décortiquer le carnet d'entretien et le suivre des interventions.

* Sans réserve d'acceptation : Tarif/mois à partir de : un 09/02/16 scénario 125cc neuf en RC, Vol et incendie pour un usagé à Toulouse de + de 30 ans, justifiant entre autres du 50% de bonus depuis + 3 ans sous ses permis A ou B depuis + 10 ans. AMV, 2, rue Miguel de Cervantes - 33700 Margaux - Courtage d'assurances. N° ORIAS 07 100 513 - L'assurance souscrite par l'Équité.



AMV. L'ASSURANCE DES DEUX-ROUES
QUI N'AIMENT PAS QUAND C'EST **CHER**.

SCOOTER 125
dès 15,80€ /mois*
Vol/Incendie inclus

Amv

LEADER DE L'ASSURANCE DEUX-ROUES

0 820 820 750 Service 0,12 € / min
* prix appel



motospot.fr

DEVIS ET ASSURANCE EN LIGNE 24H/24H SUR AMV.FR

(Sous réserve d'acceptation)

Liberté en vente libre !

Craquer pour un deux-roues, c'est apposer une grande croix en travers du mot "bouchons". Un achat qui s'apprécie au soleil, mais aussi les jours de grisaille... en s'équipant comme il faut. Voici donc quelques pages pour vous aider à vous évader avec un simple permis B.

Par **Pierre Virgile**



Je me souviens de la fois où mon père a lâché mon vélo pour me laisser partir, en équilibre, sans mes roulettes préférées. Je devais avoir six ans, et ce fut un pur moment de bonheur, ma première véritable sensation de liberté, sans comprendre pour autant le sens profond du mot. Prenons donc ce vélo, greffons-lui un moteur de 125 cm³, un tablier frontal, de quoi loger un ou deux casques sous la selle, et vous obtenez la même alchimie, d'autant plus tentante qu'elle reste accessible aux possesseurs du permis voiture. Qu'il ait de grandes ou de petites roues, qu'il soit chic ou à moins de 2000 €, voire équipé d'une troisième roue, le scooter métamorphose les déplacements. C'est d'ailleurs pour cela qu'il rencontre un tel succès et que les feux rouges se transforment parfois en d'affolantes grilles de départ. Mais, attention, rouler l'esprit libre demande clairvoyance, concentration et respect des autres, ne serait-ce que pour ne pas se retrouver au tapis ce qui, avouons-le, reste l'inconvénient majeur du deux-roues. De l'intérêt de choisir la bonne monture...

LORENZO MARCINNO

Avec ses grandes roues, le nouveau Piaggio Medley rejoint notre sélection de scooters 125 cm³.

La vedette

Super-équilibré, bien équipé, pratique et sûr (n'en jetez plus !), le Honda Forza n'est pas en tête des ventes par hasard. On ne peut lui reprocher que des broutilles tant il dévoile une homogénéité certaine.

Du sérieux ce Forza, qui soigne la qualité, met en confiance, tient l'équilibre presque jusqu'à l'arrêt, et marie la stabilité à l'agilité. Si le moteur n'arrache pas sur les tout premiers mètres, sans que ce soit la faute du stop/start (déconnectable) quasi imperceptible, il se reprend très vite avec un couple efficace, doublé d'une belle douceur. Maniable en ville, le Forza sera cependant moins à l'aise dans les passages étroits où ses rétroviseurs (fixés sur le carénage et très lisibles) se situent à la même hauteur que ceux des voitures. Gare aux chocs, car les clignotants y sont intégrés. Sur route, le Honda impose son train avant rigoureux qui accepte les freinages en courbe et n'apparaît ni trop lourd, ni trop léger. Un équilibre très séduisant, d'autant que l'ABS se révèle discret. Certes les amortisseurs arrière sont trop raides, mais on voit pire dans le monde du scooter. La position de conduite laisse, au

choix, la possibilité de placer ses pieds en avant ou de manière classique, permettant ainsi de ne pas s'ankyloser sur long parcours. Ce dont le Forza est tout à fait capable grâce à la bonne allonge de son mono 4 soupapes "à eau" (il monte aisément à 120 km/h et reprend encore bien à 100/110 km/h), et à sa bulle réglable en hauteur sur 12 cm, manuellement. Elle permet une bonne protection sans que l'on soit obligé de regarder au travers. Ajoutez à cela un grand coffre de selle qui accepte deux intégraux et une autonomie annoncée d'environ 400 km et vous obtenez l'un des meilleurs scooters du marché.

LE BILAN

Grand coffre, pare-brise réglable, moteur qui va bien, comportement précis, freinage excellent, bonne protection et autonomie intéressante, le Forza n'a pas grand-chose à se reprocher sinon des amortisseurs arrière trop raides et l'absence de plancher plat.

EN CHIFFRES

DONNÉES CONSTRUCTEUR

La technique

Puissance maxi	14,3 ch à 8750 tr/mn
Couple maxi	12 Nm à 8250 tr/mn
Empattement	1490 mm
Hauteur de selle	780 mm
Poids	162 kg avec les pleins

La conduite

Vitesse maxi	108 km/h
Freinage	ABS, disques AV/AR

Le budget

Consommation	2,3 l/100 km
Réservoir	11,5 l
Assurance 1 an* AMV	270 €

bon / moyen / mauvais dans sa catégorie
*Tarif annuel pour homme ou femme de 35 ans, 16 ans de permis auto, bonus 50% depuis plus de 3 ans, à Paris. Tous risques (RC, assistance juridique, vol incendie, casque, gilet airbag Bering).



Une instrumentation très moto avec compteur/compte-tours, mais surtout lisible et complète.

PLUS

Douceur et allonge moteur
Comportement équilibré
Freinage haut de gamme
Protection
Aspects pratiques

MOINS

Amortisseurs arrière trop fermes
Pas de plancher plat
Poids à l'arrêt



Le Forza mérite son succès. Il est facile à prendre en mains, à l'aise en relance, sécurisant et pratique.

Un nom qui parle

Pas vraiment impliqué dans le monde du scooter, Kawasaki propose cependant ce J125, dérivé du 300. Un scooter qui mise sur son look et son nom pour se faire une petite place dans ce monde de brutes.

Débarquer comme ça (il est arrivé en février) dans l'univers de l'utilitaire n'a rien d'évident. C'est pourquoi Kawasaki a travaillé en commun avec Kymco pour les grandes lignes de son J300 dont le J125 est directement dérivé. Le résultat est encourageant avec une bonne finition, un dessin avant qui rappelle celui des motos de la marque, une dotation riche (à l'image de tous les scooters de ce prix) et de dignes prestations. La selle moelleuse rattrape en partie la fermeté des amortisseurs arrière tandis que l'ensemble manifeste un comportement sain malgré un haut centre de gravité qui nuit à la précision du train avant (roue de 14 pouces), et implique une certaine inertie au moment du placement en virage. Rien de grave, le J125 montrant un certain équilibre et un super freinage couplé (avant et arrière au levier gauche, avant seul à droite), doublé d'un ABS efficace. En revanche, si le monocylindre 4 temps, 4 sou-

papes, refroidi par eau est généreux en reprises à mi-régime et doué d'une bonne allonge sur les axes roulants (il prend assez rapidement 120 km/h compteur), sa paresse pour partir au feu vert limitera les départs canons. Enfin, la protection des jambes et du buste est juste honnête (pare-brise haut conseillé) et, côté pratique, le J125 se passe de plancher plat, tandis que son coffre de selle, certes éclairé et doté d'un vérin hydraulique, ne peut contenir qu'un seul casque intégral. En résumé, le nouveau Kawasaki dresse un tableau respectable, mais il se doit de progresser pour arriver au niveau des meilleurs.

LE BILAN aj

PLUS
Allonge moteur
Freinage excellent
Présentation
Selle moelleuse

MOINS
Poids
Lent au démarrage
Amortisseurs arrière fermes
Pas de plancher plat
Quelques vibrations

Sain, freineur exemplaire, bien équipé et look agressif, le Kawasaki J125 paye cependant un poids élevé par une mollesse de son moteur sur les départs. La selle moelleuse et la protection acceptable (mais perfectible pour le buste) apportent un confort correct.

EN CHIFFRES

DONNÉES CONSTRUCTEUR

La technique

Puissance maxi	14 ch à 9 000 tr/mn
Couple maxi	11,5 Nm à 7 000 tr/mn
Empattement	1 555 mm
Hauteur de selle	775 mm
Poids	182 kg avec les pleins

La conduite

Vitesse maxi	NC
Freinage	ABS, disques AV/AR

Le budget

Consommation	NC
Réservoir	13 l
Assurance 1 an* AMV	270 €

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

*Tarif annuel pour homme ou femme de 35 ans, 16 ans de permis auto, bonus 50% depuis plus de 3 ans, à Paris. Tous risques (RC, assistance juridique, vol incendie, casque, gilet airbag Bering).



Le J125 dispose d'un tableau de bord séduisant, sportif, lisible et complet. Les leviers de freins sont réglables en écartement.

PLUS

- Allonge moteur
- Freinage excellent
- Présentation
- Selle moelleuse

MOINS

- Poids
- Lent au démarrage
- Amortisseurs arrière fermes
- Pas de plancher plat
- Quelques vibrations

Le coffre n'accueille qu'un seul casque intégral. Pas idéal pour les virées à deux.

Vintage pure souche

Avec son air italien, ses petites roues et sa simplicité, le Like ne manque pas d'atouts, à commencer par son prix, situé pile sous la barre des 2000 €. Ce n'est cependant pas une raison pour tout lui pardonner...

En regard du tarif, le Like apparaît correctement fini, doté de l'essentiel (jauge, plancher plat, disques avant et arrière...) et très facile à prendre en mains, malgré un plancher haut qui n'optimise pas le centre de gravité et impose de relever les jambes plus qu'à l'habitude au démarrage. Avec

son moteur efficace en reprises comme en accélérations et ses petites roues, il est d'une belle efficacité en ville, d'autant qu'il profite d'un excellent freinage, puissant et mordant. Un mordant dont il faudra d'ailleurs se méfier sur le mouillé, le Like n'ayant pas encore d'ABS ou de système couplé (l'un ou l'autre sera obligatoire dès janvier 2017), ni de suspensions dignes de ce nom. Là est, en effet, son défaut majeur, la fourche comme les éléments arrière ne vous épargnant aucune irrégularité de la chaussée. Le confort en prend un sérieux coup et les sautilllements intempestifs nuisent à la précision d'ensemble. Le prix ne fait pas tout.



Un compteur à l'image du Like, sympathique, un brin rétro et complet. Loupe conseillée pour lire l'heure.

PLUS
Moteur tonique
Maniabilité et agilité
Rapport qualité/prix
Esprit Dolce Vita
Plancher plat

MOINS
Suspensions calamiteuses
Dessin de selle
Petit coffre
Freinage trop mordant

LE BILAN aj ★★☆☆☆
Fraîchement restylé, le Like conserve sa bonne bouille, son petit 125 4 temps "à air" tonique, son freinage puissant et son mini-prix. Dommage que les suspensions pénalisent sérieusement le confort ainsi que le comportement sur les bosses, car il n'est pas loin d'une certaine vérité.

EN CHIFFRES

DONNÉES CONSTRUCTEUR

La technique

Puissance maxi	9,5 ch à 8000 €
Couple maxi	9,1 Nm à 6500 tr/mn
Empattement	1390 mm
Hauteur de selle	780 mm
Poids	116 kg à sec

La conduite

Vitesse maxi	85 km/h environ
Freinage	disque AV/AR

Le budget

Consommation	3 l/100 km
Réservoir	6 l
Assurance 1 an* AMV	270 €

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

*Tarif annuel pour homme ou femme de 35 ans, 16 ans de permis auto, bonus 50% depuis plus de 3 ans, à Paris. Tous risques (RC, assistance juridique, vol incendie, casque, gilet airbag Bering).



Bientôt Le X-Town

Le nouveau scooter GT de Kymco profite d'un freinage couplé, d'un nouveau monocylindre de 14,3 ch et annonce des accélérations de haut rang. À vérifier lors d'un prochain dossier. Le X-Town s'affiche à 3 499 € jusqu'au 30 juin, avant de passer à 3 699 € ensuite. Les vedettes du secteur ont du souci à se faire.



Le Like sacrifie le confort sur l'autel du style vintage. Avec ses petites roues, son comportement manque de rigueur.

NOUVEAU SCOOTER GT 125 CM³

X-Town

URBAIN PAR NATURE



Offre de lancement
3499€
jusqu'au 30 juin

2
ANS
GARANTIE &
ASSISTANCE
OFFERTE !

Venez découvrir le nouveau GT X.Town 125 cm³ chez votre concessionnaire Kymco.

Prix tarif conseillé de 3 699€ TTC. Prix de lancement de 3 499€ TTC jusqu'au 30 juin 2016. Voir conditions en magasins.
Les tarifs donnés s'entendent TTC publics conseillés, au 05 avril 2016.

NOUVEAUX PARTENAIRES
MONDIAL
ASSISTANCE AMV VIAZEL
SILKOLENE

Rejoignez-nous

Mélange des genres

À la fois armé de grandes roues et équipé comme un haut de gamme, le Medley mélange les genres. Compromis réussi tant le nouveau Piaggio se révèle agréable à conduire, sûr et même confortable.

Sur les petites routes de Toscane, où il vient d'être présenté avant d'en-vahir les concessions françaises, le Piaggio Medley passe d'un virage à l'autre avec une précision et un naturel séduisants. À la fois agile et stable en courbe où il accepte parfaitement les freinages sur l'angle, il délivre un certain sentiment de sécurité. Le flambant neuf monocylindre 4 temps I-Get (simple ACT, 4 soupapes, injection, alternodémarreur, refroidi par eau) n'est pas un foudre de guerre avec ses 12,2 ch, mais il apparaît suffisant en ville. Transmission douce, départs volontaires, niveau sonore discret, maniabilité correcte, freinage puissant (mais sans mordant) avec ABS bien géré, le Medley est calibré pour la cité. En prime, son stop/start agit de façon relativement transparente et, pour les allergiques, il reste déconnectable via un poussoir au guidon. Assis bien droit, on trouve aisément sa place à bord, mais la selle aurait gagné à être plus ac-

cueillante et mieux dessinée, notamment pour les grands. Le confort en pâtit tout en restant très correct grâce à un bon amortissement avant et des éléments arrière, certes trop secs sur les raccords prononcés, mais vivables. Ajoutez à cela de vrais aspects pratiques avec un coffre de selle capable de recevoir un casque jet et un intégral, un vide-poche verrouillé dans le tablier, ainsi qu'un crochet rétractable pour maintenir un sac sur le plancher, malheureusement pas complètement plat, et vous obtenez un Medley bien né. Reste à investir dans un pare-brise, la protection du buste étant en option.

LE BILAN aj

Le nouveau Piaggio ne manque pas d'arguments et présente un rapport prestations/dotations/prix franchement bien placé. Aussi agile que stable, le Medley séduit pour sa facilité de prise en mains, son freinage ABS performant et d'indéniables aptitudes citadines.

PLUS
Moteur doux et suffisant
Agilité, stabilité et freinage
Confort honnête
Aspects pratiques

MOINS
Performances modestes
Dessin de selle
Plastiques moyens
Pas de plancher plat
Protection du buste



Avec ses grandes roues, le Medley se montre très agréable à conduire. Dommage que le pare-brise soit en option.

EN CHIFFRES

DONNÉES CONSTRUCTEUR

La technique

Puissance maxi	12,2 ch à 7 750 tr/mn
Couple maxi	11,5 Nm à 6 500 tr/mn
Empattement	1 390 mm
Hauteur de selle	799 mm
Poids	138 kg avec les pleins

La conduite

Vitesse maxi	98 km/h
Freinage	ABS, disques AV/AR

Le budget

Consommation	2,1 l/100 km
Réservoir	7 l
Assurance 1 an* AMV	270 €

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

*Tarif annuel pour homme ou femme de 35 ans, 16 ans de permis auto, bonus 50% depuis plus de 3 ans, à Paris. Tous risques (RC, assistance juridique, vol incendie, casque, gilet airbag Bering).



Une instrumentation complète, élégante et lisible. Le Piaggio Medley fait les choses bien pour un tarif contenu.

ON VOUS
A RAPPORTÉ UN
PETIT SOUVENIR
DU FUTUR



FORZA 125

*Accessoires - DDB

Le meilleur du Sport et du GT est enfin réuni. Moteur ESP quatre soupapes pour une réactivité accrue. Système Idle Stop pour une coupure du moteur au ralenti et une consommation maîtrisée (seulement 2,29 l/100 km, normes WMTC). Signature phare Full LED inédite et design racé.
Des millions de personnes ont imaginé le futur, il est temps pour vous de l'essayer. Tarif clef en main 4 599 € (au lieu de 4 799 €) jusqu'au 31 juillet 2016.



- | | | | | |
|-----------|-----|-------------------------------|------------------------|----------------------------------|
| | | | | |
| Idle Stop | ABS | Bulle réglable
6 positions | Support
smartphone* | Rangement 2
casques intégraux |



HONDA
Finance

HONDA
ASSURANCE

MOTUL

forzahonda.fr

Trois roues faciles

Plus léger et agile qu'un Piaggio MP3, le Yamaha Tricity est un trois-roues équilibré, abordable et doté d'un train avant sécurisant. Bien réalisé, suffisamment équipé, il vit la ville avec décontraction.

S'il apparaît plus lourd de l'avant qu'un scooter monotrace, le Tricity se montre plus léger qu'un Piaggio MP3, avec une prise en mains quasi-immédiate. On se sent vite chez soi à bord du petit 125 Yamaha qui, cependant, n'offre pas beaucoup de place pour les jambes des grand(e)s de plus de 1,80 m. On est effectivement assis sur l'avant (la selle manque de recul), avec un plancher, certes plat, mais confiné. L'avantage étant que la partie basse du corps est très bien protégée (à l'inverse du buste) par un tablier plutôt enveloppant ; et que l'on fait naturellement corps avec la machine. La prise d'angle est vive, la direction précise, et la stabilité de bon niveau. En revanche, la suspension arrière, comme nombre de scooters, manque cruellement d'amortissement tandis que, à l'avant, les trépidations ne sont pas rares sur les successions de bosses. Bref, le confort est tout juste moyen. Le petit monocylindre

4 temps, 2 soupapes à refroidissement liquide permet de se satisfaire aussi bien de la ville que de la banlieue, même s'il met un peu trop de temps à se mettre en jambes. Le Tricity épate plus par la sensation de sécurité qu'il délivre, avec ce train avant qui, comme le MP3, attaque les trottoirs de biais comme qui rigole, et dévoile un freinage d'un autre monde. À la fois couplé - avant au levier droit, avant et arrière avec celui de gauche - et doté d'un ABS peu intrusif, le Tricity s'arrête en moins de deux. Abordable, le petit Yamaha s'affiche à 4449 €, et débute à 3999 € sans antiblocage.

LE BILAN aj ★★★★☆

Le Tricity met en avant la sécurité avec un train avant agile, stable, et un freinage étonnant d'efficacité. Un scooter homogène, facile à prendre en mains, mais qui aurait gagné à être un peu plus nerveux et moins ferme de suspensions, notamment à l'arrière.

EN CHIFFRES

DONNÉES CONSTRUCTEUR

La technique

Puissance maxi	11 ch à 9000 tr/mn
Couple maxi	10,4 Nm à 5500 tr/mn
Empattement	1310 mm
Hauteur de selle	780 mm
Poids	138 kg avec les pleins

La conduite

Vitesse maxi	95 km/h environ
Freinage	couplé + ABS, disques AV/AR

Le budget

Consommation	2,5 l/100 km
Réservoir	6,6 l
Assurance 1 an* AMV	242 €

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

*Tarif annuel pour homme ou femme de 35 ans, 16 ans de permis auto, bonus 50 % depuis plus de 3 ans, à Paris. Tous risques (RC, assistance juridique, vol incendie, casque, gilet airbag Bering).



Un compteur simple, lisible, complet, et une finition de très bon niveau pour le Tricity.

PLUS

Freinage haut de gamme
Comportement sûr et agile
Rapport prestations/prix
Plancher plat et coffre acceptant un intégral

MOINS

Démarrages modestes
Confort moyen
Quelques vibrations



NOUVEAU

NMAX

VOTRE ATOUT AU QUOTIDIEN



Découvrez le nouveau Yamaha NMAX, un 125 cm³ urbain d'un rapport qualité-prix étonnant : 2 999 €.

Scooter aux caractéristiques haut de gamme, tels son ABS de série ou son moteur à technologie Blue Core, le NMAX se distingue par ses performances dynamiques et son excellent rendement de 45 km par litre de carburant. Avec son design moderne élégant, le NMAX, vous fait d'explorer la ville de façon agréable.

NMAX. Votre atout au quotidien.

YAMAHA
Rev's Your Heart

Accessoires en vogue



Garmin

Trois nouveaux GPS Garmin étanches et à écran tactile (11 et 13 cm), s'utilisant même avec des gants, viennent d'arriver. Outre le fait qu'ils proposent des itinéraires originaux comme les routes à lacets, et disposent de l'info trafic, les Garmin 345LM, 395LM et 595LM indiquent les zones de danger, et intègrent votre musique, audible via Bluetooth.

DE 499,99 € À 749,99 €



Held

Disponible en noir ou en kaki, le blouson Sixty-Six est en coton ciré avec membrane étanche et respirante, col molletonné, trois poches intérieures, quatre extérieures, doté de protections aux coudes, épaules et dos. Un look pour filer incognito sur la route 66.

229,95 €



Held

La marque allemande souffle ses 70 bougies avec une nouvelle gamme de vêtements, dont cet ensemble pluie fluo qui, sous les cordes, vous permettra d'être vu sans boire la tasse. Nombreuses poches étanches, housse de transport pour le loger aisément sous la selle, l'ensemble Rainblock vous laissera au sec.

99,95 € + 99,95 €



Airoh

Reputée pour la légèreté de ses casques, la marque italienne propose ce modèle deux en un "Executive" (1470 g), dont la mentonnière démontable vient s'enclencher naturellement sur l'arrière du casque.

DE 209,99 € À 299,99 € SELON DÉCORATION

GS27 Technics

Le kit rénovateur GS27 nettoie les optiques jaunies ou ternies pour leur rendre la vue. Il comprend un tube rénovateur, trois mousses abrasives différentes, un ruban de masquage, une microfibre et un sachet lustreur. Du sérieux.

24,90 €



PRÉSENTE

COLLECTION ★ CLASSIC STARS

DES LIVRES INÉDITS SUR LES VOITURES EMBLÉMATIQUES

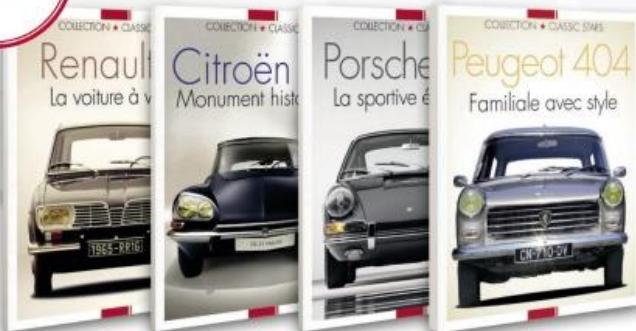


COLLECTION ★ CLASSIC STARS

Alpine A110

La princesse des rallyes

TOUS LES 15 JOURS
AVEC L'AUTO-JOURNAL



LE VOL. 3

ALPINE A110

DÈS LE 26 MAI

Produite de 1962 à 1977, l'Alpine A110 s'est écoulée à près de 8 000 exemplaires. A l'origine, la première mouture reposait sur une base de 4CV. Cette berline s'est bâtie une solide réputation en compétition, notamment avec le titre de championne du monde des rallyes en 1973. Capable de dépasser les 200 km/h, elle a évolué avec son temps sans perdre sa tenue de route légendaire. Un vrai petit bijou !



LES MODÈLES À PARAÎTRE

Renault 16 - Peugeot 404 - Citroën DS - Peugeot 205 GTI

Porsche 911 - Citroën SM - Golf GTI

VOUS FAISIEZ COMMENT
POUR ACHETER UNE VOITURE AVANT ?



Aramisauto.com

+ DE 2000 VOITURES NEUVES ET D'OCCASION



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

LE PRIX DU NEUF aj

ALFA ROMEO

TYPE	CV	B/M*	PRIX
MITO			
1.4 MPI 70 ch Progression	4	0	150 14 490
1.4 MPI 78 ch Distinctive	5	0	16 990
0.9 TwinAir 105 ch Distinctive	5	0	18 590
1.4 MultiAir 140 ch Exclusive TCT	7	0	23 690
Quadrifoglio Verde TCT	9	0	25 190
1.3 JTDm 85 ch Distinctive	4	0	20 340
1.6 JTDm 120 ch Exclusive	6	0	23 040
Surcoiff Exclusive Distinctive + 1 600 €			
GIULIETTA			
1.4 T-Jet 120 ch	7	0	500 21 690
1.4 TB MultiAir 150 ch	8	0	24 190
1.4 TB MultiAir 170 ch Super TCT	9	0	29 150
Veloce	14	0	2 200 34 700
1.6 JTDm 120 ch	6	0	24 690
2.0 JTDm 150 ch	7	0	26 690
2.0 JTDm 175 ch Super TCT	9	0	32 250
Surcoiff Super "base" + 1 810 €			
Surcoiff Luxe : Super + 2 600 €			
4C			
Standard Edition	14	0	2 200 63 200
4C SPYDER			
Surcoiff : coupé + 9 800 €			

ASTON MARTIN

TYPE	CV	B/M*	PRIX
V8 Vantage Coupé	nc	0	8 000 112 946
V8 Vantage Roadster	nc	0	8 000 125 047
V8 Vantage S Coupé	nc	0	8 000 125 682
V8 Vantage S Roadster	nc	0	8 000 137 753
V12 Vantage S Coupé	nc	0	8 000 182 626
V12 Vantage S Roadster	nc	0	8 000 194 727
DB9 GT Coupé	nc	0	8 000 188 380
DB9 GT Volante	nc	0	8 000 203 505
Vanquish	nc	0	8 000 259 926
V8 Vanquish Volante	nc	0	8 000 275 051
Rapide S	nc	0	8 000 197 455

AUDI



Audi

Premium Murat

105 bd Murat - Porte de St-Cloud - Paris 16e

Tél : 01 40 71 35 30 - www.audi-paris16.com

TYPE	CV	B/M*	PRIX
A1			
1.0 TFSI Ultra 95 ch	5	0	17 880
1.4 TFSI 125 ch	6	0	19 900
1.4 TFSI 130 ch Ambiente	7	0	24 120
1.8 TFSI 192 ch Ambiente S tronic	10	0	27 980
S1	14	0	2 200 34 700
1.4 TDI Ultra 90 ch	4	0	19 600
1.6 TDI 116 ch	5	0	20 910
Surcoiff Ambiente "base" + 2 100 €			
Surcoiff Ambiente + 800 €			
Surcoiff S line Ambiente + 2 300 €			
Surcoiff Ambiente Luxe : S line + 700 €			
A1 SPORTBACK (5 PORTES)			
Surcoiff : 3 portes + 800 €			
A3 (3 PORTES)			
1.2 TFSI 110 ch Attraction	6	0	24 100
1.4 TFSI 125 ch Attraction	7	0	25 110
1.4 TFSI 130 ch Ambiente	8	0	28 680
1.8 TFSI 180 ch Ambiente	10	0	30 750
S3 Crossover	19	0	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 180 ch Ambiente	10	0	32 180
Surcoiff Ambiente Attraction + 2 500 €			
Surcoiff Ambiente Attraction + 2 450 €			
Surcoiff S line Ambiente + 2 300 €			
Surcoiff Ambiente Luxe : S line + 2 550 €			
A3 SPORTBACK (5 PORTES)			
RS 3 30 tronic	25	0	4 000 57 900
e-tron Ambiente	6	0	1 000 39 490
Surcoiff : 3 portes + 1 200 €			
A3 BERLINE (4 PORTES)			
Surcoiff : Sportback + 650 €			
A3 CABRIOLET			
1.4 TFSI 125 ch Attraction	7	0	32 110
1.4 TFSI 130 ch Ambiente	8	0	35 680
S3 Crossover S tronic	19	0	2 200 55 560
1.8 TFSI 180 ch Ambiente	10	0	35 750
1.6 TDI 110 ch Attraction	6	0	32 670

RS 3 30 tronic	25	0	4 000 57 900
e-tron Ambiente	6	0	1 000 39 490
Surcoiff : 3 portes + 1 200 €			

A3 BERLINE (4 PORTES)

TYPE	CV	B/M*	PRIX
A3 CABRIOLET			
1.4 TFSI 125 ch Attraction	7	0	32 110
1.4 TFSI 130 ch Ambiente	8	0	35 680
S3 Crossover S tronic	19	0	2 200 55 560
1.8 TFSI 180 ch Ambiente	10	0	35 750
1.6 TDI 110 ch Attraction	6	0	32 670

2.0 TDI 150 ch Attraction	8	0	34 720
TT			
2.0 TFSI 180 ch Ambiente	10	0	39 180
Surcoiff Ambiente : Attraction + 2 550 €			
Surcoiff S line : Ambiente + 2 500 €			
Surcoiff Ambiente Luxe : S line + 2 600 €			

1.8 TFSI 180 ch	10	0	150 36 250
TT ROADSTER			
Surcoiff : coupé + 3 000 €			
Q2			
1.4 TFSI 100 ch Ultra 150 ch	8	0	31 570

2.0 TFSI 180 ch Quattro S-Tronic	10	0	37 840
RS QUATTRO			
2.0 TFSI 220 ch Ambiente Quattro S-Tronic	13	0	160 43 110
RS Quattro S-Tronic	23	0	6 500 62 500
RS Performance Quattro S-Tronic	26	0	6 600 66 000

2.0 TDI 120 ch	6	0	30 060
RS 300			
2.0 TDI 150 ch	8	0	31 780
2.0 TDI 184 ch Quattro	10	0	36 390
Surcoiff S line : "base" + 4 500 €			

RS 300	47	0	2 200 6 200
RS AVANT (BREAK)			
RS5 Quattro T-Tronic	47	0	8 000 125 110
RS6 Performance Quattro T-Tronic	52	0	8 000 133 740
Surcoiff : berline + 2 600 €			

RS AVANT (BREAK)	47	0	2 200 6 200
RS ALLROAD QUATTRO			
3.0 TFSI 333 ch Ambiente S-Tronic	22	0	3 600 64 900
3.0 TDI 190 ch Ambiente S-Tronic	11	0	500 57 030
3.0 TDI 218 ch Ambiente S-Tronic	13	0	900 59 430

3.0 TDI 218 ch Ambiente S-Tronic	13	0	900 59 430
RS7 AVANT (BREAK)			
RS7 Quattro T-Tronic	47	0	8 000 134 340
RS7 Performance Quattro T-Tronic	52	0	8 000 142 940
3.0 TDI 190 ch Ambiente S-Tronic	10	0	60 200

3.0 TDI 218 ch Ambiente S-Tronic	12	0	62 670
RS7 SPORTBACK			
1.8 TFSI 177 ch Attraction	9	0	36 830
2.0 TFSI 230 ch Attraction	13	0	250 41 290
3.0 TFSI 272 ch Ambiente Quattro S-Tronic	17	0	3 000 52 580

55 Quattro S-Tronic	22	0	3 000 71 450
RS 5			
2.0 TDI 190 ch Attraction	8	0	35 700
2.0 TDI 163 ch Attraction	8	0	37 220
2.0 TDI 163 ch Attraction	8	0	39 430

3.0 TDI 245 ch Ambiente Quattro S-Tronic	10	0	39 790
RS 5 CABRIOLET			
1.8 TFSI 177 ch Ambiente	9	0	250 44 630
2.0 TFSI 230 ch Ambiente	13	0	500 49 090
3.0 TFSI 272 ch Ambiente Quattro S-Tronic	17	0	3 600 59 380

1.8 TFSI 177 ch Ambiente	9	0	250 44 630
RS 5 TURBO			
2.0 TFSI 230 ch Ambiente	13	0	500 49 090
3.0 TFSI 272 ch Ambiente Quattro S-Tronic	17	0	3 600 59 380
Surcoiff : S line : "base" + 4 100 € à + 6 900 €			

Surcoiff : S line : "base" + 4 100 € à + 6 900 €	45	0	8 000 167 000
RS 6			
2.0 TFSI 230 ch Ambiente	13	0	500 49 090
3.0 TFSI 272 ch Ambiente Quattro S-Tronic	17	0	3 600 59 380
Surcoiff : S line : "base" + 4 100 € à + 6 900 €	49	0	8 000 199 000

55 Quattro S-Tronic

214d Première	5	0	29 290
216d Première	6	0	30 750
218d Lounge	8	0	34 600
220d Lounge Auto.	10	0	37 650
Survol Lounge : Première + 1 750 € à + 1910 €			
Survol Sport : Lounge + 2 650 € à + 3 000 €			
Survol Luxury : Sport + 2 350 €			
Survol M Sport : Luxury + 650 € à + 750 €			

NOUVEAU X1

sDrive18i Lounge	7	0	31 950
sDrive20i Lounge Auto.	11	0	39 350
sDrive25i Lounge Auto.	13	0	42 700
sDrive16d Lounge	6	0	32 150
sDrive18d Lounge	7	0	34 600
sDrive20d Lounge	8	0	37 850
sDrive25d Lounge Auto.	13	0	44 150
Survol Sport : Lounge + 4 150 €			
Survol Lounge : Sport + 800 €			
Survol M Sport : X1 + 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	220 49 650
M3	32	0	8 000 84 400
M3 Pack Compétition	34	0	8 000 91 100
330e Lounge Plus	8	0	1 000 46 950
316d Lounge	6	0	31 950
318d Lounge	7	0	34 500
320d EfficientDynamics Edition Lounge	8	0	37 900
320d Lounge	10	0	37 900
330d Lounge Plus Auto.	12	0	49 750
335d xDrive Lounge Plus Auto.	20	0	500 56 350
Survol Lounge Plus : Lounge + 3 100 €			
Survol Sport : Lounge Plus + 1 900 €			
Survol Luxury : Sport + 3 150 €			
Survol M Sport : Sport + 2 550 €			

SÉRIE 3 TOURING (BREAK)

Survol : berline + 1 350 € à + 1 650 €			
SÉRIE 3 GRAN TURISMO			

320i Lounge Auto.	10	0	900 40 250
328i xDrive Lounge Auto.	15	0	220 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	49 750
335d xDrive Lounge Auto.	20	0	900 55 750
Survol Sport : Lounge + 5 400 €			
Survol Lounge : Sport + 3 300 €			
Survol M Sport : Sport + 2 700 €			

SÉRIE 4 COUPÉ

420i Lounge	10	0	500 39 250
430i Lounge	15	0	1 600 45 300
440i Lounge	20	0	2 200 50 350
M4	32	0	8 000 85 300
M4 Pack Compétition	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
Survol Sport : Lounge + 4 550 €			
Survol Lounge : Sport + 3 600 €			
Survol M Sport : Sport + 3 000 €			

SÉRIE 4 GRAN COUPE

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.	20	0	900 56 200
Survol Sport : Lounge + 4 550 €			
Survol Lounge : Sport + 3 600 €			
Survol M Sport : Sport + 3 000 €			

SÉRIE 4 CABRIOLET

420i Lounge	10	0	1 600 48 800
430i Lounge	15	0	1 600 51 350
440i Lounge	20	0	2 200 56 850
M4	32	0	8 000 91 600
M4 Pack Compétition	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
Survol Sport : Lounge + 5 900 €			
Survol Lounge : Sport + 2 150 €			
Survol M Sport : Luxury + 750 €			

X3

xDrive20i Lounge Auto.	11	0	2 200 42 200
xDrive28i Lounge Auto.	15	0	2 200 50 000
xDrive35i Lounge Plus Auto.	20	0	6 500 58 500
xDrive18d Lounge	8	0	39 600
xDrive20d Lounge	10	0	250 45 000
xDrive30d Lounge Auto.	15	0	900 53 900
xDrive35d Lounge Plus Auto.	20	0	2 200 52 300
Survol Lounge Plus : Lounge + 4 700 €			
Survol xLine : Lounge Plus + 4 000 € à + 4 350 €			
Survol M Sport : xLine + 50 € à + 2 860 €			

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
Survol Lounge : Lounge Plus + 4 600 €			
Survol M Sport : Lounge Plus + 4 600 € à + 7 460 €			

24

xDrive18i Lounge	9	0	2 200 37 150
xDrive20d Lounge	11	0	2 200 40 150
xDrive28i Lounge	15	0	2 200 46 350
xDrive35i Lounge	21	0	8 000 51 500
xDrive35d M Sport DKG	23	0	8 000 65 300

SÉRIE 5

528i Lounge Plus	15	0	1 600 50 850
M6 DKG	47	0	8 000 120 800
518d Lounge	8	0	39 600
520d Lounge	10	0	43 850
525d Lounge Plus Auto.	12	0	50 900
530d xDrive Lounge Plus Auto.	20	0	900 64 400
Survol Lounge Plus : Lounge + 2 300 € à + 3 600 €			
Survol M Sport : Lounge Plus + 2 800 € à + 3 000 €			

SÉRIE 5 TOURING (BREAK)

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
Survol Lounge : Lounge Plus + 3 350 €			
Survol M Sport : Lounge Plus + 5 000 € à + 5 150 €			

SÉRIE 5 GRAN TURISMO

640i Lounge Plus Auto.	21	0	2 200 84 500
650i Lounge Plus Auto.	34	0	8 000 97 900
M6 DKG	47	0	8 000 136 300
M6 Pack Compétition DKG	52	0	8 000 145 200
640d Lounge Plus Auto.	20	0	500 97 850
Survol Exclusive : Lounge Plus + 11 000 € à + 11 100 €			
Survol M Sport : Lounge Plus + 9 700 € à + 9 950 €			

SÉRIE 6 GRANCOUPE

640i Lounge Plus Auto.	21	0	3 000 93 600
650i Lounge Plus Auto.	34	0	8 000 107 000
M6 DKG	47	0	8 000 143 750
M6 Pack Compétition DKG	52	0	8 000 153 650
640d Lounge Plus Auto.	20	0	500 96 850
Survol Exclusive : Lounge Plus + 11 000 € à + 11 100 €			
Survol M Sport : Lounge Plus + 9 700 € à + 9 950 €			

X5

xDrive35i Lounge Plus Auto.	20	0	6 500 69 700
xDrive50i Lounge Plus Auto.	34	0	8 000 85 500
M Auto.	49	0	8 000 127 000
xDrive40e Lounge Plus	13	0	73 000
xDrive30d Lounge Plus Auto.	16	0	2 200 68 000
xDrive40d Lounge Plus Auto.	20	0	2 200 73 000
M50d Auto.	26	0	2 200 96 700
Survol Exclusive : Lounge Plus + 12 050 € à + 12 800 €			
Survol M Sport : Lounge Plus + 10 200 € à + 10 700 €			

NOUVELLE SERIE 7

740d Auto.	21	0	4 000 91 100
730d Auto.	34	0	4 000 120 900
730d Auto.	15	0	86 500
740d xDrive Auto.	20	0	96 700
Survol Exclusive : "base" + 13 000 €			
Survol M Sport : Exclusive + 3 850 €			
Survol Limousine : berline + 5 600 € à + 10 750 €			

18

Hybride rechargeable	11	0	1 000 136 800
CITROËN			

TYPE

CV B/M* PRIX

C-ZERO

NOUVELLE E-MEHARI

Batterie

1.0 VTi 68 ch

1.2 PureTech 82 ch

Survol Feel : Live + 1 700 €

Survol Shine : Feel + 1 300 €

C1 (5 PORTES)

Survol 3 portes + 500 €

C3

1.6 MultiJet 120 ch Popstar	5	0	22 690
Survol Lounge: Popstar + 500 €			
SOUL LIVING			
0.9 TwinAir 105 ch Popstar	5	0	20 990
1.4 T-Jet 120 ch Lounge	7	0	22 990
1.3 MultiJet 95 ch Popstar	5	0	22 090
1.6 MultiJet 120 ch Popstar	6	0	23 090
Survol Lounge: Popstar + 500 €			
500X			
1.6 E-Torq 110 ch	6	0	250 15 990
1.4 MultiAir 140 ch Popstar	8	0	250 21 390
1.4 MultiAir 170 ch Cross 4x4 Auto.	10	0	2200 26 390
1.3 MultiJet 95 ch Pop	5	0	19 790
1.6 MultiJet 120 ch Pop	6	0	21 090
2.0 MultiJet 140 ch Cross 4x4	7	0	25 990
Survol Pop: "base" + 2 200 €			
Survol Pop: Pop + 1 700 €			
Survol Lounge: Popstar + 2 400 €			
Survol Cross: Popstar + 1 000 €			
Survol Cross Plus: Cross + 2 400 €			
PANDA			
1.2 69 ch Pop	4	0	10 290
0.9 TwinAir 85 ch Easy	4	0	13 040
1.3 MultiJet 95 ch Easy	4	0	14 990
Survol Easy: Pop + 1 250 €			
Survol Lounge: Easy + 1 000 €			
PANDA 4X4			
0.9 TwinAir 85 ch Pop	5	0	15 140
0.9 TwinAir 90 ch Cross 4x4	5	0	18 640
1.3 MultiJet 95 ch Rock	4	0	18 290
Survol Rock: Pop + 1 300 €			
Survol Cross 4x4: Rock 4x4 + 2 200 €			
PUNTO (5 PORTES)			
1.2 69 ch Cult	4	0	13 590
1.4 77 ch Steel	5	0	150 14 990
0.9 TwinAir 105 ch Steel	5	0	15 990
Survol Steel: Cult + 500 €			
Survol Steel: Pack Steel + 1 400 €			
NOUVELLE TIPO			
1.4 95 ch	5	0	150 12 490
1.3 MultiJet 95 ch	4	0	14 990
1.6 MultiJet 120 ch Pop	4	0	17 580
Survol Pop: "base" + 1 300 €			
Survol Easy: Pop + 1 300 €			
NOUVEAU 124 SPIDER			
1.4 MultiAir 140 ch	8	0	900 25 990
Survol Lusso: "base" + 2 000 €			
Survol Lusso Plus: Lusso + 2 000 €			
QUOLO			
1.4 77 ch Pop	5	0	2200 13 500
1.3 MultiJet 80 ch Lounge	4	0	18 190
1.3 MultiJet 95 ch Trekking	5	0	20 190
DOBLO			
1.4 95 ch Pop	6	0	2200 16 490
1.6 MultiJet 95 Lounge	5	0	22 190
1.6 MultiJet 120 Lounge	6	0	22 690
Survol Lounge Pack: Lounge + 1 000 €			
Survol Trekking: Lounge Pack + 0 €			
DOBLO MAXI			
1.6 MultiJet 120 ch Lounge	6	0	23 490
Survol Lounge Pack: Lounge + 1 000 €			
FORD			
TYPE	CV	B/M*	PRIX
KA			
1.2 69 ch Titanium	4	0	11 500
FIESTA (3 PORTES)			
1.25 60 ch Edition	4	0	14 250
1.25 82 ch Edition	5	0	14 800
1.0 EcoBoost 100 ch Edition	5	0	16 100
1.0 EcoBoost 125 ch Titanium	6	0	18 050
ST	10	0	24 600
1.5 TDCi 75 ch Edition	4	0	16 800
1.5 TDCi 95 ch Titanium	5	0	18 900
Survol Titanium: Edition + 1 450 €			
FIESTA (5 PORTES)			
Survol: berline 3 portes + 600 €			
FOCUS			
1.6 Ti-VCT 85 ch Trend	5	0	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
1.0 EcoBoost 182 ch Titanium	6	0	26 200
2.0 EcoBoost 250 ch ST	15	0	2200 29 200
RS	24	0	2200 39 600
1.5 TDCi 95 ch Trend	5	0	23 100
1.5 TDCi 105 ch Trend	5	0	23 500
1.5 TDCi 120 ch Trend	6	0	24 300
2.0 TDCi 150 ch Titanium	7	0	27 000
2.0 TDCi 185 ch ST	15	0	30 700
Survol Edition: Trend + 0 €			
Survol Titanium: Edition + 1 500 €			
FOCUS SW (BREAK)			
Survol: berline + 600 €			
B-MAX			
1.4 90 ch Edition	5	0	250 18 100
1.0 EcoBoost 100 ch Edition	5	0	19 500
1.6 Ti-VCT 105 ch Edition PowerShift	6	0	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
Survol Titanium: Edition + 1 350 €			

Survol Sport: Executive + 500 €			
Survol Sport Nav: Sport + 600 €			
Survol Executive Nav: Executive Nav + 3 580 € à + 4 780 €			
Survol Executive Nav: Executive Nav + 700 €			
Type-R GT: Type-R + 2 400 €			
CIVIC TOURER (BREAK)			
Survol: berline + 1 130 €			
HR-V			
1.5 i-VTEC 130 ch Elegance	7	0	21 250
1.6 i-VTEC 120 ch Elegance	6	0	23 560
Survol Executive: Elegance + 1 870 €			
Survol Executive Nav: Executive Nav + 800 €			
Survol Executive Nav: Executive Nav + 1 700 €			
CR-V			
2.0 i-VTEC 155 ch Elegance	9	0	2 200 29 450
1.6 i-VTEC 120 ch Comfort	6	0	27 800
1.6 i-VTEC 160 ch Elegance Nav 4WD	9	0	35 900
Survol Elegance: Comfort + 2 700 €			
Survol Elegance: Elegance + 900 €			
Survol Executive Nav: Executive Nav + 2 100 €			
Survol Innovia: Executive Nav + 3 600 €			
NSX			
3.5	NC	NC	181 500
HYUNDAI			
TYPE	CV	B/M*	PRIX
H10			
1.0 66 ch Pack Evidence	4	0	11 250
1.2 87 ch UEFA Euro 2016 Plus	4	0	13 500
Survol UEFA Euro 2016: Pack Evidence + 1 050 €			
Survol Sport: Survol: UEFA Euro 2016 Plus + 640 €			
I20 (5 PORTES)			
1.2 75 ch iInitia	4	0	12 600
1.2 84 ch iInitia	4	0	13 050
1.0 100 ch iInitia	5	0	15 650
1.0 TD-GDI 100 ch iInitia	6	0	19 250
1.0 TD-GDI 120 ch iInitia	6	0	19 250
1.0 TD-GDI 135 ch iInitia	7	0	20 600
1.0 TD-GDI 140 ch iInitia	7	0	20 600
1.0 TD-GDI 150 ch iInitia	7	0	20 600
1.0 TD-GDI 160 ch iInitia	7	0	20 600
1.0 TD-GDI 170 ch iInitia	7	0	20 600
Survol iInitia: iInitia + 2 000 €			
Survol iInitia: iInitia + 1 300 €			
Survol Creative: iInitia + 1 450 €			
I20 COUPE			
1.2 84 ch iInitia	4	0	15 050
1.0 TD-GDI 100 ch iInitia	5	0	15 900
1.0 TD-GDI 120 ch Creative	6	0	19 250
1.0 TD-GDI 135 ch iInitia	6	0	19 250
1.0 TD-GDI 140 ch iInitia	7	0	19 250
1.0 TD-GDI 150 ch iInitia	7	0	19 250
1.0 TD-GDI 160 ch iInitia	7	0	19 250
1.0 TD-GDI 170 ch iInitia	7	0	19 250
Survol iInitia: iInitia +			

WRANGLER UNLIMITED (4 PORTES)

3.6 284 ch Rubicon Auto. 20 □ 8 000 41 050

CHEROKEE

2.0 MultiJet 140 ch Sport 8 □ 250 30 950

2.2 MultiJet 185 ch 4x4 Auto. Long. Exec. 10 □ 900 43 750

2.2 MultiJet 200 ch 4x4 Auto. Limited 12 □ 2 200 48 850

Survol Longitude: Sport + 4 000 €

Survol Longitude Executive: Longitude + 2 800 €

Survol Limited: Longitude Executive + 2 200 €

Survol Limited Advanced Technologies: Limited + 3 500 €

GRAND CHEROKEE

3.6 FlexFuel 286 ch Limited Auto. 19 □ 150 53 600

SRT Auto. 39 □ 8 000 83 000

3.0 CRD 250 ch Limited 16 □ 6 500 56 600

Survol Limited Pack Navigation: Limited + 3 800 €

Survol Overland: Limited Pack Navigation + 6 000 €

Survol Summit: Overland + 3 500 €

KIA

TYPE CV B/M* PRIX

PICANTO (3 PORTES)

1.0 66 ch Motion 4 □ 0 9 950

Survol Active: Motion + 1 600 €

PICANTO (5 PORTES)

1.2 85 ch Premium Auto. 5 □ 0 15 450

Survol 3 portes + 600 €

Survol Premium: Active + 1 800 €

RIO (3 PORTES)

1.2 85 ch Motion 5 □ 0 12 890

RIO (5 PORTES)

1.2 85 ch Motion 5 □ 0 13 490

1.1 CRDI 75 ch Motion 4 □ 0 15 490

1.4 CRDI 90 ch Active 4 □ 0 17 790

Survol Active: Motion + 1 900 €

Survol Premium: Active + 2 200 € + 2 300 €

VENGA

1.4 90 ch Motion 5 □ 0 15 900

1.6 125 ch Active 7 □ 250 19 600

1.6 CRDI 115 ch Active 6 □ 0 21 600

Survol Active: Motion + 2 500 €

Survol Premium: Active + 1 300 €

SOUL

1.6 CRDI 136 ch M 8 □ 0 19 900

EV 1 □ 0 35 400

Survol L:M + 2 000 €

Survol EV Ultimate: EV + 1 500 €

PRO CEE'D

1.0 T-GDI 120 ch Active 6 □ 0 21 700

GT 12 □ 2 200 29 000

1.6 CRDI 136 ch Active 7 □ 0 23 000

Survol GT Line: Active + 1 700 €

Survol Premium: GT Line + 1 800 €

CEE'D SW (BREAK)

Survol: 5 portes + 1 100 €

CARENS

1.6 GDI 135 ch Motion 7 □ 500 22 250

1.7 CRDI 115 ch Motion 6 □ 0 24 450

1.7 CRDI 141 ch Active 7 □ 0 28 250

Survol Active: Motion + 1 350 €

Survol Premium: Active + 2 600 €

NOUVEAU SPORTAGE

1.6 GDI 132 ch Motion 7 □ 900 23 000

1.6 T-GDI 177 ch GT Line 4x4 DCT 10 □ 2 200 34 400

1.7 CRDI 115 ch Motion 6 □ 0 25 000

2.0 CRDI 136 ch Active 7 □ 0 30 900

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

Survol Active: Motion + 3 300 €

Survol GT Line: Active + 1 800 €

Survol Premium: GT Line + 2 800 €

NOUVELLE OPTIMA

1.7 CRDI 141 ch Premium 7 □ 0 32 900

Survol Ultimate: Premium + 5 500 €

SORENTO

2.2 CRDI 200 ch Premium 12 □ 2 200 43 990

Survol Ultimate: Premium + 6 000 €

LAMBORGHINI

TYPE CV B/M* PRIX

Huracan LP 580-2 nc □ 8 000 180 000

Huracan LP 610-4 nc □ 8 000 203 400

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

Aventador LP 700-4 nc □ 8 000 324 000

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

Aventador LP 750-4 Superveloce nc □ 8 000 396 300

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

LANCIA

TYPE CV B/M* PRIX

YPSILON 5 PORTES

1.2 69 ch S/S Gold 4 □ 0 15 200

1.2 69 ch S/S Gold + 4 □ 0 16 200

0.9 TwinAir 85 ch S/S Gold 4 □ 0 16 800

0.9 TwinAir 85 ch S/S DPF Gold 4 □ 0 17 900

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

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

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

DELTA

1.6 MultiJet 120 ch DPF Gold 6 □ 0 28 000

VOYAGER

2.8 MultiJet 177 ch Gold 11 □ 8 000 44 400

LAND ROVER

TYPE CV B/M* PRIX

DISCOVERY SPORT

2.0 S4 240 ch Pure Auto. 15 □ 6 500 42 200

2.0 TD4 150 ch Pure 8 □ 0 33 100

2.0 TD4 180 ch Pure 10 □ 150 37 800

Survol SE: Pure + 4 400 €

Survol SE: SE + 5 400 €

Survol SE: Luxury: HSE + 5 900 €

Survol SE: Pure + 3 900 €

Survol SE: Dynamic: SE + 4 300 €

Survol SE: SE: Dynamic + 5 100 €

Survol SE: HSE: Dynamic: HSE + 2 600 €

NOUVEAU EVOQUE/EOVUO COUPÉ

2.0 S4 240 ch Pure Auto. 15 □ 6 500 42 800

2.2 d4 150 ch Pure 9 □ 0 34 600

2.2 TD4 180 ch Pure 12 □ 0 39 400

Survol SE: Pure + 3 900 €

Survol SE: Dynamic: SE + 4 300 €

Survol SE: SE: Dynamic + 5 100 €

Survol SE: HSE: Dynamic: HSE + 2 600 €

DISCOVERY

3.0 TDV6 211 ch Graphite Edition 13 □ 8 000 57 250

3.0 SDV6 256 ch Landmark Edition 16 □ 8 000 67 000

DISCOVERY SPORT

2.2 CD4 150 ch Pure 8 □ 0 36 812

2.2 TD4 150 ch Pure 8 □ 150 36 400

2.2 S4 240 ch Pure 15 □ 6 500 41 000

Survol SE: SE + 5 200 €

Survol SE: HSE + 6 700 €

Survol SE: Dynamic: HSE + 1 800 € + 2 500 €

Survol Autobiography: HSE Dynamic + 8 500 € + 9 100 €

Survol Autobiography Dynamic: Autobiog. + 2 000 € + 2 400 €

Survol SVR: Autobiography Dynamic + 25 400 €

RANGE ROVER SPORT

5.0 V8 Supercharged HSE Dyn. Auto. 43 □ 8 000 94 800

3.0 TDV6 5 Auto. 14 □ 3 600 64 000

3.0 SDV6 HSE Auto. 19 □ 3 600 89 900

4.4 SDV8 HSE Dynamic Auto. 24 □ 8 000 90 900

3.0 SDV6 Hybride HSE 20 □ 2 200 90 600

Survol SE: SE + 5 200 €

Survol SE: HSE + 6 700 €

Survol SE: Dynamic: HSE + 1 800 € + 2 500 €

Survol Autobiography: HSE Dynamic + 8 500 € + 9 100 €

Survol Autobiography Dynamic: Autobiog. + 2 000 € + 2 400 €

Survol SVR: Autobiography Dynamic + 53 300 € + 61 200 €

RANGE ROVER

5.0 V8 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

Survol Vogue: HSE + 10 200 €

Survol Autobiography: Vogue + 14 100 €

Survol Autobiography: Autobiography + 53 300 € + 61 200 €

DISCOVERY

1.6 S/C 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

Survol Vogue: HSE + 10 200 €

Survol Autobiography: Vogue + 14 100 €

Survol Autobiography: Autobiography + 53 300 € + 61 200 €

IS

300h 9 □ 750 38 490

Survol Pack: "base" + 1 700 €

Survol Luxe: Pack + 2 00 €

Survol Sport: Luxe + 0 €

Survol Executive: F-Sport + 7 400 €

IS

200i F-Sport 15 □ 2 200 54 390

F-Auto. 38 □ 8 000 79 790

300h Luxe 10 □ 0 49 900

Survol F-Sport: Luxe + 4 400 €

Survol Executive: F-Sport + 4 400 €

Survol Executive: F-Sport Executive: F-Sport + 5 600 €

Survol F-Sport: GT: F + 6 000 €

Survol F-Carbon: F GT + 3 200 €

IS

200i 238 ch Luxe 4WD 15 □ 3 600 51 690

300h 8 □ 0 40 090

Survol Pack: "base" + 2 300 €

Survol Luxe: Pack + 7 300 €

GS

F-Auto. 39 □ 8 000 99 900

300 Pack 9 □ 0 49 900

450h Pack 18 □ 250 59 300

Survol Luxe: Pack + 7 700 € + 8 800 €

Survol F-Sport: Luxe + 7 000 € + 8 100 €

Survol Executive: F-Sport + 0 € + 2 200 €

GS

Survol Luxe: Pack + 7 700 €

Survol F-Sport: Luxe + 6 000 €

Survol Executive: F-Sport + 3 300 €

Survol Executive: F-Sport Executive + 1 700 €

NOUVEAU RX

450h Pack 16 □ 0 64 900

Survol Luxe: Pack + 7 700 €

Survol F-Sport: Luxe + 6 000 €

Survol Executive: F-Sport + 3 300 €

Survol Executive: F-Sport Executive + 1 700 €

LS

600 Luxe Auto. 29 □ 8 000 106 700

600 Luxe 28 □ 6 500 123 500

Survol F-Sport: Luxe + 5 000 € + 6 000 €

Survol Executive: F-Sport + 12 000 € + 13 000 €

MASERATI

TYPE CV B/M* PRIX

GHIBLI

3.0 23 □ 8 000 70 400

S 31 □ 8 000 83 100

S Q4 31 □ 2 200 67 250

NOUVEAU LEVANTE

S 17 □ 2 200 67 250

GRANTURISMO

4.2 32 □ 8 000 115 100

Sport Auto. 38 □ 8 000 128 500

Sport CC 36 □ 8 000 132 100

MC Stradale 38 □ 8 000 155 400

MC Stradale Centennial Edition 38 □ 8 000 167 700

GRANCABRIO

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

QUATTROPORTE

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

MAZDA

TYPE CV B/M* PRIX

MAZDA2 (5 PORTES)

1.5 Skyactiv-G 75 ch Harmonie 4 □ 0 14 450

1.5 Skyactiv-G 90 ch Elegance 5 □ 0 16 350

1.5 Skyactiv-G 115 ch Sélection 5 □ 0 19 750

Survol Dynamic: Elegance + 1 150 €

Survol Sélection: Dynamic + 1 300 €

MAZDA3

1.5 Skyactiv-G 100 ch Harmonie 5 □ 0 20 700

2.0 Skyactiv-G 120 ch Elegance 6 □ 0 23 200

2.0 Skyactiv-G 165 ch Dynamique 9 □ 0 26 150

1.5 Skyactiv-G 105 ch Harmonie nc □ 0 23 500

2.2 Skyactiv-G 150 ch Dynamique nc □ 0 29 400

Survol Elegance: Harmonie + 1 700 €

Survol Dynamic: Elegance + 1 800 €

Survol Sélection: Dynamic + 2 300 €

MAZDA6

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

2.2 Skyactiv-G 150 ch Elegance 8 □ 0 31 400

2.2 Skyactiv-G 175 ch Sélection 4x4 9 □ 250 39 500

Survol Dynamic: Elegance + 1 800 €

Survol Sélection: Dynamic + 5 000 €

MAZDA WAGON (BREAK)

Item berline

CX-3

2.0 Skyactiv-G 120 ch Elegance 7 □ 0 150 20 950

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

Surcoût Executive : "base" + 6 750 €

Surcoût Sportline : Executive + 5 950 €

Surcoût Finition : Sportline + 800 €

CLASSE CLS SHOOTING BRAKE

Surcoût : Classe CLS + 800 €

CLASSE S

400 4Matic Auto.	NC	8 500	99 200
500 Executive Auto.	34	8 500	118 600
600 L Auto.	44	8 000	167 700
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 Executive	20	750	124 600
350 d Auto.	15	900	90 800
300 h	19	0	98 800

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

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

CLASSE S COUPE

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

CLASSE S CABRIOLET

500 Auto.	35	8 500	153 900
63 AMG 4Matic Auto.	50	8 000	202 600
65 AMG Auto.	56	8 000	265 900

SL

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

AMG GT

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

CLASSE G

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

CLASSE GLC

250 4Matic Auto.	12	1 600	44 450
43 AMG 4Matic Auto.	25	4 000	66 150
350 e Executive 4Matic	10	8 000	55 950
220 d 4Matic Auto.	9	0	46 600
250 d 4Matic Auto.	11	0	47 950

Surcoût Executive : "base" + 4 700 €

Surcoût Sportline : Executive + 1 550 €

Surcoût Finition : Sportline + 5 000 €

CLASSE GLK

400 4Matic Auto.	23	8 000	66 700
450 AMG 4Matic Auto.	26	8 500	83 150
500 AMG 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.	20	250	56 900
350 d 4Matic Auto.	16	2 200	64 400

Surcoût Executive : "base" + 5 300 €

Surcoût Sportline : Executive + 6 500 €

Surcoût Finition : Sportline + 3 200 €

CLASSE GLC COUPÉ

400 333 ch 4Matic Auto.	NC	8 500	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 AMG S 585 ch 4Matic Auto.	NC	8 000	141 750
350 d 4Matic Auto.	NC	3 000	69 900

Surcoût Executive : "base" + 6 100 €

Surcoût Sportline : Executive + 6 200 €

Surcoût Finition : 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	68 000

Surcoût 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

Surcoût Plus : Pure + 2 886 €

Surcoût Prime : Plus + 3 918 €

CITAN TOURER EXTRA-LONG

111 CDI Pure	nc	nc	26 916
Surcoût Plus : Pure + 1 962 €			

Surcoût Prime : Plus + 2 795 €

MINI

TYPE	CV	B/M*	PRIX
MINI 3 PORTES			
One 75 ch	NC	0	16 450
One 102 ch	5	0	17 550
Cooper 136 ch	7	0	20 400
Cooper S 192 ch	11	250	25 250
John Cooper Works	NC	32 195	
One D 95 ch	4	0	19 100

Cooper 116 ch	5	0	22 050
MINI 5 PORTES			
One 75 ch	NC	0	17 350
One 102 ch	5	0	18 450
Cooper 136 ch	7	0	21 300
Cooper S 192 ch	9	250	26 150
One D 95 ch	5	0	20 000
Cooper D 116 ch	5	0	22 050
Cooper SD 170 ch	9	0	27 550

MINI CABRIOLET

One 98 ch	6	0	20 900
Cooper 122 ch	7	0	24 400
Cooper S 184 ch	10	250	29 300
John Cooper Works 211 ch	12	22 000	35 500
Cooper D 116 ch	5	0	26 150
Cooper SD 143 ch	7	0	30 000

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

One 98 ch	NC	NC	22 900
Cooper 122 ch	7	0	22 350
Cooper S 190 ch	10	22 000	29 500
John Cooper Works All4	NC	NC	37 400
Cooper D 116 ch	6	0	26 250
Cooper SD 143 ch	7	0	30 000

NOUVEAU COUNTRYMAN

One 98 ch	NC	NC	22 900
Cooper 122 ch	7	0	24 350
Cooper S 190 ch	11	0	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

OUTDOOR

One 98 ch	NC	NC	22 900
Cooper 120 ch	6	0	22 600
Cooper S 180 ch	9	0	29 500
John Cooper Works 211 ch	12	22 000	35 500
Cooper D 116 ch	6	0	26 250
Cooper SD 143 ch	7	0	30 000

OUTDOOR 5 PORTES

One 98 ch	NC	NC	22 900
Cooper 120 ch	6	0	22 600
Cooper S 180 ch	9	0	29 500
John Cooper Works 211 ch	12	22 000	35 500
Cooper D 116 ch	6	0	26 250
Cooper SD 143 ch	7	0	30 000

PAJERO (3 PORTES)

3.2 DI-D 200 ch Invite Auto	13
-----------------------------	----

308 SW			
Surcoût: 5 portes + 850 € à + 950 €			
3008			
1.2 PureTech 130 ch Active	7	0	27 150
1.6 THP 165 ch Allure Auto.	9	150	32 500
1.6 BlueHDi 120 ch Active	6	0	29 100
2.0 BlueHDi 150 ch Allure	7	0	33 550
Surcoût Style: Active + 1 000 €			
Surcoût Allure: Active + 2 750 €			
Surcoût Féline: Allure + 2 100 €			
4008			
1.6 HDI 115 ch Style	6	150	34 600
5008			
1.2 PureTech 130 ch Active	7	0	27 300
1.6 THP 165 ch Allure Auto.	9	250	33 850
1.6 BlueHDi 120 ch Active	6	0	33 250
2.0 BlueHDi 150 ch Active	7	0	30 950
Surcoût Style: Active + 1 000 €			
Surcoût Allure: Active + 3 450 €			
508			
1.6 THP 165 ch Active	9	0	29 950
1.6 BlueHDi 120 ch Active	6	0	30 400
2.0 BlueHDi 150 ch Active	7	0	32 450
2.0 BlueHDi 180 ch Allure Auto.	9	0	37 650
Surcoût Style: Active + 650 €			
Surcoût Allure: Active + 2 950 €			
Surcoût GT Line: Active + 1 850 €			
Surcoût Féline: GT Line + 1 600 €			
Surcoût GT: Féline + 300 €			
508 SW (BREAK)			
Surcoût: berline + 1 200 € à 1 900 €			
508 RXH (BREAK)			
2.0 BlueHDi 180 ch Auto.	9	0	43 850
Hybrid4	8	0	48 150
BIPPER TEPEE			
1.3 HDI 80 ch Style	4	0	17 850
Surcoût Outdoor: Style + 600 €			
PARTNER TEPEE			
1.2 PureTech 110 ch Active	6	0	21 100
1.6 BlueHDi 75 Access	5	0	19 050
1.6 BlueHDi 100 Active	5	0	21 800
1.6 BlueHDi 120 ch Outdoor	6	0	25 400
Surcoût Style: Active + 650 €			
Surcoût Outdoor: Active + 2 150 €			
PORSCHE			
TYPE	CV	B/M*	PRIX
CAYMAN			
2.7	18	6 500	53 345
S	22	6 500	66 470
GT3	23	8 000	76 190
GT4	28	8 000	88 310
BOXSTER			
2.7	17	6 500	52 865
S	21	8 000	64 790
GT3	23	8 000	73 670
Spider	28	8 000	82 430
NOUVELLE 911 COUPE (TYPE 991 II)			
Carrera	25	8 000	98 975
Carrera 4	26	8 000	106 415
Carrera S	31	8 000	113 255
Carrera 4S	31	8 000	120 695
Targa 4	26	8 000	119 615
Targa 4S	31	8 000	133 895
Turbo	44	8 000	177 685
Turbo S	49	8 000	206 135
NOUVELLE 911 CABRIOLET (TYPE 991 II)			
Carrera	26	8 000	112 175
Carrera 4	26	8 000	119 615
Carrera S	31	8 000	126 455
Carrera 4S	31	8 000	133 895
Turbo	42	8 000	149 207
Turbo S	48	8 000	183 527
SE-Hybrid	20	nc	107 207
Diesel	19	8 000	88 007
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
SE-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	68 330
S	31	8 000	84 050
GTS	33	nc	101 330
Turbo	43	8 000	133 130
Turbo S	49	8 000	170 450
SE-Hybrid	20	nc	85 520
Diesel	16	2 200	69 890
S Diesel	28	4 000	85 970
RENAULT			
TYPE	CV	B/M*	PRIX
TWINGO			
1.0 SCe 70 ch Life	4	0	11 000
0.9 Energy TCe 90 ch Zen	4	0	13 500

Surcoût Limited: Life + 1 300 €				
Surcoût Zen: Life + 1 500 €				
Surcoût Intens: Zen + 1 000 €				
Surcoût Cosmic: Intens + 800 €				
ZOE				
TYPE	CV	B/M*	PRIX	
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	
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 €				
MEGANE 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.	18	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 Life	6	0	28 950	
Surcoût Base Edition: Intens + 1 500 €				
NOUVELLE MÉGANE				
1.2 Energy TCe 115 ch Life	6	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	26 600	
Surcoût Zen: Life + 2 000 €				
SCÉNIC				
1.2 Energy TCe 115 ch Life	6	0	24 200	
1.2 Energy TCe 130 ch Zen	7	0	26 900	
1.5 Energy dCi 95 ch Life	5	0	25 000	
1.5 Energy dCi 110 ch Life	5	0	26 300	
Surcoût Limited: Life + 1 500 €				
Surcoût Zen: Life + 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 ch Life	7	0	29 500	
Surcoût Zen: Life + 2 000 €				
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 + 4 000 €				
Surcoût Intens: Paris: Intens + 4 500 €				
TALISMAN ESTATE				
Surcoût: berline + 1 200 € à 1 400 €				
ESPACE				
1.6 Energy TCe 200 ch Zen EDC	11	0	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 €				
GRAND KANGOO				
1.2 Energy TCe 115 ch Life	6	0	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 Extrem: 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	CV	B/M*	PRIX	
Phantom Coupé				
Surcoût Zen: Life + 1 300 €				
Surcoût Zen: Life + 1 500 €				
Surcoût Zen: Life + 1 700 €				
Surcoût Zen: Life + 1 900 €				
Phantom Drophead Coupé				
Surcoût Zen: Life + 1 300 €				
SEAT				
TYPE	CV	B/M*	PRIX	
Ibiza SC (3 PORTES)				
1.0 60 ch Reference	3	0	9 765	
1.0 75 ch Style	4	0	11 855	
Surcoût Style: Reference + 1 500 €				
Ibiza SC (5 PORTES)				
Surcoût: 3 portes + 490 €				
IBIZA SC (3 PORTES)				
0.9 TCe 90 ch Reference	4	0	12 440	
1.2 TSI 90 ch Style	5	0	14 990	
1.2 TSI 110 ch FR	6	0	18 165	
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 Reference	4	0	15 440	
1.4 TDI 90 ch Reference	4	0	15 965	
1.4 TDI 105 ch FR	5	0	20 690	
Surcoût Style: Référence + 1 495 €				
Surcoût FR: Style + 2 495 €				
IBIZA (5 PORTES)				
Surcoût: SC + 500 €				
IBIZA ST (BREAK)				
Surcoût: SC + 1 200 €				
TOLEDO				
1.2 TSI 90 ch Reference	5	0	18 510	
1.2 TSI 110 ch Premium	6	0	22 100	
1.4 TSI 125 ch Premium DSG	6	0	24 155	
1.4 TDI 90 ch Reference	4	0	20 720	
1.6 TDI 115 ch Premium	6	0	24 405	
Surcoût Premium: Référence + 2 855 €				
LEON SC (3 PORTES)				
1.4 TSI 150 ch ACT FR	7	0	26 435	
1.8 TSI 180 ch FR	10	0	26 970	
Cupra 290	18	2 200	33 915	
2.0 TDI 150 ch FR	8	0	28 480	
2.0 TDI 184 ch FR	10	0	29 635	
LEON (5 PORTES)				
1.2 TSI 110 ch Référence	6	0	20 065	
1.0 EcoTSI 150 ch Style	6	0	22 660	
1.4 TSI 150 ch ACT FR	8	0	26 785	
1.8 TSI 180 ch FR	10	0	27 320	
Cupra 290	18	2 200	34 265	
1.6 TDI 110 ch Référence	5	0	22 485	
1.6 TDI 110 ch Ecomotive	5	0	25 120	
2.0 TDI 150 ch FR	8	0	28 830	
2.0 TDI 184 ch FR	10	0	29 985	
Surcoût Style: Référence + 2 155 €				
LEON ST (BREAK)				
Surcoût: 5 portes + 1 150 €				
LEON X-PERIENCE (BREAK)				
1.8 TSI 180 ch DSG 4Drive	10	0	1600	
1.6 TDI 110 ch	6	0	28 255	
2.0 TDI 150 ch 4Drive	8	0	31 720	
2.0 TDI 184 ch DSG 4Drive	10	0	35 290	
NOUVEL ATÉCA				
1.0 TSI 115 ch Référence	6	0	21 990	
1.4 EcoTSI 150 ch Style	6	0	26 600	
1.6 TDI 115 ch Référence	6	0	25 300	
2.0 TDI 150 ch Style	8	0	29 785	
2.0 TDI 190 ch Excellence 4Drive DSG	10	0	37 515	
ALHAMBRA				
1.4 TSI 150 ch Style	9	0	1600	
2.0 TDI 150 ch Référence	8	0	15 045	
Surcoût: 7 Style + 2 525 €				
SKODA				
TYPE	CV	B/M*	PRIX	
CITIGO (3 PORTES)				
1.0 MPI 60 ch Active	3	0	9 435	
1.0 MPI 75 ch Ambition	3	0	10 990	
Surcoût: Ambition + 1 030 €				
Surcoût: Style: Ambition + 1 355 €				
CITIGO (5 PORTES)				
Surcoût: 3 portes + 535 €				
FABIA				
1.0 MPI 60 ch Active	3	0	12 870	
1.0 MPI 75 ch Ambition	3	0	15 020	
1.2 TSI 90 ch Ambition	4	0	15 970	
1.2 TSI 110 ch Style	4	0	18 100</td	

OUTBACK						
2.5i 173 ch Luxury Eyesight Lineartronic	10	2 200	44 390			
2.0i 150 ch Premium	9	500	39 390			
Survol Premium Eyesight: Premium + 2 000 €						
Survol Luxury: Premium Eyesight + 1 000 €						
Survol Luxury Eyesight: Luxury + 2 000 €						
Survol Exclusive Eyesight: Luxury Eyesight + 2 000 €						
BRZ						
2.0i 200 ch	12	3 000	30 390			
Survol Club: "base" + 2 000 €						
SUZUKI						
TYPE	CV	B/M*	PRIX			
CELERIO (5 PORTES)						
1.0 68 ch Average	4	0	8 890			
1.0 WT 68 ch Pack Plus	4	0	12 290			
Survol Privilege: Average + 1 700 €						
Survol Pack: Privilège + 800 €						
SWIFT (3 PORTES)						
1.2 WT 92 ch Average	5	0	12 090			
Sport	8	500	17 480			
Survol Privilege: Average + 800 €						
SWIFT (5 PORTES)						
1.3 DDIS 75 ch Privilege	4	0	15 540			
Survol: 3 portes + 650 €						
Survol So'City: Privilège + 1 750 €						
JIMNY						
1.3 WT 74 ch	6	2 200	13 860			
Survol JDX: JDX + 1 750 €						
VITARA						
1.6 WT 120 ch Average	6	0	17 490			
1.6 DDIS 120 ch Privilege	6	0	21 690			
Survol Privilege: Average + 1 900 €						
Survol Pack: Privilège + 1 900 €						
S-CROSS						
1.6 WT 120 ch Average	6	0	18 990			
1.6 DDIS 120 ch Pack SE	6	0	24 790			
Survol Pack SE: Average + 3 500 €						
Survol Style: Pack SE + 4 500 € + 4 600 €						
TESLA						
TYPE	CV	B/M*	PRIX			
MODEL S						
70	1	6 300	78 600			
900	1	6 300	98 900			
P90D	1	6 300	121 400			
TOYOTA						
TYPE	CV	B/M*	PRIX			
AYGO (3 PORTES)						
1.0 WT-68 ch x	3	0	10 600			
Survol x-play: x + 1500 €						
AYGO (5 PORTES)						
Survol: 3 portes + 400 €						
YARIS (3 PORTES)						
1.0 WT-69 ch Active	4	0	13 700			
1.3 WT-100 ch France	5	0	16 750			
1.4 D-4D 90 ch Active	5	0	16 500			
Survol France: Active + 800 €						
YARIS (5 PORTES)						
100h France	5	750	18 990			
Survol: 3 portes + 600 €						
Survol Dynamic: France + 410 € + 700 €						
Survol Design: Dynamic + 500 €						
Survol Collection: Design + 900 €						
AURIS (5 PORTES)						
1.3 WT-100 ch Tendance	5	0	20 000			
1.2T 115 ch Dynamic	6	0	23 250			
136h Tendance	4	750	25 200			
1.4 D-4D 90 ch Tendance	5	0	23 450			
1.6 D-4D 112 ch Dynamic	6	0	26 050			
Survol Dynamic: Tendance + 850 € + 2 250 €						
Survol Design: Dynamic + 600 €						
Survol Executive: Design + 2 200 €						
AURIS TOURING SPORTS (BREAK)						
Survol berline 5 p + 1 100 €						
VERSO						
1.6 WT-132 ch Tendance	6	1 600	23 900			
1.8 WT-147 ch Dynamic CVT	8	1 600	25 900			
1.6 D-4D 112 ch Tendance	7	0	26 600			
Survol Dynamic: Tendance + 500 €						
Survol Design: Dynamic + 1 000 €						
Survol Style: Design + 2 600 €						
NOUVELLE PRIUS						
Dynamic	4	750	30 400			
Survol Lounge: Dynamic + 3 300 €						
PRIUS +						
136h Active	4	750	32 200			
Survol Dynamic: Active + 1 500 €						
Survol SkyView: Dynamic + 1 000 €						
Survol Lounge: SkyView + 2 500 €						
AVENSIS						
1.6 WT-132 ch Dynamic	8	500	28 200			
1.8 WT-147 ch Dynamic	9	250	29 500			
1.6 D-4D 112 ch Dynamic	6	0	30 300			
2.0 D-4D 143 ch Dynamic	7	0	31 100			
Survol Executive: Dynamic + 1 000 €						
Survol Lounge: Executive + 1 500 €						
AVENSIS TOURING SPORTS (BREAK)						
Survol: + 1 000 €						

RAV4						
2.0 WT-i 151 ch Active AWD	9	1 600	29 000			
Hybride Dynamic	9	0	33 400			
2.0 D-4D 143 ch Active	7	0	28 000			
Survol Dynamic: Active + 2 400 €						
Survol Design: Dynamic + 3 100 € + 3 400 €						
Survol Lounge: Design + 2 100 € + 3 200 €						
LAND CRUISER (3 PORTES)						
2.8 D-4D 177 ch Le Cap	12	6 500	37 000			
Survol Life: LeCap + 4 950 €						
Survol Léger: Life + 2 500 €						
Survol Lounge: Léger + 4 400 €						
LAND CRUISER (5 PORTES)						
4.0 WT-i 260 ch Lounge Auto.	20	8 000	61 850			
Survol: 3 portes + 2 700 € + 6 000 €						
Survol Lounge Pack Techno: Lounge + 6 400 € + 8 400 €						
GOLF CABRIOLET						
1.2 TSI 105 ch	6	0	26 290			
1.4 TSI 125 ch	7	0	27 580			
1.4 TSI 150 ch Cabrio	9	0	31 880			
2.0 TDI 110 ch	6	0	29 700			
2.0 TDI 150 ch	7	0	32 350			
Survol Cabrio: "base" + 2 100 €						
Survol Cabrio Edition: Cabrio + 3 070 €						
COCCINELLE						
1.2 TSI 105 ch	6	250	18 270			
1.4 TSI 125 ch Vintage	9	150	24 620			
2.0 TSI 220 ch Sport	9	900	29 350			
2.0 TDI 110 ch	6	0	21 930			
2.0 TDI 150 ch Vintage	7	0	27 480			
Survol Origin: "base" + 2 430 €						
Survol Vintage: "base" + 3 010 € + 3 230 €						
Survol Color: Vintage + 620 €						
Survol Culture: Vintage + 4 800 €						
Survol Sport: Vintage + 500 € + 1 060 €						
Survol GT Cox: Sport + 1 110 €						
COCCINELLE CABRIOLET						
1.2 TSI 105 ch	6	0	22 210			
1.4 TSI 125 ch Vintage	9	150	26 630			
2.0 TSI 220 ch Sport	12	1 600	33 350			
2.0 TDI 110 ch	6	0	26 030			
2.0 TDI 150 ch Vintage	8	0	31 610			
Survol Origin: "base" + 2 160 € + 2 550 €						
Survol Vintage: "base" + 3 070 € + 3 460 €						
Survol Culture: Vintage + 4 510 €						
Survol Sport: Vintage + 890 €						
Survol GT Cox: Sport + 1 560 €						
SCIROCCO						
1.4 TSI 125 ch	7	0	25 790			
2.0 TSI 180 ch	10	500	29 010			
R	18	4 000	40 410			
2.0 TDI 150 ch	7	0	30 780			
2.0 TDI 184 ch R-Line	10	0	36 040			
Survol R-Line: "base" + 3 230 € + 3 470 €						
Survol Cabat: R-Line + 1 480 €						
TOURAN						
1.2 TSI 110 ch	6	0	24 760			
1.4 TSI 150 ch Confortline	8	150	29 860			
1.6 TDI 110 ch	6	0	28 000			
2.0 TDI 150 ch Confortline	8	0	32 700			
Survol Cabrio: "base" + 3 010 €						
Survol Cabat: R-Line + 2 610 €						
NOUVEAU TIGUAN						
1.4 TSI Hybrid 170 ch Confortline	7	750	32 070			
2.0 TDI 110 ch Confortline	5	0	26 280			
JETTA						
1.4 TSI 125 ch	7	0	25 700			
1.4 TSI ACT 150 ch Confortline	8	0	30 800			
GTE	7	1 000	47 930			
1.6 TDI 120 ch Confortline	6	0	29 030			
1.6 TDI 120 ch BlueMotion	6	0	29 030			
1.4 TDI 125 ch Confortline	6	0	23 660			
1.4 TDI 150 ch Confortline	8	0	27 930			
R DSG	19	2 200	46 200			
1.6 TDI 90 ch Confortline	5	0	25 080			
1.6 TDI 110 ch Confortline	5	0	25 700			
1.6 TDI 110 ch BlueMotion Confortline	5	0	26 540			
2.0 TDI 150 ch Confortline	7	0	30 530			
GTD	10	0	36 570			
Survol Confortline: Confortline + 2 170 €						
Survol Aisler: Confortline + 6 €						
Survol Cabat: Confortline + 2 150 €						
GOLF VII (5 PORTES)						
GTE	6	1 000	39 600			
e-Golf	3	6 300	38 190			
Survol berline 3 p + 830 €						
Survol Cabat: Confortline + 3 490 €						
GOLF VII SW (BREAK)						
1.2 TSI 85 ch Confortline	5	0	20 450			
1.2 TSI 110 ch Confortline	5	0	24 820			
1.0 TSI 115 ch BlueMotion Confortline	6	0	23 660			
1.4 TDI 125 ch Confortline	6	0	23 660			
1.4 TDI 150 ch Confortline	8	0	27 930			
R DSG	19	2 200	46 200			
1.6 TDI 90 ch Confortline	5	0	25 080			
1.6 TDI 110 ch Confortline	5	0	25 700			
1.6 TDI 110 ch BlueMotion Confortline	5	0	26 540			
2.0 TDI 150 ch Confortline	7	0	30 530			
GTD	10	0	36 570			
Survol Confortline: Confortline + 2 150 €						
Survol Aisler: Confortline + 6 €						
Survol Cabat: Confortline + 2 150 €						
GOLF SPORTSVAN						
1.2 TSI 85 ch	5	0	21 240			
1.0 TSI 115 ch BlueMotion Confortline	6	0	24 320			
1.4 TSI 125 ch Confortline	7	0	24 320			

Tous les plaisirs de l'automobile

l'auto-journal

VOUS PRÉSENTE SA GAMME DE PRODUITS NOMADES ET CONNECTÉS

Découvrez dès à présent en magasins et centres auto,
des produits 100% dédiés à la voiture
et trouvez celui adapté à tous vos besoins :

**CHARGEUR, CÂBLE, KIT BLUETOOTH,
BATTERIE DE SECOURS, SUPPORT TÉLÉPHONE ...**



Photos non contractuelles

L'Auto-Journal est utilisé par DEA sous licence des Editions Mondadori Axel Springer (EMAS)

Référent sur le marché de l'automobile premium

aj LES PROFESSIONNELS S'AFFICHENT



UNE ÉQUIPE
À VOTRE ÉCOUTE :

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

ANCIENNES & MODERNES



ILS LES ASSURENT À PETIT PRIX !

ASSURANCE COLLECTION

à partir de 20 €

Garanties RC + DAF, Pénale et Recours +
Prêt du Volant + Trajet Travail Occasionnel
pour un véhicule d'avant 1976.
Tarif au 01.05.2016. Hors coût de police.

ASSURANCE MODERNE TOUS RISQUES

à partir de 234 €

Tarifs minimum annuels en cours
le 01.05.2016, pour une New Beetle,
s'adressant à un homme de
39 ans vivant à Toulouse (31), conduite
couple, utilisant son véhicule pour se
rendre à son lieu de travail et la
promenade, bénéficiant d'un bonus
de 50%, entre autres critères.

Quattro
ASSURANCES
www.quattro.fr

DEVIS et ESPACE
ADHÉRENT sur
QUATTRO.FR

→ ☎ 05 65 100 100



Quattro - Bureau de Charente en Assurances - Siège
Social : 120, rue La Rivière 75001 PARIS - RCS : Paris
B 502 056 146 - N° CRÉA : 01 001 752 - www.quattro.fr

POUR 29 €/AN PRÉSERVEZ VOTRE PERMIS

- Retour à domicile en Taxi en cas d'impossibilité de conduire (exemple : une soirée exceptionnellement arrosée !!)
- Envoi d'un chauffeur en cas d'immobilisation de la voiture suite à un excès de vitesse supérieur à 40 km/h
- Organisation et prise en charge d'un stage de récupération de points
- Informations réglementaires sur le permis à points

Rendez-vous sur www.assistancepermis.fr
ou au ☎ 05 65 100 100



En partenariat avec
MONDIAL ASSISTANCE et
Quattro ASSURANCES



NOUVEAU VOLVO V90

À PARTIR DE 44 350 EUROS*



LA QUINTESSENCE DU BREAK DE LUXE MODERNE

POLYVALENT, SPACIEUX ET ÉLÉGANT, LE V90 SE PILOTE AVEC UN FRANC ENTHOUSIASME. BAIGNÉ DE LUMIÈRE NATURELLE, SON DESIGN INTÉRIEUR APAISANT S'INSPIRE DES GRANDS ESPACES SCANDINAVES ALORS QUE SA CONDUITE SOUPLE OFFRE UNE EXPÉRIENCE AUSSI AGRÉABLE QUE SOPHISTIQUÉE.



© VICTORPARIS

Actena
Automobiles

75 PARIS 16
92 NEUILLY
92 LA GARENNE
78 PORT MARLY
78 VERSAILLES
78 MAUREPAS
78 BUCHELAY/MANTES

01 44 30 82 30
01 46 43 14 40
01 56 47 06 60
01 39 17 12 00
01 39 20 17 17
01 30 50 67 00
01 34 79 92 92

56, AVENUE DE VERSAILLES
58, AVENUE CHARLES DE GAULLE
86, AVENUE DE L'EUROPE
8, ROUTE DE ST GERMAIN
45/47, RUE DES CHANTIERS
ZA PARIWEST - 8, RUE ALFRED KASTLER
ZI LES CLOSEAUX - 1, RUE DES GAMELINES

Priod

*V90 D3 Momentum BM6 - 150 CH. modèle présenté V90 D4 Inscription - Geartronic 8 - 190 CH au prix TTC de 58 250€ avec option peinture métallisée - CO₂ rejeté 119gr - Consommation Euromix 4,5L/100 KM

EXCLUSIVITÉ JAPAUTO

HR-V 1.6 i-DTEC EXECUTIVE



OFFRE LIMITÉE À 10 VÉHICULES

A partir de

21 900 €⁽¹⁾
sous condition de reprise

3 480 €⁽²⁾
d'économie⁽²⁾

Motorisation DIESEL 1.6 i-DTEC 120 ch

INCLUS : Climatisation bizona / Bluetooth / Système d'alerte anticollision frontale / Système actif de freinage d'urgence en ville / Radars de stationnement AV & AR / Jantes Alu 16" / Sièges AV chauffants

(1) Tarif au 02/01/2016. Prix du HR-V 1.6 i-DTEC Executive bvm6 au prix catalogue de 25 380 €, hors peinture métallisée et frais d'immatriculation, et déduction faite d'une remise Japauto de 2 880 € et de 600 € de capital reprise (aide à la reprise conditionnée à l'acceptation de la reprise par Japauto). Offre non cumulable, réservée aux particuliers, valable sur HR-V 1.6 i-DTEC Executive bvm6 immatriculé le 26/02/2016, ayant parcouru au maximum 50 km. Offre valable jusqu'au 30/05/2016 chez Japauto Automobiles, dans la limite des stocks disponibles. Consommation cycle mixte : 4.0 l/100 km. Emissions de CO₂ : 104 g/km (B).
(2) Avantage client de 3 480 €, composé d'une remise Japauto de 2 880 € et de 600 € de capital reprise (aide à la reprise conditionnée à l'acceptation de la reprise par Japauto). Photo non contractuelle.
"Donnez vie à vos rêves."



HONDA À PARIS

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

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

Retrouvez nos offres sur www.japauto.com

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

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



Innovation
that excites

NISSAN X-TRAIL L'AVENTURE EN FAMILLE POUR UN BUDGET TRÈS SAGE.



NISSAN X-TRAIL

À PARTIR DE

299 € / MOIS⁽¹⁾

AVEC 2 000 € D'APPORT CLIENT⁽²⁾

www.nissan-avenir.com

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

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

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

MAUREPAS
6 bis, rue Alfred Kastler
Zone artisanale 78310 MAUREPAS
Tél. : 01 30 16 48 55

LES ULIS
4, av. des Tropiques ZA des Courtabœuf 2
911955 LES ULIS
Tél. : 01 60 92 12 00

STE GENEVIEVE
82, route de Corbeil
91700 S^e GENEVIEVE DES BOIS
Tél. : 01 69 04 29 51

CORBEIL
56, av. du 8 Mai 1945
91100 CORBEIL ESSONNES
Tél. : 01 64 96 51 91

VIRY CHATILLON
129, av. du G^{me} de Gaulle
91170 VIRY CHATILLON
Tél. : 01 60 47 99 10

ETAMPES
Garage du rampart
RN 20 Morigny - 91150 ETAMPES
Tél. : 01 64 96 35 45

NISSAN - AVENIR

YOU + NISSAN
NOTRE PROMESSE, VOTRE EXPÉRIENCE.

- + Véhicule de remplacement gratuit
 - + Entretien Nissan au meilleur prix
 - + NISSAN assistance gratuite illimitée
 - + Diagnostic systématique offert
- Contactez-nous 24h/24, 7j/7 :
En France 0805 11 22 33
De l'étranger +33 (0) 72 67 69 14

Innover autrement. *Dans cadre opérations d'entretien : conditions sur nissan.fr/promesse-client (1) Exemple pour un Nissan X-TRAIL Visia DIG-T 163 neuf en Location Longue Durée sur 49 mois, 40 000 km maximum, 48 loyers de 299 €⁽²⁾ après premier loyer de 4 039 € dont 2 000 € d'apport client et 2 039 € pris en charge par votre concessionnaire Nissan. Restitution du véhicule chez votre Concessionnaire en fin de contrat avec paiement des frais de remise en état standard et des kilomètres supplémentaires sous réserve d'acceptation par la Diac : RCS Bobigny 702 002 221. **Modèle présenté** : Nissan X-TRAIL Tekna DIG-T 163 avec options peinture métallisée, 48 loyers de 420 € après premier loyer de 4 644 € dont 2 000 € d'apport client et 2 644 € pris en charge par votre concessionnaire Nissan. Offre réservée aux particuliers, non cumulable avec d'autres offres, valable jusqu'au 30 juin 2016 chez les Concessionnaires NISSAN participants. NISSAN WEST EUROPE SAS au capital de 5 610 475 Euros - RCS Versailles n° B 699 809 174 - Parc d'Affaires du Val Saint-Quentin - 2 Rue René Caudron CS 10213 - 78961 Voisins-le-Bretonneux Cedex.

Consommations gamme cycle mixte (l/100 km) : 4,9 - 6,4. Émissions CO₂ (g/km) : 129 - 149.

Audi Q3. Une forte impression.

Laissez-vous surprendre par le design de l'Audi Q3, caractérisé par sa calandre singleframe tridimensionnelle réinventée et ses phares Xéon plus redessinés, pour un style plus radical et expressif. SUV au tempérament d'un coupé, l'Audi Q3 vous garantit une expérience de conduite exceptionnelle quelles que soient les conditions grâce à sa transmission quattro®*.

Découvrez l'Audi Q3 chez votre Distributeur Audi, ou sur Audi.fr/Q3



* Selon motorisation.

Volkswagen Group France SA au capital de 7 750 000 € - 11, avenue de Bourgogne Villers-Cotterêts - RCS SOISSONS B 602 025 538. Audi recommande Castrol EDGE Professional. Vorsprung durch Technik = L'avance par la technologie.

Gamme Audi Q3 : consommation en cycle mixte (l/100km) : 4,6 - 7,2. Rejets de CO₂ (g/km) : 119 - 168.

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

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

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

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

les Voitures DE L'ANNÉE

Mercedes - BMW
Audi - VW
Direction et Collaborateur ALLEMAGNE
www.lesvoituresdelannee.com
06.09.78.09.20
aupe@lesvoituresdelannee.com

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

Votre voiture reprise
 & payée en 24h

sans obligation d'en
 acheter une nouvelle !

Estimation gratuite
 de votre voiture



 **Aramisauto**.com

APPElez-NOUS AU : **30 55**
 (Gratuit depuis un poste fixe)

L'auto-journal
PRO
FESSIONNELS
RÉSERVEZ
VOTRE EMPLACEMENT
ICI

CONTACTEZ

JULIE ALDABO 01 41 33 55 45
MARC QUEILLÉ 01 41 33 55 72



HORS-SÉRIE D'EXCEPTION
 208 voitures / 70 marques prestigieuses pour un maximum de plaisir !



208 VOITURES TESTÉES
 70 MARQUES PRÉSENTÉES
 258 PAGES
 DES DOSSIERS POUR REVER
 TOUTES LES ANALYSES
 NOUVEAUTÉS :
 BUGATTI - FERRARI - PORSCHE

EN VENTE ACTUELLEMENT

HONDA
The Power of Dreams*

GAMME
CIVIC

REPRISE
ASSISTANCE
GARANTIE



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

LOCATION
3 ans

(1) Loyer arrondi à l'euro supérieur, hors assurance facultative. Exemple de Location Longue Durée de 148,92 €/mois sur 36 mois et 30 000 km après un 1^{er} loyer de 2 600 € pour une Civic 1.6 i-VTEC ELEGANCE incluant l'option peinture métallisée/perle (600 €) au prix client de 21 390 € incluant 3 200 € de remise Concessionnaire, 1 800 € d'aide à la reprise de votre véhicule conditionnée à l'acceptation par votre Concessionnaire Honda participant. Selon tarif au 01/04/2016. 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 01/04/2016. Consommation et émissions de CO₂ : 3,7 l/100 km en cycle mixte et 98 g/km de CO₂. Restitution du véhicule en fin de contrat avec paiement des frais de remise en état standard et des kilométrages supplémentaires. Offre réservée aux particuliers. Sous réserve d'acceptation par Honda finance, département de CA Consumer Finance, SA au capital de 460 157 919 € - rue du Bois Sauvage 91 038 Evry Cedex, RCS Evry 542 097 522. Intermédiaire d'assurance inscrit sous le N° ORIAS : 07008079 (www.orias.fr). Cette publicité conçue par CA Consumer Finance et est diffusée par votre concessionnaire Honda auto qui est intermédiaire de crédit non exclusif de CA Consumer Finance et qui apporte son concours à la réalisation d'opérations de crédit sans agir en qualité de prêteur. *Donnez vie à vos rêves. www.honda.fr

Nouvelle concession

COURTOIS AUTOMOBILES CHAMBOURCY
50, route de Mantes – 01 71 52 11 00
www.honda-chambourcy.com



COURTOIS AUTOMOBILES SAINT-OUEN L'AUMONE
Cité de l'Auto - 12 rue Louis Delage – 01 34 32 33 00
www.honda-saintouenlaumone.com

CROISIÈRE DU 4 AU 11 NOVEMBRE 2016

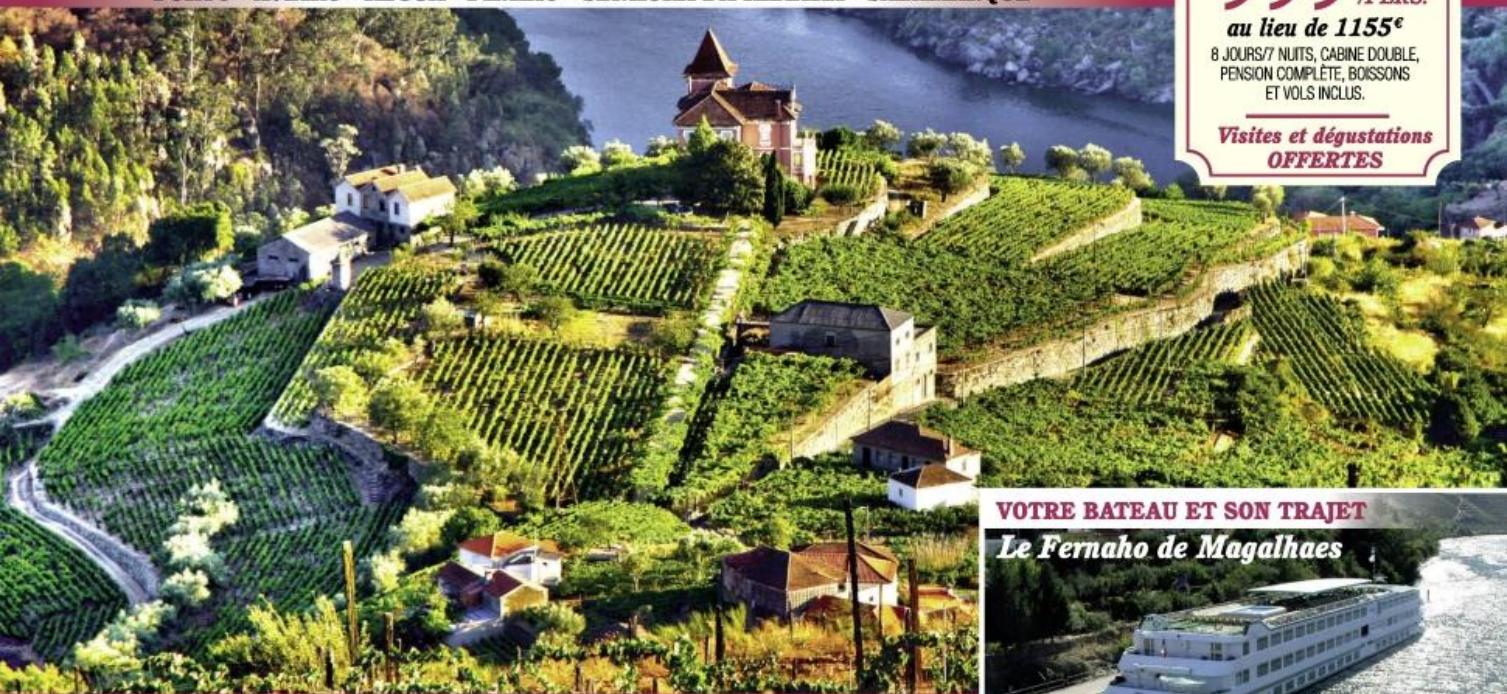
l'auto-journal



La croisière au cœur du Portugal

Entre vignobles et patrimoine de la vallée du Douro

PORTO - AVEIRO - REGUA - PINHAO - SENHORA DA RIBEIRA - SALAMANQUE



Le fleuve d'or oublie les frontières et relie le Portugal à l'Espagne. Classé au patrimoine mondial de l'UNESCO, le Douro vous ouvre les portes sur ce bout du monde où vignes en terrasse et villages typiques se dévoilent au fil du fleuve et des accords du Fado.



VOTRE BATEAU ET SON TRAJET
Le Fernaho de Magalhaes



Informations et réservation au : **01 41 33 59 00** (du lundi au vendredi de 9h à 18h et le samedi de 9h à 12h). Code avantage : **AUTO JOURNAL**

OU téléchargez la documentation complète sur www.croisieres-lecteurs.com/aj

OU Complétez, découpez et renvoyez ce coupon à : l'Auto-Journal - Croisière La vallée du Douro - CS 90125 - 27091 Evreux Cedex 9

Je souhaite recevoir **GRATUITEMENT** et **SANS ENGAGEMENT** de ma part la documentation complète de cette croisière.

Nom : Prénom :

Adresse :

Code postal : Ville :

Tél. : Email :

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

Conformément à la loi "Informatique et Liberté" du 6 janvier 1978, nous vous informons que les renseignements ci-dessus 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.

CE1600UP

CroisiEurope



Déoclim. C'est pur, c'est sain, c'est différent.



Lors du remplacement
du filtre d'habitacle
(pollen), exigez
un nettoyage
de votre circuit
de climatisation
avec DÉOCLIM
de LIQUI MOLY.

LIQUI MOLY, UNE TECHNOLOGIE DE POINTE POUR DES ROUTES PLUS BELLES, ET DES MOTEURS EN HARMONIE AVEC LA NATURE

À découvrir dans notre prochain numéro

N° 959

du 26 mai 2016

YANN LEFEBVRE



Ford Mustang
Sur la Route 66 en Mustang ?
Pas vraiment.
Pour ce 10 000 km, direction la 500 Miles Road en Ecosse.



TIBO

Renault Talisman Estate

Face à la Peugeot 508 SW et à la Volkswagen Passat SW, la Talisman Estate devrait faire étalement de tous ses talents pour tenter de s'imposer.

Mercedes Classe S cabriolet

À quatre, la tête dans les nuages, dans le plus grand confort et le plus grand luxe, c'est possible : en Classe S cabriolet.

Et aussi... En kiosque



ACTUELLEMENT

Et où que vous
soyez, sur
SMARTPHONE
et
TABLETTE

L'AUTO-JOURNAL ÉVASION & 4x4 N°76 164 pages

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

Une publication des Éditions Mondadori Axel Springer
"EMAS" SNC

A MONDADORI FRANCE Président: Ernesto Mauri

axel springer  Président Axel Springer France: Ralph Büchi

RÉDACTION

8, rue François-Ory - 92543 Montrouge Cedex

Tél.: 01 41 33 50 00. Fax: 01 41 33 57 04

E-mail: autojournal@mondadori.fr

(Pour joindre directement votre interlocuteur, composez le 01 41 33... suivi du numéro de poste)

Directeur de la rédaction: Laurent Chiapello

Rédacteur en chef: Jean-Éric Raoul,

assisté de Karine Roumestand (5594)

Rédacteur en chef adjoint: Guy L'Hospital (5396)

Directeur artistique: Véronique Martin

Actus, nouveautés: Brice Perrin

(chef de rubrique, 5633), Florian Chopin (5595)

Essais: Méline Priam (chef de rubrique, 5416), Stany Meurer (5307)

Service/Pratique: Pascal Richard (chef de rubrique, 5566)

Technique: Vincent Coppin, Frédéric Haas

Convoyage: Sylvain Cambier (responsable)

Secrétaire général de rédaction: Denis Riflaide

Secrétariat de rédaction: Valérie Fröhlich

(1^{re} secrétaire de rédaction), Alain Le Roch

Chef de studio: Nicola Georgieff

Maquette: Sabah Slimani

Photographes: Yann Lefebvre, Christian Martin

Responsable service photo: Jeanne-Marie Woitiée (5650)

Ont collaboré à ce numéro: Robert Buisson, Marie Dethire,

Perrine Charron, Éric Haeffele, François Gérald

DIRECTION - ÉDITION

Directeur de la publication: Carmine Perna

Directeur exécutif: Stéphane Haïtaïan

Éditeur: Tommaso Albinati

DIFFUSION

www.vendezplus.com

Directeur diffusion: Jean-Charles Guérault

Responsable diffusion marché: Philippe Merrien

Responsable diffusion: Nicolas Chanliau

MARKETING

Directrice marketing: Sylvie Siguret

Responsable marketing: Frédérique Gasbarian

Abonnements: Mathilde Dionnet, Agnès Tran

PUBLICITÉ

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

Directeur commercial: Christophe Bonnet

Directrice Groupe Commercial: Caroline Soret

Assistante de publicité: Christine Chessé

Équipe commerciale: Paul Bellaïche, Thibault Cocardon,

Anne Buré-Emmel, Christian Touzay

Opérations spéciales: Grégory Gounse

Exécution: Stéphane Durand

Planning: Angélique Consoli (5352)

ANNONCES CLASSÉES

Tél.: 01 41 33 55 54

Directeur commercial: Jean-Michel Godet

Directeur de publicité: Marc Queille

Commerciale: Julie Aldabo

Assistante/maquettiste: Sylviane Ragusa

Maquettiste: Alexandre Guillard

FABRICATION

Directeur des opérations industrielles: Dominique Aymard

Directeur de la fabrication: Isabel Delanoy

Chef de fabrication: Isabelle Simon-Mezari (1062)

Responsable service presse: Sylvain Boulard (2988)

Adjoint responsable service presse: Christophe Guérin (4919)

FINANCE

Finance manager: Guillaume Zaneskis

Éditeur: Éditions Mondadori Axel Springer "EMAS" SNC

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

Co-gérants: Carmine Perna et Ralph Büchi

Actionnaires principaux: Mondadori France SAS

et Axel Springer France SAS

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

45331 Malesherbes

N° ISSN: 0005-0768

Commission paritaire: 0318 K 82833

Dépôt légal: mai 2016

ABONNEMENT

Vous souhaitez vous abonner ou vous avez besoin d'un renseignement sur votre abonnement ? Pour toute question sur votre abonnement, téléphoner au 01 46 48 48 75 (du lundi au samedi de 8 h à 20 h). Par courrier : Service abonnements L'Auto-Journal - CS 90125 - 27091 Évreux Cedex 9

Abonnement France : 64 € (1 an, 25 numéros dont Spécial Salon), 78 € (1 an, 25 numéros + 5 hors-séries). Prix de vente incluant T.V.A. à 2,10 %. Belgique (Edigroup Belgique Sprl, tél.: 070 233 304, abobelge@edigroup.org): 89,95 € (1 an, 25 numéros).

Suisse (Edigroup S.A. Tél.: 022 860 8401, abonne@edigroup.ch): 139 CHF (1 an, 25 numéros).



CHASSAY

TOURS

CABRIOLET-ROADSTER | COUPÉ-GT®
BERLINE-BREAK | SUV-CROSSOVER

DISTRIBUTEUR OFFICIEL EXCLUSIF

CADILLAC CORVETTE CAMARO



Nouvelle Cadillac ATS-V
470 ch 0-100km/h 3.9 sec'

Nouvelle Corvette Z06
659 ch 0-100km/h 3.7 sec"

Nouvelle Camaro V8
453 ch 0-100km/h 4.4 sec"

18 MARQUES HAUT DE GAMME - 200 AUTOMOBILES DISPONIBLES
A une heure de Paris en TGV ou deux heures par l'autoroute A10

ACHAT - VENTE - REPRISE - ENTRETIEN - FINANCEMENT®
CABRIOLET-ROADSTER | COUPÉ-GT | BERLINE-BREAK | SUV-CROSSOVER