

Du 9 au 22 juin 2016

Tous les plaisirs de l'automobile

l'auto-journal

N°960

FACE-À-FACE

VW TIGUAN VS
BMW X1
VOLKSWAGEN
VISE LE PREMIUM!



DOSSIER
AUDI

PRÉSENTATION NOUVELLE AUDI A5

1^{er} ESSAI AUDI A3 RESTYLEDÉ

NOUVEAU SCÉNIC

OUELS ATOUTS, FACE À SES RIVAUX ?



CITROËN C4 PICASSO



BMW SÉRIE 2 ACTIVE TOURER
RENAULT SCÉNIC IV



COMPARATIF
MÉGANE / 308 / MAZDA3
Face aux stars françaises,
la surprise japonaise ?



RÉTRO
CITROËN DYANE 4
La mal-aimée...





Audi A1 Style. L'égérie.

Modèle présenté :

240€/mois*



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

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

Audi Vorsprung durch Technik

Location longue durée sur 36 mois. 1^{er} loyer de 3.000€ et 35 loyers de 240€. Offres valables du 1^{er} mai au 31 août 2016.

Gamme Audi A1 à partir de 190€/mois et 2.350€ d'apport (3 ans de garantie*** et entretien avec pièces d'usure**** inclus).** * Exemple pour une A1 Sportback Style 1.0 TFSI 82 ch BVM 5 en location longue durée sur 36 mois et pour 30000 km maximum, hors assurances facultatives. ** Exemple pour une A1 Sportback Attraction 1.0 TFSI 82 ch BVM 5 en location longue durée sur 36 mois et pour 30000 km maximum, hors assurances facultatives. *** Garantie 2 ans + 1 an de garantie additionnelle incluse. Offres réservées aux particuliers chez tous les Distributeurs présentant ces financements, 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). **** 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 28/04/2016. Volkswagen Group France S.A. au capital de 7750000 € - 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. © Benedict Redgrove © Cité du cinéma

Gamme Audi A1 : consommation en cycle mixte (l/100 km) : 3,6 – 7,3. Rejets de CO₂ mixte (g/km) : 94 – 168.



De la place
pour tout
stocker

Nouvelle
Livebox



Disque
dur 1 To

Accessible
à distance

Mes nouveaux rangements



**Vous rapprocher
de l'essentiel**

Stockez, partagez et accédez à vos fichiers, musiques, photos ou vidéos, où que vous soyez en toute sécurité avec le disque dur 1 téraoctet à insérer dans la Nouvelle Livebox.

Conditions et tarifs en boutique Orange, sur orange.fr, **1014** Service & appels gratuits

Offre soumise à conditions valable en France métropolitaine, sous réserve d'éligibilité. Usages mobiles sur réseaux compatibles (hors coûts de connexion internet mobile). 1 To : à insérer dans la Livebox, en option avec offre compatible. Accès avec application Le Cloud d'Orange à télécharger, équipements et systèmes d'exploitation compatibles.

Sommaire [N° 960]



*Tous les plaisirs
de l'automobile*
**du 9 au
22 juin 2016**



Ce numéro comporte un encart broché central Volkswagen Portes ouvertes sur la totalité de la diffusion.
Une partie de la diffusion kiosques France métropolitaine est vendue avec un livre Collection Classic Stars - Renault 16.

Découvrir

[NOUVEAUTÉS]

- 14 Le Renault Scénic IV face aux Citroën C4 Picasso et BMW Série 2 Active Tourer
- 24 Audi A5 Coupé

Comprendre

[L'ENQUÊTE DE LA QUINZAINE]

- 32 Permis de conduire : une réforme bâclée ?

[ENTRETIEN AVEC]

- 36 Laurens van den Acker, directeur du design de Renault

Conduire

[1^{er} ESSAI XL]

- 44 Audi A3 Sportback 1.0 TFSI

[1^{ers} ESSAIS]

- 54 Ford Edge 2.0 TDCi

- 68 Kia Niro

[FACE-À-FACE]

- 60 Volkswagen Tiguan 2.0 TDI / BMW X1 xDrive20d

[ESSAI]

- 72 Suzuki Baleno 1.2 Hybrid

[LES EXPERTS]

- 76 Smart Fortwo Cabrio 1.0

[COMPARATIF]

- 78 Mazda3 1.5 Skyactiv-D / Peugeot 308 1.6 BlueHDI / Renault Mégane 1.5 Energy dCi

[GRAND ANGLE]

- 86 Mercedes GLC 250 4Matic

[DERNIER ESSAI]

- 89 Volkswagen Golf Cabriolet

Vibrer

[REPORTAGE]

- 90 Les 24 Heures du Mans, il y a cinquante ans

[SPORT]

- 96 24 Heures du Mans 2016 : gaz à tous les étages !

[RÉTRO]

- 100 Citroën Dyane 4

Partager

[COURRIER DES LECTEURS]

- 104 La vie de vos autos

- 105 Le chef des essais vous répond

S'offrir

[CONFIGURATEUR]

- 106 Mercedes GLE

[FICHE OCCASION]

- 110 Citroën C1 II

[LE PRIX DU NEUF]

- 113 Le tarif des voitures neuves

[LES PROFESSIONNELS S'AFFICHENT]

- 121 Les petites annonces



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



Nouveau SLC. Sensations à découvert.

Les lignes affûtées du Nouveau SLC ne laissent personne indifférent. Retrouvez le plaisir de rouler à l'air libre et domptez la route en choisissant votre mode de conduite grâce au Dynamic Select. Un roadster compact à couper le souffle à partir de 36 100 €^{TTC}*. Découvrez toute la nouvelle génération de cabriolets et roadsters Mercedes sur mercedes-benz.fr

Mercedes-Benz
The best or nothing.

*Prix client TTC clés en main conseillé pour un Nouveau SLC 180 BM6. **Modèle présenté** : Nouveau SLC 180 Sportline BM6 au prix de **43 800 €^{TTC}**. Tarifs au 26/01/2016. Mercedes-Benz France - Siren 622 044 287 RCS Versailles.



Consommations mixtes du Nouveau SLC : de 4,5 à 7,8 l/100 km - Emissions de CO₂ : de 117 à 178 g/km.



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.



dito

Jean-Eric Raoul

Rédacteur en chef
jeaneric.raoul@mondadori.fr

L'ESSENTIEL EST INVISIBLE

Parmi les progrès techniques, il y a ceux que l'on voit immédiatement. Un moteur plus puissant, de la connectivité tous azimuts, un tableau de bord paramétrable, une clim multizone : il suffit de s'asseoir au volant pour cocher la case. Oui, elle l'a, comme dirait la pub. En revanche, d'autres points largement aussi essentiels ne crèvent pas les yeux. Et pourtant, ils marquent une vraie différence !

Le poids, par exemple. Rien que dans ce numéro, la nouvelle Audi A5 se distingue par ses kilos en moins, qui résultent de solides investissements sur sa plate-forme. Pour les SUV compacts, nous avons mesuré le BMW X1 à près de 200 kg de moins que son rival Volkswagen Tiguan. Au volant, cela se ressent. Cet allègement, très coûteux pour les constructeurs, est également le point qui a permis à la nouvelle Opel Astra de changer radicalement de registre par rapport à sa devancière.

Autre chapitre essentiel mais peu visible, la sécurité passive. Si, aujourd'hui, la plupart des modèles décrochent la palme des cinq étoiles aux tests EuroNCAP, ceux qui cherchent avant tout à serrer les coûts

Allègement, sécurité passive ou dépollution ont concentré la majorité des investissements.

acceptent de perdre une ou deux étoiles dans la manœuvre. Dommage pour la Suzuki Baleno, par exemple.

Vient enfin la technologie de dépollution, surtout pour les diesels. Chez ces derniers, deux familles s'affrontent : le piège à NOx (oxyde d'azote) et la catalyse sélective avec additif AdBlue. Les deux respectent les normes... dans les conditions irréalistes que l'affaire Volkswagen a permis de mettre en lumière. Mais le piège à NOx, relativement peu coûteux, est dépassé dans la vraie vie. Les voitures à catalyse sélective sont plus propres dans la circulation, mais le dispositif coûte cher et, s'il doit dépolluer un moteur

puissant, risque de faire monter les consommations. Pour résumer, l'allègement, la sécurité passive ou la dépollution ont concentré, ces dernières années, la majorité des investissements des constructeurs qui innovaient vraiment. Les autres se sont contentés de ce qui se voyait et, en général, ont fini par être sanctionnés par les courbes de vente.

Il y a une justice, finalement, qui prouve que les clients lisent les petites lignes des fiches techniques... et les comptes-rendus d'essais des meilleurs magazines auto. Ce n'est peut-être pas un hasard si vous en tenez un entre les mains !

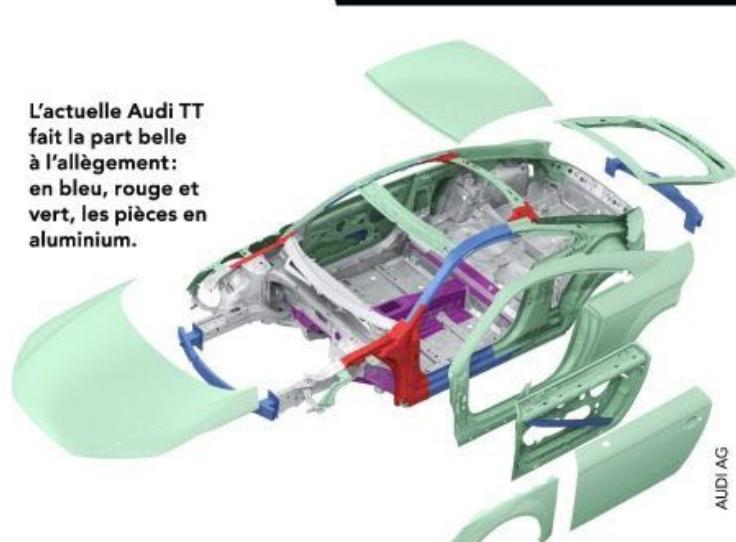
ÇA VOUS A FAIT RÉAGIR...

Pour faire suite à votre édito du dernier numéro, j'apprécie votre analyse : s'il devait y avoir un "Volkswagen français", Peugeot me semble être le mieux préparé, aussi bien au niveau conception produit qu'industrialisation ou notoriété. C'est juste dommage que les Chinois en aient pris le contrôle. Et aussi que le 3008 soit disponible exclusivement en 2 roues motrices. Le Tiguan, moins original, pourra exploiter à fond, en comparaison, l'avantage de sa version allroad. Jean-Pierre Grozeller

Comme vous vous étiez emballé sur le concept DS E-Tense, vous en avez fait beaucoup sur le nouveau Peugeot 3008, essentiellement pour un design qu'aurait pu réaliser un bon algorithme passant à la moulinette tous les SUV compacts du marché. Et les nouveautés technologiques y sont inexistantes.

Gilbert Puechmaille

"La beauté est dans l'œil de celui qui regarde", dit le proverbe. Mais les remarques élogieuses sur les lignes du nouveau 3008 sont nombreuses, même s'il ne peut plaire à tout le monde. Ensuite, côté technologie, on pourrait par exemple citer son tableau de bord numérique.



AUDI AG

ON A AIMÉ,
CETTE QUINZAINE





NOSTALGIE FUTURISTE

Cela fait précisément cent ans que Peugeot a remporté les 500 Miles d'Indianapolis, grâce à la performance de Dario Resta au volant de la Peugeot L45 – après une première victoire en 1913 et avant une dernière en 1919. Un siècle plus tard, la marque sochalienne célèbre cet anniversaire sportif en dévoilant le concept L500 R HYbrid, voulu comme "une interprétation futuriste de la voiture de course «indie»". Un mètre de haut,

1000 kg et une chaîne de traction hybride de 500 ch empruntée à la 308 R HYbrid : tout cela est bien joli, mais totalement inutile puisque virtuel... contrairement aux projets de PSA en matière de propulsion électrique et hybride (cf. page 39). Vous pouvez toujours vous consoler sur les lignes spectaculaires de cette L500, qui rappelle avec bonheur un épisode peu connu et pourtant fort respectable de la vie de Peugeot outre-Atlantique.



RÉVEILLEZ VOS RÊVES.



008



Africa
Twin

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

HONDA
Finance

HONDA
ASSURANCE



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



DUAL
CLUTCH
TRANSMISSION*

14 [DÉCOUVRIR] LE RENAULT SCÉNIC IV FACE AUX
CITROËN C4 PICASSO ET BMW SÉRIE 2 ACTIVE TOURER



CITROËN C4 PICASSO



L'INFO CLÉ

Prix : à partir
de 23 400 €

LES SOLIDES
SC

BMW SÉRIE 2 ACTIVE TOURER

RENAULT SCÉNIC IV



Le Scénic ambitionne de faire bouger les lignes dans son segment. Face à deux références, la partie s'annonce rude. Par Daniel Carroux Photos Arnaud Saunier

ARGUMENTS DU SCÉNIC

L'HABIT NE DÉNATURE PAS LE MOINE



↑
Poste de conduite façon cockpit, la console centrale coulissante aidant.

→
Moduler l'espace arrière nécessite des gestes simples. C'est nouveau.



L'un respecte les fondamentaux, l'autre brouille les codes. Au point de se dénaturer ? Rien n'est moins sûr.

Son allure générale en témoigne : le nouveau Scénic s'affranchit des codes d'un genre que ses aïeux ont largement contribué à créer. Reste à savoir jusqu'où. Au point de ne plus répondre aux critères d'accueil attendus de la part d'un monospace ? La réponse est non. Face au Citroën C4 Picasso, la référence en la matière, le Scénic tient son rang, à en croire les cotes d'habitabilité et le volume de chargement indiqués plus bas. Les protagonistes se tiennent par la barbichette dans tous les secteurs, sauf à l'item "espace aux jambes arrière". Y aurait-il un loup ? Pas vraiment. L'assise de la banquette du Scénic est suffisamment longue pour soutenir les genoux d'une personne mesurant 1,80 m, cette louable prédisposition expliquant des données chiffrées à première vue peu flatteuses. Le C4 Picasso offre l'exact opposé, soit un espace généreux libéré au prix d'une assise trop courte.

La suite est affaire de détails. À cet égard, Renault frappe fort. Exemples parmi d'autres : la banquette peut se rabattre depuis le poste de conduite d'une simple touche sur l'écran central ; ledit écran regroupe toutes les fonctionnalités, à l'exception des commandes d'aération extérieures à même la planche de bord (le C4 Picasso n'a pas cette élégance) ; la console centrale coulissante peut faire corps avec la planche de bord et, fin du fin, les tablettes aviation sont étudiées pour soutenir un smartphone ou une tablette numérique. En bref, le Scénic date le C4 Picasso. Et pas mal de ses rivaux, soyons honnêtes.

L'avis de Daniel Carroux **Sous ses faux airs de SUV, le Scénic reste un monospace. Un vrai, tout en dépoussiérant le genre. La concurrence est avertie, à l'image de Citroën qui reconfigure son C4 Picasso trois ans seulement après son lancement.**



↑
Évasée d'un côté, cintrée de l'autre : la découpe de chaque hayon en dit beaucoup.

CITROËN C4 PICASSO

 Cela se joue à 15 dm³, en faveur du C4 Picasso. Léger avantage au Citroën, donc.



 Sièges coulissant séparément, gestuelle aisée : le C4 Picasso récite ses classiques.



 À l'inverse du Scénic, le monospace Citroën ouvre sa planche de bord en direction des passagers.

C4 Picasso II

La réplique

Lui aussi a fait évoluer son espèce sans la révolutionner. Style travaillé, traité intérieur novateur, plate-forme légère : le C4 Picasso fait référence depuis ses débuts. Face au Scénic, qui rebat les cartes dans la catégorie, cela ne suffit plus, raison pour laquelle Citroën restyle son monospace. Dans le même temps, l'équipement se modernise. Déjà élevé, le niveau de confort monte également d'un cran, suite au travail porté sur la suspension et les assises. À vérifier.



Renault Scénic Citroën C4 Picasso

Dimensions extérieures

L/l/h	4,41/1,87/1,66 m	4,43/1,83/1,63 m
-------	------------------	------------------

Habitabilité/Coffre*

Largeur aux coudes AV/AR	153/148 cm	150/149 cm
Garde au toit AV/AR	104/96 cm	105/94 cm
Espace aux jambes AR	8 à 23 cm	17 à 30 cm
Volume de coffre	553 dm ³	568 dm ³

*Mesures L'Auto-Journal

L'HABIT ANNONCE LA COULEUR



L'instrumentation retrouve sa position naturelle : face au conducteur.



Les commandes d'aération restent à leur place : sur la planche de bord.

Son look laisse deviner un tempérament dynamique. Face au cador du genre, le Scénic tiendra-t-il sa promesse ?

Ce n'est pas un scoop, les monospaces font la part belle au confort, au détriment du plaisir que leur conduite pourrait éventuellement procurer. La règle souffre deux exceptions : le BMW Active Tourer et le Ford C-MAX. Elle pourrait bien en tolérer une troisième sous la forme de l'athlétique Scénic. Cet effet visuel est dû en grande partie aux jantes de 20 pouces, fournies de série sans autre alternative. Chaussées de pneus étroits, ces jantes auront quelque incidence sur le comportement dynamique du spécimen, dans un sens positif, supposons-nous. La plate-forme partagée avec les Mégane et Talisman – des voitures plutôt plaisantes à mener, il faut l'admettre – devrait faire le reste. Partant de là, cette affriolante composition semble en mesure d'égaler le BMW Active Tourer, loué pour la réactivité de son châssis et la parfaite maîtrise de ses mouvements de caisse. De ce côté-là, la garde au sol élevée du Scénic laisse planer un petit doute.

Ce n'est pas tout. Le Scénic reçoit une impressionnante batterie d'assistancess à la conduite à rendre jalouse la première allemande venue, dont le freinage d'urgence actif avec détection piéton. Une première sur une Renault. L'offre moteur est étroite mais ne dépasse pas les 160 ch, et la boîte robotisée EDC est bien sûr de la partie (6 ou 7 rapports selon les motorisations). Pas de quoi inquiéter l'Active Tourer, hélas, armé de blocs puissants sur le haut de la gamme (jusqu'à 231 ch), de sa brillante boîte automatique à 8 rapports et même, à l'occasion, d'une transmission intégrale.

L'avis de Daniel Carroux Nous n'en doutons guère, le Scénic intégrera l'élite de son espèce, celle qui ajoute le plaisir de conduite aux prestations attendues de la part d'un monospace. Hélas, un ou deux moteurs velus font défaut.



L'écran tactile regroupe la plupart des fonctionnalités. Excellente position de conduite.

BMW SÉRIE 2 ACTIVE TOURER



Le Scénic décline une gamme de moteurs bien achalandée. Mais l'Active Tourer fait mieux.



Simple et lisible, ordinateur de bord compris: du "béhème" pur sucre.



L'écran tactile est interdit de séjour chez BMW. Excellente position de conduite là aussi.



Peugeot 3008 II

Danger immédiat

Le Scénic semble parti pour faire le vide autour de lui dans sa catégorie, mais face aux SUV, dont il a quelques gènes, la partie s'annonce plus serrée. Son prédateur le plus hargneux risque bien d'être le nouveau 3008, aussi spectaculaire que lui sur le plan physique. L'engin bénéficie de surcroît des dernières technologies avancées, à commencer par le combiné d'instrumentation digital, et nul ne doute que ses prestations dynamiques seront à la hauteur de l'excellente réputation de la marque en la matière. Du lourd, voire du millésimé, en bref.

	Renault Scénic	BMW Série 2 Active Tourer
Moteurs		
Gamme essence	1.2 TCe 115 et 130 ch	1.5 102 et 136 ch 2.0 192 et 231 ch
Gamme diesel	1.5 dCi 95 et 110 ch 1.6 dCi 130 et 160 ch	1.5 95 et 116 ch 2.0 150 et 190 ch
Transmission		
Type	roues avant	roues avant, intégrale
Boîtes de vitesses	BVM6, double embrayage 6	BVM6, BVA8

LES 5 ARMES SECRÈTES

Marquer sa différence dans une catégorie en perte de vitesse : c'est tout l'enjeu du Scénic, qui multiplie les astuces à cet effet.

DU SCÉNIC

LA SIMPLICITÉ COMME VERTU

Oubliée la modularité compliquée – et la gestuelle fastidieuse qui allait avec – des précédents Scénic. Le nouvel arrivant adopte des solutions éprouvées. Banquette fractionnable en deux parties inégales, lesquelles coulissent de manière séparée, possibilité de rabattre cette banquette depuis le coffre ou via une simple touche sur l'écran central pour libérer un plancher de chargement entièrement plat : tout est fait pour faciliter la vie du pratiquant. Équipement emblématique du Scénic, la console centrale coulissante fait désormais bloc avec la planche de bord en position avancée.

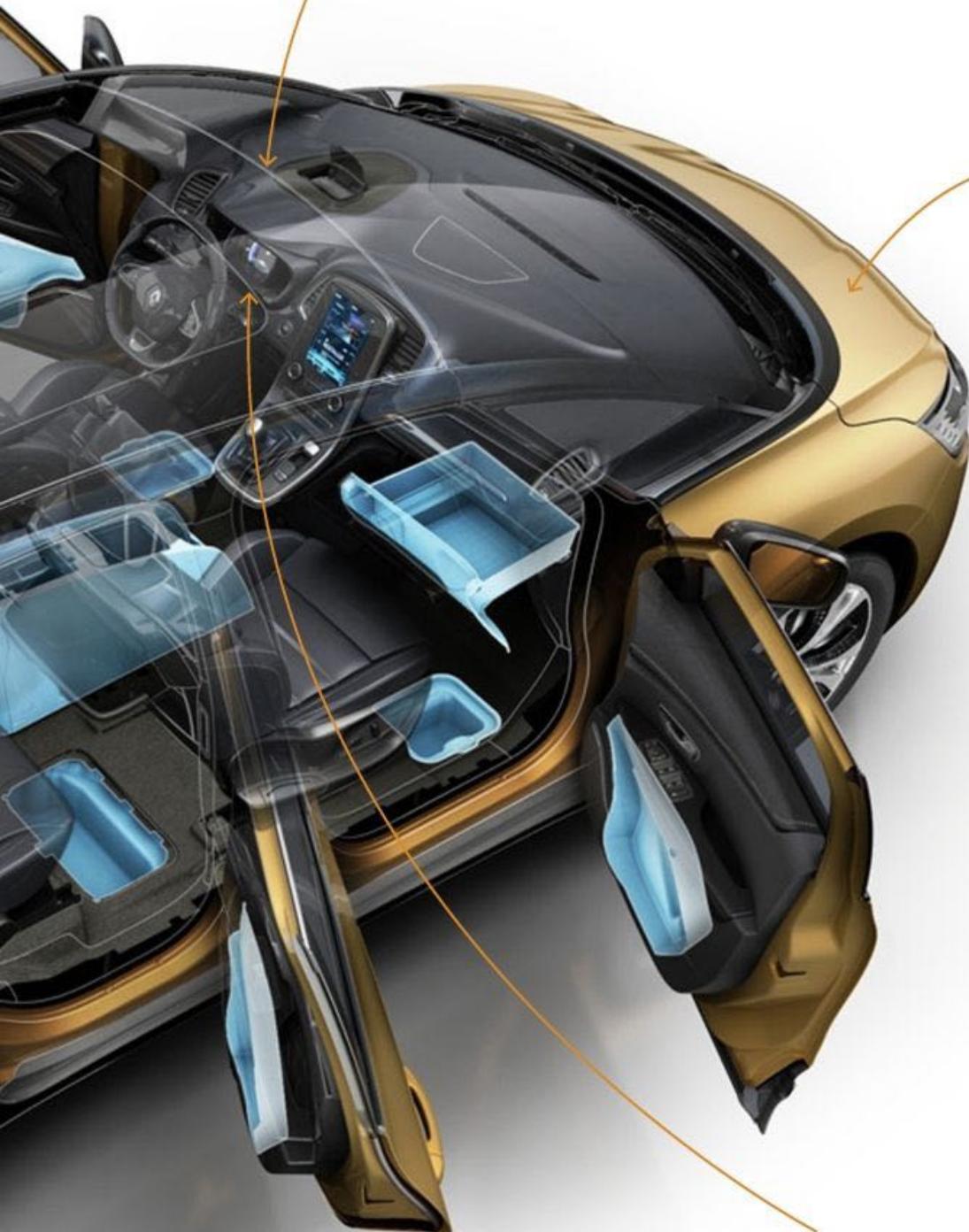


PAS QUE POUR FAIRE JOLI

De l'aveu même des concepteurs du Scénic, les jantes de 20 pouces sont avant tout là pour faire joli. Normalement, ce choix devrait produire quelques effets pervers sur la consommation et le confort de roulage. Oui mais Renault a prévu le coup : ces jantes revêtent des pneus spécialement étudiés pour le Scénic, à la fois étroits et hauts (195/55 R 20). Ce faisant, leurs prestations devraient correspondre à celles d'une monte 17 pouces. Tout comme leurs prix, nous a-t-on dit.

PARE-BRISE PANORAMIQUE

Le pare-brise se compose de trois panneaux (un central et deux latéraux), le tout formant un seul et même élément. Le but est d'élargir les champs de vision latéraux en réduisant autant que faire se peut les montants de pare-brise. L'Espace et le Citroën C4 Picasso bénéficient du même procédé.



PLUS DE JUS, MOINS DE GAZOLE

Soyons clairs, il n'est pas question en la circonstance d'un module hybride en bonne et due forme, l'unité électrique n'ayant en aucune manière vocation à déplacer le véhicule par elle-même. Elle est trop faible pour ça (batterie de 48 V). La chose a pour seule mission de soulager le moteur thermique dans ses efforts avec, à la clé, des consommations et des émissions revues à la baisse – données chiffrées non précisées pour l'heure. Les entreprises soumises à la taxe sur les véhicules de société annuelle apprécieront le geste... La variante Hybrid Assist n'enrôle que le diesel 1.5 dCi de 110 ch (BVM6).

KYRIELLE D'ASSISTANCES

Pour le coup, contentons-nous d'énumérer. Affichage tête haute, cinq modes de conduite sélectifs (neutre, sport, confort, personnalisé, éco), freinage d'urgence actif avec détection piéton (de série sur l'ensemble de la gamme), régulateur de vitesse adaptatif et avertisseur de risque de collision dans la foulée, alerte de franchissement involontaire de ligne avec maintien dans la voie de circulation, alerte de détection de fatigue, surveillance des angles morts, manœuvres de stationnement automatiques... Pas mal pour une française à ce niveau de gamme.



Le Scénic va se heurter à un redoutable adversaire : son grand frère.

À un moment donné, nécessité fait loi. Dès qu'il s'agit d'embarquer au-delà de cinq personnes, le monospace ne peut masquer son penchant naturel pour le monde des utilitaires, ce qui n'a rien de désobligeant. Un utilitaire est utile, et c'est bien de cela dont il est question, d'utilité. Laquelle prime sur toute autre considération, d'ordre esthétique en premier lieu. En clair, la forme générale reste celle d'une camionnette. La seule dérogation à la règle a pour nom Espace. Le nouveau Grand Scénic lui doit beaucoup.

Les similitudes sont flagrantes. Même profil ramassé et élancé, même faciès dans les grandes lignes, mêmes feux arrière en partie verticaux, tous traits auxquelles s'ajoutent une poignée d'éléments de design propres au Grand Scénic, à l'exemple de la ceinture de caisse ondoyante – elle est rectiligne sur l'Espace.

La mue est spectaculaire, à se demander si sa première victime n'est pas le "petit" Scénic lui-même. Le Grand Scénic est plus racé que son prédecesseur ; il est par définition plus spacieux (et le coffre offre 222 dm³ de capacité en plus) et plus pratique (l'empattement et le porte-à-faux arrière sont rallongés) que le Scénic tout court, et si Renault a la bonne idée de maintenir un écart de prix raisonnable entre les deux carrosseries, le choix prendra une tournure cornélienne. Planche de bord, modularité, assistances à la conduite, roues de 20 pouces, moteurs à l'exception du diesel le moins puissant : tout est pareil pour le reste.

L'avis de Daniel Carroux Le Grand Scénic n'est pas le clone rallongé du Scénic. Il a sa propre personnalité, toute trace de véhicule utilitaire ayant disparu de son ADN. La guerre civile guette dans la future gamme Scénic.

GAMME SCÉNIC COURT

Dans sa remise en question des codes, le Grand Scénic va encore plus loin que le petit Scénic. Au point de lui faire de l'ombre.

OU LONG ?

Sept places et une fière allure : ces deux notions ne sont plus antinomiques.



	Grand Scénic	Scénic
Dimensions extérieures		
L/l/h	4,64/1,87/1,66 m	4,41/1,87/1,66 m
Empattement	2,81 m	2,74 m
Garde au sol	16 cm	17 cm
Porte-à-faux AV/AR	93/90 cm	93/74 cm
Coffre*		
Volume de coffre	718 (dm ³)	496 (dm ³)

*Données constructeur

NOUVELLE
TIPO
5 PORTES



EN INTRODUCTION

• Garantie 3 ans • Climatisation • Radio avec AUX/USB • 440 litres de coffre • Banquette arrière 2/3 - 1/3 • 6 airbags • ESP avec aide au démarrage en côte • Système multimédia tactile U-Connect™ 7" HD • Freinage autonome d'urgence AEB • Caméra de recul



EN CONCLUSION

À PARTIR DE
12 990 €*

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



*Prix spécial de lancement pour l'achat d'une Fiat Tipo 5 portes 1.4 95 ch neuve, incluant l'extension de garantie Maximum Care "2+1 an" ou 100 000 km, au premier des deux termes échu. Maximum Care : Couverture maximum. Modèle présenté : Fiat Tipo 5 portes Lounge 1.4 95 ch avec option peinture métallisée au prix de lancement de : 17 590 €. Tarif conseillé au 01/06/2016. Offre non cumulable, réservée aux particuliers, valable jusqu'au 30/06/2016 dans le réseau Fiat participant.

www.fiat.fr

CONSOMMATION CYCLE MIXTE (L/100 KM) ET ÉMISSIONS DE CO₂ (G/KM) DE LA GAMME TIPO 5 PORTES : DE 3,7 À 6,0 ET DE 98 À 139.





LES INFOS CLÉS

Prix estimé :
à partir de 44 000 €

Commercialisation :
automne 2016



Par rapport à l'ancien, le nouveau coupé A5 gagne en agressivité avec un capot qui plonge davantage et une grille de calandre qui s'affine.

Parfaitement coupé

Neuf ans après le lancement de la première génération, Audi renouvelle l'un de ses plus séduisants produits : l'A5. Premier élément de cette gamme, le Coupé qui allie élégance et sportivité.

Par Florian Chopin Photos Arnaud Saunier



Le galbe marqué des ailes arrière notamment annonce la présence de la transmission intégrale Quattro.

alter de Silva, ancien responsable du style du groupe VW, avait coutume de dire à propos de l'A5, qu'il s'agissait de la plus belle voiture qu'il avait jamais dessinée. Le designer italien, reconnu pour ses œuvres d'art roulantes (on lui doit, entre autres, les Alfa Romeo 156 et 147), était bel et bien en charge du style Audi à l'époque et en tant que tel, l'A5 est clairement son bébé. Mais le coup de crayon, c'est Satoshi Wada qui l'avait. Il œuvrait sous la houlette d'un certain Jozef Kaban, alors fraîchement arrivé chez Audi en tant que responsable du style extérieur de la marque. Il est, depuis, devenu designer en chef de Skoda. Cette petite anecdote permet de remettre en perspective l'intérêt de ce modèle dans le giron d'Audi et ainsi expliquer le temps pris par les équipes de design pour proposer une deuxième mouture. Neuf ans séparent les deux modèles. Autant dire une éternité.

Celui qu'il remplace

Présenté à l'occasion du Salon de Genève 2007, le coupé A5 s'est rapidement imposé comme l'une des Audi modernes les plus séduisantes du marché avec sa ligne fluide et élancée. Dérivé de la berline A4, il permet à Audi de revenir sur ce marché des coupés, après l'arrêt de la 80 à la fin des années 1990. Il sera par la suite dérivé en cabriolet, puis en version 5 portes baptisée Sportback.



AUDI



Nous avons souhaité que l'A5 soit taillée comme un élégant costume italien.

Andreas Mindt, responsable du style extérieur Audi.



L'écran du système d'info-divertissement n'est pas tactile mais se commande via la molette MMI qui peut recevoir un pavé sensitif.

Sur le plan du style, si ce n'est pas la révolution (nous sommes chez Audi), il faut avouer que cette nouvelle A5 en impose. Elle adopte une calandre placée plus bas que sur la précédente version, et plus évasée comme sur la récente A4. Elle est encadrée par des optiques haut placées au contour massif. *“Cela accentue la sportivité”*, nous explique Andreas Mindt, responsable du style extérieur. Il est l'interlocuteur parfait pour nous faire découvrir les vraies évolutions de l'auto. *“Nous avons accentué les galbes de la carrosserie en creusant les flancs et en faisant ressortir les ailes. Nous voulions mettre en avant la technologie Quattro.”* L'homme, que nous avions rencontré fin 2014, nous avait alors expliqué avoir recherché la même chose sur son concept Prologue (voir encadré p. 28). Le résultat est une voiture plus musclée, plus sportive, tout en conservant une certaine élégance naturelle. *“Un peu comme un costume italien parfaitement cintré.”* Le tout en conservant des dimensions peu ou prou similaires à l'A5 originelle (4,67 m, soit 4 cm de plus). L'empattement n'a pris qu'un centimètre, à 2,76 m, pour offrir légèrement plus d'espace aux passagers arrière. Mais dans un coupé, l'intérêt est devant, où l'on retrouve un agencement fortement modernisé par rapport à la première A5. Certaines mauvaises langues pesteront contre cette planche de bord intégralement reprise de l'A4. Qu'importe, la présentation est soignée et a



L'A5 adopte, comme sur les plus récents modèles d'Audi, l'instrumentation 100 % digitale. Ce sera disponible en option.

Au rayon des boîtes, l'A5 proposera le choix entre une version manuelle, une double embrayage ou une pure automatique.



Heureusement que le dossier des sièges avant est creusé pour accentuer l'espace pour les passagers arrière.



BLANCHE-NEIGE (*INQUIÈTE*) :

- Pas facile de gérer 7 petits à l'étranger. Cela me rassurerait d'avoir une assurance responsabilité civile.

PRINCE (*RASSURANT*) :

- Pas nécessaire, nous avons une



Visa Premier : une garantie responsabilité civile à l'étranger pour le remboursement des dommages matériels et/ou corporels à un tiers.

Découvrez aussi sur visa.fr les 30 autres services Visa Premier.

Conditions et informations dans les notices d'informations sur le site.

Être Premier aura toujours ses avantages.

VISA



Le nouveau coupé affiche 4,67 m de long pour un empattement de 2,76 m.

C'est très proche de l'ancienne version.

fière allure, surtout dans cette version S5 avec en prime l'instrumentation 100 % digitale, baptisée Virtual Cockpit.

Pour la partie mécanique, cette nouvelle A5 reprend la recette de sa devancière : elle repose, en effet, sur la même base technique que la récente A4, à savoir la plate-forme MLB Evo. Ce nouveau châssis associé à de nouveaux matériaux plus légers a permis de réduire le poids de 60 kg par rapport à l'ancienne mouture. De quoi permettre d'optimiser l'efficacité des moteurs mis à disposition. On retrouve une gamme de deux blocs essence TFSI et trois diesels pour des puissances allant de 190 à 286 ch (sans oublier la S5 et ses 354 ch) disponibles, au choix, en simple traction ou avec une transmission intégrale, en boîte manuelle (6 rapports), à double embrayage (7 rapports) ou automatique (8 rapports). Au rayon des options, l'A5 pourra disposer, en remplacement de sa direction électromécanique, d'une version dynamique pour une conduite plus sportive.



Le volume du coffre gagne 10 dm³ par rapport à l'ancien coupé A5 pour atteindre 465 dm³.

Parmi les nombreuses innovations technologiques, l'A5 se pare de l'instrumentation 100 % digitale apparue sur le TT III. Elle peut également recevoir internet via une carte SIM mise à disposition. Certaines fonctions peuvent se commander à distance, même à partir d'une montre connectée. Mais c'est dans le domaine de la conduite autonome que l'A5 évolue le plus, en reprenant les systèmes initiés sur les récents Q7 et A4 : maintien dans la voie couplé au régulateur adaptatif avec fonction stop/start (utile dans les embouteillages), assistance au stationnement semi-automatique, alerte de trafic transversal, etc. Tout ceci ne sera pas proposé dès l'entrée de gamme. En revanche, les feux de jour à LED, l'écran couleur 7 pouces géré par la molette MMI ou encore le volant multifonction avec palettes pour les versions S tronic et Tiptronic, seront au programme dès le départ. ■

L'inspiratrice : Audi Prologue

Au Salon de Los Angeles 2014, Audi présente un concept baptisé Prologue. Musclé et galbé, ce coupé quatre portes est la lettre d'intention de Marc Lichte, alors nouvellement promu à la tête du design de la marque, pour le futur d'Audi. "L'A5 est le premier élément issu de ce concept", nous a confirmé Andreas Mindt. Les futures A6, A7 et A8 s'en inspireront également largement.



AUDI



L'avis de Florian Chopin Avec la nouvelle A5, les designers d'Audi ont conservé ce qui faisait la spécificité du modèle original, tout en lui insufflant un esprit encore plus sportif.

Ajoutez un intérieur digne de son rang, et vous obtenez l'un des plus beaux coupés du marché.



UNE TRANQUILLITÉ D'AVANCE PENDANT 3 ANS ENTRETIEN OFFERT* ASSISTANCE ET GARANTIE INCLUSES**

DU 2 MAI AU 30 JUIN 2016
POUR TOUT ACHAT D'UNE MAZDA3 1.5L DIESEL



MAZDA3

Un regard suffit pour faire naître l'envie de conduire la Mazda 3. Élégante à l'extérieur, raffinée à l'intérieur, cette 5 portes disponible aussi en version berline défie toutes les conventions. Technologies de pointe, connectivité de premier plan, tout en elle a été pensé pour vous offrir vos plus beaux voyages et vos plus belles émotions.

www.mazda.fr

ZOOM-ZOOM

Gamme Mazda 3 : consommations mixtes (L/100 km) de 3,8 à 5,8 - Émissions de CO₂ (g/km) de 99 à 135.

*Soit un avantage client de 1 119 € TTC (dans la limite de 20 000 km/an et hors pneumatiques) voir conditions et exclusions sur www.mazda.fr.

**3 ans ou 100 000 km au premier terme atteint.

Pour tout achat d'une Mazda3 1.5L diesel neuve dans le réseau participant, offre Mazda Tranquillité non cumulable réservée aux particuliers du 2/05/2016 au 30/06/2016. Mazda Tranquillité est proposée par Icare - S.A. au capital de 7 000 020 euros, 160 bis rue de Paris - 92100 Boulogne-Billancourt, - 378 491 690 RCS Nanterre inscrit sous le N° ORIAS 15001766. Mazda se réserve le droit de modifier l'offre Mazda Tranquillité en raison du développement constant de ses produits et services.

Mazda Automobiles France, 34 rue de la Croix de Fer - 78100 Saint Germain-en-Laye, SAS au capital de 304 898 € - RCS Versailles 434 455 960.



L'ACTU DE VOTRE MARQUE

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



Fiat

Tipo 5 portes Partie en maraude sur les terres du *low cost*, la Tipo 5 portes ne fait pas voeu de pauvreté, y compris en entrée de gamme. Baptisée Tipo en toute simplicité, celle-ci retient le minimum vital : clim manuelle, autoradio (port USB), lève-vitres avant et rétros électriques, banquette 60/40, volant réglable sur les deux plans et jantes acier 15 pouces assorties d'enjoliveurs. La voiture entre dans l'ère moderne dès le second échelon dit Pop, équipé de série de l'écran tactile 5 pouces (Bluetooth et commandes au volant), des feux diurnes à LED, des antibrouillards, des lève-vitres arrière électriques, du volant cuir et du régulateur de vitesse. Les jantes grimpent à 16 pouces et restent en acier. Moyennant 1 500 € supplémentaires, la Tipo joue les grands seigneurs en livrée Easy, l'écran tactile 7 pouces, les phares et essuie-glace automatiques, la clim automatique monozone, l'accoudoir central coulissant, le rétro intérieur photosensible et le radar de recul composant l'ordinaire. Les jantes restent à 16 pouces et se convertissent à l'alliage. Enfin, l'exécution Lounge ne se prive de rien, ou presque. Jugez-en : caméra de recul, GPS, services connectés, limiteur de vitesse, régulateur de vitesse autoadaptatif, freinage d'urgence automatique et quelques autres bricoles du même acabit. Jantes 17 pouces, pour parfaire le tout. Le *low cost* vu sous cet angle, on prend.



Alfa Romeo

MiTo Le restylage de la MiTo s'accompagne d'une refonte de la gamme, laquelle fond comme neige au soleil. Le diesel 1.3 JTDM passe de 85 à 95 ch, son homologue 1.6 JTDM de 120 ch disparaît et les finitions se réduisent à quatre unités sous de nouvelles appellations : MiTo, Super, Lusso et Veloce. La première n'a droit qu'au 4 cylindres essence 1.4 MPI de 78 ch et la dernière ne dispose que du 4 cylindres 1.4 TB MultiAir de 170 ch (BVR6 uniquement), pour sa part attribué à cette seule exécution. Les blocs restants sont le bicylindre 0.9 TwinAir de 105 ch (BVM6, finitions Super et Lusso), le 4 cylindres essence/GPL 1.4 TB de 120 ch (BVM6, finition Super uniquement) et le 4 cylindres 1.4 TB MultiAir de 140 ch (BVR6, finitions Super et Lusso). Les prix varient de 15 490 à 25 590 € pour les essence. Le diesel 1.3 JTDM de 95 ch réclame 20 590 ou 22 290 € sous les finitions Super et Lusso.

LA GAMME FIAT TIPO 5 PORTES

Motorisations/boîtes	Bonus/malus	Finitions	Prix
1.4 95 ch BVM6	malus 150 €	les 4	de 13 990 à 18 490 €
1.4 T-Jet 120 ch BVM6	malus 250 €	Easy/Lounge	18 490/19 990 €
1.3 MultiJet 95 ch BVM5	0 €	Tipo/Pop/Easy	16 490/17 990/19 490 €
1.6 MultiJet 120 ch BVM6	0 €	Pop/Easy/Lounge	19 490/20 990/22 490 €

Fiat Tipo 5 portes





Mégane Estate Le break Estate tiré de la Mégane calque sa gamme sur celle de la berline. Mêmes moteurs proposés sous les mêmes finitions, au nombre de quatre (Life, Zen, Intens et GT), mêmes équipements de série à chaque échelon : tout pareil, à deux exceptions près. Primo, le 4 cylindres essence 1.2 TCe de 130 ch peut s'allier la boîte robotisée EDC6 sur le break (finition Intens, 27 800 €), cette association étant pour l'heure refusée à la berline. Deuxio, un inédit diesel 2.0 dCi de 165 ch (EDC6) fait son apparition dans la gamme Mégane, sous la livrée GT et pour le moment uniquement sur le break (prix : 34 900 €). À motorisations et exécutions correspondantes, l'écart de prix entre le break et la berline s'élève à 1 900 €. Pour ce qui est des équipements propres au break, la Mégane Estate reçoit de série les rails de toit (à partir de Zen), la banquette 60/40 rabattable depuis le coffre, le compartimentage du coffre, la mise en tablette du siège passager et le seuil de coffre chromé (à partir de Intens).

Renault
Mégane
Estate



Toyota Prius +



T TOYOTA

Prius + Le monospace 7 places hybride Prius + 136h (bloc essence 1.8 VVT-i, 136 ch cumulés, donc) reçoit une installation multimédia plus simple dans son interface et plus complète (foultitude de services connectés, notamment) que la précédente. Dans le même temps, l'insonorisation de la voiture a été retravaillée et, mieux encore, la transmission de type CVT (variation continue) est repassée sur l'établi dans le but louable de la rendre plus réactive en faisant moins "mouliner" le moteur thermique – le défaut récurrent des dispositifs hybrides Toyota/Lexus. Les prix ne changent pas : de 32 200 à 37 250 € au rythme de quatre finitions (bonus de 750 €).

clicpeugeot.com

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



PEUGEOT RECOMMANDÉ TOTAL. Consommation mixte (l/100 km) : 2008 : de 3,7 à 4,9; 308 : de 3,1 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

MOTION & EMOTION



PERMIS DE CONDUIRE UNE RÉFORME BÂCLÉE ?



LE 2 MAI, LA FRANCE A MIS EN PLACE UN NOUVEL EXAMEN DU CODE DE LA ROUTE. FACE AUX RÉSULTATS CATASTROPHIQUES, L'ÉTAT FAIT MARCHE ARRIÈRE. QUI EST FAUTIF ? **FAUT-IL ABANDONNER OU PERSÉVÉRER ? COMMENT AMÉLIORER LA FORMATION THÉORIQUE ? NOS RÉPONSES.**

Par Brice Perrin

[L'ENQUÊTE DE LA QUINZAINE]

13 JUIN
2014

DE BONNES INTENTIONS

La dernière mise à jour de la formation à la conduite date du 13 juin 2014. Le gouvernement avait alors annoncé la conduite accompagnée dès 15 ans (au lieu de 16), une réduction des délais de passage à l'examen et une meilleure formation. L'examen du code, baptisé "examen théorique général" (ETG), n'avait pas été réformé depuis 1998 !

Presque vingt ans, cela laissait du temps pour préparer la réforme... Qui, sur le papier, allait dans le bon sens: "Les questions font notamment une part plus grande aux comportements adaptés, à la perception des risques sur la route et à l'auto-évaluation par le conducteur de ses capacités", explique la DSCR*.

De nouveaux thèmes sont ainsi abordés: l'éco-conduite, les notions de secourisme, les usagers vulnérables, les technologies embarquées, etc.

*Délégation à la Sécurité et à la Circulation routières

Cela fait vingt ans que l'examen du code de la route n'a pas été réformé ! Il serait peut-être temps de mettre à jour les thèmes et questions...



CODE DE LA ROUTE DE LA FORMATION À L'EXAMEN

POUR OBTENIR SON PERMIS, IL FAUT RÉUSSIR DEUX ÉPREUVES :

→ La conduite, validée par un inspecteur pendant une épreuve de 32 minutes (dont 25 de conduite), à l'issue de 20 heures minimum de formation au volant.

→ Au préalable, il faut passer le code, épreuve théorique de 23 à 25 minutes, qui impose un maximum de 5 fautes sur 40 questions. Auparavant surveillée par des inspecteurs du permis de conduire, cet examen sera externalisé et son organisation autant que sa surveillance seront confiées à des organismes agréés à compter du 13 juin.

Pour la Sécurité routière, "l'externalisation permettra aux inspecteurs du permis de conduire et de la Sécurité routière de se consacrer encore plus au passage des épreuves pratiques du permis de conduire et de réduire ainsi encore les délais de passage."

Pour les candidats, les conditions changent: chacun disposera de son propre écran, d'un casque et d'une série de questions "puisées automatiquement et de façon aléatoire dans la banque de questions", afin de limiter au maximum la fraude.

FÉVRIER
2016

LES SPÉCIALISTES COURROUCÉS

Quelques jours à peine après l'annonce de la réforme du code, en février, le CNPA** réclamait "le visionnage des futures questions de l'ETG, qui permettrait la suppression de questions à mauvaises interprétations" et rappelait que "les professionnels de l'éducation routière refusent d'envoyer les candidats à l'échec sans avoir eu le temps de les former."

Les vœux du CNPA n'ont hélas pas été entendus...

De son côté, l'association 40 Millions d'automobilistes dénonce "des questions aberrantes, sans lien avec la sécurité des usagers et une réforme mise en œuvre dans la précipitation." Elle réclame ainsi "la création d'une commission de validation des nouvelles questions de l'épreuve du code de la route. Le bon sens aurait été de consulter les professionnels du secteur."

Apparemment, les professionnels ne sont pas hypersatisfait d'avoir été mis à l'écart de la réforme et d'être prévenus au dernier moment...



**Conseil national des professions de l'automobile.

Les candidats ont fait naufrage. Quelle galère !



2 MAI
2016

UNE MISE EN ŒUVRE PRÉCIPITÉE

Le 2 mai, la nouvelle épreuve est mise en place – avec un mois de retard, afin d'accorder un délai supplémentaire aux auto-écoles. **Le code fait peau neuve:** 1 000 questions viennent remplacer les 700 anciennes. **Mais le taux de réussite moyen de 70 % précédemment s'effondre à moins de 17 % sur les 9 000 premiers candidats.** C'est la catastrophe. Le 4 mai, la DSCR annonce que 60 % des questions sont retirées "pour laisser le temps aux candidats d'approfondir leur formation". Elle met en avant "une préparation insuffisante". La réforme du code a été annoncée mi-février, ce qui laissait deux mois et demi aux candidats pour se préparer. Mais, pour le CNPA, "un élève a besoin en moyenne de quatre mois pour se former au code de la route." Les questions seront réintroduites progressivement, "éventuellement après reformulation", confie la DSCR. **Le problème n'est donc pas uniquement lié à la formation, mais aussi aux questions elles-mêmes.**

AUJOURD'HUI

LA FORMATION EST-ELLE À REVOIR ?

L'examen du code de la route consistait autrefois à connaître par cœur les règles de circulation et les panneaux. Aujourd'hui, il fait un peu plus appel au bon sens et aux capacités de réflexion. Dès lors, pourquoi ne pas envisager un examen oral, avec un inspecteur, comme pour l'épreuve pratique, au lieu de mettre les candidats devant un écran à cocher des cases ? Le coût, qui explique déjà le trop faible nombre d'inspecteurs pour l'examen pratique, exclut malheureusement cette hypothèse des éventuelles évolutions envisageables. Côté formation, outre les cours et examens blancs de code en auto-école (souvent inclus dans un forfait), il existe aujourd'hui des dizaines d'applications pour smartphone et tablette et de sites internet qui permettent d'apprendre les règles, de les comprendre et de réviser l'examen. Même si pour le CNPA, "la solution pour faire augmenter les taux de réussite est que les élèves aillent dans des écoles de conduite avec des enseignants qui proposent des cours de code et délivrent des explications sur chaque situation."

Vous abordez un virage sur une route secondaire sous la pluie. Que faites-vous ?



LE PERMIS EN CHIFFRES

5 ans

C'est la durée de validité du code de la route. Une fois obtenu, il permet de se présenter maximum 5 fois à l'épreuve pratique.

35 HEURES

C'est le nombre moyen d'heures de conduite suivies par les candidats au permis de conduire.

70 JOURS

C'est le délai d'attente moyen avant de pouvoir passer l'examen du permis de conduire. Il était de 90 jours voici deux ans, et devrait descendre à 45 jours en 2017.

75 %

C'est la proportion de Français de moins de 30 ans qui ont le permis. Le taux est supérieur en milieu rural, et inférieur en zone urbaine.

1 600 €

C'est, aujourd'hui, en France, le coût moyen de la formation au permis de conduire.

11 000

C'est le nombre d'auto-écoles sur le territoire français.

500 000

C'est, d'après la plupart des estimations, le nombre de conducteurs qui circuleraient sans permis en France.

800 000

C'est le nombre de nouveaux candidats au permis B chaque année.

DEMAIN

QUELLES SOLUTIONS POUR DEMAIN ?

La réforme était nécessaire, mais elle s'est faite brutalement et dans la précipitation. De quoi décourager à la fois les candidats et les acteurs de la filière... Et cette mise à jour ne concerne hélas que la théorie. L'enseignement pratique de la conduite semble désespérément figé : la maîtrise des situations d'urgence repose uniquement sur le bon vouloir des candidats et leur capacité à financer des stages, et les simulateurs sont encore sous-exploités alors qu'ils permettent d'appréhender les situations rarement rencontrées pendant les cours de conduite (pluie, neige, brouillard, nuit, accident, travaux...). "Il ne suffit pas de connaître le code de la route et d'en appliquer les règles à la lettre pour être un bon conducteur", rappelle la DSCR. C'est aussi notre avis, et c'est pour cette raison que la formation pratique nous paraît encore nettement insuffisante, et que la surveillance des comportements focalisée sur la vitesse et de plus en plus déléguée à des machines ne va pas aider à accompagner les jeunes conducteurs, qui représentent encore un quart des victimes de la route...

Vous pouvez me dire ce que vous voyez pour améliorer la formation à la conduite ? On est un peu à court d'idées, là...





LE SURÉQUIPEMENT EST UN ART.



GPS.



Toit ouvrant.



Selleerie Black Pearl.

ÉDITION SPÉCIALE SHOREDITCH. Disponible en 3* & 5** portes.
À PARTIR DE 295€/MOIS. 36 MOIS. SANS APPORT. ENTRETIEN INCLUS.

Inclus dans l'édition :

GPS écran 6,5". Toit ouvrant panoramique.

Selleerie Black Pearl. Volant multifonctions. Bluetooth.

Rétroviseurs rabattables électriquement. Design inédit.



*Exemple pour une MINI ONE 102 ch 3 portes édition Shoreditch. Location Longue Durée sur 36 mois et pour 30 000 km intégrant l'entretien et l'extension de garantie. 36 loyers linéaires : 294,12 €/mois (Montant arrondi à l'euro supérieur). Offre réservée aux particuliers, valable pour toute commande d'une MINI ONE 102 ch 3 portes édition Shoreditch jusqu'au 30/09/2016 dans les MINI STORES participants. Sous réserve d'acceptation par MINI Financial Services - Département de BMW Finance - SNC au capital de 87 000 000 € RCS Versailles B 343 606 448 TVA FR 65 343 606 448. Courtier en Assurances immatriculé à l'ORIAS n°07 008 883 (www.orias.fr). Consommation en cycle mixte : 4,7 l/100 km. CO₂ : 109 g/km selon la norme européenne NEDC. **Modèle photographié : MINI ONE 102 ch 5 portes édition Shoreditch. 36 loyers linéaires : 323,29 €/mois. L'extérieur de ce véhicule comporte des équipements de série ou en option en fonction de la finition.

Entretien avec... Laurens van den Acker

Par Laurent Chiapello

Le directeur du design de Renault

L'AJ: Vous arrivez tard sur le marché des grands SUV. Quels sont vos arguments avec le Koleos ?

Laurens van den Acker : Plus on monte en gamme, plus une voiture doit être respectueuse et respectée. Une Clio, il faut juste l'aimer, un Koleos, il faut aussi l'aimer mais il faut surtout le respecter et que l'auto soit respectueuse. C'est pour cela qu'on a joué la carte de la latinité, et nous sommes les seuls sur le marché à le faire, avec des formes très sensuelles, de belles épaules, des lignes très douces mais contrôlées.

L'AJ: Sur le Koleos et vos nouveaux hauts de gamme, il y a de grandes calandres, beaucoup de chromes... Ce côté ostentatoire est-il indispensable ?

L.V.D.A.: Comme Renault n'est pas forcément légitime dans le haut de gamme, mais cherche à le devenir, il faut que nous respections les codes du segment. Quand on est leader d'un segment, on peut se permettre d'innover, de jouer. C'est ce qu'on a fait avec l'Espace chez les monospaces. Mais dans le segment du Koleos, on a tout à prouver. Alors, on cherche le bon équilibre entre respec-

OUI / NON

Le Scénic 4
est-il votre modèle
le plus réussi
côté style ?

oui

Est-il plus
intéressant pour
un designer de
créer une voiture
haut de gamme
qu'une populaire ?

non

Renault peut-il
encore monter en
gamme ?

oui

(mais pas tout de suite)

ter les codes et ajouter le petit côté français/latin de Renault...

L'AJ: À propos de haut de gamme, la nouvelle Alpine ne ressemble-t-elle pas trop à l'ancienne Berlinette ?

L.V.D.A.: C'est voulu ! Il y a beaucoup de gens qui ne connaissent pas Alpine, alors il fallait une voiture qui fasse le lien entre le passé et l'avenir. C'est un peu le rôle que joue la 911 pour Porsche. Nous avons besoin d'une voiture qui incarne les vraies valeurs d'Alpine : agilité, sensualité, sportivité... Et si on fait ça bien, ça ouvre la porte pour faire d'autres choses.

L'AJ: La rénovation de la gamme Renault est achevée. Vous allez partir ?

L.V.D.A.: Non, on va recommencer à zéro. Notre travail, c'était d'installer une première génération d'autos mais aussi de prouver que ça peut durer dans le temps. Pour vraiment mesurer la transformation de l'image de Renault, on a besoin de deux générations. Si on fait deux générations de voitures réussies, là, il faudra se poser la question : qu'est-ce que je fais après ?

L'AJ: Vous avez commencé à travailler sur cette deuxième génération. Qu'est-ce qui va changer ?

L.V.D.A.: L'enjeu, c'est de garder ce qui marche bien et d'améliorer tout le reste. La cohérence de la gamme marche, l'identité marche bien, la différenciation entre Renault et Dacia marche très bien, le côté sensuel/latin/humain de la marque aussi... et il faut améliorer tout le reste !

L'AJ: On reproche parfois aux nouvelles Renault de toutes se ressembler...

L.V.D.A.: Ça, c'est le point de vue de gens qui suivent l'automobile de très près. Je pense que le client dans la rue n'a pas cette impression, il n'a pas encore vu toutes les voitures. Et c'est encore plus vrai hors de France. Par ailleurs, je trouve qu'on n'est pas dans le copier-coller.

L'AJ: Quand verra-t-on la deuxième génération du design Renault ?

L.V.D.A.: Au Mondial de l'Automobile, fin septembre, on va montrer avec un concept car le début du deuxième cycle de notre design... à côté de la nouvelle gamme au complet. Ce sera un beau moment. ■

Dans le segment du Koleos, on a tout à prouver.

Ses 3 voitures



VOLVO 1800ES
La première



RENAULT TALISMAN
L'actuelle



PORSCHE 911 TARGA EXCLUSIVE EDITION
Le rêve

LES IMMANQUABLES PEUGEOT

TAUX

0 %
TAEG
FIXE⁽¹⁾

VALABLE SUR TOUTE LA GAMME PEUGEOT

Pour un crédit affecté de 6 000 €,
12 mensualités de 500 € au TAEG fixe
de 0 %. Montant total dû par l'emprunteur :
6 000 €⁽¹⁾. Un crédit vous engage et doit
être remboursé. Vérifiez vos capacités
de remboursement avant de vous engager.



**GARANTIE
ÉTENDUE À 5 ANS
OFFERTE⁽³⁾
SUR TOUTE LA GAMME**

PORTE OUVERTES LES 11 & 12 JUIN

PEUGEOT RECOMMANDE TOTAL Consommation mixte (en L/100 km) : 208 : de 3 à 5,4 ; 3008 : de 4,1 à 6 ; 308 : de 3,1 à 5. Émissions de CO₂ (en g/km) : 208 : de 79 à 125 ; 3008 : de 108 à 138 ; 308 : de 82 à 114.

(1) Taux débiteur fixe de 0 %. Intérêts offerts par Automobiles Peugeot. Coût total du crédit : 0 €, hors assurance facultative. Montants exprimés pour une première échéance à 30 jours. Durée du crédit de 12 mois. Possibilité de souscrire à l'assurance facultative Décès, Perte totale et irréversible d'autonomie par accident pour 6,3 €/mois ; en cas de souscription, ce montant s'ajoute à celui de l'échéance du crédit, soit un montant total dû au titre de l'assurance de 75,6 €. Taux annuel effectif de l'assurance : 2,48 %⁽²⁾. Offre non cumulable valable du 06 au 30/06/2016 inclus, pour un montant minimum emprunté de 5 000 € et maximum emprunté de 10 000 € sur 12 mois, réservée aux personnes physiques pour toute commande d'une Peugeot neuve à usage privé dans le réseau Peugeot participant et sous réserve d'acceptation du dossier par Peugeot Finance – prêteur CREDIPAR. Vous bénéficiez du délai légal de rétractation. (2) Le contrat d'assurance facultative Décès est distribué par CREDIPAR, et souscrit auprès de PSA Life Insurance Europe Ltd, immatriculées à Malte C68966 sisé Mediterranean Building, 53 Abate Rigord Street Ta' Xbiex, Malte, autorisé par le MFSA Malta Financial Services Authority, Notabile Road, Attard BKR 3000, Malte, à exercer des activités d'assurance en application de l'Insurance Business Act et exerçant en France en LPS. CREDIPAR RCS Nanterre 317 425 981 – 12, avenue André-Malraux, 92300 Levallois-Perret, ORIAS 07004921 (www.orias.fr). Le contrat de crédit affecté est distribué par votre Point de vente Peugeot agissant à titre non exclusif comme intermédiaire de crédit de CREDIPAR. Mandataire non exclusif en opérations de banque et immatriculé à l'OrIAS (www.orias.fr), il est chargé de vous fournir les informations et explications sur les crédits proposés et de recueillir les éléments nécessaires à la constitution des dossiers de crédit. (3) Soit, après la garantie constructeur de 2 ans, 3 ans d'extension de garantie offerts, dans la limite de 50 000 km, valable pour toute commande d'un véhicule neuf du 1^{er} au 30 Juin 2016. Offre réservée aux particuliers, tous véhicules, toutes finitions, hors 208 Like et hors souscription à un contrat Entretien Plus.



PEUGEOT



Le Discovery reste fidèle à la ligne cubique initiale mais abandonne le hayon à dessin asymétrique. Son allure paraît désormais plus sportive.



PHOTOS CARPX

Si la présentation reste un cran en dessous du Range Rover, elle devrait être plus flatteuse que sur ce prototype aux matériaux non finalisés.

LAND ROVER BOUSCULE LE DISCOVERY

Moins branché qu'un Evoque, plus fonctionnel qu'un Range Rover, le Discovery est à part. Land Rover introduit de gros changements pour la 5^e génération.

Vous avez sous les yeux le Discovery V. Qui, en réalité, ne sera que la 3^e vraie génération. Né en 1989 sur une base de Range Rover, le Disco fut conçu pour offrir une alternative plus accessible au plus chic des tout-terrains. La 2^e et la 4^e génération (l'actuelle) n'étaient que des restylages poussés des 1^e et 3^e versions. Le 5^e sera donc un vrai nouveau Discovery. Il bénéficiera d'ailleurs d'une nouvelle plate-forme usant d'aluminium (150 kg de moins annoncés). Sur le plan du style, le Discovery conservera une grande partie de son ADN: flancs abrupts et partie arrière cubique (avec

une poupe toutefois moins verticale), et de larges surfaces vitrées. Cela ne l'empêchera pas de reprendre certains éléments appréciés sur l'Evoque, dont la face avant au dessin très sportif et un pavillon flottant. Les puristes regretteront cependant le dessin du hayon asymétrique, qui disparaît pour devenir plus conventionnel.

Base modernisée, fondamentaux préservés
Dans l'habitacle, attention : si le Discovery n'est plus aujourd'hui le bas de gamme de Land Rover, la présentation ne sera pas au niveau d'un Range Rover ; l'intérieur, complètement redessiné, sera sobre et fonctionnel. La finition devrait toutefois progresser d'un cran, notamment au niveau des matériaux. Le dessin de l'habitacle sera inspiré du concept Discovery Vision, avec des boutons pour remplacer les zones tactiles. Une molette permettra toujours de contrôler la boîte, mais elle sera désormais logée à côté du conducteur. L'écran tactile sera placé sous les aérateurs, et seule la climatisation conservera des commandes physiques. La gamme de motorisations sera constituée de blocs diesel et essence en 4 et 6 cylindres et, pour la première fois dans la gamme Discovery, une hybride fera son apparition. Une version sportive (SVR) serait également envisagée par Land Rover.

Enfin, le Disco devrait conserver deux éléments capitaux : un volume habitable très conséquent et de vraies capacités en tout-terrain.



La face avant s'inspirera de celle du Range Evoque, carton commercial sans précédent pour la marque.

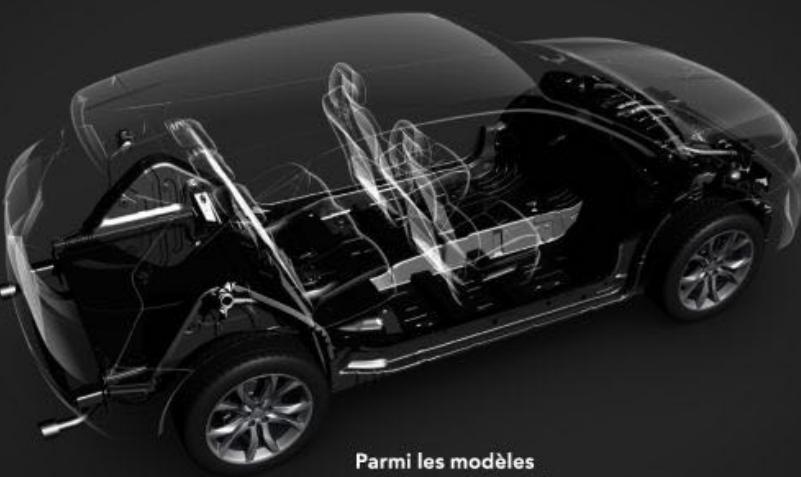
LES INFOS CLÉS

Commercialisation :
début 2017

Prix : à partir de 60 000 €

Concurrent des
Toyota Land Cruiser,
Jeep Grand Cherokee

INNOVATION PSA



Parmi les modèles entièrement électriques, il y aura un SUV urbain.

11 modèles électrifiés d'ici à 2021

Le groupe Peugeot-Citroën vient de présenter son ambitieux programme électrique pour les prochaines années. Celui-ci a été élaboré à partir de deux plateformes: l'EMP2, qui équipe les Peugeot 2008 et 308 ou encore le Citroën C4 Picasso, et l'autre, réalisée en collaboration avec Dongfeng, dite CMP (Common Modular Platform). La première recevra dès 2019, pour un futur modèle DS (SUV?), un ensemble hybride rechargeable doté du THP 165 ch et de deux moteurs électriques de 80 kW, l'un à l'avant, logé à l'intérieur de la boîte auto à 8 rapports, et l'autre à l'arrière. Entre les deux, un pack batteries de 13 kWh, assurant 60 km en tout électrique. Sept modèles devraient utiliser cette technologie d'ici à 2021. Sur la plate-forme CMP, le groupe travaille à l'élaboration d'une batterie de 50 kWh (autonomie d'environ 450 km). Celle-ci n'imposerait aucun compromis sur l'habitabilité. Plusieurs silhouettes sont déjà prévues. Le moteur électrique délivrera environ 115 ch. Quatre modèles devraient être commercialisés d'ici à cinq ans.



PILOU

SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Les radars, un jackpot opaque ?

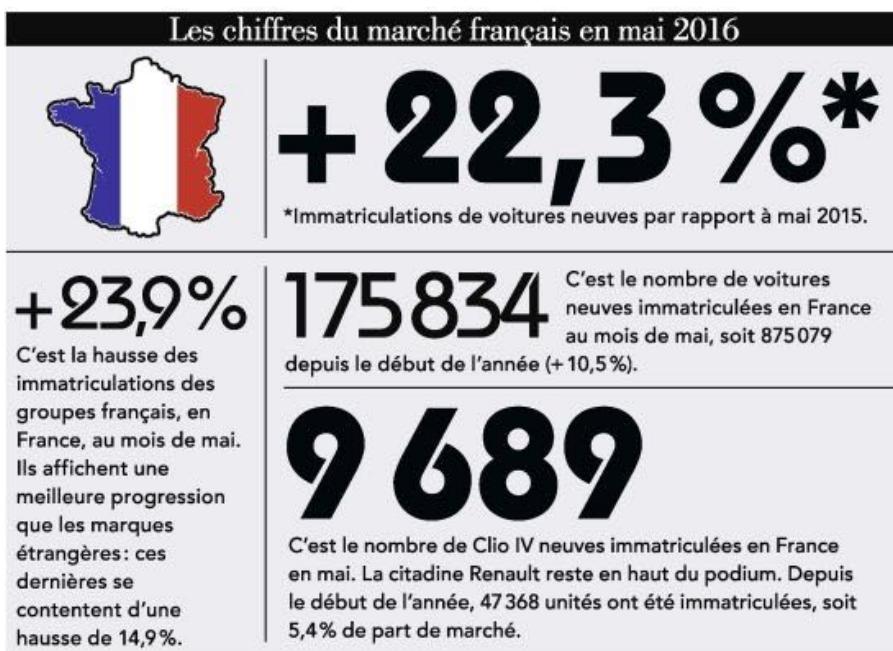
En 2015, les radars automatiques ont rapporté à l'État 789 millions d'euros, soit une augmentation de 7% par rapport à 2014. Or l'impact réel de ce dispositif sur la sécurité routière n'a toujours pas été évalué scientifiquement, ce qui n'empêche pas le gouvernement de valider une augmentation du parc de radars. Ensuite, la Cour des comptes regrette que "les modalités d'affectation des recettes des amendes restent difficilement lisibles. Les recettes sont affectées selon un processus sans rationalité apparente." La logique voudrait pourtant que l'intégralité des rentrées serve une mission de sécurité routière, comme la lutte contre les principales causes d'accidents graves.

Les 25 et 26

JUIN

**RÉTROFESTIVAL
À CAEN**

www.retrofestival.fr



Pendant deux journées, Caen fera honneur aux anciennes: en plus des expositions (dont une consacrée aux taxis du monde), des ventes et des concours organisés au parc des expositions, le centre-ville accueillera plusieurs défilés et parades. Entrée à 15 € pour le week-end; accès au seul circuit de la Prairie gratuit le dimanche.

RENAULT



CLIO R.S. 16 C'est la plus désirable des Clio et... elle n'est pas à vendre.

TWINGO GT Envie d'une Twingo R.S.? Il faudra se contenter de la GT.



ILS ONT OSÉ

Deux sportives Renault, ou presque...

La Clio R.S. 16 est propulsée par le 2.0 suralimenté de la Mégane III RS Trophy-R: 275 ch, 360 Nm, une boîte manuelle, une carrosserie élargie de 60 mm et des trains roulants spécifiques. C'est la Clio R.S. dont tous les passionnés rêvent... et ce n'est qu'un concept. Une production en série? Renault confie: "C'est à l'étude, mais rien n'a été décidé pour le moment."

Une Twingo quasi-R.S.

Fruit du partenariat avec Daimler, l'actuelle Twingo faisait attendre sa déclinaison sportive. Ce n'est hélas pas une version R.S. qui fait son apparition, mais une plus sage "GT". Elle reprend sans surprise le 0.9 TCe dans sa variante 110 ch, qui propulse aussi les Smart Brabus. Renault annonce également des suspensions revues et un nouveau réglage de l'ESP.

Du 1^{er} au 3 JUILLET AMERICAN TOURS FESTIVAL

www.americantoursfestival.com



C'est l'Amérique! Début juillet, la ville de Tours accueillera ce festival qui mêle drifts, camions américains, runs et parades à moto, un Salon du custom (dont 9000 m² consacrés aux Harley-Davidson), un show de tracteurs pulling... Les amateurs de mécanique seront comblés!



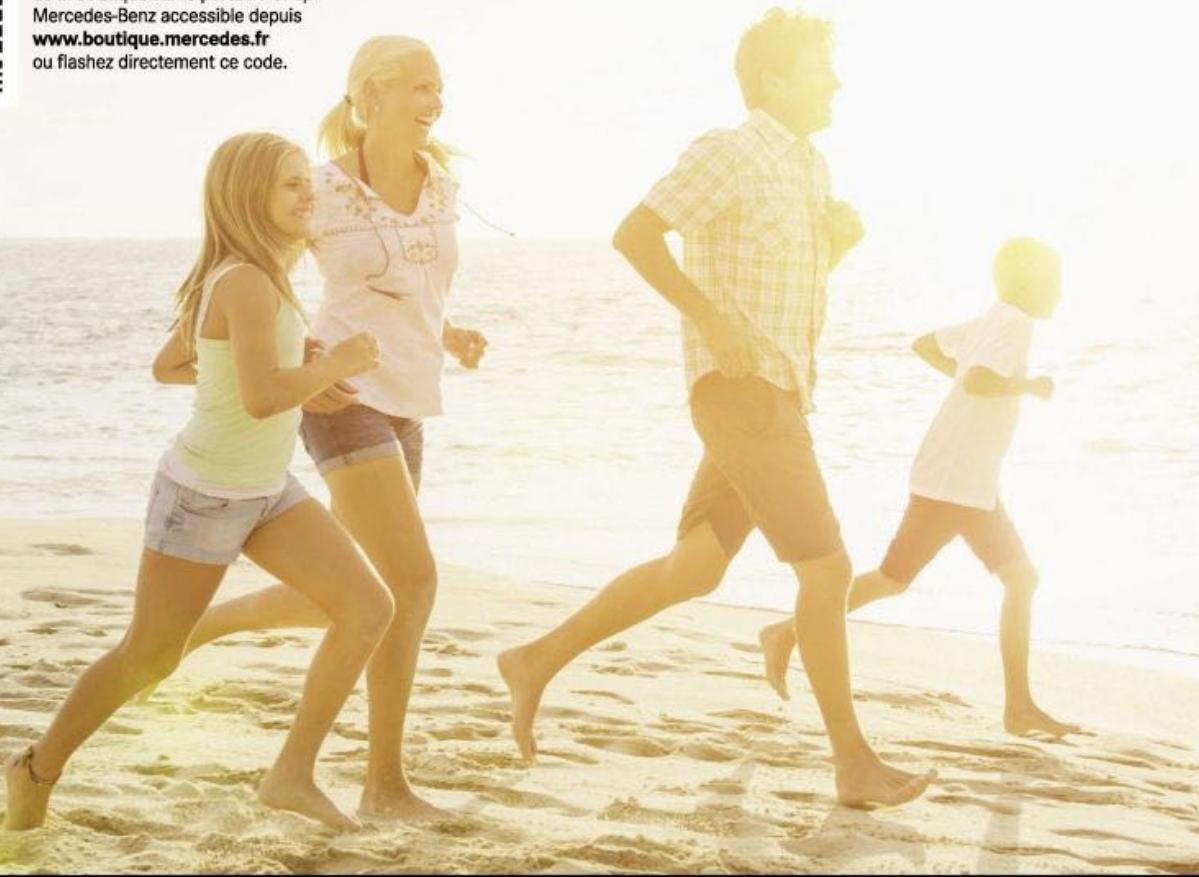
INSOLITE

Un tour du monde en Porsche 928

Plus de 30 000 km en trois mois, à travers l'Europe, la Russie, l'Asie et l'Amérique du Nord: c'est le périple entamé samedi 28 mai à Paris par Philippe Delaporte et ses deux fils, à bord d'une Porsche 928 GT spécifiquement préparée, qui avait déjà parcouru 24 000 km en Europe et en Asie centrale en 2011. Vous pouvez suivre cette aventure en temps réel sur le site www.porsche-928-expedition.com. Bonne route et bonne chance!



Retrouvez tous les articles de la Boutique sur le portail e-Shop Mercedes-Benz accessible depuis www.boutique.mercedes.fr ou flashez directement ce code.



Mes accessoires été. Mon Service.

Cet été, faites-vous plaisir avec Mercedes-Benz !

Du 1^{er} mai au 31 juillet 2016, bénéficiez de :

-20 % sur tous les Accessoires d'origine Mercedes-Benz et les articles de la Boutique⁽¹⁾

Barres de toit pour tout achat
OFFERTES du coffre de toit de 400L.⁽²⁾

Profitez de cette **offre exceptionnelle** chez votre Réparateur Agréé ou en passant commande sur le site www.boutique.mercedes.fr avec le code promo **ACCESS2016**.

(1) Offre valable sur le tarif constructeur conseillé en vigueur au 30/04/16, dans le réseau Mercedes-Benz participant (liste sur www.mercedes-benz.fr). Dans la limite des stocks disponibles. Offre valable sur tous les accessoires d'origine voitures et la Boutique Mercedes-Benz, à l'exception des roues complètes, de la collection promotionnelle, des produits boutique AMG et Mercedes-Grand-Prix. Remise valable uniquement sur le prix de l'accessoire hors pose. La remise de 20% peut s'appliquer sur le prix du coffre de toit 400 litres (A000 840 0100) lorsque celui-ci est acheté séparément, en dehors de l'offre packagée «Pour tout achat du coffre de toit 400 L (A000 840 0100), les barres de toit sont offertes.» (2) Cette offre est EXCLUSIVEMENT réservée aux gammes de véhicules suivantes : classes A-B-C-E (hors classe E coupé)-GLE (hors classe GLE coupé)-ML-GLK-GLC-GLA-GL-V et s'applique uniquement sur le coffre de toit de 400 litres en coloris argent mat (A000 840 0100). Offres non cumulables avec d'autres offres en cours du Réseau Agréé Mercedes-Benz et réservées aux véhicules particuliers mis en circulation entre le 01/06/12 et le 19/06/15.

Mercedes-Benz



LES RADARS ONT RAPPORTÉ 789 MILLIONS D'EUROS EN 2015



L'ACTU AUTO CROQUÉE PAR GOUBELLE



FRED HASLIN/PHOTOPQR

ÉTUDE

Gare aux piétons kamikazes !

Une étude communiquée par GMF révèle que 56 % des piétons (92 % des 18-24 ans) lisent ou envoient des SMS en marchant ! Que 77 % des piétons (95 % des jeunes) téléphonent, et que 30 % (79 % pour les 18-24 ans) écoutent de la musique en marchant. Tout aussi inquiétant : 8 % des piétons (13 % des 18-24 ans) se sont déjà fait renverser par un véhicule, et 14 % (18 % chez les jeunes) ont déjà frôlé la collision avec un véhicule. L'attention ne doit pas être réservée qu'à ceux qui tiennent un volant...

PRIX QUI PIQUE

NSX : Honda se prend pour Ferrari

Bonne nouvelle : vous pouvez enfin passer commande de la très désirable nouvelle Honda NSX ! Mauvaise nouvelle : elle joue les divas. Uniquement disponible auprès de deux concessionnaires agréés (Paris et Monaco), elle s'affiche à 181 500 €, soit le prix d'une Porsche 911 Turbo ou d'une Ferrari California T. Et le tarif des options est à l'avantage : 9 800 € le pack carbone extérieur, 11 700 € les freins carbone-céramique, ou encore 2 300 € pour le système de navigation. Tout cela est-il justifié ? Réponse début juillet, lors des premiers essais prévus pour la presse !



C'EST, EN MILLIONS D'EUROS, CE QUE LE BONUS-MALUS ÉCOLOGIQUE A RAPPORTÉ À L'ÉTAT EN 2015. Le versement d'un bonus à plus de 89 000 bénéficiaires a coûté 190,1 millions, la prime à la conversion a représenté une dépense de 11,7 millions mais le malus a rapporté 301,52 millions d'euros (en baisse de 10 % par rapport à 2014).

(99,7)



Une vraie gamme chez Genesis

Après avoir dévoilé la grande G90, la marque de luxe du groupe Hyundai ne compte pas chômer : un document interne révèle, pour 2020, la sortie d'un gros SUV, d'un SUV familial ainsi que d'un coupé. La nouvelle G80 (routière) et la G70 (familiale) seront commercialisées dès 2017. Un programme chargé pour cette jeune marque qui vient marcher sur les plates-bandes de ses collègues asiatiques Lexus et Infiniti.

Une i8 encore plus musclée

La rumeur est née il y a deux ans, peu après le lancement de l'i8 : BMW en préparerait une version plus musclée. Un prototype doté de plus gros freins et d'ouïes de refroidissement plus importantes confirme qu'une i8 restylée pourrait afficher des performances et une autonomie en hausse, au plus tard au début de l'année 2017. Les moteurs thermique et électrique devraient cumuler plus de 400 ch.

Des Porsche très tactiles

L'intérieur des modèles Porsche actuels se distingue par un agencement particulier : un bouton, une fonction. Ce qui ne pose pas de problème d'ergonomie, mais a tendance à encombrer la console centrale... La marque a trouvé une solution plus moderne et élégante pour les futurs Panamera et Cayenne : presque chaque bouton est remplacé par une surface lisse tactile. Et l'écran central horizontal adopte un diamètre conséquent !



NE FAITES QU'UN AVEC VOS PNEUS

Ne faites qu'un avec vos pneus et la route ne fera qu'un avec vous



ventus S1 evo²



Le pneumatique issu de la compétition.
Ultra Hautes Performances,
développé au DTM.

ventus Prime³



L'équilibre parfait entre performances et sécurité.

ventus V12 evo²



Le pneu Hautes Performances dédié au plaisir de la conduite.

 **HANKOOK**
driving emotion

Hankook France SARL : Le Patio, 35-37 rue Louis Guérin, 69100 Villeurbanne, France

OFFICIAL PARTNER = Partenaire officiel
driving emotion = L'envie de conduire

hankooktire-eu.com/fr



AUDI A3
Sportback 1.0 TFSI 115 ch S tronic 7 Sport

Du maquillage pour passer à l'écran

Après un peu plus de trois ans de service, l'Audi préférée des Français, l'A3, se repomponne. Mais plus que le coup de fard, ce sont surtout de nouvelles technologies et un moteur essence petit par la taille mais grand par le talent qui sont intéressants.

Par Pierre Lefebvre Photos Florian Grout/DP Multimédia



AUDI A3 Sportback 1.0 TFSI
115 ch S tronic 7 Sport



**BOUCLIERS, OPTIQUES, TOUT CHANGE.
POUR AUTANT, CE N'EST PAS LA SENSATION
QUE L'ON A EN VOYANT POUR LA PREMIÈRE
FOIS CETTE "NOUVELLE" A3 ET... C'EST
EXACTEMENT L'EFFET VOULU PAR AUDI •••**





MI-MOLETTE MI-TACTILE

Moins de boutons sur la molette du système multimédia MMI, mais pour profiter de la fonctionnalité "pavé tactile", il faut prendre la version à près de 3000 € !



IL EST BEAU MON VENTILO

Cercées d'aluminium, les bouches d'aération sont aussi esthétiques que simples à utiliser. Il suffit de faire pivoter la bague pour ouvrir ou fermer l'arrivée d'air.



PETIT ÉCRAN POUR TOUS

Audi a conservé l'écran central escamotable dans la planche de bord, histoire que les passagers n'aient pas le sentiment d'être privés de télé !



PROGRAMMES À LA CHAÎNE

Fourni de série, le Drive Select, en fonction du programme choisi, permet par exemple d'ajourdir la direction ou de rendre plus nerveux le moteur selon son humeur.



VOUS AVEZ UNE BONNE VIEW ?

Bonne ou mauvaise vue ? En fonction des besoins, il suffit d'appuyer sur le bouton View, logé sur le volant, pour que les compteurs deviennent plus grands sur le Virtual Cockpit ou, au contraire, pour profiter par exemple d'une carte GPS en vue panoramique.

AGENTS DE SÉCURITÉ

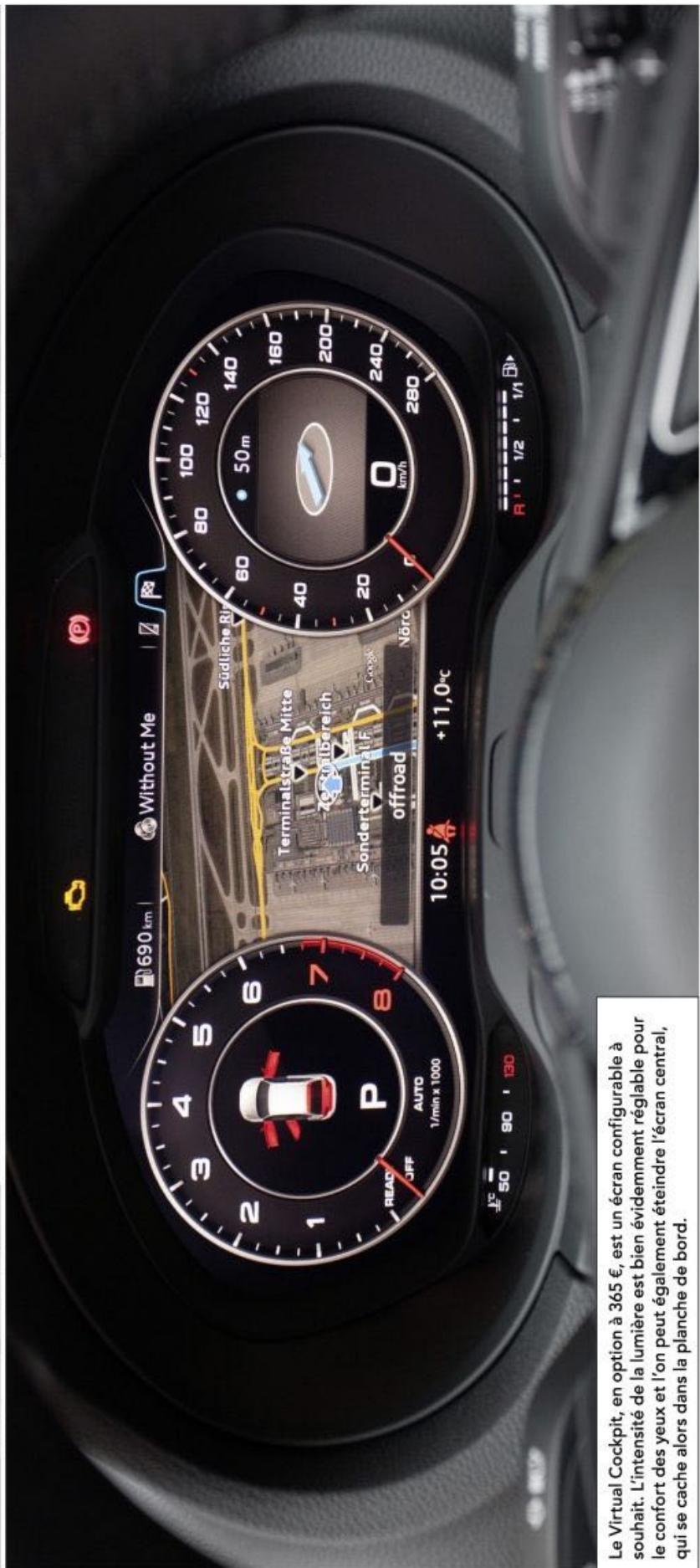
L'A3 se met à la page côté sécurité avec, notamment, un efficace régulateur de vitesse adaptatif qui permet même de ne plus s'occuper des pédales de frein et d'accélérateur dans les embouteillages.



Pas la peine d'en rajouter

Avant la Peugeot 308 – qui était allée encore plus loin en la matière –, l'A3 a été l'une des premières voitures du marché à opter pour un poste de conduite très épuré. De fait, hormis le Virtual Cockpit optionnel et le système multimédia

MMI, rien n'a bougé, et c'est tant mieux. Cependant, gare à la longue liste d'options pour améliorer l'ordinaire. Exemple : vous trouvez le volant à méplat sympa ? Sachez qu'il coûte 135 € et que c'est 300 € pour... l'accoudoir central arrière !



Le Virtual Cockpit, en option à 365 €, est un écran configurable à souhait. L'intensité de la lumière est bien évidemment réglable pour le confort des yeux et l'on peut également éteindre l'écran central, qui se cache alors dans la planche de bord.

Certaines stars du cinéma ou de la chanson s'y sont essayées... souvent avec fracas. Cheveux, tenue vestimentaire ou, pire, lourde chirurgie esthétique...

Changer complètement de tête ou de style provoque parfois tout le contraire du but escompté. Ce genre de risques, rares sont ceux qui osent le prendre dans l'industrie automobile, surtout lorsque le succès est au rendez-vous. C'est même une coutume chez Audi, où l'on a traité le cas de la poule aux œufs d'or "A3", avec toutes les précautions qui s'imposent.

Malgré de nouveaux boucliers, une calandre élargie et des optiques redessinées désormais dotées, à l'avant, de feux de jour de série, le best-seller de la marque aux anneaux en France (67 % des ventes sont réalisées en Sportback) ne donne pas l'impression d'avoir profondément changé. C'est exactement l'effet recherché ! Ce sentiment de continuité prédomine également à bord, où il faut dire que la compacte allemande n'avait pas réellement besoin d'un coup de jeune. Correspondant toujours à la mode du

moment, avec un style épuré, une présentation soignée et une ergonomie simplifiée, les boutons de commande étant installés avec parcimonie, l'A3 présente l'un des postes de conduite les plus agréables du marché. Toutefois, histoire d'apporter une nouveauté, Audi a décidé de lui greffer en option et à un tarif qui n'a rien de déroutant (365 €) le Virtual Cockpit.

Un grand écran remplace les traditionnels compteurs à aiguille.

Cet écran de 12,3 pouces s'avère particulièrement convaincant à l'usage, tant par sa simplicité d'utilisation que par le confort qu'il procure, mettant sous les yeux du conducteur une mine d'informations en fonction des besoins : GPS, téléphone, radio, ordinateur de bord... Reste qu'Audi n'a pas osé, comme à bord du TT, supprimer l'écran central - il s'escamote dans la planche de bord. Et ce pour une raison simple. Ce dernier participe à la convivialité à bord et permet tout simplement aux passagers de ne pas se sentir exclus du voyage. Ceux-ci, pas trop mal lotis grâce à une banquette arrière

Tout est dans le volant

Ce 3 cylindres turbo essence fait la part belle à la technologie. Il dispose d'un turbo à géométrie fixe mais à la pression élevée et de pompes à huile et à eau à débit piloté. Pour contenir les vibrations inhérentes à ce type d'architecture, l'A3 dispose de pièces en mouvement allégées (vilebrequin, pistons, bielles), de silent-blocs spécifiques et utilise, à la place d'un arbre d'équilibrage, un volant moteur à masses déséquilibrées qui contient les à-coups de fonctionnement.

suffisante à défaut d'être géante et un coffre au volume convenable acceptant leurs bagages, trouveront également les périples agréables grâce à un amortissement prévenant et l'étonnant moteur logé sous le capot avant.

Si, pour ce restylage, Audi a décidé de tirer la gamme vers le haut avec une sportive S3 revigorée de 10 ch (310 ch), le nouveau bas de gamme ne blesse pas pour autant. En lieu et place des 4 cylindres 1.2 TFSI 110 ch et 1.4 TFSI 125 ch →

CETTE NOUVELLE AUDI A3 ÉTEND SON OFFRE MÉCANIQUE PAR LE HAUT... ET PAR LE BAS, EN SE CONVERTISSANT AU 3 CYLINDRES! •••





**PRÊTS PERSONNELS
AUTO, TRAVAUX, PROJET⁽¹⁾**

3,49 %
TAEG
FIXE

De 8 000 € à 20 000 €
sur 30 à 60 mois,
sans frais de dossier,
du 17/05 au 25/06/2016
inclus.

Si vous trouvez
moins cher ailleurs,
La Banque Postale s'aligne.



**ON EST FIERS
D'AVOIR EU LE MEILLEUR
TAUX POUR NOTRE
CRÉDIT CONSO.**



BANQUE ET CITOYENNE

0 805 901 927 Service & appel gratuits | BUREAUX DE POSTE | LABANQUEPOSTALE.FR⁽²⁾

EXEMPLE⁽³⁾ DE PRÊT PERSONNEL AUTO - TRAVAUX - PROJET



Montant du prêt	Durée	Montant de la mensualité	Taux débiteur fixe	TAEG fixe	Frais de dossier	Montant total dû	ASSURANCE DÉCÈS INVALIDITÉ ⁽⁴⁾ FACULTATIVE		
							Montant en €/mois (non inclus dans la mensualité)	TAEA	Montant total dû sur la durée totale du prêt
10 000 €	48 MOIS	223,25 €	3,43 %	3,49 %	0 €	10 716 €	6,67 €	1,55 %	320,16 €

Flashez ce code et faites une simulation personnalisée sur votre mobile.

**UN CRÉDIT VOUS ENGAGE ET DOIT ÊTRE REMBOURSÉ.
VÉRIFIEZ VOS CAPACITÉS DE REMBOURSEMENT AVANT DE VOUS ENGAGER.**

*Offre valable dans un délai de 15 jours calendaires à compter de la date d'édition de l'offre de contrat par La Banque Postale Financement, sur présentation d'une offre de contrat de crédit concurrente à votre nom, de même nature, montant et durée, avec un TAEG fixe inférieur, et ce dans les bornes de la présente offre de taux valable du 17/05/2016 au 25/06/2016 inclus. Hors crédits affectés et crédits gratuits. Limitée à une seule demande par emprunteur et par foyer. Réédition d'une nouvelle offre de contrat de crédit par La Banque Postale Financement mentionnant un TAEG fixe identique à celui de l'offre concurrente. Offre non cumulable avec d'autres offres crédit à la consommation en cours.

⁽¹⁾Offre réservée aux particuliers, sous réserve d'étude et d'acceptation définitive de votre dossier par le prêteur. Vous disposez d'un délai légal de rétractation de 14 jours calendaires révolus.

⁽²⁾Coût de connexion selon le fournisseur d'accès. ⁽³⁾Exemple sur la base d'une première échéance à 30 jours. ⁽⁴⁾Selon conditions contractuelles. Prêteur : La Banque Postale Financement – S.A. à Directoire et Conseil de Surveillance au capital de 2 200 000 €. Siège social : CS 40014, 1 avenue François Mitterrand, 93212 La Plaine Saint-Denis CEDEX. RCS Bobigny 487 779 055. Code APE 6492Z. Intermédiaire d'assurance immatriculé à l'ORIAS sous le n° 09 051 330. La Banque Postale Financement est une filiale de La Banque Postale, Distributeur/intermédiaire de crédit du prêteur : La Banque Postale – S.A. à Directoire et Conseil de Surveillance au capital de 4 046 407 595 €. Siège social : 115 rue de Sèvres, 75275 Paris CEDEX 06. RCS Paris 421 100 645. Code APE 6419Z. Intermédiaire d'assurance immatriculé à l'ORIAS sous le n° 07 023 424. Assureur : SOGECAP – S.A. d'Assurance sur la Vie et de Capitalisation au capital de 1 168 305 450 € entièrement libéré, régie par le Code des Assurances – RCS Nanterre 086 380 730. Siège social : Tour D2, 17 bis Place des Reflets 92919 Paris La Défense CEDEX. SOGECAP est une filiale de la Société Générale qui détient une participation de plus de 10 % dans La Banque Postale Financement. Autorité de Contrôle Prudentiel et de Résolution, 61 rue Taitbout, 75009 Paris.



1

1- L'A3 ménage toujours un bon compromis confort/tenue de route. 2- Le volume est suffisant, sans plus. Pour profiter d'une surface plane une fois les dossier de banquette rabattus, il faut placer le faux plancher en position haute. 3- Les places arrière sont correctes, du moins pour deux car la place du milieu est peu confortable avec un dossier dur et un tunnel de servitude envahissant.



2



3

utilisés jusqu'ici, l'A3 se convertit au 3 cylindres avec le 1.0 TFSI. Sur le papier, on se dit qu'il n'y aura pas assez de chevaux dans l'écurie. En pratique, ce moteur prouve le contraire. Contenant parfaitement bien les vibrations que l'on subit parfois avec ce genre d'architecture mécanique et ce, sans le recours à un arbre d'équilibrage (*voir encadré page précédente*), silencieux au ralenti, ce 115 ch est comme une célèbre friandise: petit mais costaud.

Souple, vaillant, il est bien secondé par la boîte à double embrayage S tronic 7.

Il ne donne par conséquent jamais l'impression de trop s'époumoner. Il n'y a que sur autoroute, si l'on souhaite dépasser rapidement ou que l'on est accro aux performances, que l'on devine que ce bloc ne prend vraiment pas beaucoup de place sous le capot. Reste à vérifier, dans un prochain essai, si cette mécanique s'avère aussi convaincante à bas régimes avec la boîte manuelle de série, car le couple maxi est délivré à partir de 2000 tr/mn. La consommation moyenne sera aussi scrutée par nos soins car il est certain qu'elle dépassera les 4,7 l/100 km annoncés (jusqu'à 8,5 l/100 km durant notre essai parfois mené bon train en

Allemagne). Reste que ce 1.0 TFSI est plutôt une bonne surprise, et il participe au plaisir de conduite. Svelte (88 kg), il allège le train avant de l'A3, la rendant plus agile que lorsqu'elle compose avec un diesel. À ce détail près, on retrouve les qualités louées chez la compacte allemande, et c'est logique puisque les liaisons au sol n'ont pas été retouchées.

Offrant un très bon compromis entre confort et tenue de route, y compris comme ici avec le châssis sport (à ne pas confondre avec le S line, plus raide), l'A3 Sportback n'est certes pas la berline compacte la plus dynamique du marché mais elle plaira au plus grand nombre grâce à sa facilité de prise en mains et son côté "bonne à tout faire". Pour ceux qui en veulent plus, elle propose aussi de nouvelles fonctionnalités comme le régulateur de vitesse

adaptatif avec fonction "bouchons" qui permet de laisser la voiture s'arrêter seule puis repartir (jusqu'à 65 km/h et avec la boîte S tronic) ou encore le freinage automatique d'urgence avec détection des piétons. Mais, évidemment, ces raffinements, comme tant d'autres aussi côté confort, ne sont pas cadeau et il faut bourse délier pour se les offrir. Si l'A3 est la poule aux œufs d'or pour Audi, ce n'est pas pour rien... ■

PLUS
Conduite facile
Vigilance du moteur
Présentation soignée

MOINS
Habitabilité et coffre moyens
Politique tarifaire et optionnelle
Consommation annoncée irréaliste

AUDI A3

Sportback 1.0 TFSI 115 ch
S tronic 7 Sport

EN CHIFFRES

DONNÉES CONSTRUCTEUR

Moteur / Transmission

Puissance maxi	115 ch à 5000 tr/mn
Couple maxi	200 Nm à 2000 tr/mn
Type	3 cylindres, turbo essence
Cylindrée / puissance fiscale	999 cm ³ / 6 CV
Transmission	aux roues avant
Boîte / nombre de rapports	double embrayage / 7

Châssis

Diamètre de braquage	10,9 m
Pneumatiques	225/45 R 17

Dimensions / Poids

L / l / h / empattement	4,31 / 1,79 / 1,43 / 2,64 m
Poids / tractable freiné	1275 / 1300 kg

Performances

0 à 100 km/h	9,9 s
Vitesse maxi	206 km/h

Habitabilité / Coffre

Volume de coffre	380 dm ³
------------------	---------------------

LE BUDGET

Prix	30350 €
Bonus/malus (CO ₂)	0 € (107 g/km)
Prix du modèle essayé*	38 800 €
Garantie	2 ans, km illimité

*Avec options et bonus/malus inclus.

Équipements de série

7 airbags, ABS et ESP, châssis sport, clim bizona, connexion Bluetooth, essuie-glace et phares auto., jantes alliage 17 pouces, phares ou xénon + feux de jour à diodes, programmes conduite, radars de recul, radio + prise USB, régulateur de vitesse, rétroviseur intérieur électrochrome, sièges AV sport...

Options

Airbags latéraux AR (425 €), caméra de recul (495 €), clé mains-libres (485 €), contrôle angles morts + maintien dans la file (630 €), écran-compteur (365 €), freinage automatique d'urgence (355 €), GPS couleur + pavé tactile (2810 €), phares 100 % diodes (1 180 €), régulateur de vitesse adaptatif (650 €)...

Consommations

Mixte	4,7 l/100 km
Urbaine / extra-urbaine	5,6 / 4,2 l/100 km
Réservoir	50 l

Note EuroNCAP

5 étoiles

Pays de fabrication

Allemagne

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL



Malgré sa puissance modeste, le 1.0 TFSI n'a rien de déshonorant sous le capot de l'A3. Et ce restylage a beau apparaître léger, les nouveautés technologiques permettent à cette compacte BCBG de rester dans le coup. Hélas, les tarifs sont vertigineux: près de 40 000 € pour notre modèle d'essai !

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

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.



Les protections pour fuites urinaires TENA Men sont des dispositifs médicaux. Pour toute information, veuillez vous référer aux instructions figurant sur les packs ou demandez conseil à un professionnel de santé. Fabricant : SCA HYGIENE PRODUCTS – Mai 2016.

Métissage culturel

Par Stany Meurer Photos Yann Lefebvre

Sa conception est américaine, sa fabrication canadienne et son cœur européen... lorsqu'il est vendu sur le Vieux Continent ! Par la force des choses, ces croisements industriels donnent à l'Edge un caractère exotique.





Jadis, le haut de gamme d'un constructeur généraliste prenait les traits d'une berline tricorps destinée à séduire celui qui ne voulait pas (ou ne pouvait pas) s'offrir une Mercedes, Saint Graal absolu du genre, BMW jouant alors résolument la carte sportive, et Audi... étant absent de cette catégorie. Ceux aux goûts les plus éclectiques pouvaient certes se tourner vers Jaguar, à condition de ne pas redouter les affres de la panne et des ennuis mécaniques. Tout cela appartient au passé et, désormais, pour les marques grand public, la silhouette de leur haut de gamme passe inévitablement ou presque par la forme d'un SUV ou d'un crossover. Ford adopte en tout cas cette logique commerciale avec l'Edge, coupant définitivement court aux prétentions des Mondeo et autre S-MAX.

L'engin est imposant, en largeur comme en hauteur, mais aussi encombrant en longueur (4,81 m).

Une dimension qui l'apparente davantage à des SUV permettant le transport de sept personnes qu'à ceux limités à cinq passagers, comme lui. Sur sa route, l'Edge croisera donc le fer aussi bien avec l'Audi Q5 (4,63 m de longueur), le BMW X3 (4,66 m) et le Mercedes GLC (4,66 m) que le Hyundai Santa Fe (4,69 m) et le Kia Sorento (4,78 m) pour ne citer que quelques-uns de ses adversaires, les constructeurs français n'ayant rien à lui opposer directement, à part, peut-être, le Renault Espace.

Pour équilibrée qu'elle soit, sa silhouette ne présente aucune originalité particulière sinon celle d'avoir intégré des portes couvrant le bas de caisse. Une excellente idée, qui permet de →



L'EDGE MESURE PLUS DE 4,80 M DE LONGUEUR MAIS NE PEUT ACCUEILLIR PLUS DE CINQ PERSONNES À BORD •••



1

1- De série, le Ford Edge 2.0 TDCi 210 est proposé avec de belles jantes alliage de 20 pouces. 2- La boîte automatique compte 6 rapports. Elle est forcément associée au plus puissant des moteurs.

pénétrer et de quitter l'habitacle sans salir le bas du pantalon ou l'ourlet d'une robe longue. L'astuce n'est pas neuve (Saab l'utilisait pour ses berlines) mais s'avère tout à fait appropriée pour un véhicule susceptible de s'écartier des voies asphaltées.

L'habitacle se dévoile sous les meilleurs auspices, avec un tableau de bord plus fonctionnel que fantaisie.

Si les rangements sont nombreux, tous ne sont malheureusement pas forcément très accessibles. Les cotes d'habitabilité s'avèrent généreuses et le tunnel de servitude se montre discret. Quant au coffre, son volume est considérable, alors même que le plancher se révèle plat lorsque les dossier de la banquette sont rabattus. Dans ce cocon a priori exemplaire pointent pourtant trois nuages. Tous concernent la banquette arrière. Primo, son rembourrage est fin. Seconde, son assise est fixe: si cette dernière avait été coulissante, c'eût été tout à l'avantage de la modularité. Enfin, que penser d'une assise de banquette mesurant 131 cm de largeur alors que la largeur aux coudes mesurée atteint 161 cm? Cherchez l'erreur...

Sous le capot, un seul moteur turbodiesel de 21

de cylindrée équipe l'Edge, livrable selon deux niveaux de puissance (180 ou 210 ch). Dans un but de simplification de gamme, Ford a choisi de seconder exclusivement la variante la moins puissante par une boîte manuelle à 6 rapports et la version la plus musclée par une transmission automatique à 6 vitesses. Enfin, précisons que tous les Edge reçoivent une transmission intégrale permanente, la répartition variable du couple entre trains roulants s'effectuant automatiquement sans intervention du conducteur, en fonction de l'adhérence au sol et avec un temps de réponse bref (20 millisecondes).

Avant de prendre la route, ajoutons que, si l'équipement est complet, la politique d'options peut paraître étonnante à ce niveau de gamme. Ainsi, le Park Assist, comme le système de surveillance des angles morts, ne sont accessibles



1

1- La direction adaptative offre un ressenti qui manque cruellement de naturel.
2- L'Edge profite d'un large écran tactile doté des dernières fonctionnalités multimédias du système maison Sync. 3- L'instrumentation digitale intègre un large ordinateur de bord couleur. 4- L'assistance au stationnement, Park Assist, est facturée en option 250 € seulement.





L'habitabilité est bonne. Dommage que l'assise de la banquette ne coulisse pas et manque de largeur.

que moyennant supplément, quelle que soit la finition. Si certains raffinements, comme un affichage tête haute, ne figurent en aucune façon au programme, le Ford Edge peut recevoir (toujours en option) des airbags de ceinture à l'arrière, un élément de sécurité réservé aux deux passagers assis contre les portières.

Lourd (plus de 2 tonnes avec le seul conducteur !), l'Edge met à forte contribution son petit moteur 2 l.

Il faut vraiment secouer le cocotier pour obtenir un brin de dynamisme de la part du bloc de 180 ch, notamment en recourant fréquemment à la boîte, qui vous dissuade pourtant d'adopter ce style de conduite par une chute de régime importante au passage des rapports. Sur ce point,

MALGRÉ SES GROSSES ROUES, LE FORD EDGE SE MONTRÉ TRÈS CONFORTABLE MAIS SON MOTEUR EST TROP BRUYANT ...



L'avis de Stany Meurer



Il a une sacrée gueule mais pas les muscles qui vont avec. Tout cela manque franchement de tranchant.





1- Ce long SUV (plus de 4,80 m) manque de nerf. Mieux vaut donc sélectionner le moteur le plus puissant. 2- Sans être catastrophique, la finition n'atteint pas le niveau de la concurrence allemande. 3- Outre un volume important, le coffre dispose d'un large accès. 4- La roue de secours ne vous permettra pas d'aller très loin. C'est toutefois mieux qu'un kit anticrevaion.

la version 210 ch secondée par la transmission automatique est infiniment plus agréable du fait qu'elle lisse les transitions. Vous vous en doutez, le poids d'âne mort venant s'ajouter au handicap d'un "petit" moteur ne peut que conférer à l'Edge un comportement pataud. Mais ce n'est pas cela qui nous a le plus déplu. Nous réservons notre courroux à la direction adaptative (de série sur Sport, en option sur Titanium), qui offre un rendu peu naturel. Ce qui ne nous empêche pas d'acclamer la tenue de route et la gestion électronique du système 4x4, autorisant des modifications imperceptibles de répartition de couple entre les trains avant et arrière.

S'il n'y a rien à redire du confort des suspensions, remarquable malgré l'exigence de la monte pneumatique de 20 pouces, nous serons moins enthousiastes vis-à-vis de l'insonorisation du compartiment moteur et des bruits de vent allant crescendo au fur et à fur que la vitesse augmente, et cela malgré la présence d'un système Active Noise Control supposé fonctionner comme un casque antibruit. ■



FORD EDGE 2.0 TDCi 210 ch Powershift i-AWD Sport EN CHIFFRES

DONNÉES CONSTRUCTEUR

Moteur/Transmission

Puissance maxi	210 ch à 3750 tr/mn
Couple maxi	450 Nm de 2000 à 2250 tr/mn
Type	4 cylindres en ligne, turbo diesel
Cylindrée / puissance fiscale	1997 cm ³ / 12 CV
Transmission	intégrale
Boîte/nombre de rapports	automatique / 6

Châssis

Diamètre de braquage	11,9 m
Pneumatiques	255/45 R 20

Dimensions/Poids

L/l/h/empattement	4,81 / 2,19 / 1,70 / 2,85 m
Poids/tractable freiné	1949 / 2000 kg

Performances

0 à 100 km/h	9,4 s
Vitesse maxi	211 km/h

Habitabilité/Coffre

Volume de coffre	602 dm ³
------------------	---------------------

LE BUDGET

Prix	51 500 €
Bonus/malus (CO ₂)	malus 1 600 € (152 g/km)
Prix du modèle essayé*	60 575 €
Garantie	2 ans, km illimité

*Avec options et bonus/malus inclus.

Équipements de série

7 airbags, aide au maintien dans la file, aide au parking AV/AR, autoradio CD/mp3, caméra de recul, capteurs pluie/luminosité, clim auto bizona, écran tactile 8 pouces, jantes alliage 20 pouces, multiples prises accessoire, régul./limiteur de vitesse, sièges AV et volant chauffants, volant réglable hauteur et prof...

Options

BLIS (500 €), caméra AV grand angle (400 €), ceintures de sécurité AR avec airbags (225 €), pack attelage démontable (850 €), park assist (250 €), peinture spéciale (de 800 à 1 200 €), projecteurs adaptatifs 100% full LED (1 550 €), régul. de vitesse adaptatif (500 €), sièges AR chauffants (200 €), toit ouvrant vitré panoramique (1 400 €)...

Consommations

Mixte	5,9 l/100 km
Urbaine/extr-urbaine	6,5 / 5,5 l/100 km
Réservoir	69 l

Note EuroNCAP

5 étoiles

Pays de fabrication

Canada

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL



Moteur vaillant mis à forte contribution par le poids du véhicule. Boîte douce. Transmission intégrale discrète et performante. Comportement pataud.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

À nouveau Tiguan,
nouvelles ambitions.
Encouragé par
le carton de la
1^{re} génération,
Volkswagen entend
élargir son public
par le haut, comprenez
séduire les familles
adeptes du haut de
gamme sans pour
autant tout remettre
en cause. Face à lui, la
référence BMW X1.

Par Pierre Lefebvre Photos Yann Lefebvre



TIGUAN



DES SURCLASSES



AU VOLANT, LE TIGUAN PROGRESSE. MAIS À BORD, IL SE PREND POUR UN MONOSPACE... COMME SON PRÉDÉCESSEUR ●●●

Pour la majorité d'entre nous, le melon est un fruit d'été à la chair orange et délicatement sucrée. Mais pour certains, c'est aussi un état d'esprit dont, par exemple, certains célèbres joueurs de football – au hasard Zlatan X, pour ne pas le nommer – ont fait une véritable marque de fabrique. Le rapport avec le Volkswagen Tiguan ? Il y en a bien un. Avec près de trois millions d'exemplaires écoulés, le SUV allemand est devenu en quelques années une véritable star.

Capitalisant sur ce qui a forgé ce succès avec des qualités indéniables, son successeur prétend, en toute modestie, en offrir encore plus pour dribbler les SUV plus haut de gamme du calibre du BMW X1. Cela se traduit par des tarifs en nette hausse. Le nouveau Tiguan aurait-il donc pris la grosse tête ou est-il aussi doué qu'il le prétend ? Installez-vous confortablement dans votre canapé, réponse à la fin du match.

LA VIE À BORD

Si l'on devait désigner un coupable idéal du déclin des monospaces, le Tiguan serait le suspect parfait. Cachant sous les atours d'un SUV toutes les qualités attendues de la superfamiliale, il a relégué, dans le cœur des parents comme des enfants, Touran et compagnie sur le banc des remplaçants. En toute logique, le deuxième du nom reprend, en l'améliorant, cette recette à succès. Reposant sur un nouveau soubassement (la fameuse plate-forme MQB du groupe VW), il a grandi de 6 cm, ce qui est déjà souvent bon signe pour l'habitabilité. Mais le plus intéressant se passe au niveau de l'empattement, étiré pour l'occasion de... 8 cm !

De fait, la croissance annoncée porte réellement ses fruits.

À bord, c'est d'ailleurs une grande sensation d'espace qui domine, aussi bien à l'avant qu'à l'arrière, sentiment renforcé par la généreuse hauteur sous plafond. Accueillant comme un

appartement haussmannien, le Tiguan n'a pas oublié d'être pratique... comme un monospace. De série dès le deuxième niveau de finition, la banquette arrière 2/3-1/3 coulisse sur une large amplitude pour ménager la chèvre et les têtes de choux, ou plutôt valises et enfants. Il est certain qu'en la matière, le BMW X1, sans être une boîte de sardines, ne fait pas aussi forte impression. Malgré une bonne habitabilité, il se révèle moins spacieux et moins généreux. C'est vrai côté chiffres, notamment au niveau de la largeur aux coudes, et c'est vrai aussi en ce qui concerne les aspects pratiques.

Le X1 propose lui aussi les équipements chers aux familles, mais le recours au catalogue d'options est alors systématique : banquette arrière coulissante à 310 €, tablettes aviation au dos des sièges à 200 € ou encore dossier passager avant rabattable à 200 €. Moins accueillant pour les occupants, le X1 l'est aussi avec les bagages, même si, avec près de 500 dm³, il y a déjà largement de quoi faire.





VOLKSWAGEN TIGUAN



BMW X1

**FAMILLES, ILS VOUS AIMENT**

Dans un cas comme dans l'autre, l'accès à la banquette arrière est très aisément et il y a suffisamment de place. Mais c'est à bord du Tiguan que l'on se sent le plus à l'aise.

**QUE RESTE-T-IL AUX AUTRES VOITURES ?**

Plancher de chargement à hauteur de hanches, formes cubiques et beau volume – même si, à ce sujet, le Tiguan en offre un peu plus –, ces SUV n'ont rien à envier aux breaks et aux monospaces.

Entièrement repensé, le design du Tiguan fait penser à un Touareg en réduction. Chez BMW, le X1 se donne des airs de mini-X5.



Les esprits pragmatiques préféreront donc un Tiguan à la fibre familiale plus développée. Et, en la matière, Volkswagen a habilement misé sur le conservatisme et plutôt bien fait de reprendre ce qui a contribué au succès du premier opus. C'est aussi le cas pour la présentation. Si l'écran digital (de série à partir de cette finition Carat) qui remplace avantageusement les compteurs apporte un brin de nouveauté, et si les matériaux, en progrès, font meilleure impression, le Tiguan présente une planche de bord sans grande surprise.

Massive, verticale, la planche de bord ne laisse planer aucun doute: on monte bien à bord d'un SUV.

Ce qui tranche avec la mode actuelle qui veut rapprocher cet univers de celui des berlines. C'est justement sur cette tendance que joue BMW, avec un poste de conduite donnant davantage l'impression de s'installer au volant d'une "vraie" voiture. Mais tout cela relève surtout du goût de chacun, comme le fait de préférer le système multimédia à écran tactile de Volkswagen ou la molette à tout faire iDrive de BMW. Il n'y a pas match non plus, ou plutôt match nul en ce qui concerne les équipements de sécurité. Si BMW en facture un plus grand nombre en

option, le Tiguan propose ce que l'on attend d'une voiture haut de gamme moderne avec le nec plus ultra de ce qui se fait actuellement. Freinage automatique d'urgence en ville, régulateur de vitesse adaptatif ou encore affichage tête haute pour toujours garder un œil sur sa vitesse sans quitter la route des yeux, rien ne manque ou plutôt, tout est possible... avec un gros budget.

Histoire de montrer à ses fidèles qu'il ne se repose pas sur ses acquis, le Tiguan peut compter sur un confort de roulement en net progrès. À ce titre, il s'avère nettement plus agréable que son prédécesseur sur chaussée dégradée, grâce à une suspension plus prévenante qui n'implique pas forcément le recours à une suspension pilotée optionnelle comme sur notre modèle d'essai. Une proposition que fait aussi BMW sur son X1. Cela étant, ce dernier s'en sort aussi très bien sans, même s'il réagit parfois un peu plus séchement que son rival.

SUR LA ROUTE

Le style ne fait pas tout. Si les SUV ont, au départ, rencontré le succès parce qu'ils permettaient de rouler "différent", ils ont dû mettre de la rigueur dans leur comportement pour plaire aux conducteurs exigeants. Nous n'irons pas



SI CE NOUVEAU X1 S'AVÈRE PLUS FAMILIAL QU'AVANT, C'EST SURTOUT LE CONDUCTEUR QUI EST À LA FÊTE •••





Pour son premier SUV traction, du moins en version standard, BMW a tout bon. Le X1 est un régal à mener, mieux, une référence.

VOLKSWAGEN TIGUAN



TECHNO OU CLASSIQUE ?

De série sur Carat mais facturé 720 € sur les finitions inférieures du Tiguan, l'écran-compteur s'avère simple à utiliser. Chez BMW, moins de chichis mais une lecture également aisée.

BMW X1



LA ROUTE AU DOIGT ET À L'ŒIL

On peut passer d'un mode de conduite à un autre avec ces boutons. Le Tiguan propose également des programmes pour conditions difficiles... inutiles sans les pneus adéquats !



JAMAIS PERDUS SUR LA TOILE

En plus de proposer la traditionnelle navigation GPS, ces écrans permettent aussi d'accéder à internet. Mais il y a plus rapide... avec son propre smartphone !

par quatre chemins. À la question "Le Tiguan progresse-t-il?", la réponse est évidemment oui. Il faut dire que son prédécesseur reposait sur les entrailles de la Golf... V: une antiquité ! Mais dire que le petit dernier de Volkswagen – façon de parler car le bébé affiche tout de même 4,49 m et surtout 1821 kg ! – établit de nouvelles références en termes de plaisir de conduite, clairement, non.

Certes, l'engin s'avère plaisant, facile à conduire et presque agile compte tenu de son gabarit. Bref, il dispose de suffisamment de qualités pour plaire à un large public. Mais dans le domaine de l'agrément de conduite, la dernière génération de X1, convertie elle aussi aux roues avant motrices en version standard, rappelons-le, est intouchable. C'est encore davantage le cas ici avec la transmission intégrale xDrive, qui soulage un train avant précis et offrant un bon toucher de route. Moins sujet aux mouvements de caisse, moins pataud – précisons qu'il pèse près de 200 kg de moins ! –, le X1 accepte sans broncher tous les rythmes de conduite.

Le munichois s'avère également plus convaincant au freinage, et sa mécanique plus volontaire. Plus tonique à l'accélération, le 4 cylindres turbodiesel du X1 semble bien plus puissant et généreux en couple que le TDI du Tiguan, qui développe pourtant lui aussi 190 ch et 400 Nm, toutefois disponibles un peu plus tard. Ce der-

L'avis de Pierre Lefebvre

J'aime son sens de l'accueil et du confort. Mais au volant, je trouve le Tiguan plutôt plan-plan.

60%
Quotient Émotionnel

Ce Tiguan aura tout pour plaire à ceux qui ont apprécié la 1^{re} génération. Mais pour ceux qui aiment conduire, il y a le X1.

nier n'a toutefois rien d'un poumon, mais il souffre de la comparaison à cause de la boîte à double embrayage DSG à 7 rapports, à laquelle il est forcément associé en plus de la transmission intégrale 4Motion. Moins rapide, moins réactive que la boîte automatique à 8 rapports dont bénéficie le BMW X1, la DSG du Volkswagen privilégie confort et consommation aux sensations. Et si le Tiguan propose, comme le X1, plusieurs programmes de conduite pour donner l'impression d'avoir plusieurs autos en une, les différences ne sont pas vraiment marquées chez lui. La remarque vaut aussi pour la direction à démultiplication variable optionnelle dont bénéficiait, comme le X1, notre modèle d'essai, mais qui, au final, ne change pas grand-chose. Inutile donc de tourner autour du pot : le Tiguan n'est pas aussi plaisant à conduire que le X1. Au passage, notez aussi qu'il conviendra de bien choisir ses jantes avant de signer le chèque. Pouvant chauffer grand en option (20 pouces pour le Tiguan et 19 pour le X1 ici à l'essai), nos deux

SUV s'avèrent nettement moins confortables et moins agréables qu'avec des montes plus raisonnables. Il est bon aussi de penser au prix de ces gommes lorsqu'il faudra les remplacer !

LE BUDGET

Pour un client habitué au catalogue BMW, le Tiguan paraît bon marché. Moins cher et nettement mieux équipé que le X1, le Volkswagen en offre plus et passe pour une très belle affaire. Toutefois, il persiste chez lui, comme chez le BMW X1, deux raisons d'être agacé. La première, mais vous le savez déjà, c'est que le Tiguan implique de recourir à un catalogue d'options long comme le bras pour se faire plaisir. La seconde, c'est que ses tarifs n'ont rien d'amical si on les compare aux SUV des constructeurs généralistes. En effet, en voulant aller jouer sur le terrain du haut de gamme, le Tiguan s'affiche à des tarifs plus élevés que les Renault Kadjar et autres, y compris avec des motorisations plus modestes que celles qui nous intéressent

aujourd'hui. Pour résumer, le Tiguan n'est pas aussi inaccessible que ses rivaux d'outre-Rhin, mais il n'est pas donné pour autant. Malin de la part de Volkswagen.

Autre argument en sa faveur : le Tiguan devrait, comme le X1, tenir la cote sur le marché de l'occasion.

Ce qui justifie en partie le sacrifice financier supplémentaire demandé. Faute de faire des économies à l'achat, ces deux SUV n'impliqueront pas de lourdes dépenses à la pompe, y compris comme ici avec leur gros diesel. Grâce à sa mécanique encore plus frugale et moins pénalisée par le malus écologique, le X1 tire son épingle du jeu, mais c'est bien là le seul domaine où il s'avère plus raisonnable. ■

VERDICTS

LA VIE À BORD : VOLKSWAGEN TIGUAN

SUR LA ROUTE : BMW X1

LE BUDGET : VOLKSWAGEN TIGUAN

VW TIGUAN 2.0 TDI 190 DSG7 4Motion Carat / BMW X1 xDrive20d 190 ch BVA8 Sport



EN CHIFFRES

NOS MESURES

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

Volkswagen Tiguan

BMW X1

Moteur/Transmission

Puissance maxi	■ 190 ch à 3500 tr/mn	■ 190 ch à 4000 tr/mn
Couple maxi	■ 400 Nm à 1900 tr/mn	■ 400 Nm à 1750 tr/mn
Type	4 cyl. en ligne, turbo diesel	4 cyl. en ligne, turbo diesel
Cylindrée/puissance fiscale	1968 cm ³ /11 CV	1995 cm ³ /10 CV
Transmission	intégrale	intégrale
Boîte/nombre de rapports	double embrayage/7	automatique/8

Châssis

Diamètre de braquage	■ 11,5 m	■ 11,4 m
Pneumatiques	235/45 R 20	225/45 R 19

Dimensions / poids

L/l/h/empattement	4,49/1,84/1,65/2,68 m	4,44/1,83/1,60/2,67 m
Poids/tractable freiné	1821/2500 kg	1640/2000 kg

Performances

1000 m d.a.	■ 30,6 s	■ 29,8 s
0 à 100 km/h	■ 9 s	■ 8,3 s
90-130 km/h en D	■ 8,6 s	■ 7,8 s
Vitesse maxi	■ 206 km/h	■ 219 km/h ⁽¹⁾
Freinage à 50/90/130 km/h	■ 10/32/67 m	■ 10/31/64 m

Habitabilité/Coffre

Longueur aux jambes AR	■ 34 cm	■ 32 cm
Largeur aux coudes AV/AR	■ 153/147 cm	■ 147/146 cm
Volume de coffre mini/maxi ⁽²⁾	■ 526/667 dm ³	■ 498/608 dm ³

Niveau sonore

Au ralenti/90/130 km/h	■ 46,6/64,1/66,8 dB	■ 42,6/65,8/68,3 dB
(1) Donnée constructeur. (2) Banquette coulissante.		
(3) Avec options et bonus/malus inclus.		

LE BUDGET

Prix	■ 43 775 €	■ 46 300 €
Bonus/malus écologique (CO ₂)	■ malus 900 € (149 g/km)	■ malus 150 € (133 g/km)
Prix du modèle essayé ⁽³⁾	53 540 €	56 110 €
Garantie	■ 2 ans, km illimité	■ 2 ans, km illimité

Équipements communs

6 airbags, autoradio avec prise USB, Bluetooth, clim auto, détecteur de fatigue, détecteurs de pluie/luminosité, GPS couleur, jantes alliage, ordinateur de bord, phares à diodes, programmes de conduite, radars parking AR, régulateur de vitesse, volant multifonction.

Options

VW Tiguan : affichage tête haute (610 €), airbags latéraux AR (345 €), coffre à ouverture électrique (415 €), contrôle angles morts (485 €), direction à démultiplication variable (230 €), sellerie cuir (1 950 €), suspension pilotée (1 165 €).

BMW X1 : affichage tête haute (2 750 €), banquette AR coulissante/dossier avant rabattable (310 €/200 €), caméra de recul (1 500 €), clé mains-libres (1 500 €), coffre à ouverture électrique (1 500 €), direction à démultiplication variable (260 €), freinage automatique d'urgence (860 €), régulateur de vitesse adaptatif (1 250 €), sellerie cuir (1 700 €), suspension pilotée (550 €).

Consommations

Moyenne	■ 7,4 l/100 km	■ 6,6 l/100 km
Ville/Route/Autoroute	■ 7,8/7,2/7,1 l/100 km	■ 7/6,6/6,3 l/100 km
Autonomie/Réservoir	■ 784 km/58 l	■ 773 km/51 l

Note EuroNCAP

■ En cours	■ 5 étoiles
------------	-------------

Pays de fabrication

■ Allemagne	■ Allemagne
-------------	-------------

LE CHOIX DE L'AUTO-JOURNAL

VOLKSWAGEN TIGUAN

Volkswagen n'est pas BMW, et vice versa. Le Tiguan n'est pas au niveau de la référence X1 en ce qui concerne l'agrément de conduite, mais il s'avère pour le reste plus convaincant. À la fois plus spacieux et plus astucieux, moins cher aussi même si ses tarifs sont salés, le SUV de Volkswagen devrait plaire à un large public et confirmer le carton commercial de son prédécesseur.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie



L'avis de Pierre Lefebvre



Je ne suis pas grand amateur de SUV, mais j'avoue que le X1 ne me laisse pas indifférent côté plaisir de conduite.



VOLKSWAGEN TIGUAN

PLUS

Habitacle très accueillant
Confort
Conduite facile...

MOINS

... mais pas très
enthousiasmante
Tarifs élevés
Jantes de 20 pouces à éviter!

BMW X1

PLUS

Comportement dynamique
Vitalité mécanique
Présentation soignée

MOINS

Trop d'astuces en options
Habitacle moins généreux
Prix dissuasifs



L'ÉLECTRON LIBRE



Le Niro affiche un style doux, moins agressif que les autres crossovers de la marque tel le nouveau Sportage.



Chez Kia, l'actualité du SUV bat son plein.

Après le renouvellement du Sorento l'an dernier et celui du Sportage plus récemment, le constructeur poursuit son offensive avec le Niro, un crossover qui représente un cas à part avec son moteur hybride.

Par Charles Thouluc Photos Arnaud Saunier

Kia a le nez creux. Pour se démarquer de ses concurrents de plus en plus nombreux sur la planète SUV, le constructeur coréen explore une nouvelle piste. Celle de l'hybridation. Il n'est pas le premier, Toyota, Lexus, Mitsubishi et Peugeot sont notamment déjà sur le coup. Mais cette motorisation reste encore sous-représentée dans la catégorie, voire inexistante chez les petits. Avec plus de 200 ch sous le capot, le Mitsubishi Outlander PHEV

ou le 3008 hybride diesel/électrique ne jouent pas dans la même cour. De plus, Peugeot, en prévision de l'arrivée du nouveau 3008, a arrêté la production du modèle actuel.

Quant au tout récent Toyota RAV4 hybride (essence/électrique), plus grand (4,61 m de longueur) et plus puissant (197 ch), il est aussi beaucoup plus cher avec un prix de base à 33 400 € ! Du coup, avec ses 4,36 m de longueur et un premier prix à 26 990 €, le Niro se retrouve sans réel concurrent (pour le moment ?) et se dit qu'il a une carte à jouer.

Son 4 cylindres essence de seulement 1,6 l ne développe "que" 105 ch. Mais, secondé par un petit moteur électrique synchrone à aimant permanent de 32 kW ou 43,5 ch, il voit la puissance combinée s'établir à 141 ch. Largement suffisant pour évoluer en zone urbaine. C'est d'ailleurs là que le Niro s'apprécie. La mécanique douce, sans à-coup, permet d'adopter naturellement une conduite fluide, même si le moteur thermique se met rapidement en action. Excepté dans les manœuvres à basse vitesse, il est ainsi impossible d'évoluer uniquement sur le mode

électrique. En l'espace de seulement quelques tours de roues, même avec un pied droit très léger, le moteur thermique se met en route. Heureusement, son faible appétit (5,7 l/100 km à l'ordinateur de bord lors de notre essai) permet de garder le sourire.

Autre source de satisfaction: la bonne insonorisation de l'habitacle.

Elle rend le bruit du moteur très discret. Seul bémol: le 4 cylindres, même épaulé par le moteur électrique, n'est pas assez performant.

Sorti des villes, les accélérations, très linéaires, manquent de vivacité. Surtout avec quatre personnes à bord et leurs bagages. À l'approche d'une côte ou au moment d'effectuer un dépassement par exemple, il ne faut pas hésiter à rétrograder pour

conserver sa vitesse, en reprenant la main sur la boîte robotisée à double embrayage, d'une petite pichenette sur le levier. Sans cela, celle-ci le fait toute seule, mais sans doute de manière un peu moins réactive. Dans les deux cas, les vitesses passent de façon à peine perceptible. Un atout pour le confort de conduite et une qualité qui va de pair avec des suspensions assez prévenantes qui prennent soins des passagers – sauf à basse vitesse, où elles se montrent trop fermes. Une sensation encore accentuée par les imposantes jantes de 18 pouces montées de

série sur notre modèle d'essai haut de gamme, et certes très avantageuses pour le look, mais qui ne facilitent pas le travail des suspensions.

D'autant que sur la route, le Niro affiche un comportement qui privilégie la sécurité au dynamisme. La tenue de

PLUS
Prix/équipement
Douceur de conduite
Habitabilité arrière

MOINS
Performances
Confort à basse vitesse



1- Les jantes alu de 18 pouces de série flattent l'esthétique mais dégradent le confort à basse vitesse. 2- Le petit moteur électrique est logé à côté de son homologue thermique. 3- Grâce aux batteries placées sous la banquette, le coffre conserve un volume correct. 4- Les cotes généreuses permettent à trois adultes de s'installer sans trop se serrer les coudes. 5- À la place du compte-tours, une aiguille indique le mode de fonctionnement du moteur électrique (Off, Charge, Eco, Power).





EN VILLE, LA MÉCANIQUE DOUCE DU NIRO PERMET D'ADOPTER NATURELLEMENT UNE CONDUITE FLUIDE ●●●



route saine inspire immédiatement confiance au volant mais elle n'est pas très riche en sensations. La faute à un châssis peu réactif dans les virages et à une direction qui offre un ressenti trop artificiel.

À bord, les ingénieurs coréens ont su optimiser l'espace disponible.

Les batteries, placées sous la banquette, n'affectent pas l'habitabilité aux places arrière ni le coffre. Trois adultes s'installent sans devoir trop se serrer les coudes et bénéficient d'un bel espace aux jambes. Le coffre ne bat pas non plus de records dans la catégorie, mais son volume (427 dm³) suffit dans l'absolu et son architecture carrée facilite l'accès. Seuls le seuil élevé et les passages de roues proéminents gênent au moment de charger des objets encombrants. La qualité de fabrication souffle en revanche

le chaud et le froid. Le dessus de la planche de bord en plastique souple présente bien, mais les matériaux durs au toucher, parfois sensibles aux rayures, qui habillent les parties inférieures (console centrale, couvercle de la boîte à gants...) sont moins flatteurs. Pour nous faire oublier tout cela, le Niro respecte la politique commerciale de Kia et fait preuve de générosité en équipements de série. Clim automatique bizona, radio CD-mp3 avec écran tactile 5 pouces, prises Aux et USB, jantes alu de 16 pouces, régulateur et limiteur de vitesse sont de série dès l'entrée de gamme Motion. Sur le troisième et dernier niveau, baptisé Premium et vendu 32 990 €, le Niro reçoit l'accès et le démarrage sans clé, le GPS, les sièges avant électriques, la caméra de recul avec aide au stationnement avant et arrière. Sur ce point, il a tout d'un grand. ■

KIA NIRO 141 ch Premium EN CHIFFRES

DONNÉES CONSTRUCTEUR

Moteur / Transmission

Puissance maxi	141 ch (cumulés) à 5 700 tr/mn
Couple maxi	147 Nm à 4 000 tr/mn (moteur thermique)
Type	4 cylindres en ligne, essence + moteur électrique de 32 kW
Cylindrée / puissance fiscale	1 580 cm ³ /5 CV
Transmission	aux roues avant
Boîte / nombre de rapports	robotisée à double embrayage/6

Châssis

Diamètre de braquage	10,6 m
Pneumatiques	225/45 R 18

Dimensions / Poids

L/l/h / empattement	4,36 / 1,81 / 1,55 / 2,70 m
Poids / tractable freiné	1 500 / 1 300 kg

Performances

0 à 100 km/h	11,5 s
Vitesse maxi	162 km/h

Habitabilité / Coffre

Volume de coffre	427 dm ³
------------------	---------------------

LE BUDGET

Prix	32 990 €
Bonus/malus (CO ₂)	bonus 750 € (101 g/km)
Prix du modèle essayé*	33 650 €
Garantie	7 ans ou 150 000 km

*Avec options et bonus/malus inclus.

Équipements de série ■■■

7 airbags, ABS + AFU, accès et démarrage sans clé, aide au démarrage en côte, AFU, antibrouillards, avertisseur de circulation arrière, Bluetooth, caméra de recul avec aide au stationnement AV/AR, clim auto bizona, contrôle pression pneus, ESP, freinage anticalcussion, gestion auto codes/phares, jantes alu 18 pouces, régulateur de vitesse adaptatif, système multimédia avec écran tactile couleur 8 pouces et prises USB/Aux, vitres élec. AV/AR, volant cuir multifonction réglable en hauteur et profondeur, etc.

Options

Pack Cool : toit ouvrant électrique + sièges AV ventilés (800 €), peinture métallisée ou noircie (610 € à 710 €).

Consommations

Mixte	4,4 l/100 km
Urbaine / extra-urbaine	4,4 / 4,5 l/100 km
Réservoir	45 l

Note EuroNCAP

En cours

Pays de fabrication

Corée

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL



C'est en ville que le Niro prend tout son intérêt. Grâce à son moteur hybride, il fait preuve de douceur, se montre silencieux et sobre. Sur route, le petit coréen est moins à l'aise et pêche en performances. Dommage, son sens de l'accueil, ses équipements de série et son confort incitent aux voyages.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie



Pour se donner une chance d'attirer l'attention, la Suzuki Baleno en a fait des tonnes, sauf sur la balance : technos modernes, habitabilité XXL et tarif canon au menu. Cette intrigante japonaise peut-elle inquiéter les références Renault Clio et Peugeot 208 ?

Par Pierre Lefebvre
Photos Arnaud Saunier



L'envie de bien faire

Les Japonais aiment la France et les Français le leur rendent bien. Il faut dire qu'entre l'archipel et l'Hexagone, les points communs sont nombreux, dont un riche patrimoine, un goût prononcé pour la haute gastronomie ou encore... celui de produire d'excellentes petites voitures. Si Suzuki n'a pas la puissance de feu de Toyota et ne vendra jamais chez nous autant que nos constructeurs nationaux, c'est pourtant un spécialiste du genre, et il en fait la brillante démonstration avec la Baleno. Passons sur le nom de baptême choisi, il y a plus intéressant.

Produite en Inde, cette grande sœur des Celerio et Swift laisse bouche bée dès que l'on visite son habitacle. Affichant 4 m entre les boucliers, la Baleno laisse penser qu'elle mesure 50 cm de plus tant ses places arrière sont dignes de celles d'une berline compacte. Son coffre est aussi généreux, avec 362 dm³ de capacité divisée en deux parties par un faux plancher. Ne cherchez pas, il n'y a pas mieux dans la catégorie ! Certes, l'effet de surprise est moins flatteur si l'on

L'avis de Pierre Lefebvre



Assez agréable, sobre et généreuse à bord, la Baleno m'a agréablement surpris. Son style m'emballe moins.



UNE TECHNOLOGIE HYBRIDE SIMPLE, ASSOCIÉE À UN POIDS RÉDUIT : LA BALENO EST UNE CHAMPIONNE À LA POMPE ! •••

s'attarde sur le poste de conduite morose et les plastiques durs. Mais la Baleno propose par ailleurs de quoi se laisser tenter. En bonne Suzuki, elle affiche un rapport prix/équipements canon en offrant, de série, régulateur de vitesse adaptatif, écran tactile pratique avec GPS intégré, freinage automatique d'urgence en ville et même sièges avant chauffants. Pour moins de 18 000 €, c'est la vie de château. Et si vous aimez les options, sachez qu'il n'y en a qu'une seule : la peinture métallisée !

La Baleno réserve aussi son lot de surprises au volant.

Reposant sur une nouvelle plate-forme qui profitera à la prochaine génération de Swift, la Baleno pèse 934 kg (relevés par nos soins) et est la voiture la plus légère de sa catégorie. Et pas qu'un peu, puisqu'une Clio TCe 90 ch accuse presque deux quintaux de plus ! Si cette légèreté n'en fait pas pour autant une référence en agrément et en confort, en raison d'une direction manquant de rappel et de précision et d'un

amortissement manquant de tenue, la Baleno n'a toutefois rien d'une punition à conduire. C'est non seulement vrai parce que l'engin s'avère rassurant et doux mais aussi parce qu'il offre un niveau de performances étonnant avec sa motorisation hybride.

La technologie employée par Suzuki (voir encadré ci-contre) n'a rien de révolutionnaire, mais elle est efficace. Pour résumer : l'électricité ne sert qu'à assister légèrement le moteur essence. Comme quoi, les idées simples sont parfois les meilleures. Conjugué au poids de ballerine de la Baleno, le système SVHS permet au petit 4 cylindres atmosphérique d'être plus performant que la concurrence... convertie au turbo. Et il y a mieux : la consommation réserve elle aussi une bonne surprise. Avec 5,5 l/100 km en moyenne, la Baleno est presque aussi sobre (+ 0,1 l) que la référence, la Toyota Yaris Hybrid ! Hélas, la perfection n'existe pas en ce bas monde. Distillant quelques légers à-coups à la décélération et à la

remise de gaz en ville – un défaut à mettre sur le compte de la gestion du système hybride –, la Baleno n'est pas irréprochable.

On note encore d'autres ombres au tableau.

PLUS
Sobriété/performances
Habitabilité XXL
Prix canon
MOINS
À-coups en ville
3 étoiles EuroNCAP (sans pack Sécurité)
Ambiance intérieure triste

Les distances de freinage sont un peu longues, surtout à partir de 130 km/h, et les résultats aux crash-tests de l'EuroNCAP n'impressionnent guère. Rien de rédhibitoire, mais en configuration standard, la Baleno n'obtient que 3 étoiles, un résultat médiocre en 2016. Heureusement, les dispositifs de sécurité passive comme le freinage actif d'urgence et le régulateur de vitesse adaptatif, de série sur les versions Pack (options sur les versions d'entrée de gamme) permettent de décrocher une étoile de plus et redorent le blason. Reste à savoir si tout cela sera suffisant pour que la Baleno puisse contester la suprématie des Clio et 208, qui règnent sans partage sur le marché français. ■



MESURES
Auto-Journal
SUR CIRCUIT D'ESSAIS

SUZUKI BALENO

1.2 Hybrid 90 ch SHVS Pack EN CHIFFRES

NOS MESURES

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

Moteur / Transmission

Puissance maxi	90 ch à 6 000 tr/mn
Couple maxi	120 Nm à 4 400 tr/mn
Type	4 cylindres essence avec alerter-démarreur
Cylindrée/puissance fiscale	1 242 cm ³ / 4 CV
Transmission	aux roues avant
Boîte/nombre de rapports	mécanique / 5

Châssis

Diamètre de braquage	10,7 m
Pneumatiques	185/55 R 16

Dimensions / Poids

L/l/h / empattement	4 1,75 / 1,66 / 2,52 m
Poids/tractable freiné	934 / 1 000 kg

Performances

1000 m d.a.	33 s
0 à 100 km	11 s
90-130 km/h en 4 ^e /5 ^e	13,8/22,5 s
Vitesse maxi	168 km/h
Freinage à 50/90/130 km/h	11/34/70 m

Habitabilité / Coffre

Longueur aux jambes AR	33 cm
Largeur aux coudes AV/AR	142/139 cm
Volume de coffre	362 dm ³

Niveau sonore

Au ralenti / 90/130 km/h	39/66,3/69,4 dB
--------------------------	-----------------

LE BUDGET

Prix	17 150 €
Bonus/malus (CO ₂)	0 € (94 g/km)
Prix du modèle essayé*	17 640 €
Garantie	3 ans ou 100 000 km

*Avec options et bonus/malus inclus

Équipements de série

6 airbags, accès et démarrage sans clé, Bluetooth, caméra de recul, clim auto, détecteurs de pluie et de luminosité, ESP, freinage automatique d'urgence, GPS sur écran tactile couleur, jantes alliage 16 pouces, phares au xénon et feux de jour à LED, prise USB, régul. de vitesse adaptatif, sièges AV chauffants...

Options

Peinture métallisée (490 €).

Consommations

Moyenne	5,5 l/100 km
Ville/Route/Autoroute	5,4/5,3/5,8 l/100 km
Autonomie/Réservoir	673 km / 37 l

Note EuroNCAP

3 étoiles*

Pays de fabrication

Inde

*4 avec le pack Sécurité

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL



Sobriété, poids, habitabilité, la Baleno fait tomber quelques-uns des records relevés par nos mesures. Si vous recherchez une citadine abordable et de bonne compagnie, vous ne serez pas déçu ! À condition de ne pas être trop regardant sur les crash-tests de sécurité.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie



1



2



3



4



5

LES EXPERTS AJ

Pour les beaux jours, la Smart – troisième du nom – enlève le haut. Enfin presque. Plus découverte que vrai cabriolet, la mini-citadine n'a pas forcément convaincu nos Experts. Ils ne se laissent pas avoir au charme !



La Fortwo est proposée en version fermée ou découverte.



Côté coffre, il ne faut pas attendre grand-chose. En plus, les bagages ne risquent pas de prendre froid, juste au-dessus du moteur.

SMART FORTWO CABRIO

1.0 71 ch Passion

17 425 € - Bonus/malus écologique : 0 €



Direction trop incisive et freinage peu rassurant, Frank ne partirait pas en week-end avec cette Smart.



La Fortwo est une citadine accomplie. Pratique, ultra-maniable et plutôt chic, elle n'a qu'un seul gros défaut: son prix!

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



PORTRAITS CLÉMENT CHOULOT



Franck Lagorce
(Pilote)
► Formule 1
chez Ligier
en 1994-1995
► 10 participations
aux 24 Heures
du Mans et
16 victoires en
Trophée Andros.

“
C'est vrai qu'elle se faufile partout, mais avec ce petit moteur, cette Smart a interdiction de sortir de la ville.
”



Mélina Priam
(Journaliste)
► Des centaines
de modèles essayés
en 14 ans, de la
Ford T des 24 Heures
du Mans de 1923
à la Lamborghini
Aventador ou
la Ferrari
F458 Speciale.

“
Ultra-maniable, elle se gare dans un trou de souris, mais il faut oublier le plaisir de conduire et payer le prix fort.
”



Je concède qu'en ville, son rayon de braquage ultracourt et son gabarit sont un atout. C'est d'ailleurs pour cela que je lui donne 20% de QE. Mais si je veux prendre un bol d'air, je préfère opter pour le scooter ou la moto. Je me sens plus en confiance. **Cette version de 71 ch manque singulièrement de puissance pour envisager de faire autre chose que de la ville.** Ensuite, sa direction est trop incisive, trop directe : elle oblige à corriger sans arrêt. Rassurant et puissant en ligne droite, le freinage la déstabilise en courbe. En cas d'urgence, la Smart part en survirage [ndlr : glisse de l'arrière], ce qui entraîne l'intervention très, voire trop brutale de l'ESP. La tenue de route en pâtit et perd en cohérence. En prime, le stop/start est très mal calibré : la voiture s'arrête en broutant et ne redémarre pas. C'est un coup à se faire klaxonner sans arrêt : gênant pour une urbaine!



Cet essai prouve l'importance de la version. Autant la Smart 90 ch, capable d'affronter des terrains plus variés que des rues encombrées (AJ n° 952), m'avait paru progresser par rapport à la précédente génération, autant cette version de 71 ch retombe dans ses travers : à-coups de transmission, stop/start mal calibré. Mais en ville, je craque en faisant le deuil de l'agrément de conduite. Elle reste une arme absolue. Contrairement à Franck, je ne suis pas très 2 roues. **Finalement, la Smart, c'est juste la taille au-dessus. On n'échappe pas aux bouchons, mais on se gare dans un mouchoir de poche et on a un minimum de place pour un sac.** Son plus gros défaut reste son prix. Même bien équipée, elle est affreusement chère. Surtout en Cabrio. Elle se révèle plus raisonnable en consommation (6,5 l/100 km en ville), mais au vu des performances, il n'y a pas de quoi crier à l'exploit.



La Smart est vraiment l'arme parfaite en ville : aucune autre citadine n'est aussi maniable et la visibilité périphérique est parfaite. Mais depuis qu'elle a pris des centimètres en longueur, il est plus difficile de se garer en travers. Néanmoins, elle reste bourrée de défauts, et son champ d'action est restreint. **Nerveux au démarrage, le moteur n'a ensuite rien dans le sac.** De plus, il engendre des vibrations désagréables. Rien n'y échappe : le volant, le pédales, les sièges... même le rétro intérieur a la tremblote ! C'est aussi un tape-fesses. L'ambiance à bord est simple mais mignonne, avec un habillage de la planche de bord en tissu plaisant à l'œil. Mais les plastiques font vraiment bas de gamme. Et même s'il y a quelques petits rangements, j'aurais bien apprécié un accoudoir central avec un vide-poches. Surtout à ce tarif !

MAZDA3
1.5 Skyactiv-D 105 ch Dynamique



PEUGEOT 308
1.6 BlueHDI 100 ch Allure

**RENAULT
MÉGANE**
1.5 Energy
dCi 110 ch Zen



PRINCIPE DE RÉALITÉ

Une japonaise sans complexe face à deux françaises sûres d'elles, telle est l'affiche de ce comparatif qui va mettre en scène des autos pleines de talent équipées de mécaniques pleines de... sagesse. Par Pascal Richard Photos Yann Lefebvre

Après trois ans de carrière, la Mazda3 diesel revoit ses ambitions à la baisse en matière de puissance. Ainsi, à côté du 2,2 l de 150 ch qui reste au programme, elle propose désormais un 1 500 cm³ de 105 ch bien plus en phase avec la réalité du marché des berlines compactes. Fini la quête du plaisir, alors ? Pas sûr car, comme l'a démontré Freud, le principe de réalité n'est qu'une modification "adaptative" du principe de plaisir. En clair, une évolution normale de ce dernier lorsqu'on prend conscience de l'environnement qui nous entoure. La recherche du plaisir est donc toujours présente, simplement, elle s'adapte !

Reste à savoir maintenant si la Mazda3 a su s'adapter, justement ! Pour cela, nous avons décidé de lui coller dans les jantes deux berlines qui, dès leur naissance, ont intégré, non sans talent d'ailleurs, ce principe de réalité. La Mazda3 va donc avoir affaire à forte partie avec, en face d'elle, la Peugeot 308 BlueHDi 100 ch et la Renault Mégane dCi 110 ch. Toutefois, si

cette version 105 ch fait preuve de la même joie de vivre que sa grande sœur, alors elle devrait donner du fil à retordre à nos représentantes tricolores. Mais trêve de conjectures, prenons le volant, c'est la meilleure façon d'en avoir le cœur net !

SUR LA ROUTE

A priori, une berline compacte diesel d'à peine plus de 100 ch, voire de 100 ch tout juste pour la Peugeot, n'est pas la plus grande pourvoyeuse de sensations de conduite du marché. Comment le lui reprocher d'ailleurs ? Ici, c'est l'économie, tant à l'achat qu'à l'usage, qui est visée. Du coup, au moment de me mettre au volant de la Mazda3, je ne m'attendais pas à ce que l'aiguille de mon "émotionnomètre" aille taquiner la zone rouge de ce dernier. Même chose pour la 308 et la Mégane qui sont ici présentées, non pas dans le plus simple appareil, mais dans leur définition "diesel" la plus modeste ou presque (il existe une Mégane dCi 90 ch).

Mais revenons à la Mazda3 qui, au démarrage, fait preuve d'une appréciable discréetion. Une

MAZDA3

- 1- La commande de boîte est très douce et l'étagement des rapports permet de bien exploiter la mécanique.
- 2- La planche de bord de la Mazda3 est, comme le reste de l'habitacle, très sérieuse, mais trop triste. L'affichage tête haute est monté de série sur la finition Dynamique.
- 3- Malgré sa puissance modeste, la Mazda3 se montre à l'aise sur tous types de terrains.



1



2



1



2



3

RENAULT MÉGANE

- 1- Comme la Mazda3, la Mégane peut compter sur une boîte de vitesses à 6 rapports pour l'aider lors des relances... Et ça marche !
- 2- Sur le plan dynamique, la Mégane est sereine... mais un peu plus empruntée que ses rivales.
- 3- Le dessin de la planche de bord est plaisant et les espaces de rangement assez nombreux. Reste que la finition mériterait plus de soin.



L'avis de Pascal Ricard



La présentation intérieure de la Mazda n'est pas au diapason de la bonne humeur du châssis. Dommage !



3

**LA MAZDA3 RESTE ASSEZ JOYEUSE,
LA 308 AUSSI, MAIS SA BOÎTE 5 NE L'AIDE
PAS VRAIMENT. LA MÉGANE SE MONTRÉ
TRÈS ALERTE EN RELANCES ●●●**



vertu partagée par la Mégane mais pas par la 308 qui, à froid, se fait un peu plus entendre. Dès les premiers tours de roues, on est immédiatement séduit par la douceur du petit 1 500 cm³ japonais fort de 270 Nm de couple, disponible dès 1 600 tr/mn, soit la meilleure valeur de ce comparatif. Une caractéristique qui ne l'empêche pas, comme les moteurs de ses petites camarades du reste, d'être un poil creux sous les 2 000 tr/mn, mais sans que cela ne constitue réellement une gêne.

En ville, nos trois belligérantes se montrent plutôt à leur avantage.

Sur ce terrain, la modestie de leurs mécaniques ne se fait pas spécialement sentir et on apprécie surtout la douceur générale qui se dégage de leur conduite. Dans ce domaine, la Mégane se montre très convaincante, au même titre que la Mazda. La Peugeot est également très prévenante mais sa boîte 5 vitesses est un peu plus accrocheuse que son homologue à 6 rapports que l'on trouve sur le 1.6 BlueHDi 120 ch. Sur l'autoroute, le rythme s'accélère et c'est sans la moindre difficulté que la Mazda3 s'insère dans le flux de la circulation. Derrière, la 308 et la Mégane suivent sans s'essouffler. Égalité, alors ? Non, car la première cassure de rythme pointe le fait qu'il aurait été judicieux, chez Peugeot, de doter la 308 d'une boîte de vitesses à 6 rapports. Affublée de la puissance la plus modeste et de la plus faible valeur de couple, la 308 doit, en plus, composer avec une transmission à 5 rapports dont le dernier est démesurément long. Pas idéal pour les relances, tout ça ! D'ailleurs, sur ce thème, la 308 ferme la marche. De leur côté, la Mazda et la Mégane se montrent infiniment plus à l'aise. Bien aidées par leur boîte de vitesses à 6 rapports, elles parviennent à mieux exploiter leur mécanique.

En sortant de l'autoroute, on se dit que la 308 va profiter des premiers virages pour mettre →



CES TROIS BERLINES REVENDIQUENT DES CONSOMMATIONS SAGES ET LEUR ÉQUIPEMENT DE SÉRIE EST COMPLET. RESTE QUE TOUT CELA SE PAIE PARFOIS UN PEU CHER •••

L'avis de Pascal Richard



Même avec seulement 100 ch, la 308 est plaisante à conduire. Mais sa boîte 5 lui coupe un peu les ailes.



MAZDA3 / PEUGEOT 308 / RENAULT MÉGANE

LA VIE À BORD

1

MAZDA3

1- De série, la Mazda3 reçoit un ensemble multimédia assez complet et facile à prendre en main. La molette située au centre de la console centrale permet d'accéder aux différents menus (radio, GPS, paramètres de conduite...). 2- C'est à bord de la Mazda3 que les passagers des places arrière seront le plus à leur aise. 3- Avec 391 dm³, le coffre de la Mazda3 est le plus petit de la bande, mais ce volume reste au-dessus de la moyenne.



2



3

Si le châssis et, dans une moindre mesure, le moteur de la Mazda3 font preuve d'une réelle bonne humeur, il en va tout autrement de l'habitacle. Dans ce domaine, la japonaise donnerait plutôt dans l'austère. Les teintes utilisées ici vont du noir clair au noir foncé, un vrai bonheur et, surtout, une source d'ennui inépuisable ! C'est bien simple, à côté de la Mazda3, la 308 et surtout la Mégane passeraient presque pour des disciples de Vivienne Westwood. Sûr que devant la planche de bord de la japonaise, la célèbre styliste anglaise qui, dans les années 70, "habilla" les punks de tout poil à commencer par les Sex Pistols, sombrerait dans une profonde dépression. Pour nous remonter le moral, la Mazda3 a néanmoins quelques arguments à faire valoir, à commencer par une habitabilité qui se situe au-dessus de la moyenne. C'est là la conséquence heureuse de dimensions

extérieures elles aussi plus généreuses que la moyenne. Du côté des françaises, on se montre un peu plus avare de centimètres. Un constat qui se vérifie plus particulièrement au niveau des places arrière de la 308 qui manquent un peu de largesses, notamment au niveau de l'espace aux jambes (21 cm contre 28 cm pour la Mazda). Mais la Peugeot prend sa revanche avec un coffre de 451 dm³ contre seulement 391 dm³ pour la japonaise. Et la Mégane dans tout cela ? Elle se situe entre les deux. Pas si mal, me direz-vous ? Oui et non, dans la mesure où ses dimensions extérieures assez généreuses pouvaient laisser espérer un peu mieux que la moyenne dans le domaine de l'habitabilité. Bousculées par la Mazda pour tout ce qui touche à l'espace habitable, les françaises attendent de pied ferme la nippone sur le chapitre du confort... Moi aussi, d'ailleurs ! Il faut dire qu'en constatant qu'à partir de la finition ➤



PEUGEOT 308

1- Chez Peugeot, on a pris le parti du "tout tactile". C'est assez pratique, même si des commandes de climatisation "classiques" ne seraient pas superflues. 2- Les passagers des places arrière sont un peu à l'étroit à bord de la 308, mais le confort est malgré tout très convaincant. 3- Le coffre de la 308 est le plus vaste de ce comparatif (451 dm³). C'est aussi le plus facile d'accès.



2



3



RENAULT MÉGANE

1- L'écran tactile de la Mégane est un plus, il permet notamment de piloter le système de navigation (option, 600 €). 2- Avec un espace aux jambes de 24 cm, la Mégane se situe entre la Mazda3 (28 cm) et la Peugeot (21 cm). Le confort est aussi très convaincant. 3- Le volume du coffre de la Mégane est généreux (442 dm³) mais son seuil de chargement (75 cm) est élevé.



2



3

tout le monde d'accord. Et effectivement, même modestement motorisée, la Peugeot reste très plaisante sur route. Le problème, c'est que, dans ce domaine, la Mazda3 affiche elle aussi un bon bilan. Bien équilibrée, elle passe d'un virage à un autre sans jamais se désunir. En outre, elle peut s'appuyer sur une mécanique toujours disponible, ce qui n'est pas le cas de la 308. En matière de plaisir de conduite, la japonaise est assurément à son affaire. Et la Mégane dans tout cela ? Elle suit sans faiblir mais sans afficher la même joie de vivre que ses petites camarades. Reste que ses relances sont efficaces et que son équilibre dynamique n'a pas grand-chose à envier à celui affiché par ses rivales.

Au final, c'est la Mazda3 qui s'impose devant une 308 et une Mégane qui, pour l'une, manque un peu de répondant côté moteur/boîte et, pour l'autre, un peu de joie de vivre sur le plan dynamique.

L'avis de Pascal Richard

Douceur et confort sont les armes de la Mégane. Pas très rock'n'roll ? Oui, mais à la longue, on apprécie.

**Mazda3**

PLUS
Mécanique plaisante
Comportement agréable
Bon confort
—
MOINS
Prix un peu élevé
Présentation austère
Coffre un peu en retrait

Peugeot 308

PLUS
Équilibre dynamique
Présentation soignée
Bon confort
—
MOINS
Relances laborieuses
Places AR un peu justes
Commande de boîte

Renault Mégane

PLUS
Très bon confort
Douceur générale
Aides à la conduite
—
MOINS
Finition perfectible
Consommation juste correcte
Autonomie décevante

Dynamique, la – encore – raisonnable monte pneumatique des exécutions Harmonie et Élégance (205/60 sur des roues de 16 pouces) cérait sa place à de totalement délirantes (pour ce niveau de puissance) roues de 18 pouces chaussées de 215/45, mes lombaires se crispèrent... Une précaution qui, au fil des kilomètres, se révélera pourtant totalement superflue !

Le bilan de la Mazda3 en matière de confort est tout à fait honorable.

Mais outre quelques réactions un peu sèches à basse vitesse, il n'est tout de même pas de taille à faire de l'ombre à la 308 ni surtout à la Mégane, qui se montre prévenante avec ses passagers. Une façon pour la Renault de se faire pardonner quelques approximations en matière de finition. Sur ce point, c'est la Peugeot qui est incontestablement la plus convaincante. La Mazda pour sa part compense le manque de chaleur de sa présentation par un réel sérieux du côté des assemblages, et si tous les plastiques ne sont pas d'aussi belle facture que ceux de

la 308, l'ensemble est malgré tout bien réalisé. En matière de techno embarquée, la Mégane est incontestablement la plus convaincante. D'autant plus si l'on opte pour le système R-Link 2 et son GPS. Ce dernier implique un surcoût de 600 €, mais comme la Renault est, en finition Zen, sensiblement moins coûteuse que ses rivales, le jeu en vaut la chandelle.

Au final, la Peugeot est la plus soignée, la Mazda la plus logeable et la Mégane la plus confortable. Une vertu qui, associée à une habitabilité correcte, lui permet de s'imposer ici.

LE BUDGET

Lorsqu'on propose une mécanique diesel aussi modeste, le moins que l'on puisse faire, c'est d'associer cette dernière à une consommation ultra-douce. Dans ce domaine, on attendait donc de nos trois berlines une grande retenue. Contrat rempli pour la Mazda3 qui se révèle la plus sobre de la bande. Au passage, on notera qu'avec une monte pneumatique plus en rapport avec sa mécanique et sa vocation, le

résultat aurait sans doute été encore meilleur. En l'état, la japonaise devance d'un cheveu la 308 et la Mégane, qui ferme la marche avec une moyenne de 5,6 l/100 km (5,4 l pour la Mazda et 5,5 l pour la Peugeot). De bons résultats d'ensemble que la Renault "gâche" un peu avec une autonomie tout juste correcte (840 km) qu'elle doit à son réservoir trop petit (47 l contre 51 l pour la Mazda et 53 l pour la 308).

Présentées ici en finition "presque" haut de gamme, nos trois autos proposent des dotations d'équipement honorables. La Mégane, plus récente que ses petites camarades, joue la carte "techno" avec ses aides à la conduite (alerte de franchissement de ligne, reconnaissance des panneaux, gestion automatique de l'éclairage) tout en proposant le prix de vente le plus attractif (même si l'on ajoute le GPS). Du coup, c'est elle qui remporte cette dernière manche devant une Mazda3 sans option ou presque, et qui impose le recours à la finition haut de gamme (Sélection, 30 400 €) pour avoir droit à un équipement pléthorique, et une 308 tout juste dans les clous en matière de rapport prix/équipement. ■

VERDICTS

SUR LA ROUTE: 1^{re} MAZDA3 -

2^{ee} ex æquo PEUGEOT 308 / RENAULT MÉGANE

LA VIE À BORD: 1^{re} RENAULT MÉGANE -

2^{ee} ex æquo PEUGEOT 308 / MAZDA3

LE BUDGET: 1^{re} RENAULT MÉGANE -

2^{ee} MAZDA3 - 3^{re} PEUGEOT 308

1^{re} RENAULT MÉGANE 1.5 Energy dCi 110 ch Zen /
2^e MAZDA3 1.5 Skyactiv-D 105 ch Dynamique /
3^e PEUGEOT 308 1.6 BlueHDI 100 ch Allure /



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.

EN CHIFFRES

Peugeot 308

	Renault Mégane	Mazda3	Peugeot 308
Moteur/Transmission			
Puissance maxi	■ 110 ch à 4000 tr/mn	■ 105 ch à 4000 tr/mn	■ 100 ch à 3750 tr/mn
Couple maxi	■ 260 Nm à 1750 tr/mn	■ 270 Nm à 1600 tr/mn	■ 254 Nm à 1750 tr/mn
Type	4 cylindres en ligne, turbo diesel	4 cylindres en ligne, turbo diesel	4 cylindres en ligne, turbo diesel
Cylindrée/Puissance fiscale	1461 cm ³ /5 CV	1499 cm ³ /5 CV	1560 cm ³ /5 CV
Transmission	aux roues avant	aux roues avant	aux roues avant
Boîte/nombre de rapports	manuelle/6	manuelle/6	manuelle/5
Châssis			
Diamètre de braquage	■ 11,5 m	■ 11,4 m	■ 11 m
Pneumatiques	■ 205/50 R 17	■ 215/45 R 18	■ 205/55 R 16
Dimensions/poids			
L/l/h/empattement	4,36/1,81/1,45/2,67 m	4,46/1,79/1,45/2,70 m	4,25/1,80/1,46/2,62 m
Poids/tractable freiné	1344/1300 kg	1364/1300 kg	1291/1300 kg
Performances			
1000 m d. a.	■ 33,2 s	■ 33,6 s	■ 33,9 s
0 à 100 km/h	■ 11,2 s	■ 11,4 s	■ 11,8 s
90-130 km/h en 4 ^e /5 ^e /6 ^e	■ 10,5/12,6/16 s	■ 11,6/13/17,4 s	■ 13,4/17,4/- s
Vitesse maxi	■ 180 km/h	■ 177 km/h	■ 174 km/h
Freinage à 50/90/130 km/h	■ 10/31/64 m	■ 10/33/66 m	■ 10/33/66 m
Habitabilité/Coffre			
Longueur aux jambes AR	■ 24 cm	■ 28 cm	■ 21 cm
Largeur aux coudes AV/AR	■ 149/142 cm	■ 150/146 cm	■ 148/143 cm
Volume de coffre	■ 442 dm ³	■ 391 dm ³	■ 451 dm ³
Niveau sonore			
Au ralenti/90/130 km/h	■ 44,2/65,4/68 dB	■ 42,6/65,8/70,1 dB	■ 48,5/66,5/68,8 dB
LE BUDGET			
Renault Mégane			
Prix	25 400 €	27 000 €	26 250 €
Bonus/malus écologique (CO ₂)	■ 0 € (95 g/km)	■ 0 € (99 g/km)	■ 0 € (94 g/km)
Prix du modèle essayé*	■ 26 520 €	■ 27 500 €	■ 26 880 €
Garantie	■ 2 ans, km illimité	■ 3 ans ou 100 000 km	■ 2 ans, km illimité
Mazda3			
Peugeot 308			
Peugeot 308			
Affichage tête haute	non	série	non
Aide au stationnement avant	500 € ⁽¹⁾	série	série
Alerte de franchissement de ligne	série	non	non
Alerte de survitesse avec reconnaissance des panneaux	série	non	non
Caméra de recul	500 € ⁽¹⁾	série	260 €
Passage auto feux de route/croisement	série	non	non
Peinture métallisée	620 €	500 €	630 €
Système de navigation	600 €	série	série
Consommations			
Moyenne	■ 5,6 l/100 km	■ 5,4 l/100 km	■ 5,5 l/100 km
Ville/Route/Autoroute	■ 5,8/5,5/5,5 l/100 km	■ 5,4/5,2/5,6 l/100 km	■ 5,5/5,4/5,5 l/100 km
Autonomie/Réservoir	■ 839 km/47 l	■ 944 km/51 l	■ 964 km/53 l
Note EuroNCAP	5 étoiles	5 étoiles	5 étoiles
Pays de fabrication	Espagne	Japon	France

* Avec options et bonus/malus inclus. (1) Options groupées.

LE CHOIX DE L'AUTO-JOURNAL

RENAULT MÉGANE

La Mazda3 a bien maîtrisé son passage du "principe de plaisir" au "principe de réalité". Reste que si l'on prend en considération l'ensemble des données, c'est la Mégane qui se montre la plus convaincante. Quant à la 308, elle paie cher la mesquinerie de Peugeot qui, en la privant d'un sixième rapport, l'a peut-être aussi privée de victoire !



■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

LE SUV QUI FAIT OUBLIER LE DIESEL

Jusqu'à présent, nous n'avions pas pour habitude de conseiller un SUV de plus de 2 tonnes avec un moteur essence. Jusqu'à présent...

Par Guy L'Hospital Photos Yann Lefebvre



DU TONUS SI NÉCESSAIRE

Le 4 cylindres turbo affiche 211 ch et une valeur de couple maxi plutôt précoce. S'il ne s'agit nullement d'un athlète qui se cache sous le capot du GLC, ce bloc autorise de solides relances si nécessaire, plus vives en tout cas que celles du diesel. Avec une sonorité plus agréable à la clé.



SPORT SUR COMMANDE

Le niveau de finition Fascination intègre directement la suspension pneumatique. Un équipement (facturé 2 300 € sur les autres finitions) que nous vous conseillons vivement. En mode Confort, le GLC efface avec dextérité la plupart des défauts qu'il rencontre; en Sport, il maîtrise sans difficulté roulis et autres effets de caisse.



MERCEDES GLC 250 4Matic Fascination 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	■ 211 ch à 5500 tr/mn
Couple maxi	■ 350 Nm à 1200 tr/mn
Type	■ 4 cylindres, turbo essence
Cylindrée / puissance fiscale	■ 1991 cm ³ / 12 CV
Transmission	■ intégrale
Boîte / nombre de rapports	■ automatique / 9

Châssis

Diamètre de braquage	■ 11,8 m
Pneumatiques	■ 255/45 R 20

Dimensions / Poids

L/l/h / empattement	■ 4,66 / 1,89 / 1,64 / 2,88 m
Poids / tractable freiné	■ 1883 / 2400 kg

Performances

1000 m d.a.	■ 29,4 s
0 à 100 km	■ 7,8 s
90-130 km/h en Drive	■ 7,2 s
Vitesse maxi	■ 212 km/h
Freinage à 50 / 90 / 130 km/h	■ 10 / 32 / 66 m

Habitabilité / Coffre

Longueur aux jambes AR	■ 29 cm
Largeur aux coudes AV / AR	■ 151 / 148 cm
Volume de coffre	■ 530 dm ³

Niveau sonore

Au ralenti / 90 / 130 km/h	■ 39,3 / 62,7 / 67,3 dB
----------------------------	-------------------------

LE BUDGET

Prix	■ 55 700 €
Bonus / malus (CO ₂)	■ malus 1 600 € (152 g/km)
Prix du modèle essayé*	■ 64 450 €
Garantie	■ 2 ans, km illimité

*Avec options et bonus/malus inclus

Équipements de série

Hayon électrique, sellerie cuir, suspension pneumatique, système multimédia avec navigation et accès Internet, toit ouvrant panoramique...

Options

Projecteurs full LED actifs (700 €), régulateur de vitesse adaptatif + radar anticollision (1 550 €)...

Consommations

Moyenne	■ 10,5 l/100 km
Ville / Route / Autoroute	■ 11,4 / 10 / 10 l/100 km
Autonomie / Réserveur	■ 629 km / 66 l

Note EuroNCAP

5 étoiles

Pays de fabrication

Allemagne

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL



Pratiquement 4 000 € à son avantage séparent le GLC 250 4Matic d'une version diesel équivalente. Comme il se montre beaucoup plus agréable à conduire, il doit être considéré au moment de l'achat.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie



EN GROS OU AU DÉTAIL

Le Mercedes GLC 250 4Matic "premier prix" débute à 44 450 €. Pour obtenir un habitacle aussi soigné que celui de notre voiture d'essai, il faut forcément passer par le configurateur et cocher un grand nombre d'options. Autre solution: opter directement pour le haut de gamme Fascination, qui réclame un léger supplément de... 11 250 €.

L'avis de Guy L'Hospital



Un SUV essence, ça ne me paraissait pas naturel. Après cet essai, j'ai revu ma copie – malgré la consommation.



MAÎTRISE DE LA CONSOMMATION

La boîte automatique à 9 rapports n'est pas sans incidence sur l'agrément de conduite du GLC. Elle n'est pas pour rien non plus dans la consommation moyenne de 10,5 l/100 km que nous qualifierons de relativement contenue. C'est environ 2 litres d'écart avec un GLC 250d et une perte d'une centaine de kilomètres en matière d'autonomie.

TIMEX

Montre modèle Heritage Waterbury

Prix de vente indicatif: 129€

Cette montre chronographe est dotée d'un design simple et épuré, son bracelet en cuir et ses matériaux de qualité en acier inoxydable honore le savoir-faire de la marque pour un rendu intemporel. N° lecteur: 01 41 92 98 70 ou www.timex.com



JEAN PAUL GAULTIER

Ultra Mâle

Prix de vente indicatifs: 46,90€ - 40ml

60,14€ - 75ml / 84,60€ - 125 ml

Cette nouvelle eau issue de la grande maison de couture française est un hymne à la masculinité.

Elle allie puissance et gourmandise, grâce à l'union de la lavande noire et à la vanille boisée.

www.puig.com



CHEVIGNON

Blouson B-Star

Prix de vente indicatif: 400€

Née dans la street culture des années 80, la célèbre marque s'inspire de pièces iconiques pour créer un vestiaire masculin complet. D'inspiration Teddy, ce blouson perforé en cuir, mêle allure urbaine et authenticité. www.chevignon.com

IZAC

Jean Otis Bleu

Prix de vente indicatif: 89€

Avec sa coupe slim et ses tons bleus intenses, il sera votre allié de tous les jours. Ajusté à la taille avec ses intérieurs de poches imprimés

« Pied de puce » vous serez élégant en toutes circonstances. www.izac.fr



EASTPAK

Sac à dos Floid Coreout

Prix de vente indicatif: 75€

Que vous exploriez la ville à vélo, ou que vous emmeniez votre ordinateur portable au bureau, ce sac à tendance urbaine est prêt à vous suivre partout. www.eastpak.com



ÔBABÀ

Drap de plage, modèle New York

Prix de vente indicatif: Solo: 39,90€

XXL: 49,90€ / XXL+: 59,90€

Design, tendance et pratique, voici l'indispensable à utiliser à la plage et dans les parcs pour une balade ou pour un pique-nique. Confectionné en France dans un voile en coton, il est spacieux (3 formats 80 ou 160 ou 210cm de large sur 2m de hauteur), léger et possède

4 « piquetas » qui lui permettent de ne pas s'envelopper. www.obabaparis.com

TOM'S

Espadrilles « Classics »

Prix de vente indicatif: 49,95€

La classic Alpargata est un incontournable de la marque qui fête ses 10 ans cette année. Dotées d'une tige en lin, ces chaussures à enfiler iront avec tous vos looks en cette période estivale. www.toms.fr



Biographie

SITE DE PRODUCTION

OSNABRÜCK

(Allemagne)

EXEMPLAIRES VENDUS

440 en France en 2015.

À titre de comparaison, Mazda a vendu sur la même période 279 exemplaires de la MX-5.

MOTORISATIONS

DIESEL: de 110 à 150 ch

ESSENCE: de 105 à 220 ch

MODÈLE LE PLUS VENDU

1.2 TSI 105 ch

Sa seconde vie
en occasion

Comme toutes les Golf, le Cabriolet est sérieusement construit, ce qui le met à l'abri des affres du temps. Reposant sur une plate-forme technique de Golf VI, cette 4^e génération propose un large choix de moteurs essence... et diesel. Pour des raisons purement philosophiques, nous mettrons de côté les TDI, pour concentrer nos recherches sur une version TSI 125 ch ou TSI 150 ch.

Dans les deux cas, la boîte DSG est un vrai plus.

YANN LEFEBVRE



**Née en 2011
Fin de carrière 2016**

Volkswagen Golf Cabriolet

Avec la GTI... et la GTD, la Golf Cabriolet fut l'autre pionnière de la gamme, un statut qui lui permet aujourd'hui d'avoir droit à son petit hommage...

Par Pascal Richard

Mais comment vais-je bien pouvoir lui dire ? Elle qui pensait que sa descendance était assurée. C'est vrai qu'elle avait des raisons d'y croire. À l'orée de ses 40 ans, elle pouvait s'imaginer éternelle. Et pourtant, il va bien falloir lui annoncer : "Non, Titine, il n'y aura pas de 5^e génération de Golf Cabriolet. La lignée que tu avais

initiée en 1979 va prendre fin avec ce printemps."

L'heure du départ est aussi celle du bilan, des souvenirs. Alors, Titine se rappelle.

Elle se rappelle qu'avant de prendre sa retraite dans le pays Bigouden, elle a été la star des beaux quartiers parisiens. Que quelques séants célèbres avaient même pris place à son bord. Elle

se souvient des soirées mondaines, des week-ends à Deauville, des planches de surf calées sur son arceau... Reste que, comme bien d'autres stars, la Golf Cabriolet nous fera peut-être, dans quelques années, le coup du come-back. Après tout, dans la gamme Volkswagen, d'autres ont déjà succombé à cette tentation... ■



A man in a light blue shirt with a 'DUNLOP' logo on the sleeve is crouching down next to a small child wearing a white helmet and a red racing suit. The child is seated in a small red toy racing car. In the background, two other men are standing near a silver sports car. The scene is outdoors with greenery and a white fence visible.

24 Heures du Mans

II Y A

Dans la cour de l'Hôtel de France, en 1965, le pilote John Whitmore s'amuse avec le fils de l'hôtelier. Derrière eux, Innes Ireland, John Wyer... et leur GT40.



Au Mans, voici 50 ans, les pilotes banquetaient dans les hôtels du cru où les écuries tenaient quartier, et les prototypes gagnaient le circuit par la route. Souvenirs au long cours de la plus longue course, dans le sillage de l'écurie Ford.

Par Robert Puyal
Photos Yann Lefebvre
et archives Ford

50 ans



1964, la GT40 première manière, avec son nez pointu. La n° 11 était aux mains des Américains Richie Ginther et Masten Gregory. L'Hôtel de France n'a pas changé...

Le Mans 2016, qui va gagner ? Les prototypes hybrides hors de prix vont descendre de camions sophistiqués, surélèvés, dépliants, sous le contrôle de dizaines d'ordinateurs, soignés par d'innombrables mécaniciens, aux mains de pilotes dorlotés, entraînés, entourés de coachs, de kinés, de sophrologues. Et même dans les catégories réservées aux routières préparées, où Ford fait officiellement son retour avec la nouvelle GT, tout ce beau monde est très professionnel.

Le Mans 1966, qui allait gagner ? L'équipe la plus riche du moment prenait ses quartiers à l'*Hôtel de France* de La Chartre-sur-le-Loir, à quarante kilomètres de Mulsanne, en toute décontraction. Les pilotes et leur manager, l'Anglais John Wyer, occupaient la douzaine de chambres du petit bâtiment principal, tandis que les mécanos volontaires pour cette semaine française et pour "perdre" leur week-end, logeaient dans l'annexe, sans doute un peu moins chic. Les voitures, venues là sur un transporteur ouvert comme de vulgaires autos d'occasion, trouvaient refuge au garage Fortin, à deux pas de là.

Que fait dans ce coin de campagne, charmant mais tout de même un peu reculé, une équipe anglo-américaine ? L'hôtel de la famille Pasteau a été découvert en 1953 par l'équipe Aston Martin, qui en a fait son quartier général jusqu'à ce qu'elle finisse par l'emporter, en 1959. Aston Martin, dont un certain John Wyer était le directeur de course... Il faut dire que les Anglais ont du talent pour circuler par ici. N'oublions pas que Le Mans et sa région furent la propriété de la couronne britannique jusqu'en 1448 !

Detroit, Slough, La Chartre-sur-le-Loir

En 1963, Henry II, pas le roi d'Angleterre, mais Henry Ford II, P.-D. G. héritaire du deuxième constructeur mondial (juste derrière General Motors), décide en son lointain bureau du quartier général de Dearborn, la banlieue exécutive de Detroit, de gagner les 24 Heures du Mans. Il déclenche une opération transatlantique de première magnitude. Enzo

Ferrari, à qui il a fait une de ces offres américaines qu'aucun Européen ne pouvait alors refuser, l'a refusée. Vexé, Ford en fait désormais une affaire personnelle. Oui, il gagnera au Mans et en prime, il battra Ferrari. Ce qui en plus de servir les intérêts de développement de sa firme géante, lui donnera le plaisir de moucher l'orgueilleux Condottiere. Pragmatique, Ford donne à ses ingénieurs les moyens de ses ambitions et embauche les experts qu'il lui faut : Eric Broadley, de Lola, pour aider à la conception de la voiture, et John Wyer, vainqueur avec Aston quatre ans plus tôt, pour diriger l'équipe. Moins d'un an plus tard, en juin 1964, la Ford GT40 naît et s'aligne dans la Sarthe. Il faudra quand même commencer par deux années d'apprentissage et donc... de défaites, sans doute orageusement perçues dans l'auguste bureau directorial. En 1966, c'est l'ultimatum. Carroll Shelby (lui aussi vainqueur en 1959 avec Aston Martin, mais comme pilote !) abandonne ses Cobra-Ford et prend l'équipe en main.





Entre La Chartre-sur-le-Loir et Mulsanne, il y a Le Grand-Lucé. Les puissants prototypes d'usine gagnaient simplement le circuit par la route!



Et Henry Ford II en personne fera le déplacement dans ce lointain bout de campagne française où se court alors l'épreuve la plus célèbre du monde, devant Indianapolis et Monaco.

Veillée d'armes

Les gens de l'*Hôtel de France* ont bien compris qu'en cette année 1966, il se passe quelque chose de spécial. Avec celles qu'ils accueillent, ce sont treize Ford GT40 qui vont s'aligner au Mans! Il faut dire que la production bat son →

L'Hôtel de France, bien vivant, est aussi un musée permanent, aimé des pilotes.



Notre Focus RS voyage dans le temps, à l'emplacement exact de la GT40 n°12 d'Innes Ireland et Jochen Rindt en 1966.



plein dans l'usine de Slough et que la voiture est vendue à des indépendants pour la somme, finalement raisonnable, de 5 500 €, presque moitié moins cher qu'une Ferrari 275 LM de seulement 3,3 litres, alors qu'elle domine en performances les Ferrari P3 de 4 litres. En face, onze Ferrari et Dino. Mais certaines ne peuvent espérer qu'une victoire de catégorie... Chaque matin d'essais, les GT40 d'usine gagnent le circuit, par la route! Les villageois, devenus de vrais connaisseurs, se massent sur leur passage... L'armada se révélera invincible et ce sont trois GT40 qui l'emporteront, en triangle, et trois équipages de deux pilotes viendront recevoir leurs coupes, des mains mêmes d'Henry Ford, enfin satisfait et flanqué de son épouse. Aurait-il remis les lauriers aux gens de Ferrari? Hum, on ne le saura jamais... En tout cas, le *tycoon* américain, s'il a rempli son objectif en cochant la case triomphe au Mans, n'est pas sorti indemne. Il a conquis les 24 Heures mais les 24 Heures l'ont conquis aussi. Ses Ford ne cesseront plus de courir!

Les hommes

À l'*Hôtel de France*, dans les conciliabules entre pilotes, autour de la terrine sarthoise, il y a de quoi parler, longtemps et à voix forte! Car pour obtenir une arrivée groupée plus photogénique, ordre a été intimé à Ken Miles, alors en tête, d'attendre son poursuivant et compagnon d'écurie, Bruce McLaren. Les deux pilotes se sont si bien alignés qu'il était impossible de savoir qui avait franchi la ligne en premier, ce qui était le résultat recherché,

visant à souligner le travail d'équipe et à faire briller le seul nom de Ford. Sauf que... Au lieu de déclarer un *ex aequo*, les officiels ont couronné la n° 2 noire, celle de McLaren et Chris Amon, au prétexte que, partie plus loin sur la grille (et donc plus lente aux essais), elle avait bouclé plus de kilomètres en 24 heures. En somme, la n° 1 bleue de Miles et Hulme perdait pour avoir été plus rapide! Le débriefing dut être houleux.

Les machines

Les GT40 à V8 4,2 litres puis 4,7 litres avaient fait la trace. Il aura fallu les Mk II pour venir à bout de Ferrari. Mais la riposte italienne s'organise forcément et pour 1967, Ford a préparé les Mk IV dotées d'un moteur de 7 litres mais dans un châssis spécifique, plus léger et rigide, et sous une carrosserie profilée. Nouvelle victoire. Suite à cette accélération de l'émulation et des performances, les législateurs limitent la cylindrée des purs prototypes à 3 litres seulement: exit les Ferrari P4 et les Ford Mk IV. Et les Sport à 5 litres: exit la Mk II. Mais la GT40, elle, garde le droit de courir et reprend du service, notamment dans le cadre de l'écurie privée J.W. Automotive Engineering Ltd, c'est-à-dire... John Wyer. Ce sont ses voitures dont on se souvient si bien, commanditées par le pétrolier Gulf. Pour Le Mans, elles ne manquent pas de descendre à l'*Hôtel de France*.

L'année 1968 marque un nouveau succès pour Ford mais la course est particulièrement dramatique pour Lucien Bianchi. Le pilote belge remporte

La marque la plus riche du plateau d'alors vit comme une petite écurie d'aujourd'hui!

Atmosphère
1966: les enfants
parmi les GT40
qui rouleront
tout à l'heure
à 330 km/h...
N°59, Scott-
Revson et n°60,
Ickx-Neerpasch.





Voici tout juste 50 ans, le 19 juin 1966, les trois Ford Mk II gagnent groupées. McLaren accélère un peu...



La GT40 de Bianchi et Rodriguez, victorieuse en 1968.

Les victoires Ford au Mans

1966 : GT40 Mk II, Bruce McLaren/Chris Amon

1967 : Mk IV, Anthony "Ayjee" Foyt/Dan Gurney

1968 : GT40, Lucien Bianchi/Pedro Rodriguez

1969 : GT40, Jacky Ickx/Jackie Oliver

1975 : Gulf-Mirage, Jacky Ickx/Derek Bell

1980 : Rondeau-Ford, Jean Rondeau/Jean-Pierre Jaussaud



La Gulf Mirage n°11 de Bell et Ickx, 1^{re} en 1975
(la 10, Schuppan et Jaussaud, est 3^e).

la victoire, associé à Pedro Rodriguez, mais son frère Mauro, sur Alpine, a eu un très gros accident dans la section du Tertre Rouge. Il est gravement brûlé et devra mettre fin à sa carrière... Fort de sa victoire, Lucien négociera pour 1969 un contrat avec Alfa Romeo. Mais aux essais préliminaires des 24 Heures, en avril, il se tue au volant d'une 33/2.

Le nombre des accidents en sport automobile est alors bien mieux accepté qu'aujourd'hui. Il faudra que des pilotes se dressent pour changer les choses : en juin 1969, Jacky Ickx traverse ostensiblement la piste en marchant et prend le temps de se sangler dans sa GT40 "John Wyer", celle-là même que pilotait Bianchi l'année précédente ! Et 24 heures plus tard, Ickx l'emporte dans un final époustouflant contre la Porsche de Hans Herrmann, avec trois dépassemens dans le dernier passage sur les Hunaudières !

Côté jardin

L'Hôtel de France est devenu une part vivante de la légende du Mans. Récemment, la famille Postau, après l'avoir géré pendant quatre générations, a passé la main... Mais l'hôtelier qui a souhaité le reprendre est d'un genre particulier. Ce Britannique, collectionneur invétéré, qui possède une Bentley 4,5 Litre (sans s, c'est anglais) comme celles qui ont signé l'une des cinq victoires Bentley au Mans dans les années 1920, a attiré à lui la clientèle nombreuse de ses compatriotes fanatiques de "motoring". Le jour de notre passage, un club Aston-Lagonda prenait ses aises...

Pas question, évidemment, de modifier la façade de l'Hôtel de France, classée monument historique par l'engouement général plus sûrement que par l'Unesco, ni de toucher aux salles de restaurant. Mais les chambres, douze dans le corps principal du bâtiment, ont perdu leurs numéros au profit de noms. Derek Bell (cinq victoires) ou Jacky Ickx (six victoires) ont l'honneur de dormir dans une chambre à leur nom quand ils viennent, inévitablement, chaque année, assister aux 24 Heures... ■

LES 24 HEURES DU MANS

GAL



Brad Pitt, star et starter des 24 Heures du Mans 2016.



Tout d'abord, un coup de chapeau à la FIA qui se couvre de gloire en plaçant, à nouveau, un Grand Prix de F1 le week-end des 24 Heures du Mans 2016. La Fédération n'a pas su se tirer du piège expansionniste et cupide de Bernie Ecclestone avec ce premier GP d'Europe à Bakou (capitale de l'Azerbaïdjan; ah bon, c'est en Europe ?). Cela malgré les grandes déclarations de Jean Todt: "Les 24 Heures du Mans seront protégées dans le calendrier." La preuve, en effet!

Dommage pour les passionnés de sport automobile et dommage pour la Formule 1. Parce que, cette année encore, tous les éléments concourent à une dramaturgie dont seule la classique de la Sarthe a le secret. Les deux manches d'ouverture du championnat du monde d'endurance (WEC), à Silverstone, puis à Spa, ont révélé des forces et des failles parmi les belligérants. En particulier en fiabilité. Porsche, le tenant du titre, et Audi, qui n'alignent que deux prototypes LMP1 cette année au Mans (contre trois l'an dernier), ont subi quelques déboires – comme Toyota –

À TOUS LES ÉTAGES !

Le triumvirat Porsche, Audi, Toyota en prototypes, le retour officiel de Ford en GT face à Ferrari, Corvette et Aston Martin, les LMP2 françaises en fusion... À tous les niveaux, la bataille s'annonce furieuse les 18 et 19 juin au Mans.

Par François Dauré



FRANÇOIS FLAMAND / DPPI

sans doute dus aux progrès en performances, poussés à la limite.

L'affrontement entre les géants de l'industrie vaudra le déplacement. Mais pas seulement lui. Cinquante ans après sa première victoire au Mans, Ford revient (*voir reportage p. 90*), dans une catégorie GTE bouillonnante, face à son rival historique, Ferrari, mais aussi aux redoutables Chevrolet Corvette et Aston Martin Vantage V8. Comment douter que la bagarre sera haletante ? Tout comme chez les petits prototypes LMP2, où les constructeurs français placent la barre très haut. Ligier (9 voitures au

départ), Oreca et Alpine (une Oreca à la base), trustent les podiums en 2016 et la "guerre des Gaules" promet du spectacle.

Enfin, l'attention se portera aussi sur le stand 56, réservé aux innovations, avec le défi d'un homme d'exception, Frédéric Sausset. Ce pilote débutant, sans bras ni jambes, tentera d'aller au bout des 24 Heures, avec ses compères Christophe Tinseau et Jean-Bernard Bouvet, au volant d'une Morgan LMP2 spéciale, préparée par Onroak Automotive. Un pari digne de la légende du Mans.



PORSCHE 919 HYBRID

La 17^e victoire au Mans de la marque de Stuttgart, en 2015, n'avait souffert aucune contestation. Mais, en 2016, restrictions obligent, deux prototypes seulement sont alignés, réduisant les options stratégiques. D'autant que les 6 Heures de Spa-Francorchamps ont mis en lumière des failles: système hybride récalcitrant et crevaisons répétées. Cela dit, en performance pure, la Porsche 919 reste la référence actuelle. Romain Dumas s'en extasie: "La puissance est tellement phénoménale en sortie de virage qu'on ne peut même pas l'exploiter pleinement en conditions normales!" Question fiabilité, avec deux voitures, celui qui saura réparer les ennuis le plus vite aura les meilleures chances de gagner.

- + Avance technique, voiture et performance optimisées, expérience au Mans.
- Soucis de pneus, fiabilité du système hybride incertaine.

N°1: BERNHARD-WEBBER-HARTLEY
N°2: DUMAS-JANI-LIEB



AUDI R18 E-TRON QUATTRO

"C'est une F1 carénée", ont estimé nombreux observateurs à la première vue de la nouvelle R18 e-tron quattro. Tout a été repensé: puissance du bloc diesel réduite à 514 ch, système hybride à batterie lithium-ion et moteur électrique plus puissant (469 ch) sur l'essieu avant, passage à la catégorie 6 mégajoules mais poids contenu à 870 kg. Vainqueur à Spa grâce aux pépins des Porsche et des Toyota, Audi n'a pas encore optimisé son potentiel, comme le soulignait Loïc Duval: "Pour compenser notre déficit de performances, il faut être solide, ne pas connaître de problèmes techniques, et cela a été le cas ici. Nous manquions de grip et c'est l'objet du travail en vue du Mans."

- + Puissance accrue, agilité dans le sinuieux, fiabilité sur les 6 Heures, bonne étoile au Mans.
- Réglages aérodynamiques compliqués, vitesse de pointe encore juste face à Porsche.

N°7: FÄSSLER-LOTTERER-TRÉLUYER
N°8: DI GRASSI-DUVAL-JARVIS



EN LMP1



PORSCHE



FREDERIC LE FLOC'H/DPP



Nakajima, Buemi, Davidson

PROGRAMME

MERCREDI 15 JUIN

Pit lane ouverte au public de 8 h à 15 h. Essais libres 24 Heures du Mans de 16 h à 20 h. Essais libres Road to Le Mans (LMP3 et GT3) de 20 h 30 à 21 h 30. Qualifications 24 Heures du Mans de 22 h à minuit.

JEUDI 16 JUIN

16 h à 17 h: qualifications Ferrari Challenge. 18 h à 18 h 30: qualifications Road to Le Mans. Qualifications des 24 Heures du Mans de 19 h à 21 h, puis de 22 h à minuit.

VENDREDI 17 JUIN

Pit lane ouverte au public de 10 h à 20 h. Parade des pilotes au centre-ville de 17 h 30 à 19 h 30.

SAMEDI 18 JUIN

Warm up 24 Heures du Mans de 9 h à 9 h 45. Course Ferrari Challenge de 10 h 05 à 10 h 50. Course Road to Le Mans de 11 h 10 à 12 h 10. Départ des 24 Heures du Mans 2016 à 15 h.

DIMANCHE 19 JUIN

Arrivée des 24 Heures du Mans à 15 h.

PRIX DES PLACES

À partir de 13 € (virages de Mulsanne et Arnage, mercredi ou jeudi).

Enceinte générale: 78 € la semaine, 24 € le mercredi, 27,75 € le jeudi.

Gratuit pour les moins de 16 ans.

PARKING

À partir de 15 € (jaune, Mulsanne, Arnage) et à partir de 23 € (rouge) autour de l'entrée principale.

TOUTES INFORMATIONS:

www.24h-lemans.com



24 Heures du Mans – ACO Official



@24heuresdumans et
@24hoursoflemans

LMP1 NON HYBRIDE

Trois voitures engagées seulement dans cette catégorie: deux Rebellion R-One et une CLM ByKolles, équipées du même moteur AER 2,4 l V6 biturbo (600 ch). Les Rebellion ont profité de leur fiabilité et des ennuis techniques des hybrides pour décrocher deux podiums à Silverstone et à Spa. Si la "guerre des trois" fait des dégâts devant, elles pourraient récidiver au Mans.

ÉQUIPAGES

N°12: PROST-HEIDFELD-PIQUET J. (REBELLION) N°13: TUSCHER-IMPERATORI-KRAIHAMER (REBELLION) N°4: TRUMMER-WEBB-KAFFER (CLM BYKOLLES)

CLEMENT MARIN/DPP





*C'était en
février 1970
dans L'Auto-Journal...*



La Dyane, esthétiquement plus moderne que la 2CV dont elle dérive étroitement, était censée l'enterrer. Ce sera le contraire...

LA CITROËN DYANE 4 À L'ESSAI

À la fin des années 60, la vénérable 2CV n'est plus vraiment jeune, mais elle donne naissance à de nombreux dérivés qui connaîtront des fortunes diverses.

Pèle-mêle, citons la Méhari, l'Ami 8 berline et break, la confidentielle M35 (à moteur rotatif) et cette Dyane, essayée ici en version de base.

Par Bernard Carat (1970) / Thomas Riaud (2016)

Extraits...

■ "Chez Citroën, les variantes se succèdent depuis plus d'un an à un tel rythme que, jusqu'à présent, nous avions négligé d'essayer la 2CV Dyane 435 cm³, présente sur le marché depuis le printemps 1968."

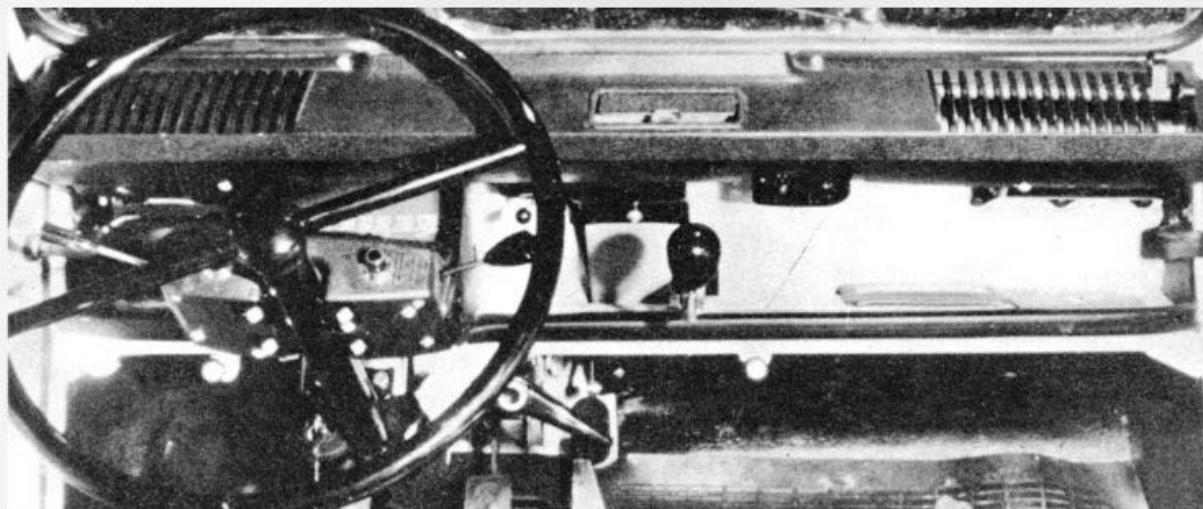
■ "La question fiscale est primordiale et suffit à assurer à la 2CV Dyane une très fidèle clientèle, quelque peu effrayée par une 4, voire une 3 CV. Avec beaucoup d'à-propos, Citroën a su préserver cet avantage déterminant tout en améliorant son petit moteur, laissé ainsi sans concurrence."

■ "La compression du moteur 435 cm³ est passée de 7,9 à 8,5 et on obtient maintenant 26 ch SAE à 6750 tr/mn. L'avantage de ce nouveau

moteur réside dans l'abaissement du régime de couple, toujours d'environ 3 mkg mais à 4000 tr/mn au lieu de 4750 précédemment."

■ "La voiture dont nous disposions était du type le moins cher dit « Luxe », avec une finition simplifiée et une banquette avant réglable seulement à l'arrêt par le jeu d'une série de trous dans le plancher."

■ "Le constructeur annonce un peu généreusement pour la 2CV Dyane 104 km/h alors que, dans les meilleures conditions, avec une voiture très bien rodée et une température extérieure de 8 °C, nous n'avons pu dépasser sur l'anneau de Montlhéry 101,9 km."



Pire qu'une Lada de la période soviétique, cette planche de bord est on ne peut plus sommaire, affublée d'une instrumentation minimaliste et de matériaux de piètre qualité.

■ Nous sommes revenus aux sources avec la plus petite voiture française par la puissance fiscale et... la puissance tout court. ■

↑ Ses qualités

TENUE DE ROUTE HORS SÉRIE

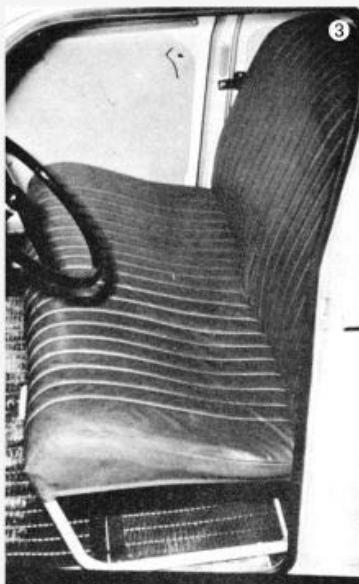
"Il est inutile de rappeler que la tenue de route de cette voiture ne pose aucun problème, même sur route mouillée et, a fortiori, sur route sèche où n'importe quel virage peut être pris à fond de la faible accélération."

TRÈS BONNE SUSPENSION

"Nous ne reviendrons pas sur les qualités de la suspension qui se met en lumière, surtout en tout-terrain ou sur les routes les plus défoncées."

CONSOMMATION INTÉRESSANTE

"À allure constante, nous avons noté 3,5 l à 50 km/h, 4,1 l à 70 km/h, 5,6 l à 90 km/h et 6,8 l à 102 km/h."



1- Par rapport à la Dyane 6, la Dyane 4 n'a droit qu'à quatre vitres latérales, pénalisant d'autant la rétrovision. 2- À l'instar de la vénérable 2CV, la Dyane est une découvrable dotée d'une capote repliable. 3- Les sièges avant ne peuvent se régler empiriquement qu'à l'arrêt. 4- L'habitacle est efficacement chauffé par cet aérateur, du moins lorsque le moteur est bien chaud! 5- La soute offre une belle surface de chargement et la banquette est repliable.



9217 VJ 75

La Dyane 435 est de loin la meilleure 2CV jamais produite par Citroën. Mais la visibilité et la largeur intérieure pourraient être bien meilleures.

↓ Ses défauts

1^{re} MAL SYNCHRONISÉE

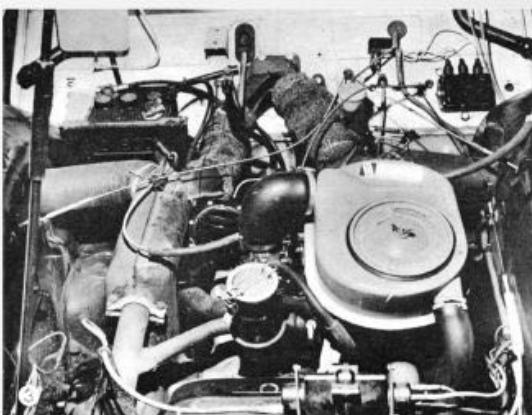
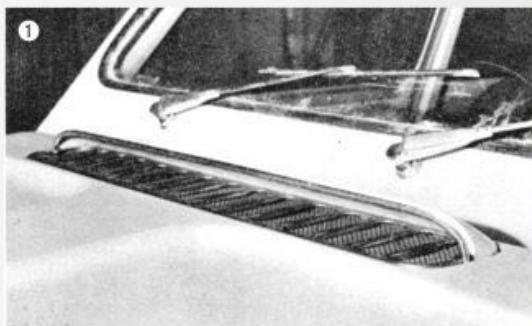
"Le levier de vitesses coulissant est assez facile à manier mais la 1^{re} n'est pas toujours efficacement synchronisée alors que les autres rapports s'enclenchent à la montée comme à la descente avec une grande facilité."

MAUVAISE VISIBILITÉ

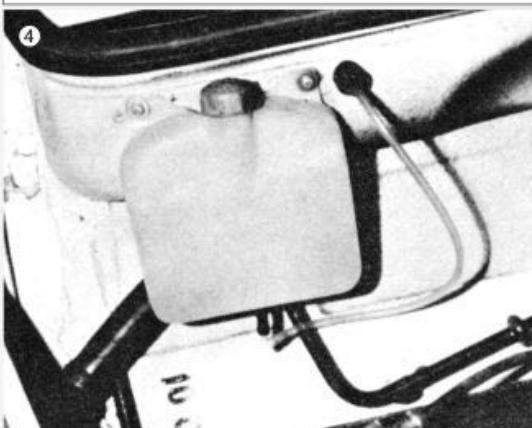
"La visibilité est toujours des plus moyennes, à cause des faibles surfaces vitrées et de la mauvaise position de la lunette arrière."

FAIBLE LARGEUR INTÉRIEURE

"La largeur disponible n'est guère plus généreuse que sur la vieille 2CV et peut être considérée comme insuffisante tandis que la place pour les jambes et surtout la garde au toit sont largement prévues."



1- Pour ventiler l'habitacle, il suffit d'ouvrir cette prise d'air intégrée au tablier. 2- La Dyane 4 est tout aussi rustique et pratique que la vieille 2CV dont elle dérive. 3- Le bicylindre à plat refroidi par air développe 26 ch SAE à 6750 tr/mn... 4- Le lave-glace étant devenu obligatoire, Citroën en a équipé sa Dyane.



Extraits...

- "Par rapport au moteur 425, l'amélioration est surtout notable à haut régime sur la 2^e et la 3^e, et aussi dans les faux plats, où la Dyane ne s'effondre plus comme avant."
- "Il est maintenant possible de soutenir sur route dégagée des moyennes de l'ordre de 90 km/h, en terrain varié mais en dehors des régions montagneuses bien entendu. Pour obtenir ce résultat, il faut naturellement jouer sans cesse du levier de vitesses et ne pas craindre de conserver la 3^e jusqu'à sa vitesse de pointe, soit près de 90 km/h..."
- "Compte tenu des vitesses atteintes, la sécurité routière demeure toujours largement au-dessus de la moyenne."
- "Même sur la neige, la Dyane a hérité des qualités de la 2CV et fait preuve d'une adhérence tout à fait inhabituelle grâce à sa légèreté et à sa suspension."
- "Après en avoir fait l'essai, nous voudrions bien que Citroën nous présente un conducteur qui puisse s'installer lorsque la banquette avant est avancée au maximum!"
- "Les poignées de commande intérieures sont minuscules et dissimulées dans de petites trappes entourées de tôle mal ébarbée."



Par Thomas Riaud

Vu d'aujourd'hui

Ample de suspension, confortable et sécurisante, la Dyane, au même titre que la 2CV, passait partout. Équipée d'un modeste 435 cm³ de 26 ch SAE, sa raison d'être était avant tout... fiscale ! La notion d'agrément de conduite était toute relative mais elle rendait les services escomptés. Un rôle délaissé depuis par Citroën et repris quelque cinquante ans plus tard par... Dacia.

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 CITROËN

“Au printemps 2012, j'achète une Citroën C1 essence avec boîte pilotée et extension de garantie d'un an. Printemps 2015, révision chez Citroën : je signale un souci de patinage au niveau de l'embrayage. Un problème de réglage de l'actionneur est diagnostiqué, mais la « réparation » ne résout rien. Au printemps 2016, lors de la révision, le symptôme n'ayant fait qu'augmenter, l'embrayage doit être remplacé... à 45 000 km ! Coût : environ 1 500 €. Demande de prise en charge envoyée à Citroën, prise en charge acceptée... mais limitée à 35 %. Il ne peut à aucun moment m'être reproché d'avoir eu une conduite inadéquate quant à l'embrayage puisque c'est une boîte pilotée, sans pédale d'embrayage... Je n'ai pas de mots pour qualifier l'attitude de Citroën.”

Gilles Poitras-Rivière

Christian Houdart nous parle de son **Mercedes GLA 200 CDI 4Matic 7G-DCT**

**ACHETÉ NEUF EN JUIN 2014,
40 000 km PARCOURS**



“Je possède toujours mon GLA. Il affiche 40 000 km et, je dois le dire, sans aucun problème ! La consommation est stabilisée entre 5,8 l/100 km et 6,3 l/100 km selon la conduite. Rien ne bouge dans l'habitacle.

Peut-être peut-on reprocher au toit ouvrant de trop chauffer l'intérieur. La circulation hivernale s'est montrée performante : chaussé de quatre pneus hiver, transmission intégrale activée, nous sommes passés sans encombre dans des endroits où beaucoup devaient renoncer – nous habitons dans les Hautes-Alpes.”

Jean-Claude Henry nous parle de son **BMW X3 2.0d 184 ch BVA Luxe**

“Après 100 000 km, le bilan est très positif, et j'attends avec impatience le nouveau X3 prévu pour 2017 !”



“Je suis toujours très satisfait de ce SUV. Le bilan dynamique est vraiment convaincant, le confort satisfaisant et l'alliance moteur/BVA8 très agréable. J'aurais beaucoup de mal à revenir à une boîte manuelle. La puissance est bien suffisante pour nos contrées autophobes où on ne parle que de répression et de radars... À améliorer : le bruit moteur envahissant dans l'habitacle, surtout au ralenti, ainsi que la qualité de certains plastiques (parties basses du tableau de bord et des contre-portes) qui pourrait être améliorée. Ces deux points ne

supportent pas la comparaison avec un Q5. En revanche, je ne peux que louer la fiabilité de cette auto, avec un seul problème rencontré en 100 000 km : à 20 238 km, le témoin moteur s'est allumé, nécessitant le remplacement de la sonde température de la vanne EGR. Intervention prise sous garantie avec prêt d'un véhicule. Enfin, l'accueil ainsi que la qualité des services du garage BMW Gauduel Villefranche sont tout à fait satisfaisants. Au total, l'entretien représente 2 017 €, soit 2 centimes d'euro par kilomètre.”

**ACHETÉ NEUF EN AVRIL 2011; 100 000 km PARCOURS; CONSO. MOYENNE:
6,7 l/100 km (AUTOROUTE, VOIE RAPIDE, NATIONALE)**

SON ENTRETIEN: en mai 2012, révision à 27 879 km (391 €); en avril 2013, service liquide de frein 45 137 km (85 €); en octobre 2013, révision 55 226 km (674 €); en novembre 2014, service frein arrière (314 €); en juin 2015, révision 82 992 km (597 €).

aj L'avis de Brice Perrin

Peu de problèmes, un réseau qui fait son travail et des prestations satisfaisantes : Jean-Claude est un client conquis, prêt à signer à nouveau chez BMW, à raison. Mais si le nouveau X3 débarque certes bientôt, les remplaçants des Q5 et XC60 aussi. À méditer. Je trouve aussi beaucoup de charme au GLC...



Vos autos nous intéressent

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



CLÉMENT CHOULOT

Le chef des essais vous répond

Par Guy L'Hospital

Est-ce la fin des antibrouillards?

Pourquoi les nouvelles Mercedes n'ont-elles plus de feux de brouillard à l'avant? Ma Renault Laguna Coupé GT de 2009 n'en a pas non plus. Le concessionnaire Renault n'a pas de réponse! Et vous? C. D.

Non, ce n'est pas la fin des projecteurs antibrouillard. Toutefois, sur les modèles haut de gamme équipés de projecteurs full LED ou xénon, les constructeurs maîtrisent plus finement la forme et l'intensité d'éclairage, rendant obsolète l'utilisation d'antibrouillards déportés. Avec ses projecteurs Multibeam dotés de 84 LED capables de s'éclairer et s'éteindre en une fraction de seconde, la dernière Mercedes Classe E ne se conduit qu'en pleins phares. Pour le reste, c'est elle qui gère.



YANN LEFEBVRE

Avec le système MirrorLink, plus besoin de GPS?

De plus en plus souvent, dans vos essais, nous lisons que le modèle possède un système MirrorLink. Est-ce que cela remplace le GPS?

G. H.

Ce n'est pas si simple. Il faut que l'application GPS de votre smartphone soit compatible avec la plate-forme (MirrorLink, Apple CarPlay ou Android Auto) et il faut, bien évidemment, disposer d'une couverture 3G. Ce qui peut poser quelques problèmes à l'étranger en fonction de votre abonnement.



PILOU

Mercedes Classe E



VOLKSWAGEN

Volkswagen Golf ou Coccinelle Cabriolet?

Je vais changer de voiture l'an prochain. J'hésite entre la Golf et la Coccinelle Cabriolet, avec boîte automatisée et petit moteur essence. Je compte garder ce véhicule longtemps car je roule peu (10 000 km par an). La Coccinelle est plus sympa mais j'ai peur qu'elle ne soit moins bien finie et vieillisse plus mal.

Pensez-vous que je me trompe? S. L.

Oui, je pense que vous vous trompez! S'il est vrai que la 1^{re} génération de Coccinelle (alias New Beetle) n'était pas au niveau des autres Volkswagen, la nouvelle n'a pas à rougir de sa qualité de fabrication. D'autre part, vous devez savoir que la Golf Cabriolet est sortie des chaînes de production du constructeur (voir p. 89). Je vous conseille la Coccinelle sans hésiter.

MERCEDES GLE

Vous recherchez un SUV capable d'élever votre standing et qui serait en même temps un formidable compagnon de voyage ? Le Mercedes GLE devrait vous plaire.

Par Pascal Richard Photos Christian Martin

Apparu l'an dernier, le GLE est en fait une version restylée du ML. Une timide évolution de style, qui s'accompagne d'un changement d'état civil mais aussi de l'apparition d'une version "coupé". Suivant là l'exemple de BMW et de son X6, Mercedes nous propose, avec le GLE Coupé, un engin au style plus dynamique, qui ne manque pas de charme et qui, contrairement à son rival bavarois, conserve des places arrière dignes de ce nom.

Sur le plan mécanique, les évolutions sont nombreuses mais essentiellement concentrées sur les versions essence. Ainsi, le V8 4,6 l passe de 408 à 455 ch tandis que le 63 AMG développe désormais 557 ch (contre 525 ch par le passé). Par ailleurs, deux nouvelles versions AMG font leur apparition : la 43 (V6, 367 ch) et la 63 S (V8, 585 ch). Enfin, on note l'arrivée du 500 e, équipé d'un moteur hybride (V6 essence + moteur électrique) capable de rouler en mode 100% électrique durant une vingtaine de kilomètres.

Voilà, les présentations sont faites, il ne nous reste plus qu'à choisir, parmi la quarantaine de versions qui constituent la gamme, celle qui est la plus intéressante.



Taillé pour les grands espaces, le GLE se montre très à l'aise sur route, et plus encore sur autoroute.

LA GAMME

Moteurs/Prix	GLE	Executive	Sportline	Fascination	AMG	Bonus/malus écologique
Diesel	250 d	57 550 €	62 850 €	69 350 €	72 550 €	–
	250 d 4Matic	60 550 €	65 850 €	72 350 €	75 550 €	–
	350 d 4Matic	65 050 €	70 350 €	76 850 €	80 050 €	–
	350 d 4Matic Coupé	70 550 €	76 650 €	82 850 €	86 950 €	malus 3 000 €
Essence	400 4Matic	67 350 €	72 650 €	79 150 €	82 350 €	–
	400 4Matic Coupé	72 750 €	78 850 €	85 050 €	89 150 €	–
	43 AMG 4Matic	–	–	–	83 150 €	malus 6 500 €
	43 AMG 4Matic Coupé	–	–	–	89 050 €	malus 8 000 €
	500 4Matic	–	90 550 €	97 050 €	100 250 €	–
	500 4Matic Coupé	–	96 750 €	102 950 €	107 050 €	–
	500 e 4Matic	–	87 050 €	93 550 €	96 750 €	bonus 750 €
	63 4Matic AMG	–	–	–	130 600 €	malus 8 000 €
	63 4Matic AMG Coupé	–	–	–	132 350 €	malus 8 000 €
	63 S 4Matic AMG	–	–	–	140 400 €	malus 8 000 €
	63 S 4Matic AMG Coupé	–	–	–	142 850 €	malus 8 000 €



En matière de présentation et de finition, le GLE n'a rien à envier aux berlines de la marque.



En version coupé, le GLE montre un profil plus sportif mais son comportement reste très sage.

LES TRANSMISSIONS

AUTOMATIQUE

Pas de boîte manuelle sur le GLE, mais il existe deux types de transmissions automatiques. Ainsi, sur les versions 400, 63/63 S AMG et 500 e (hybride), on retrouve la boîte à 7 rapports qui fait déjà les beaux jours de nombreux modèles de la gamme. Mais le GLE utilise également la nouvelle boîte automatique à 9 rapports. Très réussie, elle équipe l'ensemble des versions diesel et, en essence, le 43 AMG ainsi que le 500.

INTÉGRALE

La transmission 4Matic est montée d'office sur tous les modèles de la gamme, exception faite du 250 d sur lequel est imposé un surcoût de 3 000 €. Capable d'évoluer dans les chemins creux, le GLE, surtout si vous l'équipez du pack On&Offroad, affectionne néanmoins davantage le bitume, terrain sur lequel cette transmission est avantageuse en matière de sécurité.

L/l/h/empattement: GLE 4,82/1,93/1,80/2,91 m / GLE Coupé 4,90/2,00/1,73/2,91 m

MOTEURS DIESEL

	250 d	350 d
Puissance maxi (ch à tr/mn)	204 à 3 800	258 à 3 400
Couple maxi (Nm à tr/mn)	480 à 1 600 ⁽¹⁾	620 à 1 600
Performances		
Vitesse maxi (km/h)	210	225
Accélération 0-100 km/h (s)	9,2	8,1
Reprise 90-130 en D (s)	9,1	8,2
Budget		
Consommation moyenne (l/100 km)	8	9,2

MOTEURS ESSENCE	400*	43 AMG ⁽²⁾	500 ⁽²⁾	500 e	63 AMG ⁽²⁾	63 S AMG ⁽²⁾
Puissance maxi (ch à tr/mn)	333 à 5 250	367 à 5 500	455 à 5 250	442 à 5 250	557 à 5 750	585 à 5 500
Couple maxi (Nm à tr/mn)	480 à 1 600	520 à 2 000	700 à 1 800	480 à 1 600	700 à 1 750	760 à 1 750
Performances						
Vitesse maxi (km/h)	247	250	250	245	250	250
Accélération 0-100 km/h (s)	6,1	5,7	5,3	5,8	4,3	4,2
Reprise 90-130 en D (s)	NC	NC	NC	4,8	NC	NC
Budget						
Consommation moyenne (l/100 km)	8,8	8,6	10,4	11,9	11,8	11,8

(1). 500 Nm pour la version 4Matic. (2). Données constructeur.

LES MOTEURS

DIESEL

250 d

Côté diesel, ça démarre doucement. Un 4 cylindres 2,1 l de 204 ch pour tracter un engin de 2 290 kg, c'est un peu juste pour garantir un agrément de conduite digne de ce nom. Ce bloc n'est pas disponible sur le coupé.

350 d

Deux cylindres de plus, une cylindrée qui passe à 3 l, et voilà que le GLE change de visage. Avec 258 ch à sa disposition, ce gros 4x4 trouve ici chaussure à son pied.

ESSENCE

400

Pas de 4 cylindres du côté des essences, on démarre donc directement avec un V6 de 333 ch, ce qui constitue une offre tout à fait honnête. Il faut toutefois déjâ prévoir un budget de 70 000 €...

43 AMG

Un petit nouveau ! En fait, il s'agit du même V6 3 l que précédemment, mais cette fois, les turbos soufflent un peu plus fort. Du coup, la puissance passe de 333 à 367 ch. La suspension pilotée Airmatic accompagne cette augmentation de la puissance.

500

On entre ici dans le monde délicieux des V8 ! Plus de 450 ch, des performances et un agrément de conduite haut de gamme. Tout cela est parfait, mais la facture est à l'avenant !

500 e

On retrouve ici le V6 du 400, associé à un moteur électrique et une batterie rechargeable (en roulant ou sur secteur). L'ensemble propose un réel confort de conduite.

63/63 S

Là, on ne rigole plus. Le V8 AMG annonce pas moins de 557 ch en version "normale" et 585 ch pour la variante S, autant dire qu'en matière de performances, on est plus dans la catégorie des sportives que dans celle des SUV !

ÉQUIPEMENTS COMMUNS À TOUTES LES VERSIONS

Airbags frontaux/latéraux/bassin/rideau et genoux conducteur, aide au démarrage en côte, climatisation automatique, ensemble multimédia avec lecteur de CD, carte SD, connexion Bluetooth et écran de 8 pouces, freinage autonome/prévention collision, hayon motorisé, GPS limiteur de vitesse en descente (sur 4Matic), régulateur-limiteur de vitesse, rétroviseurs rabattables électriquement, sélecteur de mode de conduite, sièges avant à réglages électriques, système de stabilisation en cas de vent latéral.

ÉQUIPEMENTS/OPTIONS

	GLE	Executive	Sportline	Fascination	AMG
Aide au stationnement automatique / caméra 360°	900 €/non	✓ série/1000 €	✓ série/1000 €	✓ série/1000 €	✓ série/1000 €
Avertisseur de franchissement de ligne	550 €	550 €	550 €	550 €	550 €
Caméra de recul	600 €	600 €	600 €	600 €	600 €
Chauffage autonome programmable (sauf sur 500 e)	1700 €	1700 €	1700 €	1700 €	1700 €
Fermeture assistée des portes	700 €	700 €	700 €	700 €	700 €
Sellerie cuir	4200 €	✓ 2300 €	série	série	série
Sièges AV/AR chauffants	450 €/450 €	450 €/450 €	450 €/450 €	450 €/450 €	450 €/450 €
Sièges AV climatisés	-	-	-	✓ 950 €	✓ 950 €

*450 € sur 43 AMG



1- Contrairement au BMW X6, le Mercedes GLE Coupé offre des places arrière dignes de ce nom. D'ailleurs, son habitabilité est comparable à celle du GLE tout court. 2- Le pack On&Offroad (2300 €) permet d'adapter les aides à la conduite à une utilisation tout-terrain. 3- Curieusement, le Coupé dispose d'un coffre plus vaste (657 dm³ contre 542) mais son seuil de chargement est beaucoup plus haut (93 cm contre 75). 4- Le pilotage de l'ensemble multimédia est assez intuitif. 5- Vu son gabarit, le GLE, coupé ou non, réclame une mécanique à la hauteur (ici le V6 350 d).

**LES FINITIONS****GLE**

À ce niveau de prix, il n'est plus possible de parler de finition "de base". D'ailleurs, la dotation d'équipements est complète. Toutefois, malgré son arrogance tarifaire, le GLE d'entrée de gamme se permet quelques impasses difficilement acceptables à ce niveau de prix comme, par exemple, la caméra de recul et l'aide au stationnement automatique.

EXECUTIVE

Pour passer de la finition d'entrée de gamme à la finition Executive, il faut ajouter, suivant les motorisations, entre 5 300 et 6 100 €. La marche est haute mais elle permet d'accéder à une présentation plus flatteuse (garniture similicuir, éclairage d'ambiance...). Côté techno, on note l'arrivée d'un ensemble multimédia haut de gamme, du détecteur d'angles morts et du Park Assist.

SPORTLINE

Par rapport à la finition Executive, la Sportline impose une "petite" rallonge de 6 500 € ! C'est beaucoup, d'autant que c'est surtout la présentation qui évolue ici avec, notamment, l'arrivée de roues de 20 pouces et d'une sellerie cuir. La suspension pilotée pneumatique est également au programme.

FASCINATION

Il vous reste encore quelques économies, disons entre 3 200 et 4 100 € suivant le moteur que vous choisissez ? Alors, vous pouvez vous offrir la finition la plus aboutie de la gamme. Ici, rien n'a été oublié mais on dépasse le plus souvent la barre des 80 000 €.

AMG

Ici, le Mercedes GLE, qu'il soit ou non Coupé, prend des allures de sportif... chic avec notamment une présentation intérieure très soignée. La panoplie d'équipements est comparable à celle de la finition Fascination.



La partie arrière du GLE Coupé, tout en rondeurs, cache un coffre très vaste (657 dm³).

LES PRINCIPALES OPTIONS

PACK ON&OFFROAD

(2 300 €)

A priori, le GLE n'est pas l'engin le plus indiqué pour aller crapahuter dans les chemins creux. Il est en outre également vrai que, le plus souvent, un propriétaire rechigne à précipiter volontairement un engin qui dépasse le plus souvent les 80 000 € dans les ornières, la boue et la caillasse ! Mais chez Mercedes, on ne doute de rien ! Aussi, pour les plus aventuriers d'entre vous, ce pack regroupe six différents modes de conduite, un blocage à 100 % du différentiel central, une fonction "gamme courte" pour la boîte de vitesses (+ mode manuel), une protection du bas moteur, une plage de réglage accrue pour la garde au sol... De quoi affronter les terrains les plus difficiles... mais sans oublier d'installer une monte de pneumatiques adaptés au tout-terrain. Sinon, tout cela ne servira pas à grand-chose !

POURQUOI PAS ?

ACTIVE CURVE SYSTEM

(3 800 €)

Comme tous les engins hauts sur pattes dépassant, et de loin, les 2 tonnes, le GLE

est sensible au roulis. Rien de dramatique, mais pour gagner en efficacité et éviter le mal de mer, Mercedes propose ce système antiroulis actif comprenant des capteurs d'accélération transversale et des barres antiroulis actives sur chaque essieu. Si vous aimez rouler "rondement", vous serez conquis.

CONSEILLÉ PAR L'AJ

RIDES À LA CONDUITE

(DE 550 À 1 900 €)

Même si le GLE se montre fort civil et que sa conduite ne pose pas de problème insurmontable, on n'est jamais contre un petit coup de main. Dans ce domaine, tout est possible chez Mercedes... du moment que vous êtes prêt à mettre la main à la poche. Ainsi, sur la finition d'entrée de gamme, l'aide au parking automatique est facturée 900 €, l'avertisseur de franchissement de ligne implique un surcoût de 550 € sur tous les modèles. Quand à la gestion active de l'éclairage à LED (correcteur de portée dynamique, éclairage dynamique en virage, assistant feux de route... il est affiché à 1 900 € en entrée de gamme (il est de série ensuite). **AU POINT OÙ ON EN EST...**

NOTRE CHOIX

350 d 4Matic 258 ch Executive

76650 € pour la version Coupé + malus écologique de 3000 €

Sans révolutionner la catégorie, le GLE parvient tout de même à tirer son épingle du jeu. Côté moteur, le 350 d est sans doute la réponse la plus pertinente en matière de rapport prix/agrément de conduite/consommation. Dommage que la version hybride 500 e soit si chère (presque 20 000 € de plus que le 350 d) et surtout indisponible, pour l'heure en tout cas, en version Coupé. Pour la finition, l'Executive s'impose sans débat.

LES TEINTES

Peintures opaques (gratuites)



Noir



Blanc Polaire

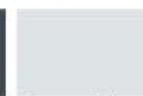
Peintures métallisées (1 200 €)



Noir Obsidienne



Gris Ténorite



Argent Iridium



Argent Palladium



Brun Citrine



Bleu Cavansite



Argent Diamant

Peintures designo (de 400 à 2 100 €)



Blanc Diamant Rouge Jacinthe

LES JANTES



Jantes alliage de série sur la finition GLE.



Jantes alliage de série sur la finition Executive.



Jantes alliage de série sur Sportline et 43 AMG.



Jantes alliage de série sur la finition Fascination.



Jantes alliage de série sur la version 63 AMG.



Jantes alliage de série sur la version 63S. AMG.

CITROËN C1 II

Totalement repensées en 2014, les Citroën C1, Peugeot 108 et Toyota Aygo arborent désormais une esthétique plus flatteuse mais elles restent toujours de petites autos simples, faciles à vivre... et fiables ! Par Pascal Serres

La C1 se devait d'être remise au goût du jour pour affronter les pimpantes Renault Twingo, Opel Adam et la Smart désormais proposées en version quatre portes (Forfour). Pour l'intérieur, le pari de la qualité de fabrication est presque réussi et on se réjouit des progrès réalisés en matière de finition.

Dommage que les parties cachées soient parfois négligées, notamment la partie inférieure de la planche de bord. Enfin, son équipement moderne et connecté est appréciable.

Sous le capot, pas la peine de chercher la trace d'un diesel, seuls deux blocs essence (69 et 82 ch) à trois cylindres sont

disponibles. Le plus modeste des deux est très agréable en ville et autorise des performances honnêtes sur route. Il est bien adapté au gabarit de la voiture. À noter que la C1, comme la 108, est disponible en versions 3 et 5 portes alors que la Toyota Aygo n'est proposée qu'en version 5 portes.

LA GAMME			
Modèles	Puissance moteur (ch)	Conso. moy. l/100 km	Notre avis
Essence 1.0 VTi - e-VTi	69	5,2	Agréable en ville, ce moteur est aussi volontaire sur route et sait rester sobre.
1.2 PureTech	82	7,6	Un bloc plus puissant qui répondra aux attentes de ceux qui recherchent plus de polyvalence.





NOTRE CHOIX

1.0 VTi FEEL 5 PORTES

de 2014

1^{er} prix prospecté : **8 490 €**
14 148 km



NOS MESURES

Moteur/Transmission

Puissance maxi	69 ch à 6 000 tr/mn
Couple maxi	95 Nm à 4 800 tr/mn
Type	3 cylindres en ligne, essence
Cylindrée/puissance fiscale	998 cm ³ /3 CV
Transmission	aux roues avant
Boîte/nombre de rapports	manuelle/5

Châssis

Diamètre de braquage	9,5 m
Pneumatiques AV/AR	155/55 R 14

Dimensions/Poids

L/l/h/empattement	3,47 / 1,62 / 1,48 / 2,34 m
Poids/tractable freiné	830 kg /-

Performances

1000 m d. a.	36,1 s
0 à 100 km	13,9 s
90-130 km/h en 4 ^e /5 ^e	24,41,8 s
Vitesse maxi	156 km/h
Freinage à 90/130 km/h	33/69 m

Habitabilité/Coffre

Longueur aux jambes AR	18 cm
Largeur aux coudes AV/AR	137/132 cm
Volume de coffre	240 dm ³

LE BUDGET

Assurance*: 950 €	Carte grise** : 99,90 €
-------------------	-------------------------

Consommations

Moyenne	5,2 l/100 km
Ville/Route/Autoroute	7,2/5,2 l/100 km
Autonomie/Réservoir	673 km/35 l

Coût de l'entretien

Amortisseurs AV	190 €	Kit de distribution	chaîne
Amortisseurs AR	120 €	Embrayage	250 €
Disques AV	160 €	Catalyseur	350 €
Tambours AR	240 €	Pneus (1 paire)	250 €
Plaquettes AV	85 €	Feu AV	280 €
Mâchoires AR	120 €	Feu AR	160 €
Filtre à air	35 €	Bouclier AV	450 €
Filtre huile	18 €	Bouclier AR	280 €

■ 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 53,30 € par cheval.

LES PANNEES

PANNES IMMOBILISANTES/PÉNALISANTES

MOTEUR

Ratés et/ou pertes de puissance vers les hauts régimes. Une reprogrammation du boîtier électronique s'impose.

ÉLECTRONIQUE

Des cas de dysfonctionnements du combiné d'instruments imposant son remplacement.

AUTRES DÉFAILLANCES

HABITACLE

Apparition de vibrations au niveau de la planche de bord. Certains plastiques sont assez sensibles aux rayures et marquent facilement. Décollement de la garniture de porte.

CARROSSERIE

Entrée d'eau dans les feux arrière. Pas de solution durable proposée. Déplacement saccadé du toit ouvrant (nécessite le graissage des rails de guidage). Fragilité de certaines peintures qui résistent mal aux petits chocs (coups, gravillons...). Pas de solution pour résoudre ce problème.

ÉLECTRONIQUE

Imprécision de la jauge à carburant, notamment lorsque le réservoir est aux trois-quarts vide. Pas de solution.

LES RAPPELS

MAJEURS & MINEURS

SUSPENSION (AVRIL 2014)

Sur les Citroën C1 construites en juin, juillet et août 2013 : risque de casse des tiges d'amortisseurs avant en raison d'un mauvais traitement thermique du métal.

ESSIEU (MARS 2014)

Sur les Citroën C1 construites entre le 25 et le 31 juillet 2013 : une mauvaise soudure au niveau de la traverse de l'essieu arrière peut lâcher.

DÉMARREUR (AOÛT 2014)

Sur les C1 1,2 l - 82 ch fabriquées de fin avril 2014 au 7 juillet 2014, une non-conformité interne du faisceau électrique du démarreur, dont certains fils peuvent s'user, peut engendrer des dysfonctionnements électriques. Solution : contrôle et ajout d'une protection à l'intérieur du faisceau.

ÉLECTRICITÉ (AOÛT 2014)

Sur les véhicules produits jusqu'à fin juin 2014, le faisceau électrique des feux arrière est non conforme et doit être remplacé.

LE BILAN FIABILITÉ

Bien qu'elle soit profondément remaniée, la Citroën C1, comme la Peugeot 108 et la Toyota Aygo, affiche un excellent niveau de fiabilité. Même si les occasions ne présentent encore pas énormément de kilomètres à leur compteur, les soucis graves sont rares et seuls quelques défauts de faible importance sont à relever. L'achat ne réservera donc aucune mauvaise surprise.

VOUS FAISIEZ COMMENT
POUR ACHETER UNE VOITURE AVANT ?



Aramisauto.com

+ DE 2000 VOITURES NEUVES ET D'OCCASION



24 AGENCES 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	15 14 490
1.4 MPI 76 ch Distinctive	5	0	16 16 990
0.9 TwinAir 105 ch Distinctive	5	0	18 18 590
1.4 MultiAir 140 ch Exclusive TCT	7	0	23 23 690
Quadrifoglio Verde TCT	9	0	25 25 190
1.3 JTDm 85 ch Distinctive	4	0	20 20 340
1.6 JTDm 120 ch Exclusive	6	0	23 23 040
Surcoût 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	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
Surcoût Super : "base" + 1 810 €			
Surcoût Luxe : Super + 2 600 €			
NOUVELLE GIULIA			
Quadrifoglio	nc	0	6 500 79 000
2.2 JTD 136 ch	nc	0	30 300
2.2 JTD 150 ch	nc	0	32 900
2.2 JTD 180 ch Super Auto.	nc	0	39 100
Surcoût Super : "base" + 5 800 €			
Surcoût Luxe : Super + 4 300 €			
4C			
Standard Edition	14	0	2 200 63 200
4C SPYDER			
Surcoût : coupé + 9 800 €			

ASTON MARTIN

TYPE	CV	B/M*	PRIX
V8 Vantage Coupé	nc	0	8 000 112 946
V8 Vantage Roadster	nc	0	12 5047
V8 Vantage S Coupé	nc	0	125 652
V8 Vantage S Roadster	nc	0	137 753
V12 Vantage S Coupé	nc	0	182 826
V12 Vantage S Roadster	nc	0	194 727
DB9 GT Coupé	nc	0	188 380
DB9 GT Volante	nc	0	203 505
Vanquish	nc	0	259 926
V8 Vanquish Volante	nc	0	275 051
Rapide S	nc	0	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 82 ch	4	0	17 730
1.0 TFSI 85 ch	5	0	18 160
1.4 TFSI 125 ch	6	0	20 200
1.8 TFSI 192 ch Ambition S-tronic	10	0	28 360
S1	14	0	2 200 35 230
1.4 TDI 90 ch	4	0	19 900
1.6 TDI 116 ch	5	0	21 220
Surcoût Ambiente : "base" + 2 100 €			
Surcoût Ambition : Ambiente + 800 €			
Surcoût S-line : Ambiente + 2 800 €			
Surcoût Ambition Luxe : S-line + 700 €			

A1 SPORTBACK (5 PORTES)

Surcoût : 3 portes + 800 €

NOUVELLE A3 (3 PORTES)

1.0 TFSI 115 ch

1.4 TFSI COD 150 ch

2.0 TFSI 190 ch

1.6 TDI 110 ch

2.0 TDI 150 ch

2.0 TDI 184 ch Quattro S-tronic

Surcoût Sport : "base" + 2 600 €

Surcoût Design : S-line + 0 €

Surcoût S-line : Design + 2 900 €

Surcoût Design Luxe : S-line + 2 800 €

NOUVELLE A3 BERLINE (4 PORTES)

Surcoût : 3 portes + 1 750 €

NOUVELLE A3 SPORTBACK (3 PORTES)

Surcoût : 3 portes + 1 200 €

NOUVELLE A3 CABRIOLET

1.4 TFSI 115 ch

1.4 TFSI COD 150 ch

2.0 TFSI 190 ch

1.6 TDI 110 ch

Surcoût Sport : "base" + 2 600 €

Surcoût Design : S-line + 0 €

Surcoût S-line : Design + 2 900 €

Surcoût Design Luxe : S-line + 2 800 €

Surcoût : 3 portes + 1 750 €

Surcoût : 3 portes + 1 200 €

Surcoût : 3 portes + 1 2

218d Première	6	0	30 750
218d Lounge	8	0	34 600
220d Lounge Auto.	10	0	37 650
Survol Sport : Première + 1 750 € à + 1 910 €			
Survol Sport : Lounge + 2 650 € à + 3 000 €			
Survol Lounge : Sport + 2 350 €			
Survol M Sport : Lounge + 650 € à + 750 €			
NOUVEAU X1			
sDrive18i Lounge	7	0	31 950
sDrive20i Lounge Auto.	11	■	900 39 950
sDrive21d Lounge Auto.	13	■	900 42 700
sDrive18d Lounge	6	0	32 150
sDrive18d Lounge	7	0	34 600
sDrive20d Lounge	8	0	37 850
sDrive25d Lounge Auto.	13	■	150 44 150
Survol Sport : Lounge + 4 150 €			
Survol xLine : Sport + 800 €			
Survol M Sport : xLine + 1 200 €			
SÉRIE 3 BERLINE			
318i Lounge	7	0	31 950
320i Lounge	10	0	35 350
330i xDrive Lounge Plus Auto.	15	■	250 48 650
340i Lounge Plus	21	■	2200 49 650
M3	32	■	8 000 84 400
M3 Pack Compétition	34	■	8 000 91 100
330e Lounge Plus	8	■	46 950
318d Lounge	6	0	31 950
318d Lounge	7	0	34 500
320d EfficientDynamics Edition Lounge	8	0	37 900
320d Lounge	10	0	37 900
330e Lounge Plus Auto.	12	0	49 750
335d xDrive Lounge Plus Auto.	20	■	500 56 350
Survol Lounge Plus : Lounge + 3 100 €			
Survol Sport : Lounge Plus + 1 900 €			
Survol Lounge : Sport + 3 150 €			
Survol M Sport : Sport + 2 650 €			
SÉRIE 3 TOURING (BREAK)			
Survol : berline + 1 350 € à + 1 650 €			
SÉRIE 3 GRAN TURISMO			
320i Lounge Auto.	10	■	900 40 250
328i xDrive Lounge Auto.	15	■	2 200 47 950
335i xDrive Lounge Auto.	20	■	4 000 54 050
318d Lounge	7	0	37 350
320d Lounge	10	0	40 800
325d Lounge	12	■	150 44 050
330d Lounge Auto.	15	■	150 49 750
335d xDrive Lounge Auto.	20	■	900 55 750
Survol Sport : Lounge + 5 400 €			
Survol Lounge : Sport + 3 300 €			
Survol M Sport : Sport + 2 700 €			
SÉRIE 4 COUPE			
420i Lounge	10	■	500 39 250
430i Lounge	15	■	500 43 500
440i Lounge	20	■	2 200 50 350
M4	32	■	8 000 85 300
M4 Pack Compétition	34	■	8 000 92 100
418d Lounge	8	0	38 200
420d Lounge	10	0	41 200
430d Lounge Auto.	15	0	50 150
435d xDrive Lounge Auto.	20	■	500 56 200
Survol Sport : Lounge + 4 550 €			
Survol Lounge : Sport + 3 600 €			
Survol M Sport : Sport + 3 000 €			
SÉRIE 4 GRAN COUPE			
420i Lounge	10	■	150 39 250
430i Lounge	15	■	1 600 43 500
440i Lounge	21	■	2 200 52 550
418d Lounge	7	0	38 200
420d Lounge	10	0	41 200
430d Lounge Auto.	10	■	150 50 150
435d xDrive Lounge Auto.	10	■	900 56 200
Survol Sport : Lounge + 4 550 €			
Survol Lounge : Sport + 3 600 €			
Survol M Sport : Sport + 3 000 €			
SÉRIE 4 CABRIOLET			
420i Lounge	10	■	1 600 46 800
430i Lounge	15	■	1 600 51 350
440i Lounge	20	■	2 200 56 850
M4	32	■	8 000 91 600
M4 Pack Compétition	34	■	8 000 97 800
420d Lounge	10	■	150 48 800
430d Lounge Auto.	15	■	250 57 250
435d xDrive Lounge Auto.	15	■	1 600 62 950
Survol Sport : Lounge + 5 900 €			
Survol Lounge : Sport + 2 150 €			
Survol M Sport : Luxury + 750 €			
X3			
sDrive20i Lounge Auto.	11	■	2 200 42 200
sDrive28i Lounge Auto.	15	■	2 200 50 000
xDrive35i Lounge Plus Auto.	20	■	6 500 58 500
sDrive18d Lounge	8	0	39 600
sDrive20d Lounge	10	■	250 45 000
xDrive30d Lounge Auto.	15	■	900 53 900
xDrive35d Lounge Plus Auto.	20	■	2 200 62 300
Survol Lounge Plus : Lounge + 4 700 €			
Survol xLine : Lounge Plus + 4 000 € à + 4 350 €			
Survol M Sport : xLine + 50 € à + 2 860 €			
X4			
xDrive28i Lounge Plus Auto.	15	■	2 200 57 500
M40i Auto.	25	■	6 500 68 800
xDrive20d Lounge Plus	10	■	150 52 300
xDrive30d Lounge Plus Auto.	15	■	900 61 400

xDrive35d Lounge Plus Auto.	20	■	2 200 65 200	
Survol xLine : Lounge Plus + 4 600 €				
Survol M Sport : Lounge Plus + 4 550 € à + 7 450 €				
SÉRIE 5				
sDrive18i Lounge	9	■	2 200 37 150	
sDrive20i Lounge	11	■	2 200 40 150	
sDrive28i Lounge	15	■	2 200 46 350	
sDrive35i Lounge	21	■	8 000 51 500	
sDrive35s M Sport DKG	23	■	8 000 65 300	
Survol Lounge Plus : Lounge + 2 300 € à + 3 600 €				
Survol M Sport : Lounge Plus + 2 800 € à + 3 000 €				
SÉRIE 5				
528i Lounge Plus	15	■	1 600 50 850	
535i Lounge Plus	20	■	4 000 57 500	
M6 DKG	47	■	8 000 120 600	
518d Lounge	8	0	39 950	
520d Lounge	10	0	43 850	
525d Lounge Plus	12	0	50 800	
530d Lounge Plus Auto.	15	■	150 56 900	
535d xDrive Lounge Plus Auto.	20	■	900 64 400	
M650d xDrive Auto.	26	■	2 200 68 300	
Survol Exclusive : Confort + 2 000 €				
Survol Exclusive : Confort + 2 250 €				
C3 PICASSO				
1.4 VTi 95 ch Confort	5	■	250 18 550	
1.2 PureTech 110 ch Confort	6	0	19 350	
1.6 BlueHDi 100 ch Confort	5	0	19 250	
Survol Exclusive : Confort + 2 000 €				
C4 CACTUS (5 PORTES)				
1.2 PureTech 82 ch Live	4	0	15 200	
1.2 PureTech 110 ch Feel	5	0	19 000	
1.6 BlueHDi 100 ch Feel	5	0	20 450	
Survol Feel : Feel + 1 650 €				
Survol Shine : Feel + 1 750 €				
NOUVELLE C-ELYSEE				
1.2 PureTech 82 ch Confort	nc	0	13 450	
1.6 BlueHDi 100 ch Confort	nc	0	16 450	
CA BERLINE (5 PORTES)				
1.2 PureTech 110 ch Live	6	0	19 900	
1.2 PureTech 130 ch Feel	6	0	22 850	
1.6 BlueHDi 100 ch Live	5	0	22 150	
1.6 BlueHDi 120 ch Live	6	0	23 350	
2.0 BlueHDi 150 ch Shine	7	0	29 700	
Survol Feel : Feel + 3 200 €				
C4 PICASSO				
1.2 PureTech 110 ch Attraction	6	0	23 400	
1.2 PureTech 130 ch Attraction	7	0	24 400	
1.6 THP 165 ch Intensive Auto.	9	0	30 350	
1.6 BlueHDi 100 ch Attraction	5	0	25 400	
2.0 BlueHDi 120 ch Attraction	6	0	26 400	
2.0 BlueHDi 150 ch Intensive	7	0	31 350	
Survol Confort : Attraction + 1 550 €				
Survol Intensive : Confort + 1 900 €				
Survol Exclusive : Intensive + 3 250 €				
GRAND C4 PICASSO				
Survol : C4 Picasso + 1 200 €				
C4 AIRCROSS				
1.6 HDI 115 ch Confort	6	0	29 450	
Survol Exclusive : Confort + 4 650 €				
CS				
2.0 HDI 150 ch Confort	7	0	31 400	
2.0 HDI 180 ch Confort Auto.	9	0	35 000	
Survol Exclusive : Confort + 4 550 €				
CS TOURER (BREAK)				
Survol : berline + 1 100 €				
CS TOURER XTR				
2.0 BlueHDi 150 ch Exclusive	7	0	38 550	
2.0 BlueHDi 180 ch Exclusive Auto.	7	0	40 850	
NEMO MULTISPACE				
1.3 HDI 80 ch Attraction	4	0	16 000	
Survol Confort : Attraction + 2 050 €				
Survol XTR : Confort + 400 €				
BERLINGO MULTISPACE				
1.2 PureTech 110 ch Feel	6	0	21 300	
1.6 BlueHDi 75 ch Feel	4	0	21 300	
1.6 BlueHDi 100 ch Feel	5	0	22 000	
1.6 BlueHDi 120 ch XTR	6	0	24 150	
Survol XTR : Feel + 700 €				
Survol Shine : XTR + 2 500 €				
DACIA				
TYPE	SANDERO	CV	B/M*	PRIX
1.2 16V 75 ch	5	0	7 990	
0.9 TCE 90 ch Ambiance	5	0	10 300	
1.5 dCi 90 ch Ambiance	4	0	11 250	
1.5 dCi 90 ch Lauréate	4	0	12 950	
Survol Ambiance : "base" + 1 050 €				
Survol Lauréate : Ambiance + 1 100 €				
TYPE	SANDERO STEPWAY	CV	B/M*	PRIX
0.9 TCE 90 Ambiance	5	0	11 100	
1.5 dCi 90 Ambiance	5	0	12 650	
Survol Prestige : Ambiance + 1 500 €				
TYPE	LOGAN	CV	B/M*	PRIX
1.2 16V 75 ch	5	0	7 790	
0.9 TCE 90 ch Ambiance	5	0	10 100	
1.5 dCi 90 ch Ambiance	4	0	11 050	
1.5 dCi 90 ch Lauréate	4	0	12 750	
Survol Ambiance : "base" + 1 050 €				
Survol Lauréate : Ambiance + 1 100 €				
TYPE	LOGAN MCY	CV	B/M*	PRIX
Survol : berline + 1 200 €				
DOKKER				
1.6 Scé 100	6	■	250 9 490	
1.2 TCE 115 ch Silver Line	6	0	12 700	
1.5 dCi 90 ch Silver Line	4	0	13 800	
1.5 dCi 90 ch Silver Line	5	0	14 300	
Survol Silver Line : "base" + 1 510 €				
DOCKER STEPWAY				
1.2 TCE 115	6	0	14 100	
1.5 dCi 90	5	0	15 700	
LODDY				
1.6 Scé 100	6	■	250 9 990	
1.2 TCE 115 ch Silver Line	6	0	13 200	
1.5 dCi 90 ch Silver Line	5	0	14 400	
1.5 dCi 110 ch Silver Line	6	0	15 200	
Survol Silver Line : "base" + 1 510 €				
SOOL TREKKING				
1.4 95 ch Popstar	6	■	500 15 900	
0.9 TwinAir 105 ch Popstar	5	0	19 590	
1.4-T-Jet 120 ch Popstar	7	■	500 20 090	
1.4-T-Jet 115 ch Popstar	5	0	20 690	
1.3 MultiJet 95 ch Popstar	5	0	21 090	
Survol Popstar : Popstar + 1 500 €				
SOOL LIVING				
1.4 95 ch Popstar	6	■	500 19 090	
0.9 TwinAir 105 ch Popstar	5	0	20 590	
1.4-T-Jet 120 ch Popstar	7	■	500 21 090	
1.3 MultiJet 95 ch Popstar	5	0	21 690	
Survol Lounge : Popstar + 1 500 €				
SOOL LIVING				
0.9 TwinAir 105 ch Popstar	5	0	20 990	

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

1.4 T-Jet 120 ch Lounge
1.3 MultiJet 95 ch Popstar
1.6 MultiJet 120 ch Popstar
Survol Lounge: Popstar + 1 500 €

500X

1.6 E-Toro 110 ch
1.4 MultiAir 140 ch Popstar
1.4 MultiAir 170 ch Cross 4x4 Auto.
1.3 MultiJet 95 ch Pop
1.6 MultiJet 120 ch Pop
2.0 MultiJet 140 ch Cross 4x4
Survol Pop: "base" + 2 200 €
Survol Popstar: 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
0.9 TwinAir 85 ch Easy
1.3 MultiJet 95 ch Easy
Survol Easy: Pop + 1 250 €
Survol Lounge: Easy + 1 000 €

PANDA 4X4

0.9 TwinAir 85 ch Pop
0.9 TwinAir 90 ch Cross 4x4
1.3 MultiJet 95 ch Rock
Survol Rock: Pop + 1 300 €
Survol Cross 4x4: Rock 4x4 + 2 200 €

PUNTO (5 PORTES)

1.2 69 ch Cult
1.4 77 ch Steel
0.9 TwinAir 105 ch Steel
Survol Steel: Cult + 500 €
Survol Steel Pack: Steel + 1 400 €

NOUVELLE TIPO 4 PORTES

1.4 95 ch
1.3 MultiJet 95 ch
1.6 MultiJet 120 ch Pop
Survol Pop: "base" + 1 300 €
Survol Easy: Pop + 1 300 €

NOUVELLE TIPO 5 PORTES

1.4 95 ch
1.4-T-Jet 120 ch Easy
1.3 MultiJet 95 ch
1.6 MultiJet 120 ch Pop
Survol Pop: "base" + 1 500 €
Survol Lounge: Easy + 1 500 €

NOUVEAU 124 SPIDER

1.4 MultiAir 140 ch
Survol Lusso: "base" + 2 000 €
Survol Lusso Plus: Lusso + 2 000 €

DUBO

1.4 77 ch Pop
1.3 MultiJet 80 ch Lounge
1.3 MultiJet 95 ch Trekking
Survol Lounge Pack: Lounge + 1 000 €

DOBLO

1.4 95 ch Pop
1.6 MultiJet 95 ch Lounge
1.6 MultiJet 120 ch Lounge
Survol Lounge Pack: Lounge + 1 000 €
Survol Trekking: Lounge Pack + 0 €

DOBLO MAXI

1.6 MultiJet 120 ch Lounge
Survol Lounge Pack: Lounge + 1 000 €

FORD

TYPE CV B/M* PRIX
KA

1.2 69 ch Titanium
Fiesta (3 portes):
Survol: berline 3 portes + 600 €

FIESTA (5 PORTES)

1.25 82 ch Edition
1.0 EcoBoost 100 ch Edition
1.0 EcoBoost 125 ch Titanium
ST
1.5 TDCi 75 ch Edition
1.5 TDCi 85 ch Titanium
Survol Titanium: Edition + 1 500 €

FOCUS

1.6 Ti-VCT 85 ch Trend
1.0 EcoBoost 100 ch Trend
1.0 EcoBoost 125 ch Trend
1.5 EcoBoost 150 ch Titanium
1.5 EcoBoost 182 ch Titanium
2.0 EcoBoost 250 ch ST
RS
1.5 TDCi 95 ch Trend
1.5 TDCi 105 ch Trend
1.5 TDCi 120 ch Trend
2.0 TDCi 150 ch Titanium
2.0 TDCi 185 ch ST
Survol Edition: Trend + 0 €
Survol Titanium: Edition + 1 500 €

FOCUS SW (BREAK)

B-MAX
1.4 90 ch Edition
1.0 EcoBoost 100 ch Edition
1.6 Ti-VCT 105 ch Edition PowerShift
1.0 EcoBoost 125 ch Edition
1.0 EcoBoost 140 ch Titanium

1.5 TDCi 75 ch Edition
1.5 TDCi 95 Edition
Survol Titanium: Edition + 650 €
Survol Color Edition: Titanium + 650 €

ECOSPORT

1.5 Ti-VCT 112 ch Trend
1.0 EcoBoost 125 ch Trend
1.0 EcoBoost 140 ch Titanium
1.5 TDCi 95 ch Trend
Survol Titanium: Trend + 1 550 €

C-MAX

1.0 EcoBoost 100 ch Trend
1.0 EcoBoost 125 ch Trend
1.5 EcoBoost 150 ch Titanium
1.5 TDCi 95 ch Trend
1.5 TDCi 120 ch Trend
2.0 TDCi 150 ch Titanium
2.0 TDCi 170 ch Titanium PowerShift
Survol Titanium: Trend + 2 000 €

GRAND C-MAX

Survol: C-Max + 1 300 €
MONDEO

1.0 EcoBoost 125 ch Trend
1.5 EcoBoost 150 ch Titanium
2.0 EcoBoost 240 ch Titanium Auto.
Hybrid 187 ch Titanium (4 portes)
1.5 TDCi 120 ch Trend
2.0 TDCi 150 ch Titanium
1.5 TDCi 180 ch Titanium
2.0 TDCi 210 ch Titanium PowerShift
Survol Vignale: Titanium + 6 100 €

MONDEO SW

S-MAX

2.0 EcoBoost 240 ch Vignale Auto.
2.0 TDCi 150 ch Vignale PowerShift
2.0 TDCi 180 ch Vignale
2.0 TDCi Bi-Turbo 210 ch Vignale PowerSh.

GALAXY

1.5 EcoBoost 160 ch Titanium
2.0 TDCi 120 ch Trend
2.0 TDCi 150 ch Trend
2.0 TDCi 180 ch Titanium
2.0 TDCi Bi-Turbo 210 ch Titanium PwrSh.
Survol Titanium: Trend + 2 500 €

KUGA

1.5 EcoBoost 120 ch Trend
1.5 EcoBoost 150 ch Trend
1.5 EcoBoost 182 ch Trend 4x4 Auto.
2.0 TDCi 120 ch Trend
2.0 TDCi 150 ch Trend
2.0 TDCi 180 ch Titanium 4x4
Survol Sport: Titanium + 2 000 €

EDGE

2.0 TDCi 180 Trend
2.0 TDCi 210 Titanium PowerShift
Survol Titanium: Trend + 3 000 €
Survol Sport: Titanium + 3 000 €

MUSTANG FASTBACK

2.3 EcoBoost 317 ch
5.0 GT 518 ch
Survol Fastback: + 4 000 €

TOURNEO COURIER

1.0 EcoBoost 100 ch Ambiente
1.5 TDCi 75 ch Ambiente
1.5 TDCi 95 ch Ambiente
Survol Titanium: Trend + 1 200 €

TOURNEO CONNECT

1.0 EcoBoost 100 ch Ambiente
1.5 TDCi 75 ch Ambiente
1.5 TDCi 95 ch Ambiente
Survol Trend: Ambiente + 750 €
Survol Titanium: Trend + 2 500 €

HONDA**GARAGE DU CLOS**

91 LINAS 01 69 80 72 80
2 avenue Ettore Bugatti

91 VILLEBON SUR YVETTE 01 69 31 55 00
47 avenue du Général de Gaulle

www.honda-montlhery.com

TYPE CV B/M* PRIX

NOUVELLE JAZZ

1.3 i-VTEC 102 ch Elegance
Survol Executive: Elegance + 800 €
Survol Executive Nav: Executive + 600 €
Survol Exclusive Nav: Exclusive + 1 600 €

CIVIC (5 PORTES)

1.4 i-VTEC 100 ch Elegance
1.6 i-VTEC 142 ch Executive
Type-R
1.6 i-DTEC 120 ch Elegance
Survol Executive: Elegance + 1 610 €
Survol Executive Nav: Executive + 800 €

Survol Sport: Executive + 500 €
Survol Sport Nav: Sport + 600 €
Survol Exclusive Sport: Executive Nav + 3 560 € à + 4 760 €
Survol Innov: Exclusive Nav + 700 €

Type-R GT: Type-R + 2 400 €

CIVIC TOURER (BREAK)

Survol: berline + 1 130 €

HR-V

1.5 i-VTEC 130 ch Beigance
1.6 i-DTEC 120 ch Elegance
Survol Executive: Elegance + 1 870 €
Survol Executive Nav: Executive + 800 €
Survol Exclusive Nav: Executive Nav + 1 700 €

CR-V

2.0 i-VTEC 155 ch Beigance
1.6 i-DTEC 120 ch Comfort
2.0 TDCi 150 ch Titanium
2.0 TDCi 170 ch Titanium PowerShift
Survol: Elegance: Comfort + 2 700 €

NSX

Survol: Elegance: Beigance + 900 €
Survol Executive Nav: Beigance + 1 350 € à + 5 900 €
Survol Exclusive Nav: Executive Nav + 2 100 €
Survol Innov: Exclusive Nav + 3 600 €

Q50

3.5 360 ch Hybrid
2.2 170 ch
2.2d 170 ch Premium
2.2d 170 ch Sport

Q60 COUPÉ

3.7 V6 320 ch GT
3.7 V6 320 ch S
3.7 V6 320 ch S Premium
3.7 V6 320 ch GT Premium

Q60 CABRIOLET

3.7 V6 320 ch GT Premium

Q70

3.7 V6 320 ch Premium
35 364 ch GT
35 364 ch GT Premium
30d 3.0 V6 230 ch GT
30d 3.0 V6 230 ch GT Premium
30d 3.0 V6 230 ch S
30d 3.0 V6 230 ch S Premium
30d 3.0 V6 230 ch AT S Premium

QX50

3.7 V6 320 ch GT
3.7 V6 320 ch GT Premium
3.0d V6 238 ch
3.0d V6 238 ch GT
3.0d V6 238 ch GT Premium

QX70

3.7 V6 320 ch GT
3.7 V6 320 ch GT Premium
3.0d V6 238 ch
3.0d V6 238 ch GT
3.0d V6 238 ch GT Premium

JAGUAR**Marne La Vallée**

Survol Premium: "base" + 2 910 €

Survol City Black Edition: Premium + 4 690 €

Survol Premium Tech: Premium + 4 570 €

Survol Sport: Premium + 3 600 €

NOUVEAU QX30

2.2d Premium AWD DCT

Survol Premium Tech: Premium + 4 570 €

Q50

NC 500 53 720

9 0 34 915

9 0 37 260

9 0 42 570

Q60 COUPÉ

23 0 8 000 48 905

23 0 8 000 51 115

23 0 8 000 55 230

Q60 CABRIOLET

23 0 8 000 60 705

Q70

22 0 8 000 61 890

19 0 2 200 56 520

19 0 2 200 62 540

15 0 5 500 53 265

15 0 6 500 59 285

15 0 6 500 57 480

15 0 6 500 62 190

QX50

23 0 8 000 50 755

23 0 8 000 54 700

3.0d V6 238 ch

3.0d V6 238 ch GT

3.0d V6 238 ch GT Premium

16 0 8 000 54 560

QX70

23 0 8 000 53 900

23 0 8 000 59 620

3.7 V6 320 ch S

30 0 8 000 73 580

3.0d V6 238 ch GT

16 0 8 000 54 050

3.0d V6 238 ch S

16 0 8 000 57 070

3.0d V6 238 ch S Premium

16 0 8 000 62 780

JAGUAR**Marne La Vallée****Véhicules Neufs et Occasions**

Tél : 01 64 68 40 00

www.jaguar-marne-la-vallée.fr

TYPE CV B/M* PRIX

XE

2.0 200 ch Pure Auto.

15 0 3 000 42 900

S Auto

8 0 3 700

2.0 Diesel 163 ch Pure

2.0 Diesel 180 ch Pure

10 0 3 700

Survol Prestige: Pure + 210 € à + 4 600 €

Survol Portfolio: Prestige + 3 000 € à + 3 790 €

Survol R-Sport: Prestige + 1 750 € à + 2 340 €

XF

2.0 240 ch Pure Auto.

3.0 340 ch Prestige Auto.

NC NC 65 710

S Auto

NC NC 64 660

2.0 D 160 ch Pure

NC NC 41 760

2.0 D 180 ch Pure

NC NC 48 820

3.0 D 300 ch Prestige Auto.

NC NC 63 360

Survol Prestige: Pure + 5 190 € à + 5 200 €

Survol Portfolio: Prestige + 8 940 € à + 4 470 €

Survol R-Sport: Prestige + 4 270 € à + 4 290 €

Survol S: R-Sport + 9 090 €

Survol Première Edition: S + 6 940 €

JEEP

TYPE CV B/M* PRIX

RENEGADE

1.6 E-torQ Evo 110 ch Sport

8 0 500 18 950

1.4 MultiAir 140 ch Longitude

8 0 250 22 150

1.4 MultiAir 170 ch Limited 4x4 Auto.

10 0 2 200 31 450

1.6 MultiJet 120 ch Sport 4x4

6 0 21 660

2.0 MultiJet 140 ch Limited 4x4

8 0 150 23 550

2.0 MultiJet 170 ch Trailhawk 4x4 Auto.

10 0 1 600 33 300

Survol Longitude: Sport + 1 700 €

Survol United Advanced Technologies: Limited + 2 000 €

Survol Trailhawk Advanced: Trailhawk + 2 250 €

WRANGLER (2 PORTES)

3.6 284 ch Sahara Auto.

20 0 8 000 40 050

WRANGLER UNLIMITED (4 PORTES)

3.6 284 ch Rubicon Auto.

20 0 8 000 41 050

CHEROKEE						
2.0 MultiJet 140 ch Sport	8	250	30 950			
2.2 MultiJet 165 ch 4x4 Auto. Longit. Exec.	10	900	43 750			
2.2 MultiJet 200 ch 4x4 Auto. Limited	12	2 200	48 850			
Survolé Longitude Sport + 4 000 €						
Survolé Longitude Executive + 2 800 €						
Survolé Limited Longitude Executive + 2 200 €						
Survolé Limited Advanced Technologies Limited + 3 500 €						
GRAND CHEROKEE						
3.6 FlexFuel 266 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			
Survolé Limited Pack Navigation Limited + 3 800 €						
Survolé Overland Limited Pack Navigation + 6 000 €						
Survolé Summit Overland + 3 500 €						

KIA						
TYPE	CV	B/M*	PRIX			
PICANTO (3 PORTES)	4	0	9 950			
Survolé Active : Motion + 1 600 €						
PICANTO (5 PORTES)	5	0	15 450			
Survolé 3 portes + 600 €						
Survolé Premium : Active + 1 800 €						
RIO (3 PORTES)	5	0	12 890			
RIO (5 PORTES)	5	0	13 490			
1.2 85 ch Motion	4	0	15 490			
1.4 CRDI 75 ch Active	4	0	17 790			
Survolé Active : Motion + 1 900 €						
Survolé 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			
Survolé Active : Motion + 2 500 €						
Survolé Premium : Active + 1 300 €						
SOUL						
1.6 CRDI 136 ch M	8	0	19 900			
EV	1	0	35 400			
Survolé L:M + 2 000 €						
Survolé EV Ultimate : EV + 1 500 €						
PRO CEE'D						
1.0 T-GDI 120 ch Active	8	0	21 700			
GT	12	2 200	29 000			
1.6 CRDI 136 ch Active	7	0	23 300			
Survolé GT Line : Active + 1 700 €						
CEE'D SW (BREAK)						
Survolé 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			
Survolé Style : Motion + 1 350 €						
Survolé Active : Style + 1 850 €						
Survolé 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	30 300			
2.0 CRDI 185 ch GT Line 4x4 Auto.	11	2 200	37 700			
Survolé Active : Motion + 3 000 €						
Survolé GT Line : Active + 1 800 €						
Survolé Premium : GT Line + 2 800 €						
NOUVELLE OPTIMA						
1.7 CRDI 141 ch Premium	7	0	32 900			
Survolé Ultimate : Premium + 5 500 €						
SORENTO						
2.2 CRDI 200 ch Premium	12	2 200	43 990			
Survolé Ultimate : Premium + 6 000 €						

LAMBORGHINI						
TYPE	CV	B/M*	PRIX			
Huracán LP 580-2	nc	500	180 000			
Huracán LP 610-4	nc	8 000	203 400			
Huracán LP 610-4 Spyder	nc	8 000	223 740			
Aventador LP 700-4	nc	8 000	324 000			
Aventador LP 700-4 Roadster	nc	8 000	360 000			
Aventador LP 750-4 Superveloce	nc	8 000	396 600			
Aventador LP 750-4 Superveloce Road.	nc	8 000	432 960			
LANCIA						
TYPE	CV	B/M*	PRIX			
YPSILON 5 PORTES						
1.2 69 ch S/S Gold	4	0	15 200			
1.2 69 ch S/S Gold +	4	0	16 200			
0.9 TwinAir 85 ch S/S Gold	4	0	16 800			
0.9 TwinAir 85 ch S/S DRS Gold	4	0	17 900			
0.9 TwinAir 85 ch S/S Gold +	4	0	17 800			
0.9 TwinAir 85 ch S/S DRS Gold +	4	0	18 900			
1.3 MultiJet 95 ch S/S Gold	5	0	18 300			
1.3 MultiJet 95 ch S/S Gold +	5	0	19 300			

DELTA						
TYPE	CV	B/M*	PRIX			
1.6 MultiJet 120 ch DPF Gold	6	0	28 000			
VOYAGER						
2.8 MultiJet 177 ch Gold	11	0	8 000	44 400		
2.8 MultiJet 177 ch Platinum	11	0	8 000	48 900		
LAND ROVER						
TYPE	CV	B/M*	PRIX			
DISCOVERY SPORT						
2.0 Si4 240 ch Pure Auto.	15	6 500	40 200			
2.0 D4 150 ch Pure	8	0	33 100			
2.0 TD4 180 ch Pure	10	150	37 800			
Survolé SE : Pure + 4 400 €						
Survolé SE : SE + 5 400 €						
Survolé SE Luxury : SE + 5 900 €						
RANGE ROVER EVOQUE/EVOQUE COUPÉ						
2.0 Si4 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			
Survolé SE : Pure + 3 900 €						
Survolé SE Dynamic : SE + 4 300 €						
Survolé SE Dynamic : SE + 5 100 €						
Survolé HSE Dynamic : HSE + 2 800 €						
NOUVEAU EVOQUE CABRIOLET						
2.0 Si4 240 ch SE Dynamic Auto.	16	8 000	55 600			
2.0 TD4 150 ch SE Dynamic Auto.	9	900	51 600			
2.0 TD4 180 ch SE Dynamic Auto.	11	900	54 600			
DISCOVERY						
3.0 TDV6 211 ch Graphite Edition	13	8 000	57 250			
3.0 TDV6 256 ch Landmark Edition	16	8 000	67 000			
DISCOVERY SPORT						
2.2 D4 150 ch Pure	8	0	36 812			
2.2 D4 150 ch Pure	8	150	36 400			
2.2 SD4 240 ch Pure	15	6 500	41 000			
RANGE ROVER SPORT						
5.0 V8 Supercharged HSE Dyn. Auto.	43	8 000	94 800			
3.0 TDV6 S Auto.	14	3 600	64 000			
3.0 SDV6 HSE Auto.	19	8 000	80 900			
4.4 SDV8 HSE Dynamic Auto.	24	8 000	99 900			
3.0 SDV6 Hybride HSE	20	2 200	90 800			
Survolé SE : S + 5 000 €						
Survolé SE : SE + 7 700 €						
Survolé HSE Dynamic : HSE + 2 500 €						
Survolé Autobiography : SE Dynamic + 8 500 € à + 9 100 €						
Survolé Autobiography Dynamic : Autobiographe + 2 000 € à + 2 400 €						
RANGE ROVER						
5.0 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			
Survolé Vogue : HSE + 10 200 €						
Survolé Autobiography : Vogue + 14 100 €						
Survolé SDV6 Autobiography : Autobiography + 55 000 € à + 61 200 €						
LEXUS						
TYPE	CV	B/M*	PRIX			
CT						
200h	4	750	27 990			
Survolé Pack : "base" + 1 300 €						
Survolé Luxe : Pack + 200 €						
Survolé F-Sport : Luxe + 0 €						
Survolé Executive : F-Sport + 7 400 €						
IS						
300h	9	750	38 490			
Survolé Pack : "base" + 1 700 €						
Survolé Luxe : Pack + 2 000 €						
Survolé F-Sport : Luxe + 0 €						
Survolé Executive : F-Sport + 6 400 €						
Survolé Executive : F-Sport Executive : Executive + 5 600 €						
RC						
200h F-Sport	15	2 200	54 390			
F-Auto.	38	8 000	79 790			
300h Luxe	10	0	49 990			
Survolé F-Sport : Luxe + 4 400 €						
Survolé Executive : F-Sport + 4 400 €						
Survolé Executive : F-Sport Executive : Executive + 5 600 €						
NX						
200tch 238 Luxe 4WD	15	3 600	51 690			
300h	8	0	40 090			
Survolé Pack : "base" + 2 300 €						
Survolé Luxe 4WD : Pack + 7 300 €						
GS						
F-Auto.	38	8 000	99 900			
300h Pack	9	0	49 900			
450h Pack	18	250	59 300			
Survolé F-GT : F + 9 000 €						
Survolé Luxe : Pack + 7 700 € à + 8 800 €						
Survolé F-Sport : Luxe + 7 000 € à + 8 100 €						
Survolé Executive : F-Sport + 0 € à + 2 200 €						
NOUVEAU RX						
450h Pack	16	0	64 900			
Survolé Luxe : Pack + 7 700 €						
Survolé F-Sport : Luxe + 0 €						
Sur						

CLASSE CLS			
400 Auto.	22	2 200	73 100
500 Executive Auto.	30	6 500	95 200
63 AMG Auto.	47	8 000	133 700
63 AMG S Auto.	50	8 000	148 700
220 d Auto.	9	0	59 900
250 d Auto.	11	0	63 500
350 d Auto.	15	250	70 550
Surcot Executive : "base" + 6 750 €			
Surcot Sportline : Executive + 5 950 €			
Surcot Faschion : Sportline + 800 €			

CLASSE CLS SHOOTING BRAKE

CLASSE CLS SHOOTING BRAKE			
Surcot : Classe CLS + 800 €			
CLASSE S			
400 4Matic Auto.	NC	6 500	99 200
500 Executive Auto.	34	6 500	118 600
600 L Auto.	44	8 000	187 700
63 AMG Auto.	50	8 000	173 100
65 AMG L Auto.	57	8 000	250 800
400 h	19	900	97 200
500 s L Executive	20	750	124 600
350 d Auto.	15	900	90 800
300 h	19	0	90 800
Surcot Executive : "base" + 9 500 € (400, 400 h, 350 d et 300 h)			
Surcot Maybach : 500 Executive + 28 500 €, 600 L + 20 100 €			

CLASSE S COUPE

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

CLASSE S CABRIOLET

CLASSE S CABRIOLET			
500 Auto.	35	6 500	153 900
63 AMG 4Matic Auto.	50	8 000	202 600
65 AMG Auto.	57	8 000	265 900

SL

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

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

CLASSE G

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

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

Surcot Executive : "base" + 4 700 €

Surcot Sportline : Executive + 1 500 €

Surcot Faschion : Sportline + 5 000 €

CLASSE GLE

CLASSE GLE			
400 4Matic Auto.	23	8 000	67 350
43 AMG 4Matic Auto.	26	8 500	83 150
500 Executive 4Matic Auto.	34	8 000	90 550
63 AMG 4Matic Auto.	48	8 000	130 600
63 AMG S 4Matic Auto.	51	8 000	140 400
500 e Executive 4Matic	20	750	87 050
250 d 4Matic Auto.	12	250	57 550
350 d 4Matic Auto.	16	2 200	65 050

Surcot Executive : "base" + 5 300 €

Surcot Sportline : Executive + 6 500 €

Surcot Faschion : Sportline + 3 200 €

CLASSE GLE COUPE

CLASSE GLE COUPE			
400 4Matic Auto.	23	8 500	72 650
43 AMG 4Matic Auto.	nc	8 000	89 050
500 Executive 4Matic Auto.	35	8 000	96 750
63 AMG 4Matic Auto.	48	8 000	132 350
63 AMG S 4Matic Auto.	51	8 000	142 850
350 d 4Matic Auto.	16	3 000	70 550

Surcot Executive : "base" + 6 100 €

Surcot Sportline : Executive + 6 200 €

Surcot Faschion : Sportline + 4 100 €

CLASSE GLS

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

Surcot Executive : "base" + 7 000 €

CITAN TOURER LONG

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

Surcot Plus : Pure + 2 886 €

Surcot Prime : Pure + 3 918 €

CITAN TOURER EXTRA-LONG

CITAN TOURER EXTRA-LONG			
111 CDI Pure	nc	nc	26 916

Surcot Prime : Plus + 2 796 €

MINI

MINI			
MINI 3 PORTES			
One 75 ch	NC	0	18 450
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			
One 95 ch	4	0	19 100
Cooper D 116 ch	5	0	22 050
Cooper SD 170 ch	9	0	26 650

MINI 5 PORTES

One 75 ch			
One 102 ch	5	0	18 450
Cooper 136 ch	7	0	21 300
Cooper S 192 ch	9	0	26 150

PULSTAR

One 95 ch Visa			
One 102 ch	5	0	17 350
Cooper 136 ch	7	0	21 300
Cooper S 192 ch	9	0	26 150

DASHQAI

One 95 ch Visa			
One 102 ch	5	0	18 450
Cooper 136 ch	7	0	21 300
Cooper SD 170 ch	9	0	27 550

NOUVELLE MINI CABRIOLET

One 95 ch Visa			
John Cooper Works	nc	nc	24 650
Cooper S	nc	nc	29 450
Cooper D	nc	nc	36 450
Cooper SD	nc	nc	32 450

NOUVEAU CLUBMAN

One 95 ch Visa			
One	NC	NC	22 900
Cooper	NC	NC	24 900
Cooper S	NC	NC	29 500
One D	NC	NC	25 900

PACEMAN

||
||
||

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

Survol Style : Active + 1 000 €

Survol Allure : Active + 2 750 €

Survol Feline : Allure + 2 100 €

4008

1.6 HDI 115 ch Style

5008

1.2 PureTech 130 ch Active

1.6 THP 165 ch Allure Auto.

1.6 BlueHD 120 ch Active

2.0 BlueHD 150 ch Active

Survol Style : Active + 1 000 €

Survol Allure : Active + 3 450 €

508

1.6 THP 165 ch Active

1.6 BlueHD 120 ch Active

2.0 BlueHD 150 ch Active

2.0 BlueHD 180 ch Allure Auto.

Survol Style : Active + 950 €

Survol Allure : Active + 2 950 €

Survol GT Line : Allure + 1 850 €

Survol Feline : GT Line + 1 600 €

Survol GT : Feline + 300 €

508 SW (BREAK)

Survol : berline + 1 200 € à 1 900 €

508 RXH (BREAK)

2.0 BlueHD 180 ch Auto.

Hybrid4

BIPPER TEPEE

1.3 HDI 80 ch Style

Survol Outdoor : Style + 600 €

PARTNER TEPEE

1.2 PureTech 110 ch Active

1.6 BlueHD 75 Access

1.6 BlueHD 100 Active

1.6 BlueHD 120 ch Outdoor

Survol Style : Active + 850 €

Survol Outdoor : Active + 2 150 €

PORSCHE

TYPE CV B/M* PRIX

CAYMAN

2.7

S

GT

GT4

BOXSTER

2.7

S

GT

Snyder

NOUVELLE 911 COUPE (TYPE 991 II)

Carrera

25

Camera 4

26

Carrera S

31

Carrera 4S

31

Targa 4

26

Targa 4S

31

Turbo

44

Turbo S

49

NOUVELLE 911 CABRIOLET (TYPE 991 II)

Carrera

26

Camera 4

26

Carrera S

31

Carrera 4S

31

Turbo

42

Turbo S

48

S E-Hybrid

20

Diesel

19

PANAMERA

3.6

4

S

GT

4S

GTS

34

Turbo

42

Turbo S

48

S E-Hybrid

20

Diesel

16

CAYENNE

3.6

S

GT

33

Turbo

43

Turbo S

49

S Diesel

16

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

Survol United : Life + 1 300 €

Survol Zen : Life + 500 €

Survol Intens : Zen + 1 000 €

Survol Cosmic : Intens + 800 €

ZOE

Life

1 6 300 22 100

Charge rapide Life

1 6 300 22 600

Survol Zen : Zen + 1 300 €

Survol Intens : Zen + 700 €

CLIO IV (5 PORTES)

1.2 75 ch Life

4 0 13 700

0.9 TCe 90 ch Zen

5 0 16 500

1.2 TCe 120 ch Intens EDC

6 0 20 650

RS EDC

11 150 26 050

RS Trophy 220 ch EDC

11 150 29 100

1.5 energy dCi 75 ch Life

4 0 16 800

1.5 energy dCi 90 ch Zen

4 0 19 400

Survol Limited : Life + 1 600 €

Survol Zen : Zen + 1 800 €

Survol Intens : Zen + 1 750 €

Survol Iconic : Intens + 1 600 €

Survol Intense Paris : Intens + 3 650 €

CLIO IV ESTATE (BREAK)

Survol : 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

Survol Zen : Life + 1 900 €

Survol Intens : Zen + 1 700 €

Survol Hypnotic : Intens + 1 300 €

NOUVELLE MEGANE COUPE

1.2 Energy Tce 115 ch Intens

6 0 24 100

1.2 Energy Tce 130 ch Base Edition EDC

7 0 27 900

R.S.

16 2 200 32 450

1.5 Energy dCi 95 ch Intens

5 0 25 500

1.5 Energy dCi 110 ch Intens

5 0 27 150

1.6 Energy dCi 130 ch Intens

6 0 28 350

Survol Base Edition : Intens + 1 500 €

NOUVELLE MEGANE

1.2 Energy Tce 100 ch Life

5 0 18 200

1.2 Energy Tce 130 ch Zen

7 0 23 200

1.6 Energy Tce 205 ch GT EDC

11 150 31 900

Survol Zen : Life + 2 800 €

Survol Zen : Zen + 2 200 €

SCÉNIC

1.2 Energy Tce 115 ch Life

6 0 24 200

1.2 Energy Tce 130 ch Zen

7 250 26 900

1.5 energy dCi 95 ch Life

5 0 25 000

1.5 energy dCi 110 ch Life

5 0 26 300

1.6 Energy dCi 130 ch Zen

7 0 32 200

Survol Zen : Life + 1 300 €

Survol Base Edition : Zen + 2 300 €

KADJAR

1.2 Energy Tce 130 Life

7 0 23 800

1.5 energy dCi 110 Life

5 0 26 200

1.6 energy dCi 130 Zen

7 0 29 500

Survol Zen : Life + 2 000 €

Survol Zen : Zen + 2 500 €

TALISMAN

1.6 Energy Tce 200 ch Zen EDC

11 250 38 600

1.6 energy dCi 110 ch Life

7 0 35 100

1.6 energy dCi 130 ch Zen EDC

8 0 40 100

Survol Intens : Zen + 3 800 €

Survol Intense Paris : Intens + 3 700 €

ESPACE

1.6 Energy Tce 200 ch Zen EDC

11 250 38 600

1.6 energy dCi 110 ch Life

7 0 35 100

1.6 energy dCi 130 ch Zen EDC

8 0 40 100

Survol Intens : Zen + 3 800 €

Survol Intense Paris : Intens + 3 700 €

GRAND KANGOO

1.5 energy dCi 90 ch Life

5 0 22 150

1.5 energy dCi 110 ch Zen

6 0 24 300

Survol Zen : Zen + 850 €

Survol Extrem : Extrem + 400 €

ROLLS-ROYCE

TYPE CV B/M* PRIX

TWINGO

1.0 SCe 70 ch Life

4 8 0 8 000 279 990

Ghost

49 8 0 8 000 279 990

Wrath

nc 8 0 8 000 285 300

Dawn

nc 8 0 8 000 324 400

Phantom

39 8 0 8 000 421 080

Phantom Coupé

39 8 0 8 000 451 980

Phantom Drophead Coupé

39 8 0 8 000 469 500

SEAT

TYPE CV B/M* PRIX

ZOE

Life

1 6 300 22 100

Charge rapide Life

1 6 300 22 600

Survol Zen : Zen + 1 300 €

Survol Intens : Zen + 700 €

CLIO IV (5 PORTES)

1.2 75 ch Life

4 0 13 700

0.9 TCe 90 ch Zen

5 0 16 500

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 19 745

1.5 energy dCi 110 ch FR DSG

6 0 19 745

1.4 EcoTSI 150 ch FR DSG

8 0 20 215

Cupra

11 250 22 600

1.4 TDI 75 ch Reference

4 0 14 940

1.4 TDI 90 ch Style

4 0 15 440

OUTBACK					
2.5i 173 ch Luxury Eyesight Lineartonic	10	2 200	44 390		
2.0D 150 ch Premium	9	500	39 390		
Survol Premium Eyesight : Premium + 2 000 €					
Survol Lounge : Eyesight + 1 000 €					
Survol Lounge 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 Advantage	4	0	8 990		
1.0 WT 68 ch Pack Plus	4	0	12 290		
Survol Privilege : Advantage + 1 700 €					
Survol Pack : Privilège + 800 €					
SWIFT (3 PORTES)					
1.2 WT 92 ch Advantage	5	0	12 090		
Sport	8	900	17 480		
Survol Privilege : Advantage + 800 €					
SWIFT (5 PORTES)					
1.3 DDG 75 ch Privilège	4	0	15 540		
Survol 3 portes : 650 €					
Survol So'City : Privilège + 1 750 €					
NOUVELLE BALENO					
1.2 Dualjet Privilège	4	0	14 490		
1.2 Hybrid S-HS Pack	4	0	17 150		
1.0 Boosterjet Pack	5	0	17 390		
Survol Pack : Privilège + 1 700 €					
JIMNY					
1.3 WT JX	6	2 200	13 860		
Survol JX : JX + 1 750 €					
VITARA					
1.6 WT 120 ch Advantage	6	0	17 490		
1.6 DDG 120 ch Privilège	6	0	21 690		
Survol Privilege : Advantage + 1 900 €					
Survol Pack : Privilège + 1 900 €					
S-CROSS					
1.6 WT 120 ch Advantage	6	0	16 990		
1.6 DDG 120 ch Pack SE	6	0	24 790		
Survol Pack SE : Advantage + 3 500 €					
Survol Style : Pack SE + 4 500 € à + 4 600 €					

TESLA					
TYPE	CV	B/M*	PRIX		
MODEL S					
70	1	6 300	78 600		
900	1	6 300	98 900		
P90	1	6 300	121 400		

TOYOTA					
TYPE	CV	B/M*	PRIX		
AYGO (3 PORTES)					
1.0 WT-1 68 ch x	3	0	10 600		
Survol + play : x + 1 500 €					
AYGO (5 PORTES)					
Survol 3 portes + 400 €					
YARIS (3 PORTES)					
1.0 WT-1 69 ch Active	4	0	13 700		
1.3 WT-1 100 ch France	6	0	15 750		
1.4 D-4D 90 ch Active	5	0	16 500		
Survol France : Active + 900 €					
YARIS (5 PORTES)					
100 France	5	750	18 990		
Survol 3 portes + 600 €					
Survol Dynamic : France + 410 € à + 700 €					
Survol Design : Dynamic + 900 €					
Survol Collection : Design + 900 €					
AURIS (5 PORTES)					
1.3 WT-1 100 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 € à + 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-1 132 ch Tendance	8	2 200	23 900		
1.8 WT-1 147 ch Dynamic CVT	8	2 200	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 + 2 550 €					
AVENSIS					
1.6 WT-1 132 ch Dynamic	8	500	28 200		
1.8 WT-1 147 ch Dynamic	9	250	29 500		

OUTBACK					
2.0i 173 ch Luxury Eyesight Lineartonic	10	2 200	44 390		
2.0D 150 ch Premium	9	500	39 390		
Survol Premium Eyesight : Premium + 2 000 €					
Survol Lounge : Eyesight + 1 000 €					
Survol Lounge 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 Advantage	4	0	8 990		
1.0 WT 68 ch Pack Plus	4	0	12 290		
Survol Privilege : Advantage + 1 700 €					
Survol Pack : Privilège + 800 €					
SWIFT (3 PORTES)					
1.2 WT 92 ch Advantage	5	0	12 090		
Sport	8	900	17 480		
Survol Privilege : Advantage + 800 €					
SWIFT (5 PORTES)					
1.3 DDG 75 ch Privilège	4	0	15 540		
Survol 3 portes : 650 €					
Survol So'City : Privilège + 1 750 €					
NOUVELLE BALENO					
1.2 Dualjet Privilège	4	0	14 490		
1.2 Hybrid S-HS Pack	4	0	17 150		
1.0 Boosterjet Pack	5	0	17 390		
Survol Pack : Privilège + 1 700 €					
JIMNY					
1.3 WT JX	6	2 200	13 860		
Survol JX : JX + 1 750 €					
VITARA					
1.6 WT 120 ch Advantage	6	0	17 490		
1.6 DDG 120 ch Privilège	6	0	21 690		
Survol Privilege : Advantage + 1 900 €					
Survol Pack : Privilège + 1 900 €					
S-CROSS					
1.6 WT 120 ch Advantage	6	0	16 990		
1.6 DDG 120 ch Pack SE	6	0	24 790		
Survol Pack SE : Advantage + 3 500 €					
Survol Style : Pack SE + 4 500 € à + 4 600 €					
TESLA					
TYPE	CV	B/M*	PRIX		
MODEL S					
70	1	6 300	78 600		
900	1	6 300	98 900		
P90	1	6 300	121 400		
TOYOTA					
TYPE	CV	B/M*	PRIX		
AYGO (3 PORTES)					
1.0 WT-1 68 ch x	3	0	10 600		
Survol + play : x + 1 500 €					
AYGO (5 PORTES)					
Survol 3 portes + 400 €					
YARIS (3 PORTES)					
1.0 WT-1 69 ch Active	4	0	13 700		
1.3 WT-1 100 ch France	6	0	15 750		
1.4 D-4D 90 ch Active	5	0	16 500		
Survol France : Active + 900 €					
YARIS (5 PORTES)					
100 France	5	750	18 990		
Survol 3 portes + 600 €					
Survol Dynamic : France + 410 € à + 700 €					
Survol Design : Dynamic + 900 €					
Survol Collection : Design + 900 €					
AURIS (5 PORTES)					
1.3 WT-1 100 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 € à + 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-1 132 ch Tendance	8	2 200	23 900		
1.8 WT-1 147 ch Dynamic CVT	8	2 200	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 + 2 550 €					
AVENSIS					
1.6 WT-1 132 ch Dynamic	8	500	28 200		
1.8 WT-1 147 ch Dynamic	9	250	29 500		
OUTBACK					
2.0i 173 ch Luxury Eyesight Lineartonic	10	2 200	44 390		
2.0D 150 ch Premium	9	500	39 390		
Survol Premium Eyesight : Premium + 2 000 €					
Survol Lounge : Eyesight + 1 000 €					
Survol Lounge 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 Advantage	4	0	8 990		
1.0 WT 68 ch Pack Plus	4	0	12 290		
Survol Privilege : Advantage + 1 700 €					
Survol Pack : Privilège + 800 €					
SWIFT (3 PORTES)					
1.2 WT 92 ch Advantage	5	0	12 090		
Sport	8	900	17 480		
Survol Privilege : Advantage + 800 €					
SWIFT (5 PORTES)					
1.3 DDG 75 ch Privilège	4	0	15 540		
Survol 3 portes : 650 €					
Survol So'City : Privilège + 1 750 €					
NOUVELLE BALENO					
1.2 Dualjet Privilège					

ABONNEZ-VOUS à

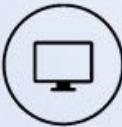
**59€ au lieu de 90,99€
soit 35%
de réduction**

1 AN - 25 n°s
dont le Special Salon

→ 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** (832188)

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

Offre valable 2 mois en France Métropolitaine. Tarifs étrangers, nous consulter. Mondadori France SAS au capital de 476 035 510 € R.C.S 452 791 262, 8, rue François Ory - 92543 MONTROUGE CEDEX. Conformément à la loi "informatique et libertés" 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 et de suppression de ces données par simple courrier. Sauf refus de votre part, ces informations pourront être utilisées par des partenaires.

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

EXCLUSIVITÉ MAZDA À PARIS



MAZDA MX-5
À partir de 25 300 €*



Ouverture de vos nouvelles concessions Mazda
Paris République et Courbevoie

MAZDA RÉPUBLIQUE

32 avenue de la République - PARIS 11^e
01 43 14 38 45

MAZDA COURBEVOIE

102 boulevard de Verdun
92400 COURBEVOIE

Plus d'informations sur
www.mazda-paris.fr

Modèle présenté (tarif 67/16 du 17/05/2016) : Nouveau Mazda MX-5 Sélection 2.0L SKYACTIV-G 160 ch : 33 200€ TTC incluant l'option peinture Soul Red métallisée (650€). Gamme Mazda MX-5 : consommations mixtes (L/100 km) : de 6 à 6,6 - Émissions de CO₂ (g/km) : de 139 à 154. *Nouveau MX-5 Elégance 1.5L SKYACTIV-G 131 ch : 25 300 € hors option peinture métallisée.

Audi Vorsprung durch Technik

Modèle présenté:

290 €/mois*

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

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

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



Location longue durée sur 36 mois. 1^{er} loyer 3.000 € et 35 loyers de 290 €. Offre valable du 1^{er} avril au 30 juin 2016.

* Exemple pour une Audi A3 Sportback Attraction 1.6 TDI 110 ch BVM6 avec option: incluse dans les loyers: Rampes de pavillon, en location longue durée sur 36 mois et pour 45000 km maximum, hors assurances facultatives. ** Garantie 2 ans + 1 an de garantie additionnelle incluse. Offre réservée aux particuliers chez tous les Distributeurs présentant ce financement, sous réserve d'acceptation du dossier par Volkswagen Bank GmbH - SARL de droit allemand - Capital 318 279 200 € - Succursale France : Bâtiment Ellipse - 15 av. de la Demi-Lune 95700 Roissy en France - RCS Pontoise - 451 618 904 - ORIAS: 08 040 267 (www.orias.fr). *** Entretien plus souscrit auprès de Volkswagen Bank GmbH, détail et limites prévues dans les conditions générales, disponibles sur demande auprès de votre Distributeur. Tarifs au 28/04/2016. Publicité diffusée par le concessionnaire en qualité d'intermédiaire de crédit, à titre non exclusif, de Volkswagen Bank. Volkswagen Group France S.A. au capital de 7 750 000 € - 11 avenue de Bourronne Villiers-Cotterêts - RCS Soissons B 602 025 538. Audi recommande Castrol EDGE Professional. Vorsprung durch Technik = L'avance par la technologie. © Jonathan Schule.

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

Journées découverte du 1^{er} au 30 juin 2016

www.aliantis.com

Aliantis Lecourbe
229, rue Lecourbe - 75 Paris
Tél. 01 55 76 50 76

Aliantis Porte d'Orléans
44-46 avenue Aristide Briand - 92 Montrouge
Tél. 01 58 35 17 70

Aliantis Chambourcy
37 route de Mantes - 78 Chambourcy
Tél. 01 30 65 50 50

EXCLUSIVITÉ JAPAUTO

NOUVEAU **CR-V**
1.6 i-DTEC EXECUTIVE NAVI

OFFRE LIMITÉE À 10 VÉHICULES

26 990 €⁽¹⁾

sous condition de reprise

6 370 € d'économie⁽²⁾



Motorisation DIESEL 1.6 i-DTEC 120 ch

INCLUS : Peinture Métallisée / Honda Connect + Navigation GPS / Bluetooth / Caméra de recul / Sellerie Cuir & Alcantara / Sièges AV chauffants / Feux de jour à LEDS + XENON / Jantes Alu 18"

(1) Tarif au 02/01/2016. Prix du nouveau CR-V 2015 1.6 i-DTEC 120 ch Executive Navi au prix catalogue de 33 360 €, peinture métallisée incluse, hors frais d'immatriculation et déduction faite d'une remise Japauto de 4 570 € et de 1 800 € de capital reprise (aide à la reprise conditionnée à l'acceptation de la reprise par Japauto). Offre non cumulable, réservée aux particuliers, valable sur CR-V 2015 1.6 i-DTEC 120 Executive Navi immatriculé le 30/03/2016, ayant parcouru au maximum 50 km. Offre valable jusqu'au 30/06/2016 chez Japauto Automobiles, dans la limite des stocks disponibles. Consommation cycle mixte du CR-V 1.6 i-DTEC Executive Navi 120 : 4.5 l/100 km. Emissions de CO2 : 119 g/km (B). (2) Avantage client de 6 370 € composé d'une remise Japauto de 4 570 € et de 1 800 € 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

STOPSLÉOP

**Alerte dès
les premiers
signes de perte
de vigilance**



VERDICT PRESSE SPÉCIALISÉE

Efficace et utilisable partout

Les alarmes sont vraiment fondées et interviennent bien avant l'endormissement.

La bague StopSleep est de loin le meilleur rapport qualité/prix.

AutoPlus N°1363

En vente chez Norauto



**ALARME ANTI
SOMNOLENCE**



Bague électrodermale StopSleep S200

VOIR LA DÉMO VIDÉO :
StopSleep.fr

Informations et liste des points de vente :

05 31 61 61 30



PRIX DE L'INNOVATION



TESTÉ PAR LE CNRS

NOUVELLE SUZUKI

BALENO L'accord parfait.

- 5 places généreuses et confortables, volume de coffre record 355 litres
- Système multimédia avec écran tactile 7", navigation 3D, info trafic en continu⁽¹⁾, Bluetooth⁽²⁾, connexion smartphone, caméra de recul
- Freinage Actif d'Urgence (RBS⁽³⁾), régulateur de vitesse adaptatif ACC, projecteurs au Xénon, "Guide me home"⁽⁴⁾



Way of Life!



CHASSCO - Siret 3390235 244 000 11

Venez essayer les nouveaux moteurs
Hybrid SHVS⁽⁵⁾ ou Boosterjet.

Une gamme à partir de 12 690 €⁽⁶⁾

Modèle présenté : nouvelle Suzuki Baleno Pack 1.2 Dualjet : 14 690 €, remise de 1 800 € déduite + option peinture métallisée : 490€. Consommations mixtes CEE gamme Baleno (l/100 km) : de 4,0 à 4,9. Emissions de CO₂ (g/km) : de 93 à 115. (1) Service assuré par VIA MICHELIN (France Métropolitaine, hors Corse). (2) Bluetooth® est une marque déposée de Bluetooth SIG. (3) Radar Brake Support. (4) Guidez-moi à la maison. (5) Smart Hybrid Vehicle by Suzuki. (6) Prix TTC de la nouvelle Suzuki Baleno Privilege 1.2 Dualjet après déduction d'une remise de 1 800 € offerte par votre concessionnaire Suzuki. Offre valable jusqu'au 30/06/2016 chez les concessionnaires participants en France métropolitaine. Prix TTC conseillés clés en main, tarif au 30/04/2016. * Un style de vie !

Garantie 3 ans ou 100 000 km au 1^{er} terme échu. www.suzuki.fr

PYRÉNÉES AUTOMOBILES
117 bis rue des Pyrénées
Paris 20

PARIS 18 AUTOMOBILES
85 Boulevard Ney
Paris 18

BEAUGRENELLE RIVE GAUCHE
65 Bis rue des Entrepreneurs
Paris 15

SUZUKI PARIS
N° Azur 0 810 100 150



NOUVEL OUTLANDER

à partir de **24 070 €⁽¹⁾**

OFFRE 100 % PLAISIR
JUSQU'À **6 000 € D'AVANTAGE CLIENT**

DONT 1 BARBECUE WEBER
+ 1 KIT ACCESSOIRES OFFERTS !⁽²⁾

Rejoignez notre communauté sur facebook et découvrez la nouvelle saga en vidéo sur www.onnestpasbienla.com

- Régulateur de vitesse adaptatif
- Consommation mixte à partir de 4,8 L/100 km
- Transmission intégrale à commande électronique
- Alerta de franchissement de ligne
- Système Multimédia avec navigation, caméra de recul et Audio RockFord Fosgate*
- 7 places



Offre limitée à 150 exemplaires. (1) Prix du Nouvel Outlander 2.0L 150 ch 2WD Interno, réduction finale d'une remise de 4 880 €. Modèle présenté : Nouvel Outlander 2.2 DI-D 150 ch 4WD Instyle BrA peinture métallisée Inclusa (610 €) à 37 080 €, réduction finale d'une remise de 5 880 €. (2) Avantage client composé d'un kit Barbecue Weber (mod. Spirit Original E310) + accessoires d'une valeur de 1 120 € offert et de 4 880 € de remise valable pour l'achat d'un Nouvel Outlander Diesel ou essence. Tarif Mitsubishi Motors maximum autorisé : 37 080 €. Offre réservée aux particuliers validée jusqu'au 30/06/2016 et non cumulable avec d'autres offres en cours chez les distributeurs participants. Garantie et assistance : limitées à 5 ans/100 000 km, au 1^{er} des 2 termes échéus, selon conditions générales de vente. (*) Contrat d'entretien disponible, sous conditions avec votre concessionnaire. M MOTORS AUTOMOBILES FRANCE SAS au capital de 10 000 000 € - RCS PONTOISE n° 428 635 056 - 1, avenue du Riel - 95007 Cergy-Pontoise Cedex. Consommations mixtes gamme Outlander (l/100 km) : de 4,8 à 6,7. Emissions CO₂ (g/km) : de 126 à 155.

MMAF recommande Motul

Retrouvez-nous sur facebook www.mitsubishi-motors.fr

A L'ESSAI CHEZ VOTRE CONCESSIONNAIRE

Melun Motors À VERT-SAINT-DENIS

RN6 - Pôle Automobile - 620 impasse de l'Epinet - Tél : 01.64.09.21.73
www.melunmotors.com contact : marinha.melunmotors@orange.fr



TECHNOLOGIE GRANDEUR NATURE

© Mitsubishi Motors



www.kia-paris-suffren.com

Portes Ouvertes les 11 et 12 juin

Kia Suffren • Kia Boulogne • Kia Grande Armée



SPORTAGE



Le Pouvoir de Surprendre

Nouveau Kia Sportage Active 1,7 L Diesel CRDi 115 ch à partir de

297 € TTC/mois⁽¹⁾
1^{er} loyer majoré de 3 100 €
Financement en LLD sur 49 mois et 60 000 km



VOUS ÊTES AU CŒUR DU JEU



KIA, LE SEUL CONSTRUCTEUR À GARANTIR TOUS SES MODÈLES 7 ANS
ET À OFFRIR 7 ANS DE MISES À JOUR DE LA CARTOGRAPHIE.

ILE DE FRANCE AUTOMOBILES

Automobiles Paris Suffren
76 bis avenue de Suffren . Paris
01 53 58 56 00

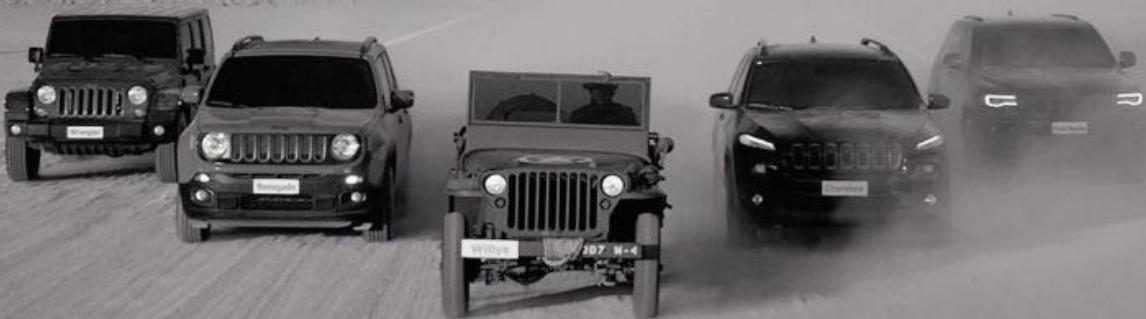
Korauto Grande Armée
27 Avenue de la Grande armée . Paris
01 53 64 09 69

Korauto Boulogne
3 route de la Reine . Boulogne-Billancourt
01 48 25 00 01

Consommations mixtes et émissions de CO2 du nouveau Kia Sportage : 4,6 à 7,5 L/100 km - de 119 à 175 g/km.

*Garantie 7 ans ou 150 000 km (1^{er} des deux termes échu) valable pour tous les modèles Kia en France métropolitaine et Corse (hors DOM-TOM) et dans tous les Etats membres de l'UE ainsi qu'en Norvège, Suisse, Islande et à Gibraltar. **Offre limitée à l'achat d'un véhicule Kia neuf équipé d'un terminal Navigation LG ou MOBIS monté en usine par Kia à compter du 1^{er} mars 2013 chez les distributeurs participants. L'offre comprend la mise à jour annuelle des cartes du terminal du véhicule, dans la limite de 6 mises à jour, sous réserve d'une installation par un réparateur agréé Kia et de la disponibilité de ladite mise à jour. **Mentions légales KIA FINANCE** (1) Exemple de financement en Location Longue Durée (LLD) sur 49 mois et 60 000 km pour un nouveau Kia Sportage Active 1,7 L Diesel CRDi 115 ch ISG BVM6 4x2 (hors options) : 1^{er} loyer majoré de 3 100 € suivi de 48 loyers mensuels de 297 € TTC (hors assurances et prestations facultatives). Modèle présenté : nouveau Kia Sportage GT Line 2,0 L Diesel CRDi 136 ch ISG BVM6 4x2 (avec peinture métallisée et toit panoramique) ; 1^{er} loyer majoré de 3 100 € suivi de 48 loyers mensuels de 377 € TTC (hors assurances et prestations facultatives). Offre réservée aux particuliers, valable jusqu'au 30/06/2016 chez tous les distributeurs Kia participant à l'opération, dans la limite des stocks disponibles. Sous réserve d'acceptation du dossier par Kia Finance, département de CGL, Compagnie Générale de Location d'équipements, SA au capital de 58 606 156 € - 69, av. de Flandre 59708 Marcq-en-Barœul Cedex - SIREN 303 236 186 RCS Lille Métropole. Conditions sur kia.com.

JEEP®, 75 ANS DE LIBERTÉ



**Gamme Jeep®
à partir de 18950€⁽¹⁾**

Crédit Auto 0,75% TAEG fixe sur 37 mois, soit 36 mensualités de 281,17 € pour 10 000 € empruntés. Montant total dû par l'emprunteur : 10122,12 €. Un crédit vous engage et doit être remboursé. Vérifiez vos capacités de remboursement avant de vous engager.

**Crédit Auto 0,75%
TAEG fixe sur 3 ans⁽²⁾**

Jeep®

(1) Prix TTC maximum conseillé pour un Renegade Sport 1.6 I E-torQ EVO S&G 110 ch 4x2 BVM5 neuf et sans option au tarif du 01/05/2016 et garanti jusqu'au 30/06/2016 dans le réseau agréé Jeep. Modèles présentés au tarif du 01/05/2016 : Renegade Longitude 1.6 I E-torQ EVO S&G 110 ch 4x2 BVM5 avec coloris Mojave Sand à 21 520 €, Cherokee Limited 2.0 I MultiJet S&G 140 ch 4x2 BVM6 avec coloris Brilliant Black à 41 350 €, Grand Cherokee Limited 3.0 I V6 CRD S&G 250 ch 4x4 BVA8 avec coloris Brilliant Black à 58 150 €, Wrangler Unlimited Sahara 3.6 I V6 Pentastar® 284 ch 4x4 BVA5 avec coloris Black à 41 400 €. (2) Offre cumulable réservée aux particuliers validée jusqu'au 30/04/2016, dans le réseau Jeep, participant, pour un minimum emprunté de 1 500 €. Coût total du crédit : 121,76 € dont 80 € de frais de dossier (0,8 % du montant emprunté) et hors assurances facultatives. Assurances facultatives (***) Décès-Invalide BI (A) : 12,5 €/mois et Indemnité Complémentaire IC (A) : 19 €/mois, en sus du loyer. Montant total dû au titre de la BI (A) : 450 €, TAE : 2,76 %. Taux débiteur fixe : 0,26 %. 1^{re} échéance à 60 jours. Durée totale du crédit : 37 mois. Dans le cadre de votre financement, vous dispensez d'un délai de rétractation. Sous réserve d'acceptation de votre dossier par FCA Capital France, SA au capital de 11 360 000 € - 6 rue Nicolas Copernic - ZA Trappes Élancourt - 78190 Trappes - 592 033 591 RCS Versailles. Courtier en assurance enregistré à l'ORIAS n° 07022309 (www.orias.fr). (***) Assurance Décès-Invalide (BI) : contrats collectifs d'assurance n° 703 01 19 70 01 et n° 703 01 19 70 02 souscrits auprès de CACI LIFE LTD et CACI NON-LIFE LTD. Assurance Indemnité Complémentaire (IC) : assurance de groupe n° FR-00746 souscrite auprès de la succursale pour la France de Financial Insurance Company Limited nom commercial : GENWORTH Assurances. Assistance (A) : garantie et mise en œuvre par Eurog Assistance et incluse indifféremment dans la BI ou la TIC. Consommations mixtes gamme Renegade (1/100 km) de 4,4 à 6,9 ; gamme Cherokee de 5,3 à 9,6 ; gamme Grand Cherokee de 7,0 à 13,5 ; gamme Wrangler de 8,1 à 11,5. Émissions de CO₂ (g/km) gamme Renegade de 115 à 160 ; gamme Cherokee de 139 à 223 ; gamme Grand Cherokee de 184 à 315 ; gamme Wrangler de 213 à 275. * Les Journées Libertés Jeep® est une marque déposée de FCA US LLC.

Melun Motors À VERT-SAINT-DENIS

RN6 - Pôle Automobile - 620 impasse de l'Epinet - Tél : 01.64.09.21.73
www.melunmotors.com contact : ludovic.melunmotors@orange.fr

NOUVELLE JAZZ

AUDACIEUSE,
MALINE
& POLYVALENTE

HONDA
The Power of Dreams®



NOUVELLE MOTORISATION EARTH DREAMS TECHNOLOGY

GAMME JAZZ À PARTIR DE

249€

PAR MOIS SUR 48 MOIS⁽¹⁾

Hors assurance facultative

**ALL
INCLUSIVE[™]**

LOCATION
ENTRETIEN
GARANTIE
ASSISTANCE

**All inclusive = Tout inclus.
(1) Loyer arrondi à l'euro supérieur. Exemple de Location Longue Durée sur 48 mois et 40 000 km pour une Jazz 1.3 i-VTEC Elegance au prix remis de 13 790 € incluant 1 810 € de redevance Concessionnaire, 500 € d'aide à la reprise conditionnée à l'acceptation de la reprise par votre Concessionnaire Honda participant et 460 € de coût supplémentaire lié à l'option peinture métallisée incluse. Offre valable pour toute immatriculation avant le 30/09/2016. Prix catalogue du modèle présenté Jazz 1.3 i-VTEC Exclusive Now! (hors option peinture métallisée) : 19 100 € selon tarif au 01/04/2016. Restitution du véhicule en fin de contrat avec paiement des frais de remise en état standard et des kilométrages supplémentaires.
Offre réservée aux particuliers résidents aux conditions prévues par les conditions générales de vente de CA Consumer Finance sous la marque HONDA Finance. SA au capital de 460 157 918 euros - Rue du Bois Sauvage 91039 Evry Cedex, 542 097 522 RCS Evry. Intermédiaire d'assurance inscrit à l'ORIAS - N° 07008079 (www.orias.fr). Assurance facultative souscrite auprès de CAO Life Limited et CACI Non-Life Limited, FIDEJUS ASSISTANCE, PACIFICA. Ce produit de location longue durée n'est pas soumis à la réglementation du crédit à la consommation. Vous ne disposez pas d'un droit de rétractation. Cette publicité est diffusée par votre concessionnaire agréé Honda qui est intermédiaire de crédit non exclusif de CA Consumer Finance et apporte son concours à la réalisation d'opérations de crédit à la consommation sans agir en qualité de prêteur. * Donnez vie à vos rêves. www.honda.fr

REPRISE
ASSISTANCE
GARANTIE

GAMME CIVIC



À PARTIR DE

149€⁽¹⁾/MOIS
1^{ER} LOYER DE 2600 €

LOCATION
3 ans

(1) Loyer arrondi à l'euro supérieur, hors assurance facultative. Exemple de Location Longue Durée de 148,92 €/mois sur 36 mois et 30 000 km après un 1^{er} loyer de 2 600 € pour une Civic 1.4 i-VTEC ELEGANCE incluant l'option peinture métallisée/peinte (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 1.4 i-VTEC 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

GARAGE DU CLOS

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

01 69 31 55 00
01 69 80 72 80

l'auto-journal

Tous les plaisirs de l'automobile

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)



L'auto-journal PRO FESSIONNELS

RÉSERVEZ
VOTRE EMPLACEMENT
ICI

CONTACTEZ

JULIE ALDABO 01 41 33 55 45
MARC QUEILLÉ 01 41 33 55 72

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

vwo@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 !



Aramisauto.com

APPElez-NOUS AU : ☎ 30 55
(Gratuit depuis un poste fixe)

ANCIENNES & MODERNES



ILS LES ASSURENT À PETIT PRIX !

**ASSURANCE
COLLECTION**

à partir de **20 €**

Garanties RC + Déf. Pénale et Recours +
Prêt du Volant + Trajet Travail Occasionnel
pour un véhicule d'avant 1976.
Tarif au 01.06.2016. Hors coût de police.

**ASSURANCE
MODERNE
TOUS RISQUES**

à partir de **234 €**

Tarifs minimum annuels en cours
le 01.06.2016, 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



CAT - Société de Courtage en Assurances - Siège
Social : 129, rue Le Blaize 75018 PARIS - RCS : Paris
B 351 854 846 - N° CRIB : 07 001 752 - www.cat.fr

MESSAGERIES 95 10 16 10



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



À découvrir dans notre prochain numéro

N°967

du 23 juin 2016



CHRISTIAN MARTIN

Volkswagen Tiguan

Transmission intégrale obligatoire ! Pour cet essai 10 000 km, nous avons emmené le nouveau Volkswagen Tiguan TDI 190 4Motion jusqu'à Ouarzazate, dans le sud marocain.



DAIMLER

Mercedes Classe C Cabriolet

Une vingtaine de secondes suffisent pour replier la toile. Ensuite, la magie opère avec le cabriolet C 300, pour la première fois à l'essai dans *L'Auto-Journal*.



PILOU

Le Peugeot 2008 face au Renault Captur et au Citroën C4 Cactus

Face avant plus agressive, PureTech 110 avec boîte auto, le 2008 se sent enfin les épaules pour affronter Captur et Cactus. Avec une victoire à la clé ?

Et aussi... En kiosque

ACTUELLEMENT

L'AUTO-JOURNAL ÉVASION & 4x4 N°76
164 pages

En kiosques jusqu'au 16 juin, le dernier numéro de *L'Auto-Journal Évasion et 4x4* vous permettra de faire un tour d'horizon de l'ensemble des nouveautés qui feront l'actualité en 2016. Vous prendrez également le volant du dernier Toyota RAV4, du BMW X1, du Kia Sportage et de la DS 4 Crossback. Une prise en mains du nouveau VW Tiguan est aussi au programme !

Et où que vous
soyez, sur
**SMARTPHONE
et TABLETTE**

Une publication des Éditions Mondadori Axel Springer
"EMAS" SNC

A MONDADORI FRANCE Président: Ernesto Mauri

axel springer Président Axel Springer France: Ralph Büchi

RÉDACTION

8, rue François-Ory - 92543 Montrouge Cedex

Tél.: 01 41 33 50 00. Fax: 01 41 33 50 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 Chiappello

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 Rifiade

Secrétariat de rédaction: Valérie Fröhlich

(1^{re} secrétaire de rédaction), Alain Le Roch

Chef de studio: Nicolas Georgieff

Maquette: Sabah Slimani

Photographies: Yann Lefebvre, Christian Martin

Responsable service photo: Jeanne-Marie Woitiée (5650)

A collaboré à ce numéro: Marie Dethire

DIRECTION - ÉDITION

Directeur de la publication: Carmine Perna

Directeur exécutif: Stéphane Haitaian

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 exécutif: Valérie Camy

Contacts publicité: Caroline Soret (5354), Paul Bellaliche (5600)

Planning: Angélique Consoli (5352), Stéphanie Guillard (5350)

Trafic: Stéphane Durand (5312)

Opérations spéciales: Jean-Jacques Benezech (1983)

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 Boularand (2988)

Adjoint responsable service presse: Christophe Guérin (4919)

FINANCE

Finance manager: Guillaume Zaneskis

Éditeur: Éditions Mondadori Axel Springer "EMAS" SNC

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

Co-gérants: Carmine Perna et Ralph Büchi

Actionnaires principaux: Mondadori France SAS et Axel Springer France SAS

Imprimeur: Maury, BP 12, Route d'Étampes, 45331 Malesherbes

N° ISSN: 0005-0768

Commission paritaire: 0318 K 82833

Dépôt légal: juin 2016

**ABONNEMENT**

Vous souhaitez vous abonner ou vous avez besoin d'un renseignement sur votre abonnement? Pour toute question sur votre abonnement, téléphonez au 01 46 48 48 75 (du lundi au samedi de 8 h à 20 h). Par courrier: Service abonnements *L'Auto-Journal* - CS 90125 - 27091 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 (Edigroupe Belgique Spiril, tél.: 070 233 304, abobelgique@edigroup.org): 89,95 € (1 an, 25 numéros). Suisse (Edigroupe S.A. Tél.: 022 860 8401, abonne@edigroup.ch): 139 CHF (1 an, 25 numéros).



RENAULT
La vie, avec passion

Vous allez être fier de votre occasion.



Renault OCCASIONS

Pour 1€⁽¹⁾,
3 ANS d'entretien⁽²⁾ + 3 ANS de garantie⁽³⁾

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

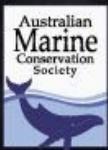
1^{ER} RÉSEAU DE FRANCE DE VENTE DE VÉHICULES D'OCCASION AUX PARTICULIERS.*

* Source Argus® juin 2015 : volume des ventes réseaux aux particuliers en 2014. (1) Pour 1€ en plus du montant d'achat du véhicule. Offre réservée aux particuliers et valable jusqu'au 31 décembre 2016 pour l'achat d'un véhicule d'occasion Renault de moins de 24 mois et moins de 40000 km bénéficiant d'une Garantie OR et signalé en concession, dans le réseau Renault participant et dans la limite des stocks disponibles. Conditions générales de l'offre disponibles en concession. (2) Entretien de 36 mois ou 60 000 km, au premier des deux termes atteint. Entretien proposé par Sigma Services, département de Diac Location, SA au capital de 29 240 988 €. Siège social : 14 avenue du Pavé-Neuf 93168 Noisy-le-Grand Cedex - SIREN 329 892 368 RCS Bobigny. (3) Garantie OR de 12 mois à laquelle s'ajoute une extension de garantie de 24 mois. La Garantie OR 12 mois vous permet de profiter de 5 engagements : une garantie de 12 mois, l'essai du véhicule avant l'achat, un contrôle de 82 points du véhicule, un contrôle gratuit à 2 000 km ou 1 mois après l'achat (au 1^{er} des 2 termes souscrits atteint), mais aussi le remboursement de votre acquisition si vous n'êtes pas pleinement satisfait (dans un délai de 5 jours ouvrables et 1 000 km parcourus). L'extension de garantie est souscrite par Diac, société financière et intermédiaire d'assurances au capital de 61 000 000 € - Siège social : 14 avenue du Pavé-Neuf 93168 Noisy-le-Grand Cedex - SIREN 702 002 221 RCS Bobigny - N°ORIAS : 07 004 966 - www.orias.fr, auprès de MMA IARD Assurances Mutuelles, société d'assurance mutuelle à cotisations fixes. RCS Le Mans 775 652 126 - MMA IARD. Société anonyme au capital de 537 052 368 €. RCS Le Mans 440 048 882. Sièges sociaux : 14 boulevard Marie et Alexandre Oyon 72030 Le Mans Cedex 9 - Entreprises régies par le code des assurances. Dénommées ensemble MMA, assureur de la garantie mécanique.

*Des montres authentiques pour des êtres authentiques



real watches **for** real people*



Oris Great Barrier Reef Limited Edition II

Mouvement mécanique automatique

Boîtier en acier avec protège couronne

Lunette unidirectionnelle en céramique

Étanche 500 M/50 bar

www.oris.ch

ORIS
Swiss Made Watches
Since 1904