

l'auto-journal

N°963

EXCLUSIVITÉ



**NOUVELLE
CITROËN C3**



**SES POINTS FORTS,
FACE AUX STARS
DES CITADEINES**

ALPINE

À BORD DE LA FUTURE SPORTIVE FRANÇAISE !

DOSSIER ESSAIS

SPÉCIAL SUV



AUDI Q2

PLUTÔT DYNAMIQUE, LE BAROUDEUR CHIC



1^{er} ESSAI

**NOUVELLE
RENAULT CLIO
SENSIBLES,
LES CHANGEMENTS ?**



PORSCHE MACAN / BMW X4



MERCEDES GLE COUPÉ



JAGUAR F-PACE / BMW X3 / LAND ROVER DISCOVERY SPORT / AUDI Q5 / MERCEDES GLC

**L'ANGLAISE
CHANGE-T-ELLE
LA DONNE ?**

Renault KADJAR

Série Limitée BLACK EDITION

R-LINK 2, système multimédia connecté, avec Bose® Sound System

Sellerie en cuir carbone foncé avec surpiqûres rouges

Nouvelle motorisation essence Energy TCe 130 EDC, boîte de vitesses automatique à double embrayage

Consommations mixtes min/max (l/100 km) : 3,8/5,8. Émissions CO₂ min/max (g/km) : 99/132.
Consommations et émissions homologuées selon réglementation applicable.



RENAULT

La vie, avec passion





LE SURÉQUIPEMENT EST UN ART.



GPS.



Toit ouvrant.



Sellerie 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.

Sellerie 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.rias.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.

Sommaire [N° 963]



Tous les plaisirs de l'automobile
du 21 juillet au 17 août 2016



Ce numéro comporte un encart catalogue Boutique *L'Auto-Journal* jeté en 4^e de couverture pour les abonnés France ainsi qu'un encart *Soldes d'été*, 30 magazines à -50% jeté en 4^e de couverture sur une partie des abonnés France en aléatoire. Une partie de la diffusion kiosques France métropolitaine est vendue avec un livre *Collection Classic Stars - Citroën DS*.

Découvrir

[NOUVEAUTÉS]

10 Alpine Vision
22 Citroën C3 III

Comprendre

[L'ENQUÊTE DE LA QUINZAINE]

32 L'insolente réussite de Porsche

Conduire

[1^{ERS} ESSAIS]

40 Honda NSX 3.5
46 Renault Clio 1.2 TCe
78 Mercedes Classe C 300 Cabriolet
82 Opel Zafira 2.0 CDTI

[1^{ER} ESSAI XL]

52 Audi Q2 1.6 TDI

[COMPARATIF]

60 Le Jaguar F-Pace 2.0 D face à ses rivaux

[LES EXPERTS]

70 Citroën e-Mehari

[MATCH]

72 Porsche Macan GTS /
BMW X4 M40i

[GRAND ANGLE]

76 Mercedes GLE Coupé 350d

[DERNIER ESSAI]

87 Renault Mégane Coupé Cabriolet

Vibrer

[REPORTAGE]

88 Red Bull Cocorico Challenge

[SPORT]

94 Formula E:
qui pour battre Renault e.dams?

[RÉTRO]

96 BMW 3.0 Si

Partager

[COURRIER DES LECTEURS]

100 La vie de vos autos

101 Le chef des essais vous répond

S'offrir

[CONFIGURATEUR]

102 Mazda3

[FICHE OCCASION]

106 Dacia Duster

[LE PRIX DU NEUF]

109 Le tarif des voitures neuves

[LES PROFESSIONNELS S'AFFICHENT]

117 Les petites annonces



Tous les papiers se recyclent,
alors trions-les tous.

Il y a
des gestes simples
qui sont
des gestes forts.

La presse écrite s'engage pour le recyclage
des papiers avec Ecofolio.





dito

Rédacteur en chef
jeaneric.raoul@mondadori.fr

LA FLAMME DES ANCÊTRES

De retour du Mans Classic, le moral est regonflé à bloc. Pour la deuxième fois en moins d'un mois, le circuit sarthois s'est transformé en capitale mondiale éphémère de la passion automobile. Plus de 260 000 spectateurs pour les 24 Heures du Mans, abasourdis par un final théâtral; plus de 120 000 visiteurs, trois semaines plus tard, pour sa version rétro: la flamme automobile brûle bel et bien en France.

En pleine renaissance, souhaitant capter l'attention de ce public acquis aux plaisirs sur quatre roues, Alpine n'a pas raté ces deux rendez-vous. Aux 24 Heures du Mans, la Signatech-Alpine n°36, pilotée par Nicolas Lapierre, Gustavo Menezes et Stéphane Richelmi, a fait retentir la Marseillaise célébrant la victoire en catégorie LMP2.

Lors de la rétrospective du Mans Classic, Alpine avait invité les fans de la marque à une belle célébration collective. Face aux marées des clubs Porsche ou Ferrari, la vague bleue avait fière allure. Et la petite nouvelle, le concept



Toute l'histoire d'Alpine au Mans, réunie en une seule image.

FRANÇOIS FLAMAND/DPI/RENAULT

Face aux marées des clubs Porsche ou Ferrari, la vague bleue avait fière allure.

Vision, osait venir rencontrer son public. Elle y a suscité des commentaires souvent flatteurs, y compris de la part des inconditionnels de la marque, les plus difficiles à convaincre. C'est un bon début. Suffisant? Il faudra encore attendre. Nous en sommes à trois concept cars depuis 2012, et toujours rien de substantiel, d'un point de vue technique, à nous mettre sous la dent. Dommage. D'autant que l'Alpine définitive ratera une très belle occasion de se faire admirer, en snobant le Mondial de l'Auto à Paris. Quelle erreur! Officiellement, l'état-major de Renault ne souhaite pas qu'Alpine soit relégué dans un coin du stand du constructeur au losange. Louable attention. Mais ils

ajoutent qu'une marque qui présenterait un seul modèle ne pourrait s'assurer une visibilité suffisante dans l'enceinte du Salon parisien. Sans rire? Je suis bien certain que les spécialistes de la scénographie, auxquels les constructeurs font appel pour leurs grandes expositions, sont parfaitement capables de créer un show spectaculaire autour d'un seul modèle. À la place, Renault promet donc un lancement en décembre, dans un lieu dédié. Mais privé de la foule des visiteurs du Mondial. Pour autant, ne boudons pas notre plaisir au prétexte de cette erreur de communication. Mais avouons que nos nerfs sont à bout! Même s'il est plutôt bon signe qu'une telle attente nous agace...

Si vos mesures sont intéressantes, vous ne publiez jamais les essais sur banc de puissance. Or, il y a là à découvrir et à expliquer. Là encore, il faut faire la part des choses entre les données constructeur et le réel.

Romain Lequeux

Autant réaliser un test sur banc de puissance a du sens avec des sportives qui vantent cet aspect de leur fiche technique, autant sur des autos plus grand public, cet élément ne nous semble pas à valider en priorité par un test indépendant.

Tous les ans, l'été venu, je pense à mes belles années, la nostalgie de l'âge d'or de l'automobile, en attendant votre nouveau numéro Spécial Salon. Je les possède tous depuis 1951! Dommage, cependant, que L'AJ n'y fasse plus figurer les essais de l'année.

Louis-Marie Le Guillou

Nous réalisons beaucoup plus d'essais aujourd'hui qu'il y a une vingtaine d'années. De ce fait, il serait difficile d'en publier même une simple sélection dans notre numéro Salon. Nous nous rattrapons avec le hors-série *Le Guide de L'Auto-Journal*.

ON A AIMÉ,
CETTE QUINZAINE



HYPERTATIVE

Un ingénieur brillant issu de la Formule 1, un constructeur britannique et une supercar qui s'apprêtent à définir de nouvelles références pour la décennie à venir: si l'histoire rappelle la légendaire McLaren F1, il est en fait question de l'Aston Martin AM-RB 001. Cette impressionnante machinerie développée en partenariat avec Red Bull – et son directeur technique Adrian Newey, évidemment – annonce un rapport

poids/puissance exceptionnel (1 kg/ch) grâce à un V12 atmosphérique puissant, une construction carbone et une conception et des éléments qui empruntent beaucoup à la Formule 1. Entre 99 et 150 exemplaires "de route" assemblés à Gaydon sont annoncés, ainsi que 25 autres pour la piste, avec un niveau de performance équivalent aux actuels prototypes LMP1 du Mans. Première livraison en 2018.



**LES INFOS CLÉS**

Prix estimé :
à partir de 45 000 €

Commercialisation :
printemps 2017



Une voiture d'exception doit apporter quelque chose de plus, une innovation. Qu'apporte cette nouvelle Alpine ? Le ton est donné. Jacques Cheinisse, ancien directeur sportif d'Alpine (1968 - 1975), mais également chef de produit chez Renault de 1976 à 1999, découvre pour la première fois, "en chair

et en os", le futur coupé français. Du moins son concept Vision. Ce dernier, de l'aveu même d'Antony Villain, directeur du design Alpine, "représente à 80 % la future voiture de série."

Le moins que l'on puisse dire, c'est que M. Cheinisse n'est pas convaincu par ce concept. "Il en fait trop, il frime avec ses jantes démesurées qui obligent à gonfler les ailes." Pour notre homme, le physique ne fait pas tout et, selon lui, ce n'est pas sur ce point que se fera le gros des ventes. Lui, qui a fait partie en 2013 avec, entre autres, Jean-Charles Rédélé (fils du fondateur de la marque) et Bernard Darniche (ancien pilote) de l'équipe de conseillers pour le développement de cette future Alpine, estime qu'elle "doit avoir un caractère affirmé et elle se vendra sur ses performances et son comportement sur la route". Malheureusement, Alpine nous sert du style avec un intérieur à la fois high-tech et sportif, certes, mais reste muet sur la technique.

Ah si : 0 à 100 km/h en moins de 4,5 s, auquel nous pouvons ajouter un discours marketing nous promettant "exaltation, agilité, authenticité".

Nous sommes enclins à les croire sur parole, mais pour obtenir un tel chiffre, il faudra forcément contenir le poids de l'auto autour de la tonne.

Un vrai challenge, avec les contraintes de sécurité et d'équipement actuelles. S'ils y parviennent, ce sera un véritable exploit. Pour cela, l'utilisation de matériaux allégés est inévitable. Mais il ne s'agira clairement pas de fibre de carbone, comme c'est le cas pour l'Alfa Romeo 4C (ou de nombreux éléments du concept Vision), mais plus certainement d'aluminium. "S'il y a une vraie bonne surprise à ce niveau, pourquoi ne pas le montrer plus tôt?", s'interroge M. Cheinisse, qui aurait bien envisagé une coque en matériaux composites, voire un système hybride destiné à offrir un effet boost au moteur. Selon nos informations, il n'y aura rien de tout cela. Le bloc qui prendra place en position centrale arrière sera un nouveau 1.8 turbo, dérivant du moteur de la Clio R.S. Il affichera entre 250 et 270 ch dans une déclinaison d'entrée de gamme, et plus de 300 ch pour la version la plus radicale. Dans tous les cas, il sera associé à une boîte à double embrayage.

Le concept Vision préfigure à 80 % ce que sera l'Alpine du futur. Renault, détenteur du label, a choisi un style rétro souvent loué, parfois critiqué, mais qui ne laisse clairement pas indifférent. Cependant, le chemin est encore long avant de pousser la porte de votre concessionnaire...

11

Dossier réalisé par **Florian Chopin** Photos **Joël Peyrou**

Sur la bonne voie ?

Exclusif

AJ



Bien installé dans les sièges baquets, le conducteur dispose d'un environnement ergonomique et fonctionnel dont de belles palettes fixes derrière le volant.



L'habitacle est un mélange de cuir, de fibre de carbone, d'aluminium et de tissus microfibre.



Le concept adopte le regard distinctif de la Berlinette avec ces deux paires de phares bien intégrées.

Quant à la conduite, quiconque a déjà pris le volant d'une Berlinette sait qu'il faut avoir quelques notions de pilotage pour pouvoir s'amuser avec. C'est ce que voudrait retrouver Jacque Cheinisse : *“Le plaisir vient du fait de piloter, de la faire déraper. L'accélération négative ou latérale compte autant que l'accélération positive. Cette Alpine doit être une auto sauvage. Il ne faut pas en faire un objet accessible au plus grand nombre.”* Cela va à l'encontre du modèle de rentabilité moderne. La voiture de série sera forcément accessible à tous les conducteurs, au risque d'offrir un comportement trop aseptisé pour être amusant.

Les réponses arriveront avant la fin de l'année. Mais pas au Mondial de l'automobile de Paris.

Alpine en sera le grand absent français (du 1^{er} au 16 octobre). Renault préfère sortir son modèle de la cohue de l'exposition parisienne afin de lui offrir une visibilité plus importante, sans doute en décembre. Dommage pour le million et demi de visiteurs attendus. Tous ne sont pas des fans inconditionnels d'Alpine. Mais la nouvelle marque doit aussi et surtout séduire une clientèle internationale, plus habituée au discours de la concurrence, pour espérer écouter environ 5 000 exemplaires par an. À propos de discours, les services commerciaux de Renault sont sur le pont pour former ceux qui seront en charge de vendre Alpine. Il n'y aura pas de points de vente attitrés, mais des zones bien définies dans certaines concessions. Si Alpine devient une marque à part entière, avec ses propres modèles (un SUV pourrait apparaître), gageons qu'un réseau de vente spécifique sera créé. Mais ceci est une autre histoire... ■

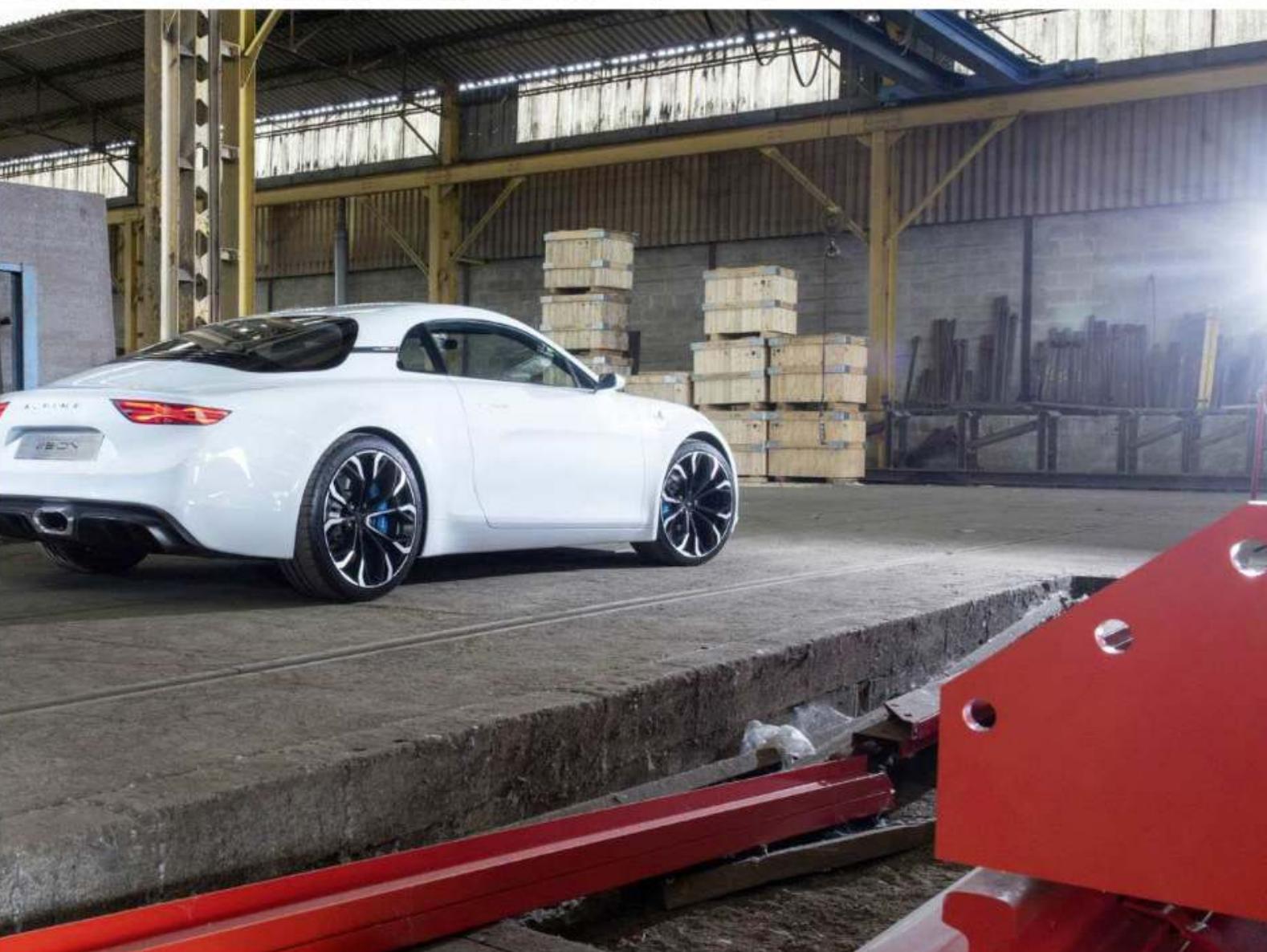
L'avis de Florian Chopin: Alpine va revivre, c'est maintenant une certitude. Mais pour combien de temps ? Les passionnés de la marque sont conquis par cette Berlinette du XXI^e siècle et prêts à casser leur tirelire. Mais pour survivre, Alpine devra surtout convaincre les autres. Pour cela, le design seul ne suffira pas.



Arrêtons ce baratin sur le design, cette ostentation visuelle et médiatique, ce n'est pas dans l'esprit d'Alpine.

Jacques Cheinisse, directeur sportif d'Alpine (1968 - 1975) et chef de produit Renault (1976 - 1990)





Face à ses concurrents



LOTUS

La plus adaptée à la piste**61 620 €****Lotus Elise Cup 250**

Engin entièrement dédié au plaisir depuis son apparition, en 1996, l'Elise a évolué, tout en conservant cette philosophie. Dans cette livrée, son 1.8 turbo d'origine Toyota passe à 246 ch, mais grâce à son poids de 931 kg, elle franchit le 0 à 100 km/h en 4,3 s*. Son appui aéro et le travail réalisé sur les trains en font une bête de piste.



ARNAUD SAUNIER

La plus écolo (hors budget)**DS e-Tense**

La base technique est celle de la Furtive e-GT d'Exagon: châssis en fibre de carbone, deux moteurs électriques de 402 ch, batterie de 53 kWh et poids d'environ 1800 kg. Pourtant, l'engin passe de 0 à 100 km/h en 4,5 s* et revendique une vitesse de pointe de 250 km/h*. DS démontre que l'électrique peut aussi être une voie pour la sportive de demain.

*Données constructeurs.

La plus extravagante**63 200 €****Alfa Romeo 4C**

Pour réaffirmer son image sportive, Alfa Romeo a développé un coupé ad hoc reposant sur un châssis en fibre de carbone lui permettant de rester sous la tonne*. De quoi offrir de belles accélérations (4,5 s de 0 à 100 km/h*) tout en affichant une puissance "modeste" (240 ch). Malheureusement, la technologie embarquée implique un tarif prohibitif.



ALFA ROMEO

Alpine reste discret sur la fiche technique de son futur coupé. Tout juste savons-nous qu'il dépasse les 250 km/h en vitesse de pointe, que le 0 à 100 km/h est effacé en moins de 4,5 secondes, le tout pour un tarif oscillant entre 40 et 50 000 €... Avec ces données, *L'Auto-Journal* a tenté de positionner la française dans son univers de concurrence. Joli gratin...

ites



3 questions à

Michael van der Sande, **directeur général d'Alpine**

L'AJ: Quel marché visez-vous avec cette Alpine ?

M. V. D. S.: La future Alpine sera proposée sur le segment sport-premium, celui des coupés et roadsters sportifs, qui représente environ deux cent mille véhicules vendus par an dans le monde. Les experts prévoient une belle croissance à l'horizon 2020 pour ce marché à fort potentiel d'image.

L'AJ: Vous parlez d'agilité et de légèreté. Quelles sont les technologies particulières utilisées pour atteindre ces objectifs ?

M. V. D. S.: L'agilité vient de la taille compacte, de la position centrale arrière du moteur, des roues arrière motrices et de l'excellente répartition des masses. Nos équipes ont trouvé des solutions ingénieuses et utilisé des matériaux allégés pour contenir le poids très bas. Il est encore trop tôt pour en parler, mais le résultat est bon.

L'AJ: Quelle est l'importance du prix sur ce segment ?

M. V. D. S.: Sur ce marché, la clientèle est prête à payer le prix pour un tel produit, mais elle est exigeante, attend des technologies et des matériaux adaptés. Mais nous espérons que le plaisir de conduite justifiera largement le prix.

La plus chère
66 710 €

Porsche 718 Cayman S

Seule la version Cayman S (350 ch) s'approche du chrono annoncé par Alpine. Avec la boîte manuelle, le 0 à 100 km/h est avalé en 4,6 s*, quand l'offre à transmission PDK met 0,2 s* de moins, mais pour 2850 € de plus. Pour augmenter le plaisir, Porsche propose la suspension active, le pack Sport Chrono ou le Toque Vectoring. De quoi augmenter la facture.



PORSCHE



Réunion de famille

Alpine a conçu et commercialisé de nombreux modèles en quarante ans. Pourtant, c'est à la Berlinette que tout le monde pense quand la marque est évoquée. La réunion entre le concept de la future Alpine et l'A110 était logique.

L'A110 joue un rôle important dans l'histoire d'Alpine, elle est en quelque sorte notre 911, mais à la différence de Porsche, il y a un trou de cinquante ans dans notre histoire." Laurens van den Acker, responsable du style Renault, que nous avions rencontré peu avant la révélation du concept Celebration (24 Heures du Mans 2015), justifiait alors l'orientation rétro de l'Alpine du XXI^e siècle. Le lien entre les concepts, notamment la Vision, proposés par la nouvelle équipe d'Alpine et la Berlinette est indéniable. Comme si cette filiation était nécessaire pour donner du crédit au futur coupé.

Pour Laurent Iragné, propriétaire de l'A110 présente le jour de notre séance photos, "la longue attente prend fin." Tombé tout petit dans la marmite

du monde automobile, il voit une passion à tout ce qui peut se conduire et qui donne le sourire. Après une R8 qu'il a "gordinisée", il lui fallait posséder sa Berlinette. Après une première A110 en 1986 qu'il conservera quelques mois, il trouvera l'objet de ses rêves en 1987: une version 1300 labélisée Gordini de 1970. Il lui faudra deux ans pour la restaurer. "Je voulais le faire car c'était important d'avoir MA Berlinette. Aujourd'hui, on pourrait m'en donner 1 million d'euros, je la garderais."

Mais pour lui, Alpine, ce n'est pas que la Berlinette, c'est aussi un avenir qui se dessine sous ses yeux d'enfant et qui prend les traits du concept Vision. "Je n'ai pas eu de coup de cœur pour le style quand ils ont présenté le concept Celebration, mais à force de la voir, je m'y suis fait et je la trouve de plus en plus séduisante." La future Alpine sera sienne, ➔



↑ HISTOIRE L'A110 Berlinette

Commercialisée entre 1962 et 1977, l'auto est développée sur un châssis poutre en acier sur lequel est adaptée une carrosserie en fibre de verre-polyester et un 4 cylindres monté en porte-à-faux arrière. Son poids contenu, son agilité, et le talent des équipes, lui ouvriront la voie vers de nombreux succès en rallyes (championne en 1971 et 1973) et feront sa notoriété dans le monde. Alpine en écoulera 7 176 exemplaires.



Le A fléché, emblème de la marque, posé sur l'aile, sera repris par la descendance de la Berlinette.

Directement issues de la compétition, les longues portées ont façonné le visage de l'A110.



c'est presque sûr. Alors que les salariés de l'entreprise spécialisée dans le rail qui nous accueille semblent très intéressés par l'ancêtre, lui n'a d'yeux que pour la Vision. Il détaille ses courbes, la découvre, il semble déjà l'apprivoiser.

Les deux autos arborent les mêmes silhouettes mais pas à la même échelle. La Berlinette semble être la version 1/2 de la Vision. Presque frèle, on se demande encore comment elle a pu dominer le monde des rallyes avec ses petites roues. Pour Jacques Cheinisse, directeur sportif d'Alpine de 1968 à 1975, ce qui a fait la force d'Alpine, *“c'est sa constante évolution. Chaque élément que nous avons ajouté avait une fonction destinée à nous faire gagner.”* C'est encore plus vrai une fois à bord de la Berlinette. Il n'y a rien de superflu, surtout pas la place. *“C'est un état d'esprit: elle est bruyante, pas faite pour les longs trajets sur autoroute, ni pour les*



Les versions d'avant 1971 disposaient d'un compte-tours mécanique avec des chiffres blancs.



Les designers du concept Vision ont parfaitement su réadapter le dessin de la lunette arrière

Paul,
 Julie Soirée,
 Maman,
 Coiffeur rue Verneuil...
 Embarquez tous vos contacts.



Connectez votre smartphone à votre voiture
 et contrôlez vos appels et SMS par commande vocale
 grâce à Car-Net App-Connect⁽⁴⁾, de série sur la Golf Allstar suréquipée.

295 €/mois⁽¹⁾
 sans condition de reprise

Pack Confiance

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



Volkswagen recommande Castrol EDGE Professional

Location Longue Durée sur 37 mois. 1^{er} loyer 2 477 € et 36 loyers de 295 €. Offre valable du 1^{er} au 31 juillet 2016.

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

(1) Exemple pour une Golf série spéciale Allstar 1.2 TSI 110 BVM6 5 portes neuve en Location Longue Durée sur 37 mois et pour 30000km maximum, hors assurances facultatives. (2) Entretien obligatoire souscrit auprès de Volkswagen Bank. (3) Garantie 2 ans + 1 an de garantie additionnelle obligatoire incluse dans le prix du véhicule. (4) Car-Net App-Connect disponible avec smartphone compatible (liste sur vw.fr), abonnement adapté et en zone couverte (3G/4G). Offre réservée aux particuliers en France métropolitaine, non cumulable avec toute autre offre en cours, valable pour toute commande entre le 01/07/2016 et le 31/07/2016 chez les distributeurs présentant ce financement et sous réserve d'acceptation du dossier par Volkswagen Bank GmbH - SARL de droit allemand - Capital 318 279 200 € - Succursale France: Bâtiment Ellipse - 15, av. de la Demi-Lune - 95700 Roissy-en-France - RCS Pontoise 451 618 904 - ORIAS: 08 040 267 (www.orias.fr).

Cycle mixte (l/100 km): 4,9. Rejets de CO₂ (g/km): 114.



PASSION Un sacré travail !

LAURENT IRAGNE



En 1987, Laurent Iragne rachète 30000 francs, une épave roulante de Berlinette. Il s'agit d'une version A110 1300 de 1970 dotée d'un moteur Gordini 1296 cm³ développant 100/110 ch et associé à une boîte de vitesses à 5 rapports. Après avoir, lui-même, restauré la carrosserie en fibre de verre, il s'attaque au moteur avec son père.

"Le réglage des carburateurs sera ma plus grosse galère." Si la peinture originelle est rouge, il opte pour un bleu se rapprochant de celui des Alpine d'époque. Il ajoute quelques effets personnels: pot Devil avec collecteur 4 en 1, sièges baquets avec harnais 3 points, radiateur avant. Elle est estimée aujourd'hui à 60000 €.

embouteillages, pas toujours confortable notamment sur les saignées, mais c'est toujours un plaisir de la sortir", sourit Laurent.

La Vision affiche une tout autre prestance, elle semble vouloir en imposer, comme si elle voulait démontrer à son aînée qu'elle est capable de faire aussi bien qu'elle. Le tout dans une atmosphère largement moins spartiate. Qui accepterait aujourd'hui de se passer d'un écran pour la navigation, de la climatisation, des incrustations d'aluminium ou de fibre de carbone ? La Vision entend jouer la carte de la modernité, quand son aîeule jouait celle de l'efficacité par la sobriété. Est-ce le bon choix ? Pour le savoir, il faudra encore attendre quelques mois pour connaître les véritables aptitudes du nouveau coupé Alpine sur la route. Sera-t-il guidé comme sur des rails, ou bien offrira-t-il des déhanchés propres à donner le sourire à tout conducteur passionné ? Pour Laurent, qu'importe : *"Le 0 à 100 km/h en 4,5 secondes m'a convaincu, je passerai commande!"* Et sa femme, Murielle, de rajouter : *"Nous prendrons la plus puissante!"* Les discussions vont être âpres au moment de savoir qui prendra le volant... et de laquelle ! ■



**Espérons que
le plaisir de conduite
se transmette
de génération
en génération...**

un été tout compris by PEUGEOT

208 STYLE

Écran tactile 7" avec Bluetooth
Aide au stationnement arrière
Rétroviseurs rabattables électriquement

308 STYLE

Navigation offerte
Projecteurs antibrouillard
Rétroviseurs rabattables électriquement



À partir de
149 €/mois⁽¹⁾
après un 1^{er} loyer de 2100 €

SANS CONDITION DE REPRISE

À partir de
219 €/mois⁽²⁾
après un 1^{er} loyer de 2350 €

SANS CONDITION DE REPRISE

3 ANS

ENTRETIEN AVEC PIÈCES D'USURE
GARANTIE – ASSISTANCE

OFFERTS SUR TOUTE LA GAMME*

PEUGEOT RECOMMANDÉ TOTAL

Consommation mixte (en l/100 km) 208 : de 3,5 à 4,5 ; 308 : de 3,1 à 5. Émissions de CO₂ (en g/km) : 208 : de 90 à 104 ; 308 : de 82 à 114. En location longue durée sur 37 mois et pour 30 000 km. Exemple pour la location longue durée (LLD) (1) d'une Peugeot 208 Style 5p 1,2L PureTech 82 BVM5 ou (2) d'une Peugeot 308 Style 1,2L PureTech 82 BVM5 neuve, incluant la garantie, l'entretien et l'assistance offerts pendant 37 mois. Montants exprimés TTC et hors prestations facultatives. Offre non cumulable valable du 01/07 au 31/08/2016, réservée aux personnes physiques pour un usage privé pour toute LLD (1) d'une Peugeot 208 ou (2) d'une Peugeot 308 neuve dans le réseau Peugeot participant, sous réserve d'acceptation du dossier par PEUGEOT FINANCE – Loueur : CRÉDIPAR, SA au capital de 138 517 008 €, RCS Nanterre n° 317 425 981, ORIAS 07004921 – 12, avenue André Malraux, 92300 Levallois-Perret. Le PCP Maintenance peut être souscrit indépendamment de toute LLD aux conditions disponibles dans le réseau Peugeot participant. *Soit un contrat PCS maintenance offert pendant 37 mois et pour 30 000 km, valable pour toute Location Longue Durée (LLD) souscrite du 01/07 au 31/08/2016 sous réserve d'acceptation par CRÉDIPAR. Offre réservée aux particuliers pour la commande d'un véhicule neuf Peugeot, hors 2008, Nouveau SUV 2008, 4008, Bipper, Partner et Traveller.



Bousculer les

Exclusif
AJ



CITROËN C3 III



Prix estimé :
à partir de 13 500 €

Commercialisation :
fin octobre

La nouvelle C3 marque le début de l'offensive Citroën. La citadine répond à certaines interrogations posées par le C4 Cactus. Plus séduisante et plus technologique qu'auparavant, elle apportera un vent de fraîcheur sur le marché.

Par Florian Chopin Photos Arnaud Saunier

habitudes



La nouvelle C3 emprunte plusieurs éléments au C4 Cactus. La gamme trouve enfin une certaine cohérence.

Ie développement à l'international passe forcément, selon nos constructeurs nationaux, par un discours en anglais. On se souvient ainsi du slogan *“Let your body drive”* (laissez votre corps prendre le contrôle) pour le lancement de la 208 de Peugeot, dont le credo est *“Motion & Emotion”* (*Motion* n'ayant ici aucun rapport avec un texte voté à l'Assemblée, mais se référant au mouvement en anglais). De son côté, Renault, l'ex-créateur d'automobiles, s'est laissé aller au mouvement *“Drive the Change”* (ça sonne plus *in* que *“piloter le changement”*!) avant de se faire le chantre de la *“French Touch”* (je ne

vous ferai pas l'affront de traduire). Il était donc normal, pour Citroën, de suivre le mouvement, qui plus est avec Linda Jackson, Britannique de son état, à sa tête depuis juin 2014.

Ainsi, la marque passe subtilement de *“Créative Technologie”* à *“Be Different, Feel Good”* (soyez différent, sentez-vous bien). Mieux, désormais, les futures Citroën devront répondre à ces mots clés: *human, optimistic, smart*. Et elles seront toutes *“Easy to use”* (simples d'utilisation). Soit. Si telle est la stratégie de Citroën, essayons de comprendre comment cette C3 s'inscrit dans cette nouvelle orientation. Au-delà des référents posés pour la marque, le modèle lui-même doit répondre à des critères bien définis qui sont, pour la C3 III: *“fun, punchy, tough”*. À croire que, même pour une citadine, le français n'est pas assez vendeur...



La lanière de fermeture de porte en guise de poignée rappelle d'illustres modèles dont la simplicité était une vertu.

L'espace aux jambes est plutôt correct pour une citadine. Dommage que l'assise manque de soutien.



Citroën a prévu de remplacer le pare-brise Zénith par une option toit panoramique vitré.



Elle reprend la plate-forme de la 208, un gage d'agrément de conduite et de confort.

Joviale (fun)

“Nous souhaitions réveiller le segment en apportant de la fraîcheur”, affirme Thierry Blanchard, chef produit C3. Et le résultat est réussi: l’auto peut, au choix, se faire bourgeoise, sportive ou très discrète. Ce sera fonction des associations de coloris choisies (neuf teintes de carrosserie et trois coloris de pavillon). Ce choix s’inscrit dans la vision de rajeunissement de la marque Citroën. Mais, outre la personnalisation, la C3 s’ouvre les portes du monde des SUV: les élargisseurs d’ailes en plastique noir apparaîtront sur le deuxième niveau (Feel), quand les air-bumps seront disponibles sur le troisième (Shine). Ce haut de gamme disposera également du biton qui devra, selon les objectifs affichés en interne, atteindre 50 % du volume des ventes.

Pour le côté malin, l’auto saura conserver une certaine esthétique sans pour autant grever votre budget, en disposant d’enjoliveurs de roues faisant passer les jantes en tôle pour des versions alliage. Quant à ceux qui pesteront contre la disparition du pare-brise Zénith, qu’ils se rassurent, Citroën a prévu de le remplacer par une option toit panoramique vitré. De quoi faire baigner l’habitacle dans une belle luminosité.

Un habitacle sobre dont l’agencement reprend celui du C4 Cactus, mais qui ne sera pas dénué d’élégance par ses détails, comme les lanières faisant office de poignées. La présentation est très horizontale avec un léger liseré entourant la console principale pour rehausser le ton. Selon les finitions, Citroën proposera un habillage spécifique de la sellerie en accord avec les teintes extérieures. En revanche, en matière de qualité, le curseur n’est pas au bon endroit. Les véhicules présentés étaient certes des préséries, et les matériaux n’avaient pas forcément le grain souhaité. Nous serons vigilants lors des essais prévus en octobre.



INNOVATION Comme dans un salon

“Nous voulons être la référence en matière de filtrage et de liaison au sol sur ce segment.” Thierry Blanchard, chef produit C3, est sûr de son fait. En attendant de pouvoir le vérifier sur la route, lors des essais, nous avons déjà pu apprécier l’accueil moelleux des larges sièges de la nouvelle C3. Intégrant une mousse plus dense, il s’agit du premier élément du projet Citroën Advanced Comfort (voir L’AJ n° 961) qui regroupe un nouveau système d’amortissement, ainsi qu’une meilleure protection contre les vibrations. Ces technologies apparaîtront sur de prochains modèles.



Détail qui tue : peinture biton même pour les intérieurs. Coffre tout en hauteur.

Au rayon des boîtes, à côté des versions manuelles apparaîtra une vraie transmission automatique.



Énergique (punchy)

La silhouette rondouillarde que nous connaissons jusqu'ici laisse sa place à une petite boule de muscles, affichant des galbes plus généreux, notamment au niveau des ailes. Avec ses roues repoussées aux quatre coins, l'auto est équilibrée, bien proportionnée, ce qui la rend d'autant plus séduisante. L'avant adopte la signature lumineuse à double étage du C4 Picasso. Ce regard incisif sera la marque de toutes les futures Citroën. À l'arrière, les feux façon 3D seront allumés de jour comme de nuit, dès le premier niveau de finition (Live). On regrettera néanmoins leur taille imposante. Cyril Pietton, responsable du style extérieur, l'explique par le fait que *“l'auto doit être reconnue à une distance certaine. Jean-Pierre [Ndrl : Ploué, responsable du style PSA] y tenait absolument”*.

À l'intérieur, l'absence de commandes physiques sur la console permet au conducteur de se concentrer sur son action principale : la conduite. Face à lui, les compteurs, entièrement analogiques, sans aucune autre possibilité (pas de digital), offrent un design très moto, qui donne des envies d'évasion. Et cette C3 devrait s'afficher comme l'une des citadines les plus agréables du marché. Il faut dire qu'elle reprend la base technique (châssis, trains roulants) de la Peugeot 208. Espérons que Citroën n'ait pas trop assoupli les réglages de suspensions.

Enfin, concernant la partie mécanique, la gamme conserve ses blocs essence allant de 68 à 110 ch et son offre diesel de 75 et 100 ch. Seule nouveauté notable, l'apparition d'une vraie boîte automatique, uniquement avec le plus puissant de tous.

TECHNOLOGIE

Souriez, vous filmez !

Des caméras intégrées, Citroën avait déjà tenté le coup, mais c'était sur un concept (Aircross, Shanghai 2015). Désormais, c'est sur un véhicule de série. Placée au niveau du rétroviseur intérieur, la caméra dispose d'un grand angle (120°), d'un capteur de 2 millions de pixels et d'une mémoire interne de 16 Go. Elle permet de partager des photos lors de vos voyages mais, surtout, elle conserve une trace (1 mn 30 s) en cas de choc.



Neuf teintes de carrosserie et trois pour le pavillon, Citroën tente de rajeunir la gamme en permettant la personnalisation.



LES CHIFFRES CLÉS

3,99 m

La nouvelle C3 mesure 5 cm de plus en longueur que la précédente génération.

2,54 m

Cet empattement est similaire à celui de la Peugeot 208.

3,6 millions

C'est le nombre de C3 produites depuis 2002.

300 dm³

Le volume du coffre est inchangé.



Protectrice (tough)

Malgré une base technique de Peugeot 208 très présente, l'ensemble affiche une vraie personnalité de Citroën. *“Jouer avec les contraintes, c'est mon kiff, nous explique Cyril Pietton. Les chocs piéton nous ont contraints à faire un capot moteur court et musclé; en raison de la traverse sur le pavillon, nous avons dû imaginer un dessin, d'où cette sorte de gélule; sans oublier l'intégration des airbumps avec le même volume d'air que sur le C4 Cactus”*, énumère le styliste. Au final, rien ne transpire des difficultés rencontrées. Le choix d'adapter les airbumps, en les faisant évoluer, a été pris rapidement dans le développement de la C3 III. *“Le C4 Cactus a toujours été présent et nous avons capitalisé sur ces éléments forts”*, insiste le designer.

Dans l'habitacle, l'auto entend procurer de la sérénité à ses occupants. À l'arrière, ils disposeront d'un bel espace habitable, grâce à l'association d'un empattement accru de 7 cm et de dossier de sièges avant creusés. Les caves à pied sont également tout à fait logeables. On regrettera une assise un peu courte pour bien maintenir les jambes.

Mais le point le plus problématique de cet habitacle reste la position trop basse de l'écran tactile de 7 pouces. Jean-Arthur Madelaine, responsable du style intérieur, explique que le système a posé de nombreux problèmes. Nous vous avions d'ailleurs dévoilé (*L'AJ* n°956) une proposition avec un écran placé au sommet de la console. *“Cet agencement obligeait le conducteur à décoller l'épaule du dossier, ce qui, sur le plan de l'ergonomie, était impensable.”* Soit, mais au niveau sécurité, baisser le regard pour commander certaines fonctions ne paraît pas idéal. Il faudra juger à l'usage, mais les concepteurs ont ajouté un léger rebord à la base de l'écran pour poser la main et éviter de trop bouger au moment de valider une commande.

L'avis de Florin Chopin Cette C3 offre un meilleur éclairage sur

l'avenir choisi par Citroën et affiche une belle complémentarité avec le C4 Cactus. Citroën ne s'est d'ailleurs pas contenté d'un simple remodelage, et c'est tant mieux. Toutefois, il lui faudra plus que des cours d'anglais pour revenir sur le podium européen des citadines.



L'ACTU DE VOTRE MARQUE

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

NICOLAS BLUCHE



Citroën Grand C4 Picasso

C4 Picasso

Citroën maintient le statu quo sous le capot de son monospace mais réduit sa gamme à trois finitions (quatre précédemment). Celles-ci répondent à de nouvelles appellations : Live, Feel et Shine. La première réunit la climatisation bizona (aérateurs à l'arrière), l'autoradio bituner (Bluetooth, USB), l'écran de fonctionnalités 7 pouces, le frein de stationnement électrique, les antibrouillards, les phares et les essuie-glace automatiques, le radar de recul, les tablettes aviation, le volant croute de cuir réglable sur les deux plans et les jantes alliage de 16 pouces. Les trois sièges arrière se rabattent séparément, un classique sur ce monospace. L'écran panoramique 12 pouces apparaît dès le second échelon, accompagné d'une installation multimédia complète (GPS, interface smartphone, services connectés), d'une batterie d'assistances à la conduite (alerte de franchissement de ligne, reconnaissance des panneaux de signalisation, détection de somnolence, feux de route automatiques), du volant cuir pleine fleur, des antibrouillards cornering et du rétroviseur photosensible. Les jantes passent à 17 pouces sur les motorisations THP 165 et BlueHDi 150, les deux types de boîte confondus. Les trois sièges arrière coulissent séparément. Le troisième niveau offre la totale : accès, démarrage et hayon mains-libres, appuie-tête avant enveloppants, sièges massants, siège passager semi-électrique qualifié de Relax (l'extension de l'assise soutient les mollets), mise en tablette dudit siège passager, rideaux pare-soleil en rang 2, manœuvres de stationnement automatiques (radar de parking avant, caméra de recul) et surveillance des angles morts. Les jantes de 17 pouces sont de rigueur quelle que soit la motorisation. Le toit panoramique est une option sur l'ensemble de la gamme (650 €).

Grand C4 Picasso

Le Grand C4 Picasso fait l'impasse sur le bloc essence 1.2 PureTech de 110 ch et offre sept places d'office – trois sièges rabattables et coulissants séparément en rang 2, deux sièges escamotables en rang 3. Pour le reste, sa gamme se calque sur celle du "petit" C4 Picasso, avec à la clé un surcoût de 1 200 €. Le toit panoramique reste dans la liste des options, au même prix.

De
à
Z

Par Daniel Carroux

LA GAMME CITROËN C4 PICASSO

Motorisations/boîtes	Bonus/malus	Finitions	Prix
Essence	0 €	Live	24 950 €
1.2 PureTech 110 ch BVM6	0 €	Live/Feel/Shine	25 950 / 28 000 / 30 950 €
1.2 PureTech 130 ch BVM6	0 €	Live/Feel/Shine	27 450 / 29 500 / 32 450 €
1.2 PureTech 130 ch BVA6	0 €	Feel/Shine	30 700 / 33 500 €
1.6 THP 165 ch BVA6	0 €	Live	26 800 €
1.6 BlueHDi 100 ch BVM5	0 €	Live/Feel/Shine	27 800 / 29 850 / 32 800 €
Diesel	0 €	Live/Feel/Shine	29 330 / 31 350 / 34 300 €
1.6 BlueHDi 120 ch BVM6	0 €	Feel/Shine	31 500 / 34 300 €
2.0 BlueHDi 150 ch BVM6	0 €	Feel/Shine	33 000 / 35 800 €
2.0 BlueHDi 150 ch BVA6	0 €	Feel/Shine	33 000 / 35 800 €

LA GAMME CITROËN GRAND C4 PICASSO

Motorisations/boîtes	Bonus/malus	Finitions	Prix
Essence	0 €	Live	24 950 €
1.2 PureTech 110 ch BVM6	0 €	Live/Feel/Shine	27 450 / 29 500 / 32 450 €
1.2 PureTech 130 ch BVA6	0 €	Feel/Shine	30 700 / 33 500 €
1.6 THP 165 ch BVA6	0 €	Live	26 800 €
1.6 BlueHDi 100 ch BVM5	0 €	Live/Feel/Shine	27 800 / 29 850 / 32 800 €
1.6 BlueHDi 120 ch BVA6	0 €	Live/Feel/Shine	29 330 / 31 350 / 34 300 €
Diesel	0 €	Feel/Shine	31 500 / 34 300 €
2.0 BlueHDi 150 ch BVM6	0 €	Feel/Shine	33 000 / 35 800 €
2.0 BlueHDi 150 ch BVA6	0 €	Feel/Shine	33 000 / 35 800 €

OFFRE SPECIALE ABONNEMENT

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



**3 bonnes raisons
de vous abonner :**



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'Auto-Journal : 1 an (25n°) dont le Spécial Salon pour
59 € SEULEMENT au lieu de 90,99€ (prix au n°) soit 35% de réduction (831982)**

Nom: Prénom:

Adresse:

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

Code postal: Ville:

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

E-mail:

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



Fiat 500

F
IAT
500

La gamme de la 500 s'enrichit des finitions S et S Plus, berline et cabriolet 500C confondus. Ces deux livrées revêtent la tenue sport (boucliers spécifiques, chrome à foison, volant sport, planche de bord satinée, etc.) et couvrent l'ensemble des motorisations, diesel inclus. La 500S reprend les équipements de série de la finition Lounge auxquels elle ajoute l'écran tactile 7 pouces et les vitres arrière surteintées pour un surcoût de 300 €. Ses jantes alliage lui sont propres mais restent à 15 pouces. La S Plus rallonge la facture de 1 500 €, la clim automatique, la sellerie cuir, le GPS et les jantes de 16 pouces aidant.

R
ENAULT
Clio

Pour son restylage, la Clio adopte le diesel 1.5 dCi de 110 ch qui lui manquait. Les moteurs précédents sont reconduits (voir tableau ci-dessous), et la gamme conserve ses quatre finitions : Life, Zen, Intens et Initiale Paris. La première n'oublie rien d'essentiel sur le fond : banquette 60/40, lève-vitres avant et rétros électriques, ordinateur de bord, régulateur de vitesse, siège conducteur réglable en hauteur, volant réglable sur les deux plans et feux diurnes à LED. La clim manuelle apparaît au second échelon Zen, tout comme l'autoradio gratifié d'entrée de jeu de l'écran tactile 7 pouces (Bluetooth, USB, commandes au volant) et les jantes, toujours en acier, passent à 16 pouces. L'ambiance change radicalement au troisième rang Intens. Phares et essuie-glaces automatiques, projecteurs et antibrouillards cornering à LED, clim auto monozone, accès et démarrage mains-libres, vitres arrière

électriques, radar de parking arrière, rétros rabattables électriquement, volant cuir pleine fleur, GPS, jantes alliage 16 pouces. Enfin, la Clio sous label Initiale Paris ne se refuse rien : système R-Link Evolution (services connectés, radios numériques DAB), audio Bose, sellerie cuir, habillage intérieur façon cuir (planche de bord, accoudoirs, etc.), ciel de toit en suédine, pédailler alu, rétro central photosensible, sièges chauffants, volant cuir Nappa, aide au stationnement automatique (caméra de recul, radars de parking AV, AR et latéraux.)

Clio Estate

La gamme est calquée sur celle de la berline, à un petit détail près : la finition Initiale Paris disparaît. Le surcoût est de 600 €, à motorisations et finitions correspondantes. Son équipement spécifique réunit, dès l'entrée de gamme Life, le bac de rangement creusé sous le plancher du coffre, la mise en tablette du siège passager et les rails de toit.

LA GAMME RENAULT CLIO

Motorisations / boîtes	Bonus / malus
1.2 16V 75 ch BVM5	0 €
0.9 TCe 90 ch BVM5	0 €
0.9 TCe Energy 90 ch BVM5	0 €
1.2 TCe Energy 120 ch BVM6	0 €
1.2 TCe Energy 120 ch BVR6	0 €
1.5 dCi 75 ch BVM5	0 €
1.5 dCi En. 90 ch 82g BVM5	0 €
1.5 dCi Energy 90 ch BVM5	0 €
1.5 dCi Energy 90 ch BVR6	0 €
1.5 dCi Energy 110 ch BVM6	0 €

Essence

Diesel

Finitions	Prix
Life / Zen	13 700 / 15 500 €
Zen / Intens	16 500 / 18 450 €
Zen / Intens / Initiale Paris	16 800 / 18 750 / 22 200 €
Intens / Initiale Paris	19 450 / 22 900 €
Intens / Initiale Paris	20 850 / 24 300 €
Life / Zen	16 800 / 18 300 €
Zen	19 400 €
Intens / Initiale Paris	21 350 / 24 800 €
Intens / Initiale Paris	22 750 / 26 200 €
Intens / Initiale Paris	22 550 / 26 000 €

Renault Clio Estate

T
OYOTA


Toyota GT-86

GT86

Restylée dans les grandes largeurs (robe redessinée, châssis retravaillé, ordinateur de bord modernisé, info-divertissement avec écran tactile et GPS en option – 700 €), la GT86 garde son 4 cylindres 2.0 "atmo" de 200 ch. Prix avec la BVM6 : 32 390 €, plus le malus de 3 000 €. Rajoutez 1 600 € pour la BVA6, le malus chutant alors à 2 200 €.

RAV4

Le RAV4 reçoit de série le pack Safety Sense sur la totalité de sa gamme. Cet ensemble regroupe l'avertisseur de risque de collision avec détection piétons, l'alerte de franchissement de ligne, le régulateur adaptatif, la reconnaissance des panneaux et les feux de route automatiques. Les prix augmentent de 1 300 € au maximum.

V
OLKSWAGEN
up!

Restylée en douceur, la micro-citadine up! reçoit à cette occasion une troisième variante du 3 cylindres essence 1.0 TSI portée à 90 ch. Les deux unités de 60 et 75 ch restent au catalogue sous une formule inchangée. Du côté des équipements, l'allumage automatique des phares et des essuie-glaces ainsi que le freinage d'urgence autonome à basse vitesse sont fournis de série sur l'ensemble de la gamme, découpée en trois finitions : Take up!, Move up! et High up!. Ladite gamme débute à 10 400 € pour culminer à 15 680 €.

CROISIÈRE DU 4 AU 11 NOVEMBRE 2016

l'auto-journal



La croisière au cœur du Portugal

Entre vignobles et patrimoine de la vallée du Douro

PORTO - AVEIRO - REGUA - PINHAO - SENHORA DA RIBEIRA - SALAMANQUE



Le fleuve d'or oublie les frontières et relie le Portugal à l'Espagne. Classé au patrimoine mondial de l'UNESCO, le Douro vous ouvre les portes sur ce bout du monde où vignes en terrasse et villages typiques se dévoilent au fil du fleuve et des accords du Fado.

Tarif lecteurs
À PARTIR DE
1145€ /PERS.
8 JOURS/7 NUITS, CABINE DOUBLE,
PENSION COMPLÈTE, BOISSONS
ET VOLIS INCLUS.
**Visites et dégustations
OFFERTEES**

VOTRE BATEAU ET SON TRAJET

Le Fernaho de Magalhaes



Informations et réservation au : **01 41 33 59 00** (du lundi au vendredi de 9h à 18h et le samedi de 9h à 12h). Code avantage : **AUTO JOURNAL**

ou téléchargez la documentation complète sur www.croisieres-lecteurs.com/aj

ou Complétez, découpez et renvoyez ce coupon à : l'Auto-Journal - Croisière La vallée du Douro - CS 90125 - 27091 Evreux Cedex 9

Je souhaite recevoir **GRATUITEMENT** et **SANS ENGAGEMENT** de ma part la documentation complète de cette croisière.

Nom : Prénom :

Adresse :

Code postal : Ville :

Tél. : Email :

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

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

CE16DOUP

CroisiEurope



BOXSTER /
CAYMAN

22 663
ventes en 2015

911

31 350
ventes en 2015

MACAN

80 216
ventes en 2015

L'INSOLENTE RÉUSSITE DE PORSCHE

DES VENTES QUI AUGMENTENT EN MOYENNE **DE 20% CHAQUE ANNÉE**,
UNE RENTABILITÉ RECORD ET DES SUCCÈS SPORTIFS QUI S'EMPILENT...
DÉSORMAIS INTÉGRÉE AU GROUPE VOLKSWAGEN, LA MARQUE PORSCHE
JOUET D'UNE SANTÉ DE FER. VOICI POURQUOI.

Par Brice Perrin



UNE MARQUE SAUVÉE PAR LA DIVERSIFICATION

En 1996, après l'arrêt des 928 et 968, Porsche n'avait plus qu'un seul modèle à son catalogue: la 911 (type 993), avec son flat 6 encore refroidi par air. Depuis quatre années, les ventes fluctuaient entre 12 500 et 20 000 unités annuelles, et la survie de la marque était menacée. Pile vingt ans plus tard, Porsche écoule plus de 200 000 véhicules par an! Que s'est-il passé entre-temps? Le constructeur est sorti de la monoculture et a largement diversifié sa

gamme, en commençant par la présentation du Boxster, fin 1996. Ont suivi le Cayenne, le Cayman, la Panamera et le Macan – sans compter les supercars, vendues en série très limitée mais très utiles pour l'image. Et ce n'est pas tout: Porsche a également intégré des moteurs diesel, des 4 cylindres et des hybrides, et chaque modèle compose lui-même une gamme très segmentée. La 911, ou la précédente Panamera, par exemple, existe en seize variantes, le Macan en compte cinq et le Cayenne, neuf.

CAYENNE

73 119
ventes en 2015

PANAMERA

17 207
ventes en 2015



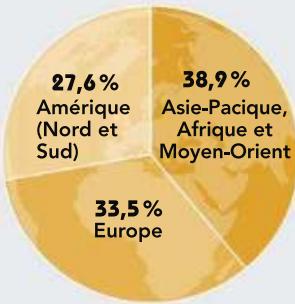
UN DÉPLOIEMENT À L'ÉCHELLE MONDIALE

Porsche a très tôt compris l'intérêt de proposer ses voitures au-delà des frontières allemandes. Les premiers véhicules ont ainsi été vendus sur le sol américain en 1950, alors que la marque ne produisait encore que quelques centaines de 356 par an. Aujourd'hui, les États-Unis représentent encore 23 % des ventes du constructeur, l'Allemagne compte pour 13 % de ses immatriculations, mais c'est la Chine qui est son premier débouché, avec 26 % d'unités écoulées. Porsche précise: "La Chine est devenue le plus grand marché individuel de la marque pour la première fois en 2015. Avec 58 009 véhicules livrés, les ventes ont augmenté de 24 % d'une année à l'autre. La croissance en Chine a également été renforcée par l'expansion continue du réseau de concessionnaires, avec douze centres Porsche supplémentaires, soit un total de 91."

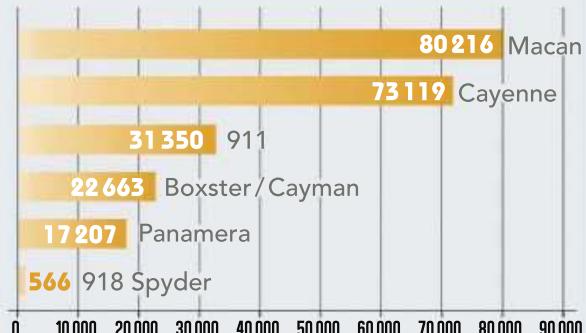
Les 10 premiers marchés de Porsche en 2015 (unités vendues)

Chine	58 009
États-Unis	51 756
Allemagne	28 953
Royaume-Uni	12 238
Moyen-Orient et Afrique	8 520
Japon	6 527
Canada	6 413
Asie-Pacifique	5 583
Russie	5 290
France	5 015

Les ventes de Porsche par continent en 2015



Les ventes de Porsche par modèle (unités en 2015)



LA 911, LE MODÈLE EMBLÉMATIQUE

La 911 entretient l'image de Porsche depuis près de cinquante-cinq ans. Mais elle ne représente plus, aujourd'hui, que 14 % des ventes, soit à peine une voiture sur sept! Boxster et Cayman ne font pas mieux avec 10 % des immatriculations. À l'inverse, les deux SUV de la gamme totalisent 68 % des ventes – le chiffre passe à 76 % si vous y ajoutez la Panamera, dont la spectaculaire remplaçante vient d'être dévoilée. Mais la 911 et ses variantes exclusives (telle la récente 911 R) restent indispensables à la notoriété et au prestige... afin d'écouler des brassées de SUV diesel.

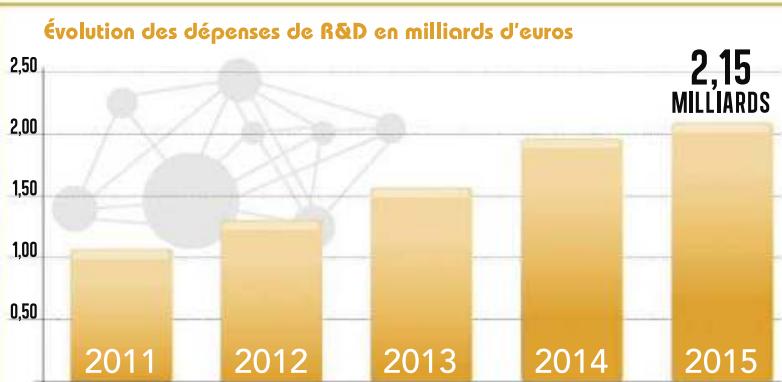


PORSCHE AG EN CHIFFRES



DES VENTES QUI PROGRESSENT CONSTAMMENT

Parallèlement au développement du réseau de distribution, c'est donc la diversification de la gamme Porsche qui a permis la hausse fulgurante de la production, multipliée par treize en vingt ans ! La marque rappelle ainsi "qu'en 2015, les ventes ont franchi la barre des 200 000 livraisons annuelles pour la première fois, avec un client chinois qui a pris possession d'une 911 Targa 4S, le 18 novembre 2015". Depuis 2010, la production de Porsche augmente en moyenne de 20% chaque année, et depuis la naissance de la 356 en 1948, le constructeur allemand a produit plus de 3 millions de véhicules, dont près de la moitié sur les dix dernières années !



UNE POLITIQUE D'INNOVATION AMBITIEUSE

Entre 2011 et 2015, les dépenses de Porsche en recherche et développement ont plus que doublé et atteignent 10% de son chiffre d'affaires. Le flat 6 en porte-à-faux arrière sur la 911 est un résidu archaïque qui perpétue la tradition, mais le constructeur est tourné vers l'avenir : turbo à géométrie variable, hybridation hautes performances, connectivité... Et il ne compte pas laisser le champ libre à de jeunes marques comme Tesla. Le constructeur annonce que "1 000 nouveaux emplois seront créés rien qu'à Zuffenhausen en prévision de l'introduction sur le marché du projet Mission E". Cette routière 100% électrique sera lancée avant 2020 et "l'entreprise investit environ 700 millions d'euros pour ce projet à Zuffenhausen – en plus des 800 millions d'euros déjà alloués pour préserver l'avenir économique du site".

Quel avenir pour la marque ?

Porsche n'a pas à s'inquiéter pour les années à venir : les modèles nouveaux ou renouvelés connaissent un succès croissant sur des marchés de plus en plus nombreux. La marque, qui multiplie les versions hybrides, n'a pas à craindre le durcissement des normes antipollution, et sa croissance effrénée ne l'empêche pas de conserver sa réputation – Porsche est classé 2^e dans l'édition 2016 du classement JD Power. "Porsche AG cherchera à augmenter les livraisons de nouveaux véhicules et les revenus sur l'exercice 2016 par rapport à 2015. Ce sera principalement tiré par la gamme de produits", explique la marque. Elle précise que "bien que les investissements soient importants, la productivité augmente, l'amélioration des processus et une gestion rigoureuse des coûts visent à assurer que l'objectif de gains élevés pour Porsche AG continue à être atteint". En clair, Porsche, avec sa stratégie sur la marge plus que sur le volume, entend rester le constructeur le plus rentable...

21,5 : c'est, en milliards d'euros, le chiffre d'affaires de Porsche AG en 2015, soit une hausse de 25% par rapport à 2014. Contre "seulement" 10,93 milliards d'euros en 2011.

2,33 : c'est, en milliards d'euros, le montant du bénéfice net affiché par Porsche en 2015, soit une spectaculaire marge nette de 10,8% (15,8% de marge opérationnelle).

10 372 : c'est, en euros, l'argent que Porsche gagne sur chaque voiture vendue si l'on se livre au calcul (simpliste) du bénéfice divisé par le nombre d'unités immatriculées en 2015.

24 481 : c'est le nombre de salariés du constructeur à la fin 2015, soit 2 080 de plus qu'en 2014.

234 497 : c'est le nombre de véhicules produits par la marque en 2015.

LES ERRANCES ET LES FAUX PAS

LE RACHAT RATÉ DE VOLKSWAGEN

Après avoir acquis jusqu'à 50,8% des actions du groupe Volkswagen, Porsche a annoncé son intention d'en prendre le contrôle courant 2009.

Mais l'action VW a subitement pris beaucoup de valeur et Porsche a été fortement taxé sur la plus-value. Incapable de rembourser sa dette, il a fini par être absorbé par le groupe Volkswagen.

TROP DE COMPROMIS ?

C'est un argument qui perdure depuis la 924, voire la 914 : Porsche ferait trop de compromis en ouvrant sa gamme à des modèles plus accessibles.

Et l'incurse de deux SUV, d'une inélégante routière (ça va mieux avec la nouvelle...), de moteurs 4 cylindres et de motorisations diesel reste indigeste pour les fans les plus intransigeants.

UN SCANDALE DIESEL QUI FAIT TACHE

La tricherie opérée par le groupe Volkswagen sur certains diesels, qui consistait à inactiver le catalyseur à NOx en conditions réelles, n'a pas épargné

Porsche : le V6 3.0 TDI utilisé par la marque de Stuttgart était, lui aussi, piloté par le logiciel capable de biaiser les émissions polluantes.

IL EST ENFIN LÀ !

404 pages **5000 MODÈLES À LA LOUPE !**
Les prix • Les équipements • Les options • Les fiches techniques

N° 962 du 7 juillet 2016 *Tous les plaisirs de l'automobile*

l'auto-journal

ALPINE

CITROËN C3

DS 3

AUDI Q5

RENAULT SCENIC

PEUGEOT 3008

SPÉCIAL
SALON 2017

+ Toutes les voitures du monde

Ce numéro annuel, de 404 pages vous propose 5000 modèles de plus de 430 marques de 41 pays. Avec des dossiers, les prix, les équipements, les options et les fiches techniques pour chaque modèle.

EN VENTE ACTUELLEMENT



Le style de l'Ampera-e détonne avec le reste de la gamme ? Logique, puisque c'est, en fait, une Chevrolet simplement rebadgée...



Très longue pour une citadine (4,15 m minimum), l'Ampera-e préservera une bonne habitabilité grâce à ses batteries logées sous le plancher.

400 KM EN OPEL PURE ÉLECTRIQUE !

Elle se nommera Ampera, comme sa devancière, mais n'a plus rien à voir avec elle ! Elle promet une très grosse batterie pour un prix abordable.

Copie quasi conforme de la Chevrolet Volt, l'Opel Ampera, sortie en 2011, fut un échec commercial. Il faut dire qu'elle coûtait deux fois le prix d'une compacte thermique équivalente. Pourtant, Opel s'apprête à lancer une autre Ampera, à nouveau jumelle technique de la Chevrolet Bolt, disponible fin 2016. Sauf que l'Ampera-e ne sera plus une hybride rechargeable, mais une pure électrique. Le constructeur finalise actuellement son développement avec des prototypes, saisis par nos chasseurs de scoops outre-Rhin. Ils diffèrent

légèrement de la Chevrolet Bolt à l'avant comme à l'arrière. Le design définitif a d'ailleurs été récemment révélé par la marque (*voir ci-dessus*).

Quel avenir pour l'Ampera-e ?

Outre une motorisation très performante, puisqu'elle devrait recevoir le bloc de 200 ch et 360 Nm installé sur la Bolt, autorisant un 0 à 100 km/h en à peine 7 secondes, elle sera la première citadine électrique (avec la Bolt, non commercialisée en France) à offrir une autonomie d'au moins 400 km, grâce à une très grosse batterie de 60 kWh (à comparer aux 22 kWh d'une Renault Zoe ou aux 33 kWh de la nouvelle BMW i3). Mais le poids pourrait se révéler un défaut de l'auto, en effet, sa structure mélange acier et aluminium et la batterie seule affiche près de 450 kg sur la balance. Aux États-Unis, la Bolt est annoncée à plus de 1,6 tonne ! Et il reste évidemment une question en suspens : quel sera le tarif de cette grosse citadine (ou petite compacte, comme vous voulez) de 4,15 m, qui sera présentée au Salon de Paris ? Car c'est son prix qui lui permettra finalement de rencontrer le succès, ou de subir l'infortune de son aînée.

Outre-Atlantique, la Bolt est commercialisée 37 500 \$ hors taxes et hors aide fédérale. Converti en euros, taxes ajoutées, bonus écologique déduit, le prix reste proche de 35 000 €... Mais Opel promet "un tarif abordable" et fera peut-être un effort...

LES INFOS CLÉS

Commercialisation : **début 2017**

Prix : à partir de **32 000 €**

Concurrente des **Renault Zoe, BMW i3, Kia Soul EV et Nissan Leaf**



Son allure de monospace citadin masque des performances de petite sportive, malgré un poids de plus de 1 600 kg.

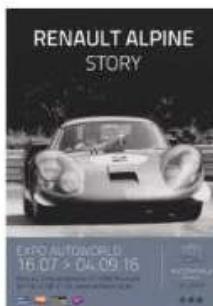


J.-E. FREY/PHOTOPOR

QUALITÉ DE L'AIR **Les ratés du certifica**

Les ratés du certificat

Ça ressemble à l'errance prétentieuse d'une jeune entreprise désinvolte. C'est pourtant tout un ministère à l'œuvre derrière le certificat "Qualité de l'air", qui peut être résumé par ce ratage. Il devait être mis en place au 1^{er} janvier, il a fallu attendre le 1^{er} juillet pour qu'il soit accessible. Il est uniquement disponible via un site (Certificat-air.gouv.fr) qui ne fonctionnait pas le jour du lancement, et il faudra attendre mi-2017 pour faire une demande par courrier ou payer par chèque. Il devait comporter 7 catégories, puis ce fut 4, avant que le ministère en impose finalement 6. Il devait être gratuit pendant les six premiers mois, il coûte finalement 4,18 €. Et il va surtout pénaliser, d'abord à Paris puis dans d'autres agglomérations, celles et ceux qui possèdent un véhicule ancien et qui auront le choix entre racheter un véhicule ou se contenter des transports en commun, quel que soit l'horaire ou le trajet.



**JUSQU'AU
4 SEPTEMBRE
ALPINE STORY
À AUTOWORLD
autoworld.be**

La marque Alpine vient enfin de ressusciter, et le musée Autoworld de Bruxelles (Belgique) en profite pour lui consacrer une exposition. Une quarantaine d'Alpine seront rassemblées: modèles de série, de rallye ou de course, de l'A106 à l'A610 en passant par les voitures du Mans et les monoplaces. L'entrée s'affiche à 10 €.

Enchères

I-E EBEY/PHOTOPOR



La toute première Cobra à vendre !

Connue sous son numéro de série CSX2000, elle est la mère de toutes les Cobra. Tout premier exemplaire assemblé par Carroll Shelby, légendaire pilote reconvertis dans l'industrie automobile, sur une base d'AC Ace en 1962, il fut le seul pendant plus de six mois. Conservée par Shelby, la Cobra sera vendue aux enchères par RM Auctions les 19 et 20 août à Monterey, en Californie. Si vous souhaitez acquérir ce mythe fondateur de l'histoire automobile américaine contemporaine, prévoyez une dépense d'environ 20 millions de dollars...



DARIN SCHNABEL

3 millions

**C'est le nombre
de Yaris assemblées
dans l'usine
française de
Valenciennes
depuis janvier 2001.**

L'usine emploie actuellement 3800 personnes, et produit chaque jour plus de 1000 Yaris (dont 35 % de variantes hybrides), destinées à 42 marchés.



SCANNING



PUB

L'airbag version pile ou face

"On ne sait jamais de quel côté on se trouvera", clame cette publicité mexicaine pour Volvo qui met en avant sa technologie d'airbag piéton de façon pertinente, en rappelant que ses véhicules sont conçus pour protéger les occupants du véhicule, mais aussi les usagers les plus vulnérables.



YOU NEVER KNOW



WHICH SIDE YOU'LL BE.

Volvo V40 with pedestrian airbag.

LAND ROVER

Du tout-terrain bientôt autonome

Très impliqué dans le développement de nouvelles technologies de conduite, le groupe Jaguar Land Rover nous a présenté plusieurs innovations, dont un prototype capable, grâce à une simple caméra stéréo, d'adapter automatiquement l'allure du véhicule en tout-terrain en fonction du relief, des creux et bosses et des virages, pour maintenir le confort.

Impressionnant ! Land Rover prépare également un dispositif à ultrasons capable de détecter la nature du sol (herbe, sable, gravier...) pour adopter automatiquement le mode de conduite le plus approprié. Dans quelques années, même les plus novices pourront ainsi oser sortir des sentiers battus !



JAGUAR LAND ROVER



LE 31 JUILLET LA TRAVERSÉE DE PARIS

vincennesenanciennes.com

Pour sa 9^e édition, la Traversée estivale de Paris sera un joli pied de nez à l'autophobie parisienne : plus de 700 véhicules de collection se laisseront admirer, sur un parcours de près de 30 km à travers la capitale, depuis Vincennes et jusqu'à Meudon pour un pique-nique géant. À voir absolument !

Les chiffres du marché français en juin 2016



+ 0,8 %*

*Immatriculations de voitures neuves par rapport à juin 2015.

+7%

C'est la hausse des ventes de Mercedes en juin en France, soit 7 717 autos. L'Étoile devance toujours BMW (6 326 voitures) et Audi (6 012 unités).

227 366

C'est le nombre de voitures neuves immatriculées en France au mois de juin, soit 1,1 million depuis le début de l'année (+ 8,3%).

14 838

C'est le nombre de Clio IV immatriculées en juin, ce qui place la citadine Renault très largement en tête des ventes, devant le Captur (9 739 unités) et la 208 (9 511 autos).





L'ACTU AUTO CROQUÉE PAR GOUBELLE

1600 km/h en "voiture"

En 1997, le pilote de chasse Andy Green établissait un nouveau record de vitesse pour un véhicule terrestre, à plus de 1 277 km/h. En octobre 2017, après des années de préparation, il tentera de battre ce record à bord du Bloodhound SSC, un engin de 13,5 mètres de long, dont les 3 500 pièces sur mesure seront encore testées à de multiples reprises d'ici là. Le but sera d'atteindre 1 000 miles à l'heure, soit près de 1 610 km/h. Bonne chance !



DOLCE FULVIA

Voilà une excellente occasion de redécouvrir une sportive italienne modeste mais méritante. La spéculation l'épargne pour l'instant, puisque cette ancienne se débusque dans les 15 000 € en très bon état. Ouvrage signé de Julien Lombard, notamment auteur d'un opus remarquable sur la Giulia Coupé Bertone. Foncez les yeux fermés.

Lancia Fulvia, par J. Lombard, éd. ETAI, 192 p., 49 €



La nouvelle A7 se fait attendre

L'Audi A7 a déjà 6 ans, et la logique voudrait qu'elle soit remplacée l'an prochain.

Sauf que les mulets de développement ont pris la route à l'automne 2015, et les prototypes ne seront pas prêts avant plusieurs mois. La seconde mouture de cette routière à hayon sera ainsi commercialisée en 2018. Elle conservera l'architecture de l'actuelle en y ajoutant un panel technologique, dont des fonctions de conduite autonome.

La Tesla Model 3 déjà sur la route

Enorgueillie par près de 400 000 précommandes,

la future familiale électrique de la marque américaine, dont les premiers exemplaires ne seront pas livrés avant la fin de l'année 2017, a entamé son développement sur route ouverte. Plus abouti que le concept présenté au public, un prototype avec les optiques définitives a été aperçu dans un atelier, mais surtout sur les routes californiennes, accompagné de plusieurs Model S.

Enfin un nouveau Classe G

Lancé en 1979 et restylé trois fois au cours de sa longue carrière, le Classe G de Mercedes va enfin être renouvelé ! La marque teste actuellement les prototypes de ce descendant du plus rustique des 4x4 allemands.

Plus moderne, plus léger, mais toujours aussi efficace en franchissement, ce nouveau Classe G conservera le style typique de son aîné. Il devrait être lancé au début de l'année 2017.

L'Amour en héritage

On l'a aimée, la NSX, ce magnifique coupé des années 90, venu faire de l'ombre aux Porsche 911 et Ferrari F355. Mais depuis plus de dix ans, Honda était en pénurie de sportive haut de gamme. Le mal est réparé. La NSX 2016 est bien partie pour marquer autant son époque que les esprits. À condition d'y mettre le prix...

Par Sylvain Vétaux







1



2

1- La NSX repose sur des roues de 19 pouces à l'avant, 20 à l'arrière. Les pneus sont des Continental mais Honda recommande des Pirelli Trofeo R pour faire de la piste. 2- L'ergonomie est simple, dommage que la garde au toit soit vraiment médiocre. 3- La tenue de cap en virage est étonnante au regard du poids global.

3



Imaginez un truc très compliqué, le genre de problématique qui garantit un prix Nobel ou, pour le moins, la reconnaissance éternelle de ses pairs. Appliquez-le à une auto. Voici la NSX, deuxième du nom. Ne vous fiez pas à ses faux airs d'Audi R8 : la nippone est un condensé technologique. Elle n'est d'ailleurs pas aussi asiatique que son blason le laisse penser

puisqu'une trentaine de chefs de projet, de toutes nationalités, ont mis en commun leurs connaissances pour lui donner vie.

Mais le boss, c'est Ted Klaus, souriant quinqua américain, et il nous dresse son topo : *“La NSX, c'est avant tout un concept. Nous pensons que les premières millisecondes sont les plus importantes, et nous avons totalement axé notre développement pour qu'elles laissent au conducteur un sou-*

venir impérissable en prenant en compte l'aspect environnemental.” Pourquoi ne pas avoir carrément opté pour un véhicule tout électrique ? “Honda a une réputation de motoriste quand même !”, rigole Ted. L'honneur est sauf. Ou presque. Car la nouvelle NSX est une intégrale et non plus une propulsion. Et elle brouille les pistes au point qu'on se demande dans quelle catégorie la ranger. Est-ce une GT ? Ses performances

LA VISIBILITÉ FRONTALE EST EXCELLENTE, GRÂCE NOTAMMENT À DES MONTANTS DE PARE-BRISE AFFINÉS ET DES RÉTROVISEURS DONT L'ANCRAGE EST MINIMALISTE •••



PLUS
Accélérations
Transmission et motricité
Amortissement très efficace

MOINS
Tarif
Habitabilité
Réseau (2 points de vente en France)

sont plutôt celles d'une sportive. Une sportive ? Son poids élevé (1 761 kg sans personne à bord) ne plaide pas vraiment dans ce sens. Une supercar ? Sa technologie embarquée (*voir encadré ci-contre*) est certes impressionnante mais les prestations sont aux antipodes des Porsche 918 Spyder, McLaren P1 ou LaFerrari.

La France représentera une portion infime des ventes.

Honda table sur 20 NSX la première année (la voiture arrive à l'automne) alors que 2 000 commandes ont déjà été enregistrées dans le monde. Sans surprise, c'est aux États-Unis, où la voiture arbore le badge Acura, que se situe le principal marché. À bord, la première impression est séduisante. Il n'y a pas cette horde de commandes et de boutons dont les Japonais sont en principe friands. La visibilité frontale est excellente, grâce notamment à des montants de pare-brise affinés (les arches sont dans un acier ultrarésistant) et à des rétroviseurs dont l'ancrage est minimalist. À l'inverse, la marche arrière ne se révèle pas des plus pratiques : il faut soulever du doigt un commutateur. Idem pour le coffre. Il est peut-être aussi large que la voiture mais vraiment pas profond (110 dm³). Et n'espérez pas caser quoi que ce soit à l'avant : l'ouverture du museau laisse apparaître tuyaux, moteurs, calculateurs, et impossible d'y mettre le moindre effet personnel.

La NSX a beau être un "nouveau concept automobile", dixit Honda, c'est avant tout une voiture gavée de testostérone et l'envie de lâcher la bride à ce nouveau groupe moto-propulseur est trop forte. Quatre modes de conduite sont



1- La molette centrale permet de naviguer parmi les modes de conduite. Pour activer le programme Track, il faut basculer 3 s vers la droite. 2- Vus du dessus : les moteurs jumelés à l'avant (à gauche de l'illustration) et le trio V6, moteur électrique et transmission (à l'arrière).

2



La NSX, comment ça roule ?

La NSX, c'est un moteur thermique (V6 3,5 l biturbo de 507 ch) et trois moteurs électriques de 122 ch en tout. Le premier est logé à l'arrière entre le viseur et la boîte de vitesses DCT à 9 vitesses. À l'avant, les moteurs électriques sont jumelés dos à dos et liés à un embrayage simple. Les batteries, composées de 72 cellules, sont positionnées derrière les passagers. L'auto est majoritairement composée d'aluminium, que ce soit pour la structure ou la carrosserie, et de composite (carrosserie et fond plat).



1



2

1- La NSX fait l'impasse sur l'aileron. 2- Le V6 biturbo développe à lui seul plus de 500 ch. Malgré la suralimentation, la sonorité reste flatteuse.

3- La Honda n'est pas une pistarde mais elle tolère une excursion sur circuit. Les palettes, non solidaires de la colonne de direction, sont faciles à attraper. 4- En Sport +, la réponse à l'accélérateur et la suspension sont plus réactives. La bande sonore évolue aussi, dans le bon sens.



3



4

proposés. En Normal, il est possible d'avancer en tout-électrique mais sur une faible distance (2 km). En Sport, le V6 biturbo de 3,5 l et 507 ch se réveille. Il émet une sonorité plus métallique qu'attendu. Il faut dire que la tubulure d'admission passe juste derrière les sièges. En Sport+, l'accélérateur est plus sensible, la boîte plus réactive et l'échappement est libéré. Enfin, en Track, le curseur est placé encore plus loin avec des aides à la conduite en partie muselées, tous les moteurs sollicités pour développer 581 ch et une suspension plus dense. Dense mais pas raide. L'un des points forts de la NSX, c'est la qualité de cet amortissement magnéto-rhéologique, un procédé déjà vu chez d'autres (Audi, Chevrolet). Une double bobine, logée dans les amortisseurs, fait varier la viscosité de l'huile en émettant un champ magnétique qui agglomère plus ou moins les particules métalliques qui baignent dedans. En termes de confort, la NSX est bel et bien une GT.

Sur le plan des performances, on boxe clairement dans la catégorie au-dessus. La Honda dispose d'un launch control qui lui permet d'atteindre 100 km/h en 3 s. La 911 Turbo S, rivale toute désignée, fait légèrement mieux,

mais sa poussée ne s'accompagne pas du riff musical du V6 Honda.

À l'avant, la présence des deux moteurs électriques est bien intégrée puisque peu sensible.

Comprenez que la motricité est bien celle d'une 4 roues motrices mais la sensation au volant, avec une direction qui se révèle d'ailleurs très directe, ne présente aucune lourdeur. Grâce au Torque Vectoring, qui vient freiner davantage la roue intérieure pour aider la voiture à s'inscrire en virage et en ressortir plus vite, la NSX se prendrait même pour une pistarde. Elle en a en tout cas la transmission, la nouvelle boîte à double embrayage, conçue par Honda, faisant défiler les vitesses plus vite qu'il ne faut pour s'en rendre compte. De l'aveu même de Ted Klaus, le 9^e rapport ne sert à rien d'autre qu'à faire chuter une consommation qui, hélas, n'a rien d'hybride.

Il faut dire qu'entre le poids de l'engin, la double suralimentation et la conduite pas du tout "bon père de famille", il n'est pas anormal de tourner autour des 20 l/100 km qu'indiquait le tableau de bord à l'issue de l'essai. L'auto étant lourde,





À l'instar d'une Ferrari 599, l'air s'écoule le long des flancs arrière et garantit l'appui aérodynamique. Derrière les grilles qui emplissent les rétros extérieurs, les deux intercoolers.

les décélérations à rythme sportif auraient pu être problématiques. Il n'en fut rien. Merci aux disques carbone/céramique, optionnels, qui présentent néanmoins une attaque de pédale délicate à cerner sur les premiers freinages. La NSX est-elle la sportive du futur ? Une McLaren 570S ou une Ferrari 488 GTB distillent plus de sensations mais la question est pertinente si

l'on aborde le cas de la 911 Turbo S. La Honda est indéniablement plus communicative et originale. Reste le tarif, qui paraît haut perché au regard du blason mais pas des prestations ni de la technologie. Le prix de base est certes à l'avantage de la Honda mais notre modèle d'essai flirte avec les 230 000 €. Pas donnée, la technologie du futur ! ■



L'avis de Sylvain Vétaux



Super tempérament et habitacle. Les performances, la sonorité et la tenue de route donnent le sourire.



HONDA NSX 3.5 581 ch EN CHIFFRES

DONNÉES CONSTRUCTEUR

Moteur/Transmission

Puissance maxi	581 ch (puissance cumulée)
Couple maxi	550 Nm à 2000 tr/mn (thermique) - 646 Nm cumulé théorique
Type	V6 biturbo essence + 3 moteurs électriques
Cylindrée/puissance fiscale	3 493 cm ³ /NC
Transmission	intégrale
Boîte/nombre de rapports	double embrayage/9

Châssis

Diamètre de braquage	12,4 m
Pneumatiques AV/AR	245/34 ZR 19 / 305/30 ZR 20

Dimensions/Poids

L/l/h/empattement	4,49/1,94/1,20/2,63 m
Poids/tractable freiné	1763 kg/NC

Performances

0 à 100 km/h	3 s
Vitesse maxi	308 km/h

Habitabilité/Coffre

Volume de coffre	110 dm ³
------------------	---------------------

LE BUDGET

Prix	181 500 €
Bonus/malus (CO ₂)	malus 8 000 € (228 g/km)
Prix du modèle essayé*	227 100 €
Garantie	3 ans ou 100 000 km
	5 ans ou 100 000 km pour système hybride

*Avec options et bonus/malus inclus.

Équipements de série

7 airbags, caméra de recul, clim. auto. bizona, contrôle électronique de trajectoire et motricité, kit mains-libres Bluetooth, palettes au volant, régul. de vitesse, sellerie cuir, surveillance pressions des pneus, volant cuir multifonction réglable en hauteur et profondeur...

Options

Aileron arrière carbone (3 300 €), couvercle moteur en carbone (3 900 €), freins céramique (11 700 €), GPS + radars de stationnement (2 300 €), pavillon en Alcantara noir (1 500 €), pack Sport intérieur carbone (3 200 €), pack Sport extérieur carbone (9 800 €), peinture métallisée/nacrée (1 000/6 600 €), sièges cuir/Alcantara électriques (1 800 €)...

Consommations

Mixte	10,3 l/100 km
Urbaine / extra-urbaine	9,9 / 10 l/100 km
Réservoir	59 l

Note EuroNCAP

En cours

Pays de fabrication

États-Unis

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL



Techniquement, la NSX impressionne et nous sommes subjugués qu'une telle usine à gaz fonctionne aussi bien. Subjectivement, le plaisir est bien là et le comportement, prévenant, s'avère tout simplement exemplaire.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

Biépharop

Derrière ce nom barbare se cache une chirurgie des paupières qui, en quelques coups de scalpel savants, redonne du peps à votre regard. C'est, en substance et pour l'essentiel, l'opération cosmétique offerte à la nouvelle Clio...

Par Stany Meurer Photos Yann Lefebvre



plastic



Lancée en juillet 2012, la Renault Clio IV vient de fêter son quatrième anniversaire. Caractéristique singulière, sa carrière commerciale ne paraît pas s'essouffler, bien au contraire : ses chiffres de vente ne cessent de croître, confirmant sa place de Renault la plus vendue dans le monde.

Ce succès, la Clio le doit en grande partie à sa silhouette parfaitement ouvragée et qui ne trahit pratiquement aucun signe de vieillissement prématûr, propre aux carrosseries surdésinées. Si j'apporte un petit bémol à ce commentaire élogieux, c'est tout simplement parce qu'un détail malencontreux vient tout de même un peu ternir ce portrait flatteur.

Ce malheureux détail consiste dans les feux de jour, une simple barrette lumineuse plutôt épaisse et grossière, implantée à la sauvette dans la calandre, comme aurait pu l'être un kit vendu en tant qu'accessoire. De toute évidence un objet rapporté, qui s'intègre mal à l'harmonie du trait initial.

Un petit détail certes, mais un détail qui change tout...

Car cette pièce rapportée n'a pas troublé que moi. Elle a de toute évidence dérangé aussi l'équipe responsable du dessin de la Clio qui, lorsqu'il s'est agi de concevoir la phase 2 du modèle, s'est empressée de s'en débarrasser, pour offrir au modèle de nouveaux feux intégrant la

signature de la marque. Des feux qui, en option sur les finitions basses et de série à partir de l'Intens, intègrent la technologie full LED. Pour compléter le travail, la grille de calandre a été redessinée et le bouclier a subi quelques petites retouches esthétiques subtiles, donnant à l'ensemble une plus grande cohérence et un raffinement supérieur. La poupe a bénéficié elle aussi de petites modifications, avec l'adoption de feux fumés allumés en permanence, en forme de "C", de motifs droits (jadis en forme de vagues) sur la partie basse du "diffuseur" et de sabots inférieurs de bouclier en ton caisse (noir auparavant).

On notera encore l'apparition de nouvelles jantes et d'une peinture grise appliquée sur les

PLUS SOBRE OU MOINS TAPAGEUR, L'ENSEMBLE DE L'ACCASTILLAGE DONNE UN CACHET PLUS RAFFINÉ À LA CLIO •••



PLUS
Comportement routier
Polyvalence d'utilisation
Arsenal d'aides à la sécurité

MOINS
Moteur manquant d'élasticité
Prix
Quelques détails de finition



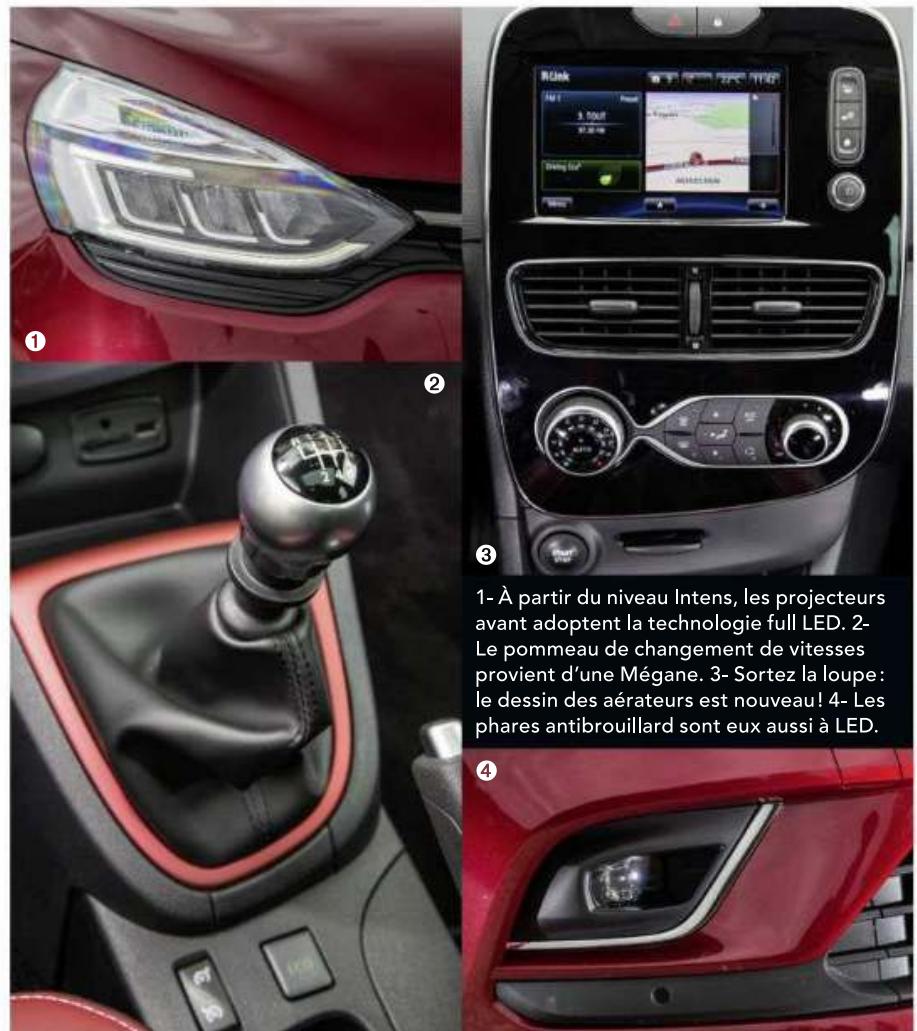
Le comportement de la Clio s'avère toujours aussi prévenant et sûr. Il faut vraiment faire preuve de mauvaise volonté pour le prendre en défaut.

tambours arrière, noirs sur la version originelle. La démarche de l'ensemble est donc claire : pas de révolution, juste une évolution visant à rendre plus cossue l'apparence de la Clio. Le résultat ? Objectif atteint.

L'approche intérieure est identique. On remarquera l'arrivée d'un volant redessiné qui, sur les versions supérieures, est recouvert d'un cuir pleine fleur. Hérité des Mégane, le pommeau de changement de vitesses ajoute une dimension plus huppée alors que, ici et là, un spécialiste du modèle relèvera tantôt deux liseuses individuelles à LED, une platine sur la contre-porte intégrant de nouveaux boutons de commande et des aérateurs centraux agrandis (je pourrais encore citer des aiguilles rouges !), tantôt une offre revue de la connectivité et, surtout, des sièges entièrement repensés, avec des renforts latéraux plus musclés.

La reine du marché se met en princesse des villes

Ah, j'allais oublier : il est désormais possible de profiter d'un Park Assist, disponible à partir de la finition Intens, qui vous facilitera la vie pour gérer un emplacement en créneau, en épi ou de façon perpendiculaire. Pour une voiture à vocation citadine, être privée de ce raffinement pouvait constituer un handicap... ➔



1- À partir du niveau Intens, les projecteurs avant adoptent la technologie full LED. 2- Le pommeau de changement de vitesses provient d'une Mégane. 3- Sortez la loupe : le dessin des aérateurs est nouveau ! 4- Les phares antibrouillard sont eux aussi à LED.

La Clio n'a jamais suscité de critique négative quant à ses qualités routières. Une appréciation partagée par Renault, qui n'a pas jugé opportun d'apporter de modifications au châssis, repris intégralement. Le constructeur a en revanche décidé d'élargir l'offre mécanique, d'une part avec un 1.5 dCi 110 ch secondé uniquement par une transmission mécanique et, d'autre part, en proposant désormais le moteur 1.2 TCe 120 ch avec une boîte manuelle à 6 rapports (précédemment, ce moteur était obligatoirement couplé à une EDC6). C'est cet ensemble que nous avons pris en main.

Soulever le capot laisse pantois : aucun encapsulation n'est prévu, laissant apparaître bien nu ce petit moteur essence ! Bon point en revanche pour la parfaite accessibilité aux orifices de remplissage et aux organes de contrôle.

Par rapport au bloc dCi directement comparable, le moteur TCe développe 10 ch de plus mais souffre d'un déficit de 20 % en couple (205 Nm à 2 000 tr/mn contre 260 Nm à 1 750 tr/mn). Voilà pour les chiffres, passons maintenant à la réalité.

Silencieux à l'usage, le moteur de la Clio 1.2 TCe 120 est plus souple que vraiment puissant.



1

1- Le dessin des jantes est inédit et les tambours sont désormais peints en gris.
2- Aucun habillage n'abrite le moteur.



2

Une plus grande élasticité aurait été bienvenue pour atténuer, voire gommer un phénomène qui ne sera perçu comme gênant que par une minorité d'utilisateurs.

Malheureusement, le 1.2 TCe manque d'un peu de raffinement pour une conduite en douceur.

En effet, pour évoluer en douceur, sans à-coups au passage des vitesses, la Clio 1.2 TCe 120 réclame une certaine habitude, doublée d'une grande sensibilité des pieds. La moindre hésitation ou maladresse vous inflige une petite secousse traduisant la rupture de charge.

Pour le reste, on trouve une Clio qui a favorablement évolué dans tous les domaines où cela était nécessaire. De petite fille espiègle, elle est devenue une adolescente bourrée de talents qui, sans aucun doute, deviendra une adulte raisonnable. Un plan de carrière qui plairait assurément à toutes ses rivales s'il leur était proposé.

Séduisante sans être extravagante, amusante à conduire sans conceder un iota à la sécurité et affichant des progrès la rendant plus aboutie, la Clio a encore de beaux jours devant elle. En France, comme à l'étranger. ■

Sous cet angle,
rien ne change.
Pas plus que
la conduite,
d'ailleurs...

L'avis de Stany Meurer



Avec ce moteur,
la Clio est un choix
judicieux. Il lui
manque peu
de choses pour me
faire craquer.



RENAULT CLIO

1.2 TCe 120 ch BVM6 Intens

EN CHIFFRES

DONNÉES CONSTRUCTEUR

Moteur / Transmission

Puissance maxi	■ 120 ch à 5500 tr/mn
Couple maxi	■ 205 Nm à 2000 tr/mn
Type	4 cylindres en ligne, turbo essence
Cylindrée / puissance fiscale	1197 cm ³ / 6 CV
Transmission	aux roues avant
Boîte / nombre de rapports	manuelle / 6

Châssis

Diamètre de braquage	■ 11 m
Pneumatiques	205/45 R 17

Dimensions / Poids

L / l / h / empattement	4,07 / 1,74 / 1,45 / 2,56 m
Poids / tractable freiné	1090 / 1200 kg

Performances

0 à 100 km/h	■ 9 s
Vitesse maxi	■ 199 km/h

Habitabilité / Coffre

Volume de coffre	■ 300 dm ³
------------------	-----------------------

LE BUDGET

Prix	■ 19 450 €
Bonus/malus (CO ₂)	■ 0 € (g/km en cours d'homologation)
Prix du modèle essayé*	22 790 €
Garantie	■ 2 ans, km illimité

*Avec options et bonus/malus inclus.

Équipements de série ■

6 airbags, autoradio CD-mp3, capteurs de pluie et de luminosité, climatisation automatique, écran tactile 7 pouces, jantes alliage 16 pouces, kit mains-libres, projecteurs full LED, radars de stationnement AR, régulateur/limiteur de vitesse, sellerie mixte simili cuir/velours, système de navigation Media Nav Evolution, 4 vitres électriques, volant cuir...

Options

Accoudoir central AV + rétro int. électrochrome + siège passager réglable en hauteur (250 €), aide au parking AV + caméra de recul (350 €), jantes 17 pouces (300 €), peinture spéciale (de 230 à 700 €), roue de secours (120 €), pack Techno Bose* (1 490 €), toit en verre fixe (400 €)...

*Comprend le système multimédia R-Link Evolution, DAB, Easy Park Assist, installation stéréo Bose.

Consommations

Consommation moyenne	■ NC
Urbaine / extra-urbaine	■ NC
Réservoir	■ 45 l

Note EuroNCAP

5 étoiles

Pays de fabrication

Espagne et Slovénie

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL



Moteur plus souple que puissant, mais manquant d'élasticité. Boîte longue. Possibilité d'un Park Assist évolué. Châssis compétent. Avec les jantes de 17 pouces, le confort est un peu dégradé, sans pour autant que cela devienne insupportable.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie



NÉE SOUS LES MEILLEURS AUSPICES, LA CLIO N'A GUÈRE PRIS DE RIDES. CE QUI N'A PAS FACILITÉ LA TÂCHE DE LA "RENOUVELER" ...



Disponible en option, le grand toit vitré panoramique est un élément fixe.



BAROUEUR URBAIN EN COSTARD-CRAV



Cette fois, c'est Audi qui réplique en premier, avant BMW et Mercedes. Devant le succès des Renault Captur, Peugeot 2008 & Co, le Q2 apporte la caution luxe et technologies de pointe pour incarner le haut du panier.

Par Méline Priam Photos Thomas Antoine/ACE Team

ATE



En attendant les prix

Il faudra patienter quelques semaines avant de savoir à quelle sauce Audi entend servir le Q2. Comprenez à quel prix. Pour l'instant, la seule info concédée est un prix d'appel autour de 24 900 € pour l'entrée de gamme 1.0 TFSI 116 ch. Autres moteurs au menu : le 1.6 TDI de 116 ch de notre essai, les 2.0 TDI de 150 ou 190 ch et les turbo essence 1.4 TFSI 150 ch ou 2.0 TFSI 190 ch. Côté transmission, les plus modestement motorisés se contenteront de deux roues motrices. La transmission intégrale Quattro sera en option sur les 150 ch et de série sur les 190 ch. Le Q2 sera également, a priori, proposé aussi bien en boîte manuelle à 6 rapports qu'en automatique à double embrayage S tronic sur toutes les motorisations. Enfin, côté finitions, la gamme devrait s'organiser comme sur l'A3 avec cinq niveaux : l'entrée de gamme, Design, Sport, S line et Design Luxe.



DESIGN TOUT EN MUSCLES
ET TEMPÉRAMENT INCISIF:
LE Q2 N'EST PAS OBLIGATOIUREMENT
4x4 MAIS IL SE REVENDIQUE
ASSEZ SPORTIF ...



RANGEMENTS DE POCHE

Comme la plupart des rangements, la boîte à gants est trop petite pour être pratique. Il faut dire qu'elle héberge les lecteurs de DVD et de cartes SD.



UN VRAI GEEK MULTI-CONNECTÉ

Si le Virtual Cockpit et le GPS haut de gamme resteront en option, la connectivité via Apple CarPlay ou système Android devrait être de série.



CABINE TÉLÉPHONIQUE EMBARQUÉE

Autre équipement disponible en option : la Phone Box avec système de recharge par induction. Elle optimise la qualité de réception et limite les rayonnements.



VERS UNE CONDUITE AUTONOME

Parmi les aides à la conduite, le régulateur adaptatif gère vitesse et distance entre les voitures. Les deux fonctions sont (malheureusement) indissociables.



RACCOURCI AU CHOIX

Le conducteur pilote aussi certaines fonctions (celles du Virtual Cockpit, par exemple) via les touches au volant. Le petit bouton avec l'étoile (cercle rouge) est un raccourci bien pratique dont on choisit soi-même la fonction parmi un large choix.

NI TACTILE, NI RÉTRACTABLE

En option, le Q2 reprend le système de navigation haut de gamme de l'A3 avec un écran plat du plus bel effet. Mais ce dernier ne sera pas rétractable dans la planche de bord, toujours pas tactile et pas cadeau !

Audi se déride

La fantaisie, les couleurs pimptantes ne sont pas, à priori, la tasse de thé d'Audi, plutôt connu pour ses présentations épurées tirées à quatre épingle. Oui, mais voilà, la clientèle des SUV urbains semble fuir les styles trop sérieux. Et les deux ne sont pas incompatibles. Le Q2 se met donc à la couleur, à l'image de notre Q2 orange corail et de ses inserts de planche de bord en rappel de la teinte de carrosserie. Il propose même d'ajouter des petites LED pour les rendre rétro-éclairés et accentuer l'ambiance lumineuse. À vous de voir : les possibilités

de personnalisation sont multiples, mais pas gratuites ! Les matériaux et la finition sont dans le plus pur style Audi : flatteurs à l'œil et au toucher même lorsqu'ils ne sont pas moussés pour les premiers et très soignée pour la seconde. L'ensemble est en tout cas un cran au-dessus de ce que l'on a vu à bord des SUV urbains jusqu'à présent, y compris sur un Mini Countryman. Néanmoins, sur notre modèle d'essai, certains ajustements n'étaient pas au millimètre. Compte tenu des tarifs pressentis du Q2, on est en droit de pinailler.



TOUR DE CONTRÔLE CENTRALE

Pour accéder à l'ensemble des fonctions de bord, tout se passe via la molette de commande et les touches de raccourci du MMI (Multi Media Interface). En prime, le pavé tactile situé sur la molette permet d'entrer une instruction en l'écrivant directement.



Le fameux écran 100% digital du Virtual Cockpit offre différents affichages possibles : classique avec tachymètre, compte-tours et infos de bord comme ici ou avec la carte du GPS en plein écran (ci-dessus) et les compteurs en petit.



2

- 1- La position de conduite est légèrement surélevée. Mais moins que ne le laisse croire le côté baroudeur de la ligne extérieure.
 2- Audi soigne les détails pour que l'on reconnaisse le Q2 de loin. La forme en T couché des feux arrière et les clignotants LED sont des signes particulièrement distinctifs de nuit.

Cela n'a pas pu vous échapper : ils sont partout ! Qui sont ces envahisseurs ? Les SUV. Les plus imposants ont commencé par démoder les berlines familiales. Les moyens se sont ensuite attaqués aux monospaces, qu'ils ont ringardisés. Et voilà maintenant que les plus petits boutent les citadines hors des centres-villes. On ne sait plus très bien qui de la poule ou de l'œuf a commencé – qui fait le marché : les constructeurs ou les clients ? Toujours est-il que personne n'y échappe. Surtout pas les marques allemandes, à l'initiative même de la tendance. Pourtant, ce sont les généralistes qui ont popularisé le genre et investi les petites catégories. En ville, les nouvelles coqueluches se nomment Juke, 2008 ou Captur. La réponse des constructeurs de luxe ne s'est pas fait attendre. Après Mini,

Audi dégaine le premier tout en retenant les premières leçons. Car attention, à voir la réussite des uns et les déceptions des autres, toutes les recettes ne prennent pas. Il faut le bon équilibre. Avoir la gueule de l'emploi, juste ce qu'il faut comme un Juke, un Captur ou un Countryman, ne pas être trop sérieux comme un 2008, encore moins en faire trop, au risque de devenir le pétiféré de la classe comme un C4 Cactus. Bref, la jouer fine. À ce petit jeu, Audi s'est rarement pris les pieds dans le tapis... sauf peut-être avec l'A2. Mais c'est du passé et c'est bien avec ce chiffre, précédé de la lettre Q... comme Quattro qu'il entend décrocher le bon numéro.

De Quattro, notre Q2 1.6 TDI n'a conservé que l'initiale.

En effet, les versions les plus modestement motorisées n'ont de 4x4 que le look. La fameuse

transmission intégrale Audi est l'apanage des modèles les plus huppés. Sur la balance, c'est plutôt un atout. Cela évite de mettre le petit 1.6 TDI dans une situation trop délicate et laisse un peu de liberté d'action au châssis. 116 ch, ce n'est pas de trop, et même juste suffisant pour donner l'entrain nécessaire et éviter l'ennui au volant. Même bien épaulé par une boîte de vitesses manuelle à 6 rapports agréable à manier, le petit diesel souffre d'un léger creux à bas régime. Un handicap qui passera quasiment inaperçu au quotidien, ne ressortant qu'à l'occasion d'une escapade en montagne ou sur un terrain plus exigeant.

En revanche, difficile de passer sous silence – c'est le cas de le dire – le peu de discrétion du diesel, d'autant plus flagrant dans un habitacle aussi classe que celui du Q2. Mais il y a matière à trouver une compensation du côté du châssis.

L'avis de Mélina Priam



Trop de SUV tue les SUV ! A force d'exploiter le filon, je fais une overdose !



Même lorsqu'il est assez modestement motorisé, le Q2 reste plaisir à mener grâce à un comportement plutôt agile et à un bon confort de suspension.



sis. Chez Audi, histoire de tacler Mini, on ose même parler de "sensations de conduite d'un kart". Honnêtement, c'est très exagéré, mais il y a de l'idée. Conçu sur le même soubassement que les Audi A3 et TT (la fameuse plate-forme MQB), le Q2 affiche un empattement identique à celui du Q3 (2,60 m). Mais, associé à des porte-à-faux nettement plus ramassés, le résultat sur la route est tout autre. Bien plus agile que son aîné, le petit dernier met bien plus de bonne volonté à s'inscrire dans les virages et vire à plat sans se laisser déborder par le roulis. Son petit secret réside aussi dans sa direction paramétrique. Un raffinement technique habituellement en option sur les A3, mais

que les ingénieurs ont voulu standard sur le Q2 pour justement donner une sensation de conduite plus incisive. Mission accomplie. Le résultat est d'autant plus probant que le confort de suspension n'en fait pas les frais. Au contraire, le Q2 fait là encore preuve d'un bel équilibre entre bonne filtration des défauts et maintien de caisse.

PLUS

Présentation et finition
Comportement routier et confort
Technologies embarquées

MOINS

1.6 TDI un peu rustre
Prix et nombreuses options
Aspects pratiques

Plus que sur la route, c'est à bord que le Q2 place la barre haut dans la catégorie.

Pas forcément en habitabilité ni en aspects pratiques. Encore qu'il ne soit pas loin de faire aussi bien qu'un Q3. Mais dans ce domaine, il respecte la moyenne de la classe. Les rangements notamment sont là, mais tous trop

petits pour vraiment être utiles. Bref, le Q2 n'est pas le roi du gadget comme le Captur. Pour coller avec l'image sportive de la marque, il avance et assume même pleinement une ambiance plus confinée et une position de conduite très proche de celle d'une berline. Dit autrement : on n'a pas la sensation de dominer la situation comme dans d'autres SUV de la catégorie, ni même comme ses lignes extérieures musclées le suggèrent.

En revanche, nul doute que sa présentation raffinée et, surtout, la débauche d'équipements et d'aides à la conduite vont en impressionner plus d'un. C'est simple, Audi ne lui a quasiment refusé aucune des dernières technologies embarquées inaugurées sur les hauts de gamme les plus récents. Le Q2 a notamment droit au Virtual Cockpit, ce fameux combiné d'instrumentation digital qui se substitue aux traditionnels compteurs (voir p. 56). Il peut aussi recevoir toute une batterie d'assistances telles que le régulateur de vitesse adaptatif, l'assistance au freinage, le maintien actif dans sa file jusqu'à 60 km/h, le détecteur d'angles morts et j'en passe. Mais tout cela n'est pas sans contrepartie sonnante et trébuchante. Pour l'instant, le Q2 ne débarquant en concessions qu'en novembre prochain, Audi France n'a pas révélé l'ensemble des tarifs. Il se contente d'annoncer un premier prix pour le modèle d'entrée de gamme 1.0 TFSI de 116 ch légèrement inférieur à 25 000 € et une gamme très proche de celle de l'A3 (voir encadré p. 54). Rien qu'avec cela, le Q2 prouve à nouveau qu'il



1- Audi promet une capacité de 405 dm³, à condition d'abaisser le plancher réglable au plus bas, donc de se dispenser de roue de secours et d'accepter un décrochement entre le seuil de chargement et le fond du coffre. 2- Un peu juste en largeur pour s'installer à trois grands gaillards. Mais l'espace aux jambes est tout à fait correct. Les rangements manquent.



AUDI Q2 1.6 TDI 116 ch Design

EN CHIFFRES

DONNÉES CONSTRUCTEUR

Moteur/Transmission

Puissance maxi	116 ch à 4 000 tr/mn
Couple maxi	250 Nm à 1 500 tr/mn
Type	4 cylindres en ligne, turbo diesel
Cylindrée / puissance fiscale	1 595 cm ³ / NC
Transmission	aux roues avant
Boîte / nombre de rapports	manuelle / 6

Châssis

Diamètre de braquage	NC
Pneumatiques	215/55 R 17

Dimensions/Poids

L / l / h / empattement	4,19 / 1,79 / 1,51 / 2,60 m
Poids / tractable freiné	NC

Performances

0 à 100 km/h	NC
Vitesse maxi	NC

Habitabilité/Coffre

Volume de coffre	405 dm ³
------------------	---------------------

LE BUDGET

Prix	29 000 €*
Bonus / malus (CO ₂)	0 € (nc g/km)
Prix du modèle essayé	NC
Garantie	2 ans, km illimité

* Estimation AJ

Équipements de série

6 airbags, aide au parking AR, Audi Drive Select, Bluetooth, clim auto, détecteur de pluie / luminosité, jantes alliage, ordi de bord, régul. de vitesse, rétroviseurs ext. et vitres élec., volant multifonction...

Options**

Accès et démarrage sans clé (485 €), Audi pre sense city (245 €), Audi Virtual Cockpit (305 €), peinture métal. (800 €), Phone Box (410 €), régul. de vitesse adaptatif (650 €), sellerie cuir (1 800 €), système de GPS MMI Plus (2 810 €)...

**Prix des options de l'Audi A3 donnés à titre indicatif.

Consommations

Mixte	NC
Urbaine / extra-urbaine	NC
Réservoir	50 l

Note EuroNCAP

En cours

Pays de fabrication

Allemagne

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL



Le Q2 ne révolutionne pas le genre mais il redéfinit les standards par le haut. Même avec un petit 1.6 TDI de 116 ch, il parvient à offrir ce que l'on attend d'une auto de ce standing : un toucher de route plaisant, un confort prévenant, une présentation luxueuse et des équipements dernier cri. Mais à quel prix ? Là, c'est la douche froide.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie



PREMIÈRE MANCHE



BMW X3
xDRIVE 20d
190 ch BVA8 xLINE

JAGUAR F-PACE
2.0 D 180 ch BVA8
4x4 R-SPORT

Jaguar débarque en fanfare sur le marché des SUV avec un F-Pace au look à part et qui promet des qualités routières du meilleur niveau. Cela suffira-t-il pour inquiéter ses rivaux ? Par Vincent Desmonts Photos Tibo et Arnaud Saunier

S'il était encore de ce monde, Steve Jobs dirait peut-être du Jaguar F-Pace que c'est une révolution. D'une certaine manière, c'est vrai. Pour la première fois, la marque britannique se lance sur le marché du SUV. Pas question toutefois de marcher sur les plates-bandes du cousin Land Rover : le F-Pace n'a aucune prétention en hors-piste. À l'inverse, il entend bien honorer son blason et se présente comme l'un des SUV les plus dynamiques sur bitume. Mais ce jeune premier va trouver sur son chemin des références établies. À commencer par le BMW X3, sur le

marché depuis déjà treize ans toutes générations confondues, ou l'Audi Q5, dont le succès ne se dément pas. Chez Mercedes, après le demi-flop du GLK, on a totalement changé son fusil d'épaule avec un GLC aux formes plus douces et à l'habitacle cossu. Un adversaire sérieux ! Enfin, sans contredire ce que nous avons écrit plus haut, les amateurs de SUV britanniques seront sans doute intéressés de comparer le petit nouveau à son parent éloigné, le Land Rover Discovery Sport. Un engin à part, qui arbore un look plus 4x4, existe en 7 places et revendique quelques ambitions en tout-terrain. Les jeux sont faits, rien ne va plus ! ➤



L'avis de Vincent Desmonts


70%
Quotient
Emotionnel

Quel châssis ! Le F-Pace se conduit presque comme une sportive. Mais son moteur manque d'éducation...

Tout pour l'agilité, pas grand-chose pour le confort : le F-Pace est un peu excessif dans ses choix.



5^e JAGUAR F-PACE

2.0 D 180 ch BVA 4x4 R-Sport **58 950 €**

SUR LA ROUTE

Le F-Pace, un SUV ? Vous êtes sûr ? Volant en mains, il se conduit comme une (très) bonne berline ! Il met clairement l'accent sur le dynamisme, avec un train avant incisif, une inertie proche de zéro à l'inscription en virage et une transmission intégrale n'hésitant pas à renvoyer beaucoup de couple aux roues arrière pour un maximum d'agilité. Le Jaguar est en outre le seul de ce comparatif à recourir à une coque en aluminium, ce qui lui permet d'être l'un des moins lourds. Hélas, son 2.0 diesel Ingenium manque d'agrément : il est plutôt creux à bas

régime et braille trop dès qu'on le sollicite. Le tout pour des performances correctes, mais pas exceptionnelles. Dommage, car la boîte automatique à 8 rapports est douce et réactive.

LA VIE À BORD

Le F-Pace affiche une présentation originale, avec, là encore, une planche de bord plus proche de celle d'une berline (logique, c'est celle de la XE), une instrumentation sur écran à cristaux liquides plaisante et une atypique commande en forme de molette pour piloter la boîte automatique (particularité qu'il partage avec le Discovery Sport). Il présente également un

grand volume de chargement et de généreuses cotes d'habitabilité. Pour autant, le SUV Jaguar n'est pas aussi accueillant que ses rivaux : la surface vitrée comptée et la console centrale envahissante réduisent l'impression d'espace. Les rangements sont peu pratiques, l'ergonomie perfectible et la finition indigne du segment. Enfin, les suspensions, trépidantes à basse vitesse, et l'insonorisation trop légère parachèvent un bilan en demi-teinte.

BUDGET

Ceci n'empêche pas le F-Pace d'être le plus cher de la sélection, sans pour autant afficher une riche dotation. Certaines options font même tirer (50 € les tirettes pour rabattre la banquette depuis le coffre). Heureusement, entretien et garantie sont offerts pendant trois ans. ■

À la loupe

Les tirettes permettant de rabattre sans effort la banquette depuis le coffre sont devenues la norme. **Le F-Pace ose pourtant les facturer en option... 50 € !** Et si le volume de chargement est intéressant (et le plancher quasiment plat une fois la banquette escamotée), on peste après le cache-bagages rigide et encombrant : un accessoire d'un autre âge.

**LE BILAN**

S'il séduit par le dynamisme de son châssis et son look réussi, le F-Pace trébuche en confort et vie à bord. Ajoutez un tarif franchement élevé, et vous obtenez cette 5^e place bien décevante pour un nouveau venu.

L'avis de Vincent Desmonts



La conduite d'un Q5 me laisse un peu de marbre : si le diesel doux séduit, le châssis pataud déçoit.

Le 2.0 TDI, récemment modernisé, est performant et silencieux. Mais le châssis pataud montre ses rides...



... tout comme l'habitacle, en dépit d'une finition toujours flatteuse.



4^e AUDI Q5

2.0 TDI 190 ch S tronic Quattro Avus **56 680 €**

SUR LA ROUTE

Si le F-Pace joue à fond la carte du dynamisme, le Q5 mise avant tout sur la douceur. Cela commence avec un diesel 2.0 TDI dernière génération souple et discret sur le plan sonore, sachant se montrer vigoureux à l'occasion. Cela continue avec la boîte S tronic, qui n'hésite pas à sacrifier un peu de réactivité au profit d'un agréable velouté de fonctionnement. Doyen de ce comparatif, le SUV Audi a désormais du mal à lutter contre ses rivaux plus jeunes au chapitre du comportement routier : s'il est toujours rassurant, le Q5 est du genre placide, avec une

inertie sensible du train avant et une tendance irrépressible au sous-virage.

LA VIE À BORD

L'âge mûr du Q5 se ressent dans sa présentation intérieure : si la finition reste très satisfaisante (beaux matériaux, sellerie cuir de qualité, assemblages soignés), l'ergonomie a pris un coup de vieux, tout comme l'écran du GPS, qui paraît aujourd'hui bien petit. Par ailleurs, le Q5 ne peut recevoir les équipements dernier cri comme l'affichage tête haute ou les systèmes anticollision actifs. Mais son habitacle lumineux et ses cotes plutôt généreuses restent

appréciables. L'Audi est également le seul – avec le Discovery Sport – à proposer une banquette arrière coulissante (option à 245 €). Le coffre, d'un volume correct, est plutôt bien pensé, même si l'on aurait préféré un cache-bagages souple en lieu et place du modèle rigide proposé, dont on ne sait que faire une fois la banquette rabattue. Les suspensions douces – en dépit de quelques trépidations subsistant à basse vitesse – reposent les vertèbres.

BUDGET

La marque aux anneaux ne brade toujours pas son Q5, même si celui-ci approche de la retraite. En revanche, il en soigne la dotation de série (sièges électriques, GPS haut de gamme, etc.). Dommage : le malus de 1 600 € alourdit une facture déjà salée... ■

À la loupe

Moyennant 245 €, le Q5 s'inspire des monospaces avec une banquette coulissante sur 10 centimètres.

Lorsqu'elle est avancée à fond, le coffre affiche 540 dm³, soit une excellente valeur pour la catégorie. Lorsqu'elle est reculée, les places arrière sont accueillantes, même si l'assise centrale est – comme souvent – peu confortable.



LE BILAN



Bien qu'en fin de carrière, le Q5 conserve des atouts comme son accueil et son ensemble moteur-boîte séduisant. Mais face à des rivaux qui associent vertus familiales d'un SUV et agrément de conduite d'une berline, il marque le pas.

L'avis de Vincent Desmonts

80%
Quotient
Emotionnel

Il est aussi à l'aise sur route qu'en hors-piste : j'adore. Le Disco régale son conducteur sans secouer ses passagers.

Le Discovery Sport trouve un bon compromis entre confort et tenue de route, tout en étant capable de vraies escapades hors-piste.



3^e LAND ROVER DISCOVERY SPORT

TD4 180 ch BVA HSE luxury **57 220 €**

SUR LA ROUTE

Train avant incisif, direction précise, amortissement assurant un excellent compromis confort/tenue de route : le Discovery Sport revendique des qualités routières au meilleur niveau de la catégorie. Il sera également à l'aise en hors-piste grâce à son système Terrain Response, son contrôle de vitesse en descente et ses bons débattements de suspensions. Le moteur 2.0 diesel Ingenium, qu'il partage avec le F-Pace, se révèle ici plus discret sur le plan sonore et plus souple. Mais en lieu et place de l'excelente transmission automatique à 8 rapports du Jaguar, il faut ici

se contenter d'une boîte comptant certes une vitesse de plus, mais un peu lente et parfois hésitante. Une indolence qui se fait sentir au chrono : en reprises comme en accélérations, le Discovery Sport est à la traîne.

LA VIE À BORD

Pourtant récent (lancé en 2015), le Discovery Sport apparaît déjà un peu daté en matière de présentation intérieure, avec un dessin très rectiligne. L'ergonomie est, de plus, entachée par un trop grand nombre de boutons. Mais le Land Rover soigne nettement plus sa finition que le F-Pace. En outre, la position de conduite

est agréable, les rangements plutôt nombreux, la surface vitrée importante et l'habitabilité arrière très généreuse. La modularité n'est pas négligée, puisque la banquette coulisse sur 16 centimètres. Et le Discovery Sport est le seul de notre sélection à pouvoir proposer 7 places (voir encadré).

BUDGET

Pas donné, le Land ! À 57 220 € en finition HSE Luxury, son tarif rivalise avec celui du Jaguar F-Pace. Mais, contrairement à ce dernier, le Discovery fait le plein d'équipements : sièges électriques avec mémorisation de position, sellerie cuir, clé mains-libres, caméra de recul, assistant créneaux et airbag de protection des piétons sont livrés de série. En revanche, le 2.0 diesel se montre gourmand : il réclame en moyenne 1,3 l/100 km de plus que le Mercedes GLC. ■

À la loupe

Le Discovery Sport est le seul modèle de ce comparatif à offrir une configuration 7 places (1 338 €). Malheureusement, les deux assises supplémentaires sont difficiles d'accès (il faut enjamber des passages de roues proéminents) et leurs dossier trop verticaux. Mais pour embarquer deux enfants en plus à l'improviste, c'est bien pratique !

**LE BILAN**

Avec son habitacle fonctionnel, ses qualités routières et sa dotation de série généreuse, le Disco Sport est bien placé face aux SUV allemands. Hélas, il déçoit par ses performances, sa consommation élevée et son tarif.

L'avis de Vincent Desmonts



Je trouve le X3 plutôt plaisant à emmener. Dommage que son diesel se montre aussi bavard...



Avec ses bonnes performances et son châssis agile, le X3 est l'un des SUV les plus plaisants à conduire.

Matériaux de qualité, assemblages soignés : la finition apparaît très cossue.



2^e BMW X3

xDrive 20d BVA xLine 55 900 €

SUR LA ROUTE

Le X3 dispose d'un moteur 2 l diesel énergique, qui lui procure des accélérations et reprises nerveuses, malgré une boîte automatique à 8 rapports que l'on a connue plus affûtée sur d'autres modèles de la marque bavaroise. Côté châssis, le BMW trouve un compromis plutôt judicieux entre souplesse des suspensions et dynamisme du comportement routier. Certes, il n'égale pas le F-Pace en ce qui concerne la vivacité, tolère un roulis sensible en virage et son amortissement manque parfois de rigueur. Mais le X3 n'en reste pas moins agile sur routes sinuées.

Sans compter que ses commandes douces et précises en font un engin agréable à mener sur tous types de parcours.

LA VIE À BORD

Le X3 affiche une présentation cossue, avec de beaux matériaux et des assemblages rigoureux. Les sièges se révèlent confortables et la position de conduite très proche de celle d'une berline. Son habitabilité et son volume de coffre s'inscrivent dans la moyenne de la catégorie. Pour rabattre la banquette arrière, il faudra cependant effectuer plusieurs manipulations, le X3 ne proposant pas de tirettes dans le coffre. Et une

fois l'opération terminée, le plancher du coffre ne sera pas parfaitement plat. Le cache-bagages souple se révèle quant à lui lourd et assez pénible à manipuler, mais il intègre un filet permettant de séparer la soute de l'habitacle. Enfin, si les suspensions assurent un bon confort, le moteur diesel se fait un peu trop bruyant lors des accélérations.

BUDGET

En finition xLine, le X3 se place bien en prix, d'autant que l'équipement de série est assez complet. Sièges en cuir à réglages électriques, phares bixénon et système de navigation haut de gamme sont inclus d'office, et les options ne sont pas trop coûteuses. Sa consommation ne bat pas de record, mais elle reste acceptable pour la catégorie. ■

À la loupe

Vu comme ça, la banquette arrière semble accueillante. **Et il est vrai que ses cotes d'habitabilité sont dans la bonne moyenne de la catégorie.** Mais si son dossier incliné est reposant pour le dos, il n'est pas assez creusé : le corps n'est pas suffisamment maintenu dans les virages. En outre, la place centrale bombée manque de confort.



LE BILAN



Agréable à conduire, performant et accueillant, le X3 vieillit bien, et s'affiche à des tarifs compétitifs. Avec un moteur plus discret, des aspects pratiques plus soignés et un amortissement plus convaincant, il aurait fini premier.

L'avis de Vincent Desmonts

J'ai apprécié sa douceur, son confort et sa présentation. En prime, il n'est pas ennuyeux à conduire.



1^{er} **MERCEDES GLC**
220d 170 ch BVA Sportline **52 850 €**

SUR LA ROUTE

Le GLK était déjà réputé pour ses qualités routières, son héritier poursuit dans cette direction. Il impressionne d'emblée par son confort douillet, même avec les roues de 20 pouces optionnelles et les suspensions raffermies de la finition Sportline. De son côté, le diesel reste toujours discret. Certes, le Mercedes n'affiche pas le dynamisme exacerbé du F-Pace, mais il

n'est pas ennuyeux pour autant. Sa direction est précise et son train avant résiste bien au sous-virage. En outre, le freinage est efficace et endurant. Et si le GLC 220d est moins puissant que ses rivaux (il leur rend de 10 à 20 ch), il n'en affiche pas moins des performances d'un très bon niveau. C'est même le plus efficace au chapitre des accélérations, grâce à sa boîte automatique à 9 rapports très réactive.

À la loupe

Cela fait déjà un moment que Mercedes a ajouté à sa molette de commande un pavé tactile. L'intention est louable, mais le résultat peine à convaincre, tant on hésite entre les deux modes de commande. L'arborescence des menus n'est pas non plus très intuitive. Heureusement, la reconnaissance vocale fonctionne à merveille !





1- Le GLC est doux et agréable à conduire en toutes circonstances.
2- Intérieur classe: la finition n'est pas critiquable. 3- La banquette est moelleuse; l'assise un peu courte. 4- Des compteurs classiques mais lisibles.
5- Le sélecteur de la boîte est logé derrière le volant, près des palettes, de série.
6- Performant, le GLC décroche en plus la palme de la consommation.
7- Une pression sur le bouton et la banquette s'efface. Magique !



LA VIE À BORD

À l'intérieur, le GLC en met plein la vue ! C'est en effet lui qui propose la plus belle planche de bord du lot, avec une finition particulièrement soignée. Le conducteur appréciera la bonne position de conduite, mais l'ergonomie pourra le dérouter s'il n'est pas un habitué des Mercedes. Et notamment du système d'info-divertissement Comand, qui se pilote à l'aide d'une double commande: molette ou pavé tactile. On aurait préféré un écran tactile, et, tant qu'on y est, plus élégamment intégré à la planche de bord.

À l'arrière, les passagers pourront se plaindre d'un certain manque de générosité pour leurs jambes, et d'une assise un peu courte. Heureusement, les rembourrages moelleux préservent un bon confort. De son côté, le coffre est particulièrement bien pensé. Il est spacieux (530 dm³), et la banquette 40/20/40 se rabat sans effort grâce à des boutons situés sur les flancs de la soute. L'opération libère une surface de char-

gement quasi plane. Mieux: Mercedes a même prévu un logement sous le plancher pour ranger le cache-bagages lorsqu'il n'est plus utilisé. Rien à dire, le GLC soigne ses aspects pratiques.

BUDGET

Dans cette finition Sportline, le GLC affiche un certain déficit d'équipement par rapport à ses rivaux: il faudra ainsi passer par les options pour bénéficier des sièges à réglages électriques (1 350 €), ou remplacer le similicuir de série par une authentique sellerie cuir (2 000 €). Mais le GLC 220d Sportline est le plus abordable de notre sélection, si bien que, même en l'agrémantant de quelques suppléments, il reste compétitif. D'autant qu'il est aussi le plus sobre du lot. ■

LE BILAN

★★★★★
Présentation cossue, habitacle bien pensé, moteur sobre, excellent confort, tenue de route efficace: le GLC ne laisse aucune chance à ses rivaux. Reste à peaufiner l'ergonomie des systèmes embarqués et l'habitabilité arrière.

AUDI Q5

2.0 TDI 190 ch S TRONIC 7
QUATTRO AVUS

BMW X3 xDRIVE 20d 190 ch BVA8 xLINE

LAND ROVER DISCOVERY SPORT
TD4 180 ch BVA9 4x4
HSE LUXURY

EN CHIFFRES



NOS MESURES

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

	GLC	X3	Discovery Sport	Q5	F-Pace
Moteur/Transmission					
Puissance maxi	■ 170 ch à 3000 tr/mn	■ 190 ch à 4000 tr/mn	■ 180 ch à 3500 tr/mn	■ 190 ch à 3800 tr/mn	■ 180 ch à 4000 tr/mn
Couple maxi	■ 400 Nm à 1400 tr/mn	■ 400 Nm à 1750 tr/mn	■ 430 Nm à 1750 tr/mn	■ 400 Nm à 1750 tr/mn	■ 430 Nm à 1750 tr/mn
Type	4 cylindres en ligne, turbo diesel				
Cylindrée	2143 cm ³	1995 cm ³	1999 cm ³	1968 cm ³	1999 cm ³
Puissance fiscale	9 CV	10 CV	10 CV	11 CV	10 CV
Transmission	intégrale	intégrale	intégrale	intégrale	intégrale
Boîte/nombre de rapports	automatique/9	automatique/8	automatique/9	automatique/7	automatique/8
Châssis					
Diamètre de braquage	■ 11,8 m	■ 11,9 m	■ 11,9 m	■ 11,7 m	■ 12,2 m
Pneumatiques AV/AR	235/55 R 19	245/50 R 18	235/55 R 19	235/55 R 19	255/55 R 19
Dimensions / poids					
L/l/h/empattement	4,66/1,89/1,64/2,88 m	4,65/1,89/1,67/2,81 m	4,60/2,07/1,73/2,75 m	4,63/1,90/1,66/2,81 m	4,74/1,94/1,66/2,88 m
Poids/tractable freiné	1969/2500 kg	1887/2400 kg	2092/2200 kg	1960/2400 kg	1932/2400 kg
Performances					
1000 m d. a.	■ 31 s	■ 31,2 s	■ 33,2 s	■ 31,1 s	■ 32,4 s
0 à 100 km/h	■ 9,2 s	■ 9,3 s	■ 11,3 s	■ 9,4 s	■ 10,7 s
90-130 km/h en 4 [°] /5 [°] /6 [°]	■ 9,1 s	■ 8,8 s	■ 11 s	■ 8,8 s	■ 10 s
Vitesse maxi	■ 204 km/h	■ 199 km/h	■ 184 km/h	■ 200 km/h	■ 190 km/h
Freinage à 50/90/130 km/h	■ 11/32/64 m	■ 10/33/66 m	■ 10/32/68 m	■ 10/31/63 m	■ 10/31/63 m
Habitabilité/Coffre					
Longueur aux jambes AR	■ 29 cm	■ 29 cm	■ 18-34 cm	■ 18-28 cm	■ 29 cm
Largeur aux coudes AV/AR	■ 151/148 cm	■ 150/146 cm	■ 153/152 cm	■ 157/149 cm	■ 154/148 cm
Volume de coffre	■ 530 dm ³	■ 468 dm ³	■ 470-606 dm ³	■ 460-540 dm ³	■ 548 dm ³
Niveau sonore					
Au ralenti/90/130 km/h	■ 44,1/63,8/67,9 dB	■ 45,5/62,1/66 dB	■ 45,8/63,6/68,4 dB	■ 45/64,5/68 dB	■ 46,8/64/67,8 dB

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

MERCEDES GLC

220d 170 ch BVA9 4MATIC SPORTLINE



JAGUAR F-PACE 2.0 D 180 ch BVA8 4x4 R-SPORT

LE BUDGET

	GLC	X3	Discovery Sport	Q5	F-Pace
Prix	52 850 €	55 900 €	57 220 €	56 680 €	58 950 €
Bonus/malus (CO ₂)	0 € (129 g/km)	malus 250 € (136 g/km)	0 € (129 g/km)	malus 1 600 € (154 g/km)	malus 250 € (139 g/km)
Prix du modèle essayé*	58 650 €	57 600 €	62 210 €	59 330 €	65 336 €
Garantie	2 ans, km illimité	2 ans, km illimité	3 ans, 100 000 km	2 ans, km illimité	3 ans, 100 000 km

*Avec options et bonus/malus inclus

Équipements communs

6 airbags, aide au parking AV/AR, autoradio CD-mp3, Bluetooth, clim auto bizona, détecteurs de pluie/luminosité, ESP, GPS, jantes alliage, ordinateur de bord, phares au xénon, régulateur de vitesse, rétroviseurs électriques et dégivrants.

Options

Affichage tête haute	1 200 €	1 200 €	-	-	1 576 €
Airbag de genoux/piéton	série / -	- / -	série / série	- / -	- / -
Clé mains-libres	550 €	650 €	série	755 €	1 030 €
Hayon électrique	série	série	série	série	515 €
Peinture métallisée	1 050 €	1 000 €	823 €	1 050 €	928 €
Sellerie cuir	2 000 €	série	série	série	série
Sièges AV à réglages électriques	1 350 €	série	série	série	495 €
Toit vitré panoramique/toit ouvrant	- / 1 750 €	- / 1 600 €	1 235 € / -	- / 1 725 €	1 234 € / 1 545 €

Consommations

Moyenne	7,3 l/100 km	7,8 l/100 km	8,6 l/100 km	7,8 l/100 km	7,7 l/100 km
Ville / Route / Autoroute	7,8 / 7,1 / 7,1 l/100 km	8,3 / 7,5 / 7,5 l/100 km	9 / 8,2 / 8,5 l/100 km	8 / 7,8 / 7,7 l/100 km	8 / 7,5 / 7,5 l/100 km
Autonomie / Réservoir	904 km / 66 l	859 km / 67 l	628 km / 54 l	962 km / 75 l	779 km / 60 l
Note EuroNCAP	5 étoiles	5 étoiles	5 étoiles	5 étoiles	en cours
Pays de fabrication	Allemagne, Finlande	Allemagne	Royaume-Uni	Allemagne	Royaume-Uni

CLASSEMENT GÉNÉRAL

	GLC	X3	Discovery Sport	Q5	F-Pace
Sur la route	1^{er}	2^e	2^e	5^e	4^e
La vie à bord	1^{er}	2^e	3^e	3^e	5^e
Le budget	1^{er}	2^e	4^e	3^e	5^e

LE CHOIX DE L'AUTO-JOURNAL

MERCEDES GLC

Malgré son style, une bonne habitabilité et un châssis digne d'une berline, le F-Pace échoue. Un SUV est aussi attendu sur le confort, la convivialité et la qualité, des points qu'il néglige. Doux, agréable, bien présenté et conçu, le GLC remporte une nette victoire, devant un BMW X3 qui rivalise. Le Discovery Sport, alternative parfaitement valable aux allemands, crée la surprise malgré son prix et une présentation perfectible. Vieillissant, l'Audi Q5 attend son remplaçant avec impatience...



LES EXPERTS AJ

Après le détournement de la DS pour en faire une marque, Citroën réinterprète son iconique Méhari. En 2016, derrière une apparente simplicité, elle devient électrique. Pas sûr que cela soit suffisant pour convaincre nos Experts.



À bord, Citroën pousse très loin l'idée de la simplicité. Trop loin. Ghislain ne s'est pas du tout senti en sécurité.



SPÉCIAL
SUV

L'avantage, c'est qu'il n'est pas nécessaire de rouler vite pour ressentir le grand frisson et prendre un bol d'air.

CITROËN E-MEHARI

25 000 € + 79 €/mois de location de batteries

Bonus écologique : 6 300 €



Pour pouvoir démarrer, il faut biper. En revanche, les portes ne sont jamais verrouillées.



Le principe d'une carrosserie en plastique a été conservé. Pourquoi pas... Mais Citroën aurait pu soigner l'assemblage.



Franck Lagorce
(Pilote)

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



Mélina Priam
(Journaliste)

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



Ghislain Bacon
(Taxi)

► 20 ans d'expérience
► Des millions de kilomètres parcourus.

“
À part pour sa technologie électrique, je ne vois pas du tout l'intérêt de cette e-Mehari.
”

L'avis du pilote

10%

Quotient Emotionnel

“
L'e-Mehari est un gadget. Sa bouille attire la sympathie et le concept peut séduire. Mais à l'usage, c'est une punition qui coûte cher.
”

L'avis de la journaliste

20%

Quotient Emotionnel

J'adore la Méhari: je rêve d'en acheter une! Mais la vraie. Pas celle-ci. Je salue le fait d'utiliser la technologie électrique lorsque cela a du sens, mais là, cette e-Mehari est une plaisanterie. Je ne vois pas dans quelle situation je pourrais avoir envie de faire un tour avec. Pas question de l'emmener sur route: la tenue de route est approximative, le freinage quasi inexistant et il n'y a pas d'airbag: pour se sentir en sécurité, il y a mieux. En ville, le couple du moteur électrique lui donne la pêche et le diamètre de braquage court est un atout. Mais les suspensions sont trop raides; les sièges sont aussi confortables qu'une planche de bois et le cliquetis des rivets me donne l'impression de voyager avec un troupeau de Gremlins. L'angle mort avant est trop important et les pseudos vitres en plastique perturbent la visibilité. Enfin, il faut claquer les portes comme un malade pour être sûr de les fermer.

Même s'il s'agit d'une deuxième, voire d'une troisième voiture, il faut pouvoir l'utiliser sereinement. Ce n'est pas le cas. La procédure de démarrage qui consiste à biper façon Autolib' est trop loufoque, sous couvert de faire moderne. Et si le concept d'une voiture ultrabasique est séduisant, il y a un minimum à respecter. L'e-Mehari pousse le bouchon trop loin. Elle n'est absolument pas pratique: aucun rangement à bord, impossible de verrouiller réellement les portes avant – seule la trappe dans le coffre peut l'être – et la manipulation des bâches, comme celle du toit, est amusante... une fois, pas deux! Il faut se contorsionner pour attraper la ceinture de sécurité et les passagers arrière sont obligés de grimper à droite car le siège conducteur ne bascule pas. Et j'en passe... Le tout pour 20000 €, plus la location de batteries: cher, le jouet!

L'avis du taxi

0%

Quotient Emotionnel

De prime abord, la carrosserie en plastique ne m'inspire guère confiance. Cela se confirme au volant: je ne me sens pas à l'aise ni en sécurité malgré une position surélevée. Cette e-Mehari me fait l'effet d'une autotamponneuse à la foire du Trône! Les vibrations dans le volant parasitent la direction et c'est bien la première fois qu'une voiture électrique est bruyante (bruits d'air) et donne des à-coups à la décélération! À bord, je ne trouve pas l'adjectif juste: c'est pire que basique. Les matériaux sont en dessous du bas de gamme, l'assemblage plus qu'approximatif – j'ai l'impression que les portes sont de travers – et les équipements de confort et de sécurité inexistant. Et rien n'est fonctionnel. Si, peut-être le fait de pouvoir passer le kärcher à l'intérieur pour la nettoyer puisque tout est en plastique. Mais je reste dubitatif sur les intentions de Citroën.

72 [MATCH] PORSCHE MACAN GTS 360 ch /
BMW X4 M40i 360 ch



PORSCHE MACAN

1- Le fond de compteur rouge carmin constitue une spécification qu'il faut demander... Mais pas une option! Pour une fois, Porsche est magnanime.
2- Sept vitesses seulement pour la PDK, mais quelle efficacité!
3- C'est sous cet angle que vous verrez le plus souvent le Macan GTS, dépourvu d'appendice aérodynamique disgracieux.



SI LE X4 RIVALISE EN
PERFORMANCES ET
EN SENSATIONS,
LE MACAN AFFICHE
UN COMPORTEMENT
PLUS EFFICACE •••

MATCH



Un océan les sépare...

Affichant une puissance parfaitement identique et des performances très proches, ces deux engins semblent directement comparables. Dans la pratique, il suffit de parcourir quelques mètres pour voir apparaître des différences majeures de caractère.

Par Stany Meurer Photos Christian Martin

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.



PORSCHE MACAN
GTS 360 ch

BMW X4
M40i 360 ch

LA TECHNIQUE

Moteur 3 litres essence dans les deux cas, mais 6 cylindres en ligne boosté par un turbo pour le BMW contre V6 biturbo pour le Porsche. Boîte automatique à 8 rapports pour le premier et robotisée à double embrayage à 7 vitesses pour le second. Sur la bascule, net avantage de poids pour le X4, qui pèse près de 140 kg de moins que le Macan, chaussé de série de pneus nettement plus larges en 20 pouces (19 pouces pour le BMW). Encombrement analogue.

LE GAGNANT BMW

Moteur/Transmission

Puissance maxi	360 ch à 6 000 tr/mn	360 ch de 5 800 à 6 000 tr/mn
Couple maxi	500 Nm de 1 650 à 4 000 tr/mn	460 Nm de 1 350 à 5 250 tr/mn
Type	6 cyl. en V, biturbo essence	6 cyl. en ligne, turbo essence
Cylindrée / Puissance fiscale	2 997 cm ³ / 25 CV	2 979 cm ³ / 25 CV
Transmission	intégrale permanente	intégrale permanente
Boîte / nombre de rapports	robotisée double embrayage / 7	automatique / 8

Châssis

Diamètre de braquage	11,9 m	11,9 m
Pneumatiques AV / AR	265/45 R 20 / 295/40 R 20	245/40 R 20 / 275/35 R 20

Dimensions/Poids

L / l / h / empattement	4,70 / 1,93 / 1,63 / 2,81 m	4,68 / 1,89 / 1,63 / 2,81 m
Poids/tractable freiné	2 040 / 2 400 kg	1 905 / 2 000 kg

LA CONDUITE

Deux philosophies s'affrontent. Le clan BMW choisit une position de conduite haute, typée SUV, alors que le Porsche vous installe dans un cocon de sportive. En action, ce dernier avale littéralement le goudron. Il survole tous les obstacles avec une aisance déconcertante, là où le X4 peine et vous le signale par des ruades du train arrière. De plus, le BMW donne l'impression de gigoter en permanence, comme si la coque n'était pas vraiment solidaire des trains roulants mal accordés entre eux. Avantage en reprises au X4.

LE GAGNANT PORSCHE

Performances/Freinage

1 000 m d.a.	25,4 s	25,4 s
0 à 100 km/h	5,2 s	5,4 s
90-130 km/h en D	5,3 s	5 s
Vitesse maxi	256 km/h	250 km/h
Depuis 50/90/130 km/h	10/31/63 m	11/31/64 m



BMW X4

1- BMW a omis l'essuie-glace arrière, regrettable, surtout en ville. 2- Vraie boîte automatique et 8 rapports aux passages imperceptibles. Grâce à un poids réduit, cet ensemble donne des ailes en reprise au X4. 3- 260 km/h seulement au compteur, le X4 M40i se la joue modeste, lui qui fait trembler le chronomètre... et le Porsche!



3



L'avis de Stany Meurer

C'est simple : si je parviens à braquer la banque, je file chez Porsche pour en commander un identique à celui-ci !



PORSCHE MACAN

1- L'imposante console centrale et, surtout, le nombre impressionnant de boutons et commandes inspirent l'humilité. 2- Le V6 biturbo force le respect... mais aussi sur l'essence, qu'il dévore goulûment. Et l'autonomie trinque ! 3- Le volume de coffre est décent, sans plus, mais ses formes le rendent très exploitable. 4- La tenue de route est fantastique, les capacités du châssis à gommer les pièges de la chaussée aussi, du grand art !



PLUS
Confort (avec suspension pneumatique)
Agrément de conduite
Efficacité

MOINS
Prix (véhicule et options)
Consommation et autonomie
Équipement de série limité



UN "DÉTAIL" PEUT VOUS FAIRE HÉSITER, VOIRE RENONCER AU MACAN GTS : L'APPÉTIT FINANCIER VORACE DE PORSCHE ! •••

MATCH

PORSCHE MACAN

GTS 360 ch

BMW X4

M40i 360 ch

LA VIE À BORD

La visibilité vers l'arrière n'est pas satisfaisante dans les deux cas. Elle devient franchement mauvaise par temps de pluie sur le X4, dépourvu d'essuie-glace sur la lunette arrière. Imposants, ces deux SUV n'ont pas pour autant de vocation familiale, comme en témoigne l'espace dévolu aux passagers arrière et le volume de coffre. L'équipement fourni de série est correct sur le BMW et plutôt chiche sur le Porsche. Ce dernier prend sa revanche par un confort somptueux et une meilleure largeur aux coudes.

ÉGALITÉ

Habitabilité/Coffre

Longueur aux jambes AR	24 cm	28 cm
Largeur aux coudes AV/AR	155/148 cm	150/147 cm
Volume du coffre	515 dm ³	468 dm ³

Niveau sonore

Au ralenti/90/130 km/h	50,4/63,7/67,9 dB	45,6/64,1/70 dB
------------------------	-------------------	-----------------

LE BUDGET

En prix de base, le BMW, frappé d'un malus légèrement inférieur, est déjà mieux placé que le Porsche. Si l'on s'égare dans le temple des options, le Macan fait grimper l'addition comme une fusée. À titre d'exemple, pas moins de 30 000 € séparent ici nos deux protagonistes. Pour enfacer le clou, le Porsche est bien plus gourmand. Et comme il dispose d'un réservoir plus petit, son autonomie est franchement limitée.

LE GAGNANT BMW

Prix

Bonus/malus (CO ₂)	■ 76115 € malus 8 000 € (210 g/km)	■ 69800 € malus 6 500 € (199 g/km)
Prix du modèle essayé*	114 877 €	83 710 €
Garantie	■ 2 ans, km illimité	■ 2 ans, km illimité

*Avec options et bonus/malus inclus

Équipements de série

6 airbags, autoradio CD avec prise USB, banquette AR 40/20/60, Bluetooth, capteurs luminosité/pluie, dim. auto trizone, contrôle pression des pneus, écran couleur 4,8 pouces, GPS Europe, jantes 20 pouces, phares bi-xénon, ordi. de bord, régul. de vitesse, rétros. ext. et vitres élect., sellerie cuir, volant cuir multifonction...

6 airbags, autoradio CD avec prise USB, banquette AR 40/20/60, Bluetooth, capteurs luminosité/pluie, dim. auto trizone, contrôle pression des pneus, écran couleur 6,5 pouces, GPS Europe, jantes 19 pouces, phares LED, ordi. de bord, radars parking AV/AR, régul. vitesse, rétros. ext. et vitres élect., sellerie cuir, volant cuir multifonction...

Options

Avertisseur d'angles morts (588 €), caméra de recul (1 320 €), enlèvement à l'usine (1 182 €), jantes 21 pouces (de 654 à 1 752 €), phares à LED (690 €), peinture métal. (900 €), radars de parking AV/AR (828 €), sièges AV chauffants (420 €), toit ouvrant élect. (1 620 €), volant chauffant (270 €)...

Affichage tête haute (1 200 €), avertisseur d'angles morts (350 €), caméra de recul (450 €), jantes 20 pouces (de 700 à 900/1 500 €), Park Assist (360 €), peinture métal. (de 700 à 1 050 €), sièges AV élect./chauffants (1 110/400 €), toit ouvrant élect. (1 000 €), volant chauffant (200 €)...

Consommations

Moyenne	■ 13,1 l/100 km	■ 11,2 l/100 km
Ville/Route/Autoroute	■ 14,7/12,5/12 l/100 km	■ 12,5/10,6/10,5 l/100 km
Autonomie/Réservoir	■ 496 km/65 l	■ 598 km/67 l

Note EuroNcap

5 étoiles	5 étoiles
Allemagne	Allemagne

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

LE CHOIX DE L'AUTO-JOURNAL

PORSCHE MACAN

Aux points, le BMW l'emporte: un résultat mathématique indiscutable. Pourtant, une fois n'est pas coutume, nous contournerons les règles pour donner gagnant le Porsche. Deux arguments pour cela. Tout d'abord, son efficacité routière et son agrément de conduite sont à ce point supérieurs qu'il ridiculise le BMW. Ensuite, comme le choix de ces véhicules avec ces motorisations ne peut se justifier en termes de raison, nous irons au bout du rêve.

L'avis de Stany Meurer



Le moteur du X4 m'a beaucoup plu, la définition de son châssis et le travail de ses trains roulants beaucoup moins.



75



BMW X4

1- Les trains avant et arrière semblent travailler sans se concerter: une attitude qui est préjudiciable à l'agrément de conduite. 2- Un seul turbo pour le 6 cylindres en ligne du X4 M40i qui pète la santé tout en contenant sa soif, l'exploit n'est pas mince. 3- La planche de bord, comme la position de conduite, vous installe davantage dans un SUV que dans une sportive, à l'inverse du Macan. 4- Le seuil de coffre est haut perché et le volume plutôt réduit: le X4 n'a manifestement pas la fibre familiale.



UN DUR AU CŒUR TENDRE

Las de voir BMW – avec le X6 notamment – truster le marché des SUV de luxe, Mercedes tente de remettre les pendules à l'heure. Dans la famille GL, vous pouvez donc demander le E et, plus spécifiquement, le Coupé.

Par Mélina Priam Photos Christian Martin



DU LOURD!

Le GLE Coupé est un beau bébé: 2383 kg sur la balance! Dès lors, il faut bien un V6 de 258 ch et 620 Nm de couple pour animer l'énergumène, surtout si vous envisagez d'exploiter sa capacité de tracter (2900 kg tout de même). Contrairement au GLE, le Coupé n'a donc pas droit au "petit" 4 cylindres de 204 ch: c'est mieux! Très efficacement secondé par la boîte auto à 9 rapports, ce diesel assure. Chrono en main, il se laisse toutefois distancer par ses rivaux. Mais il a le mérite de ne pas être trop gourmand. Pas facile, en effet, pour un engin pareil de descendre sous la barre des 10 l/100 km.



PLUS CONFORT QUE SPORT

Pour aller chasser sur les terres du BMW X6, le GLE Coupé se présente sous une ligne dynamique. Mais il ne s'agit là que d'une promesse. En action, il révèle un tempérament plus orienté vers le confort. Les suspensions gomment efficacement les défauts de la route et l'insonorisation est particulièrement efficace, alors qu'à l'inverse, le GLE Coupé n'aime guère être bousculé. En mode Sport aussi, le châssis, qui a du mal à contenir les prises de roulis, pique du nez au freinage. Même si elle se durcit pour gagner en consistance, la direction s'avère inutilement lourde sans gagner en précision.



MERCEDES GLE COUPÉ

350d 258 ch 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	258 ch à 3 400 tr/mn
Couple maxi	620 Nm à 1 600 tr/mn
Type	V6, turbo diesel
Cylindrée / puissance fiscale	2 987 cm ³ / 16 CV
Transmission	intégrale
Boîte / nombre de rapports	automatique / 9

Châssis

Diamètre de braquage	11,8 m
Pneumatiques AV / AR	275/45 R 21 / 315/40 R 21

Dimensions / Poids

L / l / h / empattement	4,90 / 2,01 / 1,70 / 2,92 m
Poids / tractable freiné	2 383 / 2 900 kg

Performances

1 000 m d.a.	29,6 s
0 à 100 km	8,3 s
90-130 km/h en Drive	8,2 s
Vitesse maxi	226 km/h*
Freinage à 50/90/130 km/h	11/33/65 m

Habitabilité / Coffre

Longueur aux jambes AR	28 cm
Largeur aux coudes AV / AR	156 / 153 cm
Volume de coffre	587 dm ³

Niveau sonore

Au ralenti / 90 / 130 km/h	39,2 / 65 / 69,8 dB
----------------------------	---------------------

LE BUDGET

Prix	86 300 €
Bonus/malus (CO ₂)	malus 4 000 € (189 g/km)
Prix du modèle essayé*	94 350 €
Garantie	2 ans, km illimité

*Donnée constructeur

Équipements de série

Accès/démarrage sans clé, aide au parking, détecteurs pluie/luminosité/angles morts, projecteurs LED, sellerie cuir, sièges AV élec. et chauffants, suspensions adaptatives, système multimédia avec GPS 3D.

Options

Syst. antiroulis (3 800 €), toit panoramique (2 150 €)...

Consommations

Moyenne	9,3 l/100 km
Ville / Route / Autoroute	10,3 / 9,8 / 6,1 l/100 km
Autonomie / Réservoir	1 000 km / 93 l

Note EuroNCAP

En cours

Pays de fabrication

Allemagne

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL



Le GLE Coupé part à la chasse au X6 avec des cartouches: ligne sportive, confort de haut vol, moteur plaisant, équipements pléthoriques. Mais son châssis n'est pas aussi affûté et moins plaisant à conduire que son rival.



GROS DEHORS, PETIT DEDANS

Plus long de 8 cm que son homologue GLE, le Coupé n'en est pas pour autant plus spacieux. Au contraire. Si, à l'avant, ce n'est que luxe et équipements d'agrément à gogo, à l'arrière, il ne faut pas espérer étendre ses jambes comme dans une Classe E. Ni être trop grand: la ligne plongeante du pavillon sacrifie la garde au toit au profit du style. Le coffre conserve un volume suffisant, mais perd en aspects pratiques avec un seuil de chargement très haut qui promet quelques beaux tours de rein au moment des départs en vacances.

L'avis de Mélina Priam



J'ai du mal à trouver du sens à ce gros SUV, inutilement encombrant et pas spécialement spacieux ni pratique.

50 %
Quotient Emotionnel



HISTOIRES DE FAMILLE

En quelques mois, entre restylage et nouveautés, Mercedes a complètement renouvelé sa gamme SUV. Exit les GL, ML et GLK. Leurs descendants ont rejoint le petit GLA et se nomment GLS, GLE, GLC, auxquels s'ajoutent les versions coupé des deux derniers. C'est à donner le tournis. Pourtant, grâce à l'harmonisation des appellations, il est plus facile de s'y retrouver. Tous les 4x4 à l'étoile appartiennent à la famille GL et la dernière lettre indique la gamme de berline correspondante. Seul l'iconique Classe G fait bande à part.



Malgré le surpoids de 125 kg, le cabriolet Classe C ne perd guère en dynamisme par rapport au coupé, mais les réglages sont davantage axés sur le confort.

La Classe C en mode été

Quelques années après le défunt CLK, Mercedes profite du succès de la Classe C et du coupé éponyme pour renouer avec les joies d'un "petit" cabriolet 4 places...

lequel a tout d'un grand. Par Mélina Priam Photos Tibo

Les cabriolets, très en vogue dans les années 90 et 2000, grâce notamment au nouveau genre apparu à l'époque, le coupé-cabriolet – souvenez-vous des 206 et 307 CC ! – n'ont plus vraiment le vent en poupe. Le raz-de-marée des SUV est aussi passé par là... Pourtant, à l'approche des beaux jours, que ceux qui n'ont jamais lorgné sur eux avec une pointe d'envie lèvent la main ! Si en plus, un constructeur comme Mercedes décide d'élargir son offre par le bas – ce qui, avec la marque à l'étoile, ne veut pas dire prix bas –, il se pourrait que certains se laissent à nouveau tenter. Après avoir gentiment relooké son SL et son SLK (devenu au passage SLC) mais aussi renoué avec le très haut de gamme avec la luxueuse Classe S, le constructeur de Stuttgart poursuit son offensive estivale. Avec ses airs de mini-Classe S justement, le cabriolet Classe C compte bien nous faire craquer.

Bien calée dans les sièges Sport, chauffage de nuque à fond, le déflecteur et le saute-vent du système Aircap relevés à leur maximum pour limiter les remous d'air dans l'habitacle, je ne prétendrai pas que la balade du jour, du côté de

Trieste, est une punition. Même avec un ciel menaçant et une température pas encore de circonstance, je cède à la tentation de rouler au grand air. Pour être tout à fait franche, c'est aussi une manière de détourner mes oreilles de ce qui se passe sous le capot. Même au volant d'un C 300 de 245 ch, le compte n'y est pas vraiment. Le modeste 4 cylindres essence que nous avions déjà trouvé bien insipide dans le coupé n'est pas plus réjouissant ici. Sa sonorité, qui ne gagne pas en noblesse, dissuaderait presque d'enclencher le mode Sport, avec lequel elle devient carrément artificielle. Certains penseront que je fais ma journaliste trop gâtée et que je cède à la bonne vieille rengaine du "*c'était mieux avant, du temps des 6 cylindres atmos*". Eh bien, non.

Lorsqu'on a déboursé près de 70 000 €, on est en droit d'exiger un peu mieux côté mélodie.

Quand on s'offre des places d'opéra, ce n'est pas pour se retrouver à un concert de Rihanna. Heureusement, à la différence du coupé, rouler cheveux au vent permet d'oublier un peu le moteur. Car on n'attend pas le même tempérament ni le même dynamisme de la part d'un

➤



Le ballet de la capote est évidemment entièrement automatisé, ne dure guère plus de 20 s et peut même se danser en roulant.



cabriolet. Par ailleurs, ce cabriolet Classe C se révèle très agréable à mener. Remarquable de confort, il se caractérise par une tenue de route saine et équilibrée, qui incite davantage à une conduite fluide et coulée que sportive, sans se montrer pataud pour autant.

Bien né, le châssis a été pensé dès le départ pour supporter les contraintes de cette carrosserie.

Malgré les renforts de caisse indispensables pour compenser la suppression du toit et l'inévitable surpoids qu'ils entraînent (125 kg d'après Mercedes), le cabriolet Classe C ne se tord ni ne se vautre dans tous les sens. On peut même dire qu'il n'est pas vraiment moins précis que les autres membres de la famille Classe C. Simplement, sa nature même et son tempérament invitent davantage à la balade. D'ailleurs, enclencher de temps en temps les modes Sport ou Sport+ pour ébouriffer un peu plus le brusking n'est pas déplaisant non plus. En jouant sur la direction, la réponse de l'accélérateur, les lois de passage des vitesses de la très douce boîte à double embrayage à 9 rapports et sur les suspensions dans le cas où celles-ci sont adaptatives (en option), ces programmes de conduite apportent une pointe de fermeté et de caractère bienvenus. Sans vraiment nuire au confort: bravo ! Même les passagers arrière ne devraient pas trouver à redire. Lesquels ne sont d'ailleurs pas oubliés.

Ce cabriolet ne veut pas être accusé de fausses promesses. S'il invite quatre personnes à bord, il entend satisfaire quatre personnes ! Grâce à

PLUS
Douceur et agrément de conduite
Confort
Équipement et finition
MOINS
Sonorité moteur
Prix et options
Coffre trop petit pour 4 personnes

des astuces comme des dossier de sièges avant légèrement incurvés pour gagner de précieux centimètres pour les jambes, voyager à l'arrière n'est pas une punition. Le Classe C peut réellement être considéré comme un 4 places. La forme de la banquette, dessinée pour former deux sièges individuels, s'avère plutôt accueillante et confortable.

Évidemment, l'accès et, surtout, la garde au toit restent un souci. Mais là encore, la parade est connue : il suffit de décapoter... en 20 secondes chrono ! Précisons qu'à ce niveau de prix, la manœuvre, entièrement électrique, peut s'effectuer en roulant jusqu'à 50 km/h. En outre, la

1- Ce cabriolet pousse l'élégance jusque dans l'esthétique lâchée des haut-parleurs Burmester, des commandes des sièges électriques et chauffants ou du chauffage de nuque. Bien sûr, tout cela est en option.
 2- Quelques commandes supplémentaires en dessous de celles du système multimédia: de gauche à droite: le bouton pour abaisser les quatre vitres en même temps, celui pour la capote et enfin celui permettant de manœuvrer le déflecteur avant et le saute-vent.



L'avis de Mélina Priam



L'agrément de la conduite et les joies de rouler au grand air gommant en partie la déception causée par le 4 cylindres.





LE CABRIOLET CLASSE C INCITE PLUS À UNE CONDUITE FLUIDE QUE SPORTIVE •••



1- Le pack Aircap (750 €) associe ce saute-vent à un déflecteur avant qui s'escamote du montant de pare-brise. Efficace mais pas très élégant. 2- Le volume du coffre est correct capoté (360 dm³), mais un peu juste pour les bagages de quatre personnes en cabriolet (285 dm³).

climatisation adapte son intensité en fonction de la position de la capote.

Le cabriolet Classe C reprend aussi bon nombre des raffinements de sa grande sœur la Classe S. En plus simple toutefois. Il n'a pas droit aux deux spectaculaires écrans digitaux, mais bien au chauffage de nuque Airscarf, à l'Aircap et à une sellerie cuir qui renvoie les rayons du soleil pour éviter la surchauffe. La plupart des dernières aides à la conduite et tous les dispositifs pour profiter d'une voiture connectée – comme on dit en 2016 – sont également de la partie. Sauf qu'il faut remettre la main au portefeuille même si l'on a déjà opté pour une finition haut de gamme. Pourtant, le cabriolet Classe C n'est pas donné. Au moment où nous écrivons ces lignes, ses tarifs en France ne sont pas encore connus, mais Mercedes nous a déjà annoncé un surcoût de 7 500 € par rapport au coupé. Petit cab, mais pas petit prix! ■



MERCEDES CLASSE C 300 CABRIOLET 245 ch Fascination

EN CHIFFRES

DONNÉES CONSTRUCTEUR

Moteur/Transmission

Puissance maxi	245 ch à 5 500 tr/mn
Couple maxi	370 Nm à partir de 1 300 tr/mn
Type	4 cylindres en ligne, turbo essence
Cylindrée / puissance fiscale	1 991 cm ³ / 15 CV
Transmission	aux roues arrière
Boîte / nombre de rapports	auto double embrayage / 9

Châssis

Diamètre de braquage	11,3 m
Pneumatiques	225/50 R 17

Dimensions/Poids

L / l / h / empattement	4,69 / 1,81 / 1,41 / 2,84 m
Poids / tractable freiné	1 690 / NC

Performances

0 à 100 km/h	6,4 s
Vitesse maxi	250 km/h

Habitabilité/Coffre

Volume de coffre	285-360 dm ³ *
*Décapoté - Capoté	

LE BUDGET

Prix	66 250 € **
Bonus/malus (CO ₂)	malus 1 600 à 2 200 € (151 à 161 g/km)
Prix du modèle essayé**	NC
Garantie	2 ans, km illimité

Équipements de série**

Aide au parking AV/AR, alerte anti-collision, Bluetooth, dim. auto., détecteurs pluie/luminosité/angles morts, ESP, freinage d'urgence, frein de parking auto., lecture panneaux de signalisation, pack extérieur AMG, feux LED haute performance intelligents avec feux de route auto., régul./lim. de vitesse, sièges AV semi-électriques, sellerie cuir, syst. multimédia avec écran 8,4 pouces...

Options**

Accès et démarrage sans clé (1 200 €), affichage tête haute (1 200 €), Airscarf (575 €), peinture métal. ou spéciale (à partir de 1 050 €), sièges élec./chauffants (1 350/400 €), syst. Vision 360° (750 €), sellerie cuir (1 750 €)...

** Prix, équipements et options donnés à titre indicatifs en fonction des éléments dont nous disposons à ce jour.

Consommations

Mixte	6,7 l/100 km
Urbaine / extra-urbaine	NC
Réservoir	66 l

Note EuroNCAP

En cours

Pays de fabrication

Allemagne

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL



Si le 2.0 de 245 ch avait un soupçon de caractère en plus et une sonorité plus raffinée, nous l'aurions mieux noté.

Pour le reste, le cabriolet Classe C sait emballer son monde: confort, agrément de conduite, équipements dernier cri, finition, rien n'a été oublié pour que la balade soit agréable.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie



En quête de reconnaissance

Tombé aux oubliettes, ou presque après cinq ans de carrière, le Zafira compte sur son restylage pour attirer à nouveau l'attention. Au menu: un design revu, mais aussi de nouveaux équipements. Convaincant ?



En 1999, Opel lançait le Zafira, premier monospace compact à sept places, avec, à la clef, un joli succès. Mais avec le temps, sa popularité a baissé.

La faute à une deuxième génération trop peu pratique, qui se contentait d'une banquette coulissante évoluée, quand les concurrents proposaient des sièges arrière indépendants et amovibles. Difficile dès lors, pour le Zafira, de-

venir au passage Zafira Tourer, de faire revenir la clientèle dans les concessions à partir de 2011 et ce malgré une fonctionnalité nettement améliorée. Mais cette troisième génération n'a pas dit son dernier mot. D'ailleurs, il ne faut plus l'appeler Tourer, mais Zafira "tout court"... Et grâce notamment à un regard plus expressif soutenu par des phares full LED, ici livrés de série, il compte bien attirer à nouveau les projecteurs.

Au volant, hélas, rien de nouveau. Le Zafira est plus confortable qu'agile. En attendant l'arrivée de versions 1.6 diesel de 120 et 134 ch plus abordables, le 2.0 CDTI de 170 ch est reconduit.

Avec un tel niveau de puissance, les performances sont évidemment très correctes, même quand on roule chargé. Cela dit, il convient de rappeler que le Zafira est environ 200 kg plus lourd que la moyenne de la catégorie, selon notre balance. Même avec 20 ch ➤

de plus, ses accélérations et reprises sont plutôt comparables à celles de rivaux de 150 ch, alors que la consommation est un peu élevée. Le moteur n'ayant pas évolué, notre mesure de 7 l aux 100 km en moyenne relevée sur l'ancien modèle reste d'actualité. D'autre part, le poids du Zafira se ressent dans les virages, avec un comportement moins agile que celui d'un Scénic ou d'un Peugeot

5008 qui, eux, n'ont rien à envier à de bonnes berlines. Cela posé, ses réactions restent progressives et rassurantes. L'Opel se conduit tout en douceur, sans chahuter les passagers. Le conducteur apprécie alors la grande douceur de ses commandes, sa direction efficace et le guidage précis de la boîte de vitesses. L'amortissement se montrant prévenant, particulièrement avec la suspension

LE ZAFIRA EST UNE MACHINE À DÉVORER DES KILOMÈTRES MAIS IL N'EST PAS TROP FACILE EN AGGLOMÉRATION ●●●



1- En proposant une configuration Lounge qui laisse plus de place au niveau des coudes, le Zafira est idéal pour une famille avec deux grands ados. L'habitabilité, très correcte, permet aux passagers d'allonger les jambes. Mais des assises plus moelleuses seraient bienvenues.

2- Les places du dernier rang accueilleront difficilement les passagers de plus de 1,60 m et l'accès aux strapontins est assez étroit.



3- Comme le C4 Picasso, le Zafira propose un grand pare-brise panoramique (en version haut de gamme Elite), bienvenu quand le soleil joue à cache-cache...

4- Désormais tactile, le système multimédia/GPS est beaucoup plus simple à utiliser que le précédent et ses innombrables boutons.



À défaut d'offrir des performances exceptionnelles et un comportement agile, le Zafira séduit par sa grande douceur et son confort.

L'avis de Alan Froli



Pas passionnant ni dynamique mais accueillant. Avec son intérieur lumineux et son ergonomie revue, le Zafira gagne à être redécouvert.



pilotée, et l'insonorisation contenant idéalement les grondements du moteur, il affiche aussi un bon confort. La position de conduite est reposante, à un détail près : certains jugeront le soutien lombaire trop prononcé, même réglé au plus bas. Le Zafira est une vraie machine à dévorer du kilomètre ! En revanche, il n'est pas très facile en agglomération, où son gabarit imposant (c'est à la fois le plus long et le plus large de la catégorie) complique la circulation dans les rues étroites et les manœuvres de stationnement.

Si la conduite ne change pas, Opel a pris en compte le mécontentement des utilisateurs confrontés à l'ergonomie compliquée de son prédecesseur.

Le constructeur a donc corrigé le tir concernant le système audio débordant de boutons. Le Zafira hérite ainsi de l'équipement multimédia tactile de la récente Astra, d'autant plus simple à utiliser que les menus sont intuitifs et l'écran réactif. Dommage que ce dernier ne soit pas plus vertical et protégé par une casquette. Il se révèle très sensible aux reflets des rayons du soleil, surtout quand on dispose, comme ici, du pare-brise panoramique et du toit vitré. À cette nouvelle interface s'ajoutent des équipements inédits, et notamment le système Opel On Star qui comprend le wi-fi et une assistance téléphonique, joignable via un bouton sur le rétroviseur intérieur ou automatiquement en cas d'accident. Rassurant ! Notez que le Zafira propose toujours en option de nombreux dispositifs de sécurité comme la lecture des panneaux, l'avertisseur anticollision, le régulateur de vitesse

PLUS
Douceur à l'usage
Fonctionnalité
Ergonomie en progrès

MOINS
Poids
Encombrement
Manque d'aspects pratiques

adaptatif ou encore la surveillance d'angles morts. Tous les monospaces n'en proposent pas autant.

Ce restylage est aussi l'occasion de nous rappeler au bon souvenir de son aménagement intérieur assez pratique. Non seulement ses sièges sont indépendants, mais ils s'encastrent

dans le plancher pour former une grande surface plane en cas de gros chargement. Mieux : une configuration Lounge, ici de série, permet de voyager plus confortablement à deux au deuxième rang en resserrant les places latérales contre celle du milieu, transformée en accoudoir. L'espace aux coudes est alors gigantesque. Les familles nombreuses ne sont pas négligées : même si les places du fond sont plutôt dimensionnées pour des passagers mesurant moins de 1,60 m, l'Opel accueille sept passagers dans de bonnes conditions. On peut juste regretter l'absence de tablettes aviation au dos des sièges avant et le manque de moelleux des assises. Bien sûr, dans cette configuration, le coffre est alors réduit à sa portion congrue. Mais c'est le cas de tous ses concurrents. En configuration cinq places, il redevient très volumineux. Enfin, côté finition, même si les plastiques qui habillent les parties basses sont quelconques, si certains ajustements restent un peu imprécis, l'auto inspire la solidité. Les lourdes portières, entourées de doubles joints en feutrine, émettent un bruit sourd à la fermeture, et le matériau moussé sur les parties hautes laisse augurer une bonne tenue dans le temps. Incontestablement, l'Opel ne mérite pas de rester dans l'ombre : on ne peut que lui souhaiter de revenir dans le top 100 des ventes en France. ■

OPEL ZAFIRA 2.0 CDTI 170 ch BlueInjection Elite EN CHIFFRES

DONNÉES CONSTRUCTEUR

Moteur / Transmission

Puissance maxi	170 ch à 3750 tr/mn
Couple maxi	400 Nm à 1750 tr/mn
Type	4 cylindres en ligne, turbo diesel
Cylindrée / puissance fiscale	1 956 cm ³ / 9 CV
Transmission	aux roues AV
Boîte / nombre de rapports	Manuelle / 6

Châssis

Diamètre de braquage	11,9 m
Pneumatiques AV/AR	225/50 R 17

Dimensions / Poids

L/l/h / empattement	4,67 / 1,89 / 1,66 m
Poids/tractable freiné	1775 kg / 1650 kg

Performances

0 à 100 km/h	9,8 s
Vitesse maxi	208 km/h

Habitabilité / Coffre

Volume de coffre	573 à 750 dm ³
------------------	---------------------------

LE BUDGET

Prix	34 600 €
Bonus/malus (CO ₂)	0 € (129 g/km)
Prix du modèle essayé*	38 720 €
Garantie	2 ans, km illimités

*Avec options et bonus/malus inclus.

Équipements de série

6 airbags, antibrouillards, Bluetooth, caméra de recul, clim auto bizona, ESP, détecteurs de pluie/luminosité, frein à main électrique, GPS, Isofix, jantes alu 17", pare-brise pano., phares LED adaptatif, rétros rabattables électriquement, système de sièges Lounge, système multimédia, toit vitré, volant cuir multifonction...

Options

Amortissement piloté (800 €), Pack Driver 2 : AFL + avertisseur anticollision + lecture des panneaux + rég. de vitesse adaptatif et surveillance d'angles morts (1100 €), sellerie cuir (2000 €), sièges ergonomiques (600 €), système hi-fi Infinity (600 €)...

Consommations

Mixte	5,2 l/100 km
Urbaine / extra-urbaine	6,4 l/100 km / 4,5 l/100 km
Réservoir	58 l

Note EuroNCAP

5 étoiles

Pays de fabrication

Allemagne

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL



Son poids élevé limite ses performances et ouvre l'appétit du diesel alors que son gabarit imposant complique la vie en ville. Mais le Zafira accueille jusqu'à sept personnes très confortablement. De quoi en faire un monospace très recommandable, surtout avec ses équipements "connectés" et sécurisants.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

LA CONDUITE N'A JAMAIS ÉTÉ AUTANT UN PLAISIR



LE PREMIER MAGAZINE DES SUV ET DES LOISIRS

EN VENTE ACTUELLEMENT

Biographie

SITE DE PRODUCTION

DOUAI (France)

EXEMPLAIRES VENDUS

355 en France sur les six premiers mois de 2015.

À titre de comparaison,

Volkswagen a vendu sur la même période

339 exemplaires de la Coccinelle Cabriolet.

MOTORISATIONS

DIESEL: 110 et 130 ch

ESSENCE: 130 ch

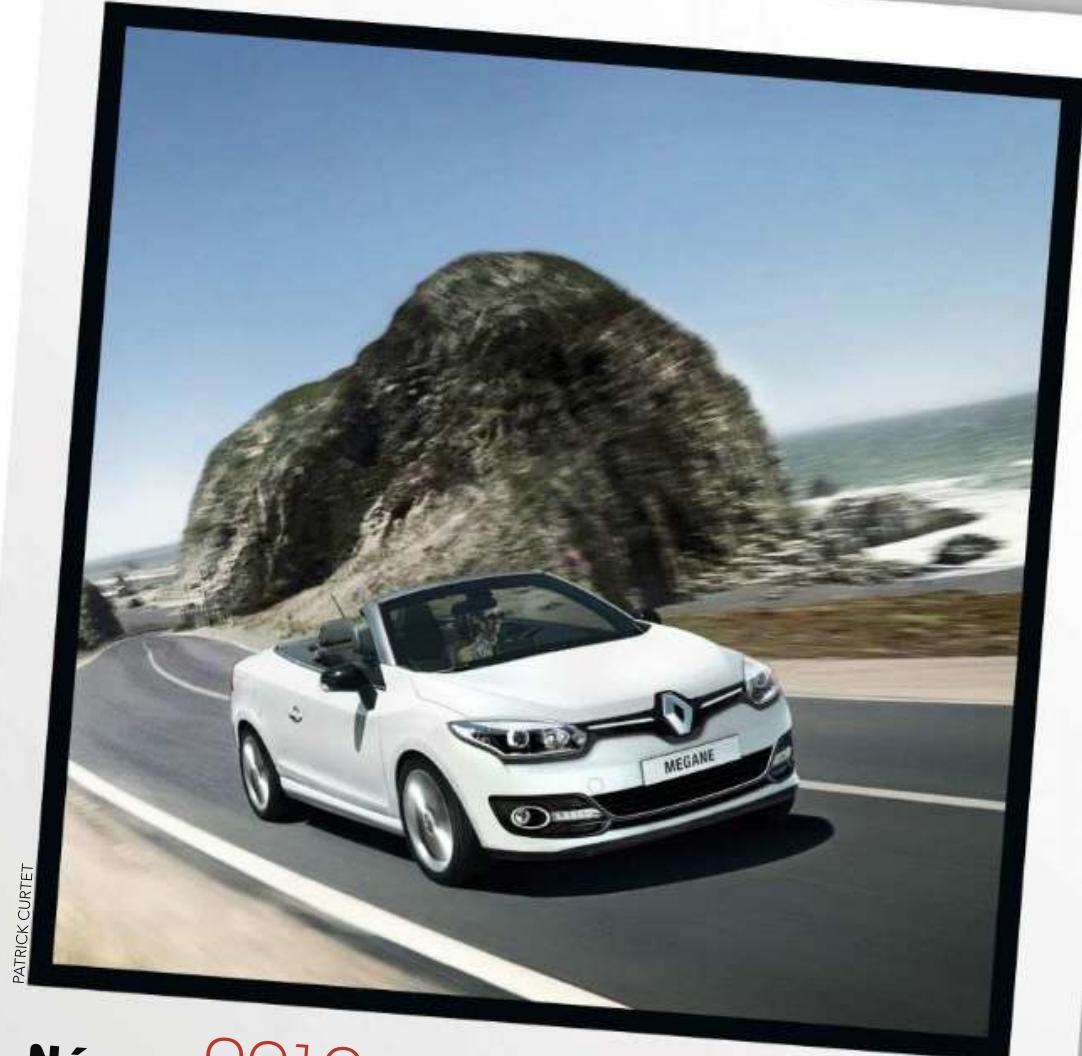
MODÈLE LE PLUS VENDU

1.5 dCi 110 ch

Sa seconde vie en occasion

À défaut du grand air, on apprécie, à bord de la Mégane CC, la douceur des commandes et le confort.

Pour que la mécanique soit au diapason de cette ambiance, on ne saurait trop vous conseiller la version 1.4 TCe de 130 ch. Ce bloc essence, doux et volontaire, génère un bel agrément de conduite, sans pour autant faire sauter la banque.



**Née en 2010
Fin de carrière 2016**

Renault Mégane Coupé Cabriolet

Une dernière tournée des plages ? Même pas, la Mégane CC a déjà rangé sa crème solaire et tourné le dos à la grande bleue. Elle part. Par Pascal Richard

Ce que j'aime dans un cabriolet, ce sont les courants d'air ! L'idée que l'on n'est pas spectateur d'un paysage, mais que l'on fait partie de ce dernier. Que l'on soit en prise directe avec les éléments, que nos sens soient plus en éveil. C'est pour cela que j'aime les cabriolets et c'est aussi pour cela que je n'ai jamais aimé la Mégane

CC ! Enfin, quoi ? Quelle idée de mettre sur le marché un cabriolet qui vous donne l'impression de vous trouver à bord d'une berline ? Un toit rigide articulé, pourquoi pas, personnellement, je n'en suis pas fan, mais je dois avouer que l'on peut y trouver des avantages. En revanche, cette baie de pare-brise qui remonte

au-dessus du crâne du conducteur, ça non ! Pourquoi vouloir s'isoler des éléments ? Pour préserver le brushing de madame ? Ridicule ! Avoir sur le siège passager une belle blonde ébouriffée, c'est quand même plus sympa que de se coltiner une bourgeoise avec un carré Hermès rivé sur le crâne ! ■



RIEN NE SERT



1



2

1- À la poursuite d'une 4L dans la descente du col de la Bonette. 2- Décoration, humour et bonne humeur sont de rigueur. Préparation aussi, comme en témoigne l'arceau de cette R4. 3- Départ du raid à Briançon. Nous finirons derniers, ayant sauté nombre d'épreuves pour prendre plus de photos. 4- Le yéti rose a eu un certain succès, le Cocorico Challenge valorisant ce genre d'esprit.

3





En descente, les 2CV prennent leur revanche grâce à leur tenue de route magique. Quoique défraîchie (notez la calandre cassée), la nôtre n'a pas connu de panne grave.

DE COURIR....

Le Red Bull Cocorico Challenge réunit 2CV et 4L dans une course joviale entre Briançon et Mandelieu-la-Napoule.

Nous avons participé à sa 2^e édition dans la célèbre Citroën, mais ça n'a pas été une promenade de santé...

Par Stéphane Schlesinger Photos Christian Martin





1

1- Le parc fermé, à Briançon. On note que les 4L sont un poil plus nombreuses que les 2CV.
 2- Soleil, capote enroulée, chemin de randonnée caillouteux : la 2CV se révèle bien agréable. Surtout que les vitres tiennent ouvertes!



2

Un raid en 2CV, ça t'intéresse ?" Je garde un mauvais souvenir de celle que mon père avait achetée en 1980, une Azam de 1965, aussi poussive que percluse de courants d'air. Néanmoins, j'accepte la proposition de notre bien-aimé rédacteur en chef. Je m'attends à une sympathique randonnée alpine sous le soleil... Samedi 18 juin, Briançon, 8 heures. J'ai dans les mains les clés d'un magnifique destrier globalement rouge. Une 2CV 6 défraîchie, de 1976, prêtée par Red Bull et forte d'un bicylindre développant quelque 26 ch. Odeur caractéristique à bord : je me retrouve 35 ans en arrière, ce qui me donne le sourire. D'autant que la position de conduite est bien étudiée, la banquette, confortable. Il fait très frais, mais le moteur s'éveille sans que j'aie à utiliser le starter : il suffit de pomper sur l'accélérateur. Nous gagnons le parc fermé, situé au Champ-de-Mars, à 1 km de là, au bout d'une montée redoutable pour notre 2CV froide, qui peine en 2^e. Tiens, le tachymètre et le totaliseur sont HS. Ça promet !

Au parc, les inscrits sont déjà là. Environ 111 voitures, en provenance des six coins de l'Hexagone, voire d'Espagne, attendent sagement. Toutes portent des numéros, certaines, des décorations amusantes, pas mal sont préparées mais presque aucune n'est en état tip-top.

Installés sur le toit d'une Renault Prairie badgée Red Bull, des haut-parleurs crachent une musique rythmée. Un DJ incite les participants à danser, certains cèdent, dont un déguisé en yéti rose. Respect... Après un sommaire briefing, on nous remet les road-books et nous nous alignons pour le départ. Le speaker hurle dans le micro, 3, 2, 1, vroum ! La 2CV fonctionne bien si ce n'est qu'elle tire à droite

1- Une course haute en couleur ! Plus un équipage engrange de *like* sur redbull.com, plus il reçoit de points. 2- Notre 2CV prend des forces avant une première route difficile, laissant passer une 4L fourgonnette qui ignore ce qui l'attend...



1



2



en roulant, et à gauche au freinage... En moins d'un quart d'heure, nous frôlons les 100 km/h (au GPS) dans un mouvement de tangage rigolo. On vante souvent la musique des V12 italiens. Mais la 2CV, c'est une symphonie, tant elle ronfle, couine, vrombit, hulule et gronde de toutes ses tôles, toiles et bielles. Nous arrivons sur le lieu de la première épreuve, des manœuvres entre des cônes sur le circuit de Serre Chevalier. Fastoche. Retour sur la route.

Premier ennui

En sortie de rond-point, je commence à solliciter le moteur quand, soudain, l'accélérateur devient tout mou et la voiture se met à ralentir. Je m'arrête sur le bas-côté. Verdict: pédale déboitée, un grand classique sur les 2CV d'après Christian (notre photographe), qui la rafistole presto. La cavalcade reprend et, contrairement à ce que je craignais, la conduite n'a rien d'une purge. Il faut constamment préserver l'élan, donc on n'a pas le temps de s'ennuyer. Au volant de cette brave bête à la bonne volonté étonnante, avec son moteur nerveux et sa boîte maniable. Attachante !

Cela dit, quand la route se décline en épingle en montant vers un col, l'enthousiasme se meut en espoir. Va-t-elle tirer sa 3^e? Je pousse la 2^e au maximum, puis enclenche prestement le rapport supérieur. La vitesse s'écroule, alors je rétrograde, frustré. Je me range pour laisser passer un wagon de 4L qui me remercient à coups de klaxon puis repère un cycliste fatigué dans cette montée. La Citroën s'essouffle à son tour, m'obligeant à repasser en 1^e. Et, cahin-caha, nous dépassons le valeureux cycliste en lui disant bonjour. Christian trouve la cause de cette perte de puissance: la tirette de starter ne reste pas enfoncée, à cause des vibrations. Il la repousse, et le moteur retrouve de l'énergie. Je tente de refaire mon retard dans la descente qui suit. La 2CV enjaille les virages en penchant comme un dériveur par grand vent, mais s'accroche à sa



On peut réparer soi-même sa voiture ou faire appel à l'assistance, mais l'opération ne doit pas durer plus de 30 minutes.

trajectoire, tandis que je m'arc-boute au volant qui durcit à mesure que l'angle de braquage augmente. Je ne pensais pas qu'une voiture aussi légère pouvait se révéler aussi physique à conduire !

Régulièrement, je m'arrête pour que Christian prenne des photos des concurrents qui passent en nous saluant, Dyane façon pick-up, 4L bariolée ronflant comme une Alpine, 2CV fourgonnette écrasée sur son train arrière... Progressivement, le parcours devient plus difficile, l'asphalte cédant la place à des chemins caillouteux. À la station des Orres, après un nouveau test (slalom les yeux bandés), nous déjeunons dans une ambiance chaleureuse à la salle des fêtes. Mais au moment de repartir, c'est le drame...

La pluie se met à tomber dru et la capote n'est guère étanche ! Panique de Christian qui doit protéger son matériel photo. Plus tard, nous tombons sur un embouteillage de 2CV et R4 en plein chemin de montagne, vers Baratier. La cause ? Une Renault n'arrive pas à monter, ➔



1



3

1- Un équipage passe un point de contrôle et fait tamponner son permis Red Bull. 2- Christian Martin, photographe polyvalent, remet en place l'accélérateur de la 2CV... Nous le rafistolerons plusieurs fois durant le week-end. 3- Y a plus de saisons, ma bonne dame! La neige s'invite dans l'aventure... Pas de quoi décourager qui que ce soit.

tant la voie, caillouteuse et boueuse, grimpe d'un coup. Je m'inquiète: 175 kg de journalistes, plus leurs effets personnels. N'est-ce pas trop pour notre 2CV aux pneus usés ? 4L dégagée, je m'engage en serrant les fesses. Mais la Deuche ne fait qu'une bouchée de cette sente abrupte et chaotique. Je suis bluffé ! Nous parcourons près de 20 km dans ces conditions, pierres martelant le plancher, carter frottant occasionnellement le sol, tirette de starter se desserrant... Mais jamais la voiture ne faiblit, préservant un confort surprenant.

Tout au long de l'après-midi, nous alternerons entre sentiers défoncés et bitume. La pluie s'intensifiant, des épreuves sont supprimées et nous devons rejoindre le bivouac de la Condamine par des routes normales. Et à Vars, c'est sous la neige que nous passons un point de contrôle ! Heureusement, la 2CV conserve pratiquement tout son grip, je n'en reviens pas. Au bivouac, tout le monde se serre sous le barnum pour se protéger du déluge, en attendant que le dîner (des grillades)

soit prêt. Le moral reste élevé, même si des concurrents envisagent de planter leur tente dans un hangar. Pour nous, journalistes privilégiés, ce sera l'hôtel. Ouf !

Le lendemain, le bivouac s'éveille sous un ciel cristallin. Les concurrents ont toujours la banane : ils s'attendaient à une nuit un peu rude. Une bonne humeur plus inoxydable que bien des planchers ! Au programme, le col de la Bonette, route la plus haute d'Europe, à 2 715 m. Avec la 2CV, c'est simple, on reste en 2^e sans faire hurler le moteur et on prend son temps, en évitant de ralentir dans les épingle. Nous nous arrêtons régulièrement pour prendre des photos, remettre en place l'accélérateur, aider un concurrent en panne... Dans la descente, j'adopte une conduite rapide, doublant quelques concurrents, tandis que Christian gémit quand ça penche un peu trop en virage. Désolé. À grande vitesse, la Citroën adopte une attitude naturellement survireuse, l'arrière se plaçant légèrement pour l'aider à tourner. Sportive, la 2CV !

Une 2CV affûtée pour les rigueurs du Red Bull Cocorico Challenge. Elle ne devait craindre ni boue ni projections de pierres.





Une épreuve et le déjeuner nous attendent à Valdeblore, sous le soleil. Un engagé m'avoue avoir zappé des franchissements pour ne pas abîmer sa rutilante 4L Simpar (4x4 donc) à moteur de R5 Alpine : une guimbarde comme la nôtre semble en effet plus adaptée ! Nous redescendons vers la côte dans l'après-midi. Tout droit ? Raté, nous empruntons un chemin de randonnée escarpé passant par les granges de la Brasque.

Point d'orgue

Zut, la jauge à essence pointe vers zéro. Par conséquent, lors de la longue et déserte descente, je coupe souvent le moteur pour économiser quelques précieux décilitres. En vain, car nous brûlons la dernière goutte à Saint-Martin-du-Var. Appel à l'assistance : personne ne répond. Christian décide de gagner en stop la pompe la plus proche, à 7 km. "Dans la vie, on ne peut compter que sur soi", expliquera-t-il, philosophe, à son retour, 30 mn plus tard. Hélas, les warnings ont bien fatigué la batterie, qui rend les armes après deux coups de démarreur. Pas découragé, je démarre la 2CV à la poussette : facile vu sa légèreté. Ensuite, ce sera une balade tranquille jusqu'à Mandelieu. Une nuit de fête attend les concurrents fatigués mais heureux. Je m'attendais à une promenade de santé, les 500 km du parcours furent éprouvants. Je croyais que la 2CV serait une horreur à conduire, elle m'a épata par sa bonne volonté et ses aptitudes en tout-chemin. Le tout dans une ambiance à la bonne franquette : le concept du Cocorico Challenge est pertinent. ■

1- Une 2CV, ou une 4L, ça ne monte pas vite. Ainsi, on profite mieux des paysages magnifiques. 2- Ce drôle de personnage témoigne de l'autodérision dont ont surtout fait preuve les équipages en 4L. 3- Salut réciproque avec des cyclistes aux alentours de Saint-Martin-de-Queyrières.



CHALLENGE, MODE D'EMPLOI

Certains chemins étant très cassants, évitez d'inscrire votre 2CV ou 4L fraîchement restaurée : vos nerfs ne résisteront pas ! Optez plutôt pour un exemplaire moyen, mais à la mécanique bien révisée et, si possible, au châssis protégé par une tôle. Emportez de la bonne humeur, une carte routière, un outillage de base, une ou deux roues de secours mais aussi un jerrycan. On sollicite souvent le moteur à son maximum (plusieurs cols à franchir), donc la consommation s'envole. Or, le road-book, imprécis, n'indique pas les rares points de ravitaillement, et l'assistance est vite débordée. Pour la nuit, tentez bien étanche, vêtements et sacs de couchage chauds s'imposent, mais n'alourdissez pas trop votre monture.

Comme il n'y a pas de chronomètre, roulez pépère en profitant du paysage, soignez les onze épreuves pour éventuellement gagner et vous ne regretterez pas les 200 € de frais d'inscription !

FORMULA E

QUI POUR BATTRE RENAULT E.DAMS ?

Titre des pilotes pour Sébastien Buemi et titre des constructeurs, l'équipe française a tout raflé cette saison en Formule E.

Mais des rivaux aux dents longues arrivent en 2017.

Bilan et perspectives... *Par François Dauré*



ALEXANDRE GUILLAUMOT/DPI

Dominateur en début et en fin de saison, le team Renault e.dams offre le titre à Sébastien Buemi.



Deuxième titre de rang pour l'équipe d'Alain Prost et J.-P. Driot avec cinq victoires: trois pour S. Buemi et deux pour N. Prost.

ANDREW FERRARIO/FORMULE E

AUJOURD'HUI

Après la réussite populaire de la saison inaugurale, ce nouveau championnat devait confirmer qu'il ne s'agissait pas d'un éclair dans le ciel du sport automobile. Les craintes d'un effondrement de la structure économique ont été effacées avec l'entrée de nouveaux investisseurs: Liberty Global et Discovery Communications. Néanmoins, où sont les grands partenaires imaginés au lancement: Google, Apple, Microsoft, Yahoo, YouTube, Intel, Oracle? Toujours absents. Le public, lui, continue à répondre présent, même

s'il n'est pas toujours accueilli dans les meilleures conditions. Comme à Paris où quasiment seuls les VIP ont pu voir les voitures en piste... Côté spectacle, les acteurs ont donné d'intenses représentations et assuré le suspense jusqu'à l'ultime épreuve au pays d'Hitchcock. D'autant que la mise en scène a épargné aux spectateurs le scénario imposé en Formule 1: une "über-domination" d'une équipe. Évidemment, les plus forts ont gagné.

Formation la mieux structurée en moyens humains et techniques, Renault e.dams a bénéficié de l'engagement de la marque, avec un budget estimé autour de 10 millions d'euros. Elle conserve donc la couronne conquise l'an passé et y ajoute celle des pilotes, amplement méritée par Sébastien Buemi, aux avant-postes toute la saison. Mais la bagarre avec Abt-Audi a été serrée, à tel point que Lucas di Grassi a disjoncté lors de l'ultime manche londonienne, embrochant la Renault e.dams de Buemi sur le nez de son Abt-Audi. Et d'autres teams ont montré les griffes, en particulier DS Virgin Racing (une victoire et quatre pole positions) et Dragon Racing (deux victoires pour Jérôme d'Ambrosio). Enfin, comment ne pas noter le clin d'œil de l'histoire avec une première ligne Prost-Senna lors de la course du 2 juillet à Londres?



ADAM WARNER/FORMULE E

DEMAIN

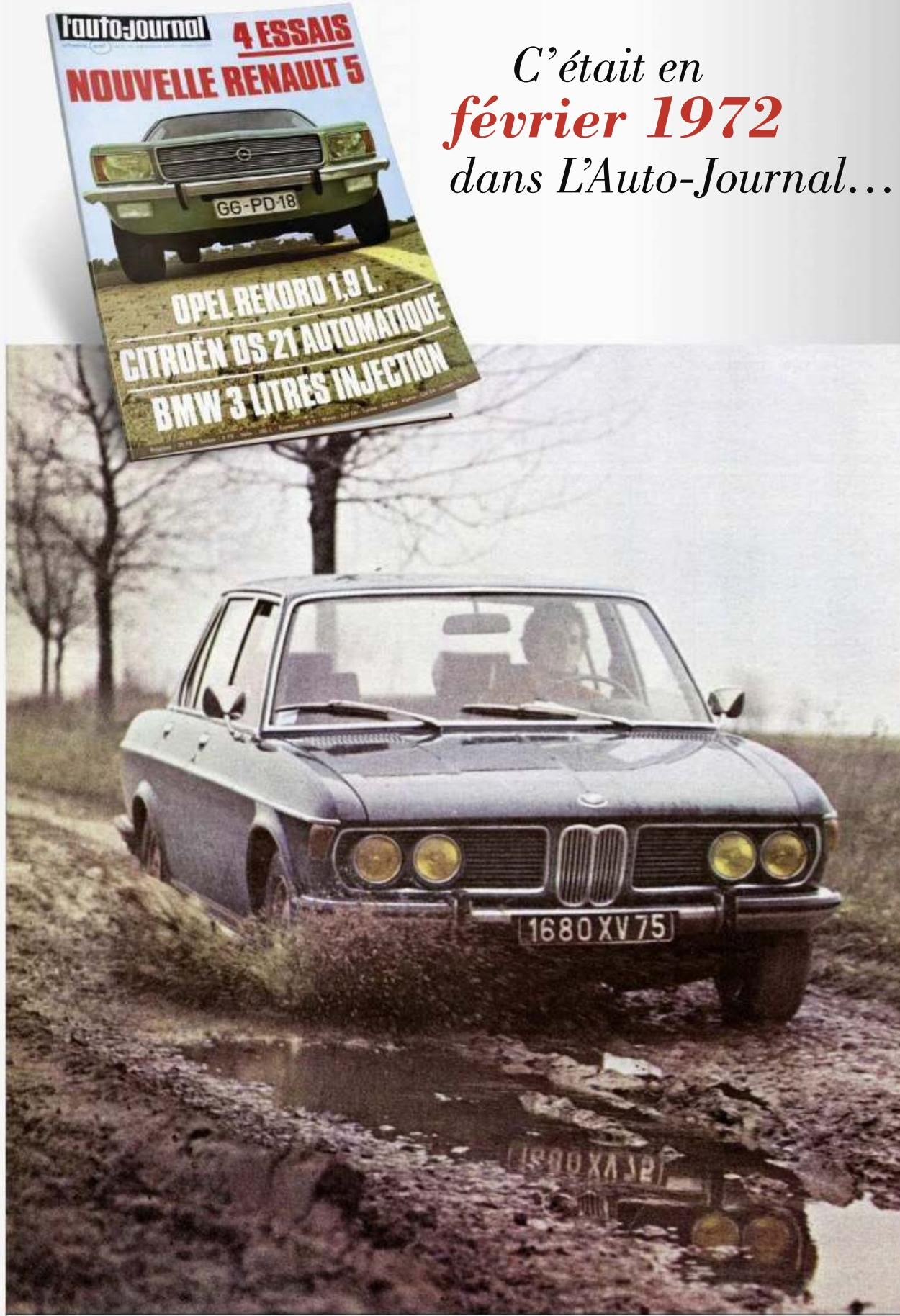
Nouveauté 2015-2016: l'entrée officielle des constructeurs dans le championnat se limite à la conception des propulseurs. Châssis et batteries restent, au moins jusqu'à la fin de la saison 5, l'apanage d'un fournisseur unique. Pas de quoi décourager les envies, puisque Jaguar a annoncé son arrivée, associé à Williams Advanced Engineering, pour la prochaine saison, prenant la place laissée par l'équipe de Jarno Trulli. Un concurrent aux dents longues qui inquiète ses rivaux, dans la mesure où WAE est justement le fournisseur de batteries du championnat. Par ailleurs, l'équipe Aguri quitte la scène, acquise par un consortium chinois, elle portera le nom de Techeetah avec, peut-être, un propulseur badgé Nissan et Jean-Éric Vergne au volant. Enfin, l'intérêt de BMW pour la série n'est pas un secret, mais il nécessitera l'acquisition d'une équipe actuellement en course. Pas de révolution prévue du côté des pilotes. Alonso, Räikkönen ou Button ne viendront pas s'installer dans un baquet de FE. Mais le double (et sans doute bientôt triple) champion du monde WTCC, José María López, prendra, chez DS Virgin Racing le volant de Vergne. Finalement, les modifications les plus impor-



JAGUAR

Jaguar arrive, peut-être avec N. Piquet Jr et A. Davidson au volant.

tantes de la saison 3 concernent le calendrier, qui passe à douze rendez-vous contre dix. Cinq nouvelles destinations apparaissent: Hong Kong (en ouverture, le 9 octobre), Marrakech, Bruxelles, Montréal et New York. Monaco fait son retour, le 13 mai, une semaine avant Paris. Et le FIA Electric Mobility Forum, le 7 janvier à Las Vegas, devrait être le théâtre d'une course virtuelle, impliquant les pilotes de Formule E et des fans. Initiative intéressante et cohérente avec l'esprit de la discipline dans le sens d'une proximité avec le public. À l'inverse d'une F1 narcissique, engoncée dans sa bulle de certitudes et de vanité, la FE agite des idées. Pas forcément lumineuses. Mais elle avance.



*C'était en
février 1972
dans L'Auto-Journal...*

Qui oserait traîner dans la boue cette luxueuse propulsion ? L'AJ, lors de son impitoyable banc d'essai de l'époque !

LA BMW 3.0 Si À L'ESSAI

Après avoir frôlé après-guerre la disparition pure et simple, BMW revient aux affaires en proposant une berline compacte et sportive, puis des modèles de plus en plus performants et luxueux. Cette opulente berline, dotée du fantastique 6-en-ligne du coupé, en est le meilleur exemple...

Par André Costa (1972) / Thomas Riaud (2016)

Extraits...

■ "À dire vrai, je ne sais pas si j'aimerais tellement me trouver à la place de la direction commerciale de BMW France. Tous les trois mois, il faut imprimer un nouveau catalogue, et les modèles nouveaux fleurissent comme des champignons par le jeu d'un Meccano subtil mélangeant en un cocktail capiteux les carrosseries, les moteurs, les carburateurs et les injections."

■ "Il semble difficile de préjuger de l'avenir lointain de BMW, qui subsistera en tant que marque indépendante et bavaroise, à moins qu'elle ne se retrouve un jour entraînée dans l'orbite de Daimler-Benz ou de Volkswagen."

■ "On prend le moteur 3 l du coupé, on le glisse sous le capot de la berline et, pour pimenter le tout, les carburateurs sont remplacés par un système d'injection indirecte, mais pas celui des 2002 Tii, non, ce serait trop simple. Là, c'est l'injection Bosch qui est choisie et les ingénieurs munichois estimant avoir réussi leur nouveau coup s'en sont allés ensuite vider une bonne bière."

■ "Avec 4,70 m de longueur et 1,75 m de largeur, la 3.0 Si est un peu moins encombrante qu'une Mercedes 280, et sa silhouette plutôt raide affiche une sorte de distinction sportive et sobre."



La planche de bord, richement garnie de compteurs en tout genre, brille par sa qualité de fabrication, mais certaines informations sont cachées par le volant.

“ Voici dix ans, cette BMW berline 3.0 Si aurait peut-être gagné au Mans! ”

↑ *Ses qualités*

PERFORMANCES IMPRESSIONNANTES

“Avec une voiture aussi puissante, l’anneau de vitesse de Monthléry et son revêtement cahoteux ne sont pas sans poser des problèmes. Nos essais de vitesse ont donc eu lieu en ligne droite, sur autoroute dégagée, et nous avons atteint sans coup férir 213 km/h !”

ENSEMBLE TRÈS SILENCIEUX ET SOUPLE

“Très doux, silencieux, souple, le moteur possède une fougue nonchalante qui n'est pas loin de laisser pantois au premier contact.”

BONNE TENUE DE ROUTE

“Une voiture de cette taille ne peut être maniée à la manière d'une Alpine mais la 3.0 Si possède cependant une maniabilité générale digne d'éloges.”

↑ *Ses défauts*

CONSOMMATION IMPORTANTE

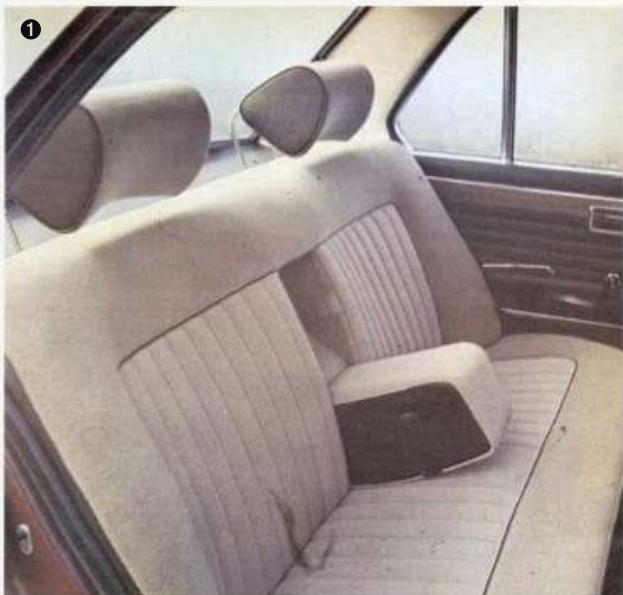
“La consommation est plutôt importante: nous avons noté 16,05 l/100 km à 90 km/h de moyenne et 20,6 l/100 km lors de notre essai routier à grande vitesse.”

SUSPENSION FERME

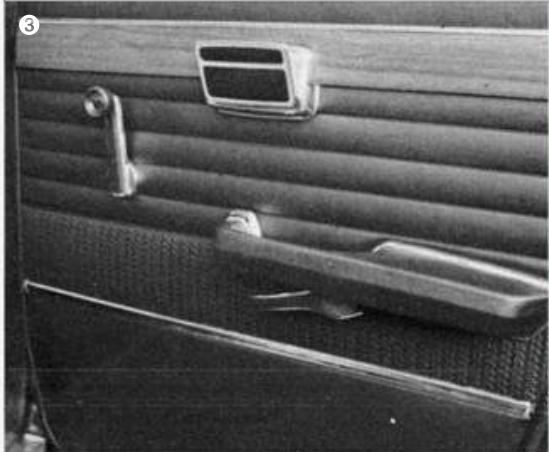
“Côté suspension, les résultats n'approchent certes pas ceux d'une DS 21 : on se sent porté plutôt fermement, avec un amortissement parfois discutable sur certains revêtements médiocres abordés à très grande vitesse.”

FREINAGE PARFOIS MAL ÉQUILIBRÉ EN DÉBUT D'ACTION

“Le silence et la bonne tenue de route aidant, le conducteur a parfois tendance à sous-estimer la vitesse et alors, il faut s'arrêter bien vite, avec un équilibre de trajectoire parfois discutable.”



1 et 2- La 3.0 Si offre une belle habitabilité, tant à l'avant qu'à l'arrière, mais les sièges, peu confortables, sont mal dessinés.
 3- La portière, lourde et épaisse, comprend une contre-porte qui respire la qualité, où rien ne manque, cendrier compris!
 4- Ce fabuleux 6-en-ligne 3 l a fait beaucoup pour la réputation de motoriste de BMW ! Il développe ici 200 ch.



// Cette 3.0 tire 200 ch DIN de son moteur. Avec une cylindrée très comparable, la concurrence la plus directe ne dépasse pas 140 ch DIN. //



①



②



③

1- Cet avant frondeur, doté de quatre phares ronds, sera la signature visuelle de bien des BMW jusqu'à dans les années 90. 2- Cette grande routière affiche un volume de coffre en rapport, mais la roue de secours est disposée à plat sous le plancher, donc peu accessible. 3- Le couvercle de la malle du coffre dissimule une petite trousse à outils!

Extraits...

- "En dehors des chiffres, le comportement de la voiture est extrêmement satisfaisant. Il est rare de rencontrer une berline de cette taille aussi vivante et maniable."
- "Il est curieux de remarquer à quel point la puissance disponible peut influer sur l'encombrement apparent d'une voiture et, à cet égard, la 3.0 Si est impressionnante : elle se faufile, bondit et profite de la moindre issue pour s'évader."
- "La tenue de trajectoire en ligne droite est la plupart du temps sans défaut et les courbes à grand rayon sont absorbées sans sourciller."
- "La puissance disponible permet presque toujours de faire déboîter l'arrière à la demande ou, tout au moins, d'alléger considérablement l'avant."
- "Les freins sont puissants, très progressifs mais ils sont soumis par un conducteur sportif à de rudes efforts. Les disques, ventilés à l'avant, supportent l'épreuve avec stoïcisme."
- "Ainsi traité, le 6 cylindres a acquis un moelleux, un équilibre et une puissance qui font de la 3.0 Si l'une des plus agréables grandes berlines de l'époque."



Par Thomas Riaud

Vu d'aujourd'hui

Si André Costa était toujours parmi nous, il serait rassuré de voir que BMW a conservé son indépendance... et est même allé au-delà en absorbant Mini et Rolls-Royce! Accessoirement, il conserverait probablement la même empathie pour le constructeur, qui a su perpétuer sa réputation d'excellent motoriste, notamment avec son fameux 6-en-ligne, qui revient sous le capot d'une certaine M3. Quant à cette imposante 3.0 Si, elle a, elle aussi, survécu aux modes, en devenant... la Série 7!

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 BMW

“Surprise, lors de la première révision de mon X3 chez BMW : plus de carnet d'entretien ! Désormais, tout est dans la clé. Et si je vends ce véhicule à un particulier, ou si je fais appel à un garage hors réseau ?

Réponse du concessionnaire : « *C'est pour éviter les falsifications.* » Mais je vous invite à consulter quelques forums sur le Net qui font état du mécontentement des possesseurs de BMW et qui, en plus, vous indiquent comment vous procurer un faux certificat d'entretien... BMW France répond néanmoins que l'on peut toujours demander ce carnet. Après réclamation auprès de la responsable SAV de mon concessionnaire (Huchet, à Rennes), j'ai obtenu un carnet d'entretien en bonne et due forme.”

Guy Daniel

Cyrille Riche nous parle de sa Peugeot 308 BlueHDI 120 ch

ACHETÉE NEUVE EN AOÛT 2014
40 250 km PARCOURS



“Je suis toujours aussi satisfait de ma 308. Je ne me suis pas lassé de sa ligne, et c'est toujours autant un plaisir de la conduire. Les problèmes rencontrés ? À 24 900 km, le moteur du siège électrique a été remplacé sous garantie. À 26 900 km, c'est au tour de la traverse de suspension arrière, bruyante, toujours sous garantie. À 32 700 km, les vis de triangles ont été changées (rappel). La révision a été faite à 25 000 km pour 175 €, et je salue le service irréprochable de Peugeot Saint-Chamond. Ma seule inquiétude, c'est la qualité de la moquette qui s'use et s'effiloche trop vite !”

Hugues Blangy nous parle de sa BMW 535i xDrive BVA8

“Le plaisir de conduite que distille cette voiture est exceptionnel, savant mélange de confort et de performances.”



“J'ai acheté cette voiture d'occasion chez un concessionnaire BMW en Allemagne, car ce modèle est pratiquement introuvable en France. Sous une ligne plutôt discrète se cachent un châssis efficace et un moteur de fusée. Selon l'humeur, on peut se déplacer en classe affaires, profitant de la qualité de l'installation hi-fi et de la douceur des commandes, ou sélectionner le mode Sport et s'enivrer des vocalises du 6 en ligne biturbo, volontaire à tous les régimes et secondé par une boîte à la fois rapide et intuitive. La

consommation oscille entre 7,5 l/100 km sur route et 12 l/100 km en ville. Pas mal pour un véhicule essence de 3 l, quatre roues motrices et de plus de 1 700 kg. Évidemment, le diesel équivalent fait mieux, mais il chante moins haut, et coûte plus cher à l'achat et à l'entretien. Ce type de modèle présente un réel intérêt en occasion pour de petits rouleurs. Mon seul regret : le moteur biturbo a un peu perdu de sa noblesse et de son velours par rapport au 6 cylindres atmo de la génération précédente.”

ACHETÉE D'OCCASION EN MARS 2014 (2011, 38 000 km), 50 000 km PARCOURS, CONSO. MOYENNE : 9,5 l/100 km. SON ENTRETIEN : 4 pneus hiver en novembre 2014 (750 €), révision BMW en juin 2015 à 68 000 km pour 830 € (vidange huile, liquide de frein, contrôle véhicule, filtres dont celui de l'habitacle, bougies).

aj L'avis de Brice Perrin

Les routières allemandes avec de gros moteurs essence décotent très rapidement. Je rejoins la position d'Hugues : à condition de dénicher un exemplaire soigné et bien entretenu, c'est la promesse d'un haut niveau de performances et de plaisir à un tarif décent. À condition de rouler assez peu...



Vos autos nous intéressent

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

Le chef des essais vous répond

Par Guy L'Hospital

CLÉMENT CHOULOT



Quelle rivale pour la Dacia Sandero Easy-R ?

J'attends le Mondial de Paris pour acheter une voiture pour ma compagne et espère profiter d'une remise importante. Quels sont les autres modèles équivalents à la Dacia Sandero Stepway 0.9 TCe Easy-R ? **P. C.**

Sur le plan du tarif, vous aurez beaucoup de mal à trouver une meilleure affaire que chez Dacia, même après d'âpres négociations. Rendez-vous sur le stand Fiat où la Tipo 5 portes devrait s'afficher à moins de 13 000 €. Hélas, il n'est pas prévu de version automatisée au lancement.



TIBO



YANN LEFEBVRE

BMW Série 3, Lexus LS ou Volvo S60 ?

Je suis propriétaire d'une Toyota Auris D-4D de 2007. Je souhaiterais changer pour une familiale. J'hésite entre une BMW Série 3 et une Volvo S60, voire une Lexus LS. Mon budget est d'environ 20 000 €. Il me faut une voiture à la fois spacieuse et confortable. Je trouve le coffre de la Volvo un peu juste et votre dernière fiche occasion concernant la Série 3 donne à réfléchir. Laquelle choisiriez-vous ? **R. B.**

Personnellement, j'opterais quand même pour la Série 3. Je sélectionnerais un kilométrage moyen (entre 30 et 60 000 km), si possible de première main et prendrais soin de vérifier que l'entretien a été réalisé dans le réseau. La Lexus est sans doute la plus fiable des trois mais, comme la Volvo, son coffre n'est pas très pratique et elle s'avère moins plaisante à conduire et moins confortable qu'une BMW Série 3.

La Golf GTE est plus sobre que vous ne le prétendez

Je possède une Golf GTE depuis un an. Le compteur indique une moyenne de 5,6 l pour 4040 km. Je conduis en mode électrique ou GTE.

Loin des consommations de votre comparatif ! M. C.

Dans notre comparatif (voir n°957), nous avons mesuré la consommation de la Golf GTE en mode Auto avec la batterie vide (soit 8,9 l/100 km). Nous avons réalisé le même exercice avec la batterie pleine. Dans ce cas, la GTE se contente de 3,1 l/100 km sur route, 7,8 l/100 km sur autoroute et 0 l/100 km en ville, soit seulement 3,6 l/100 km.

On remarque ici à quel point le nombre de kilomètres parcourus, le niveau de charge ou encore le type de trajet quotidien influencent la consommation finale.



TIBO

POSEZ VOS QUESTIONS et retrouvez l'ensemble des réponses sur: www.lechefdesessais.fr

ou contactez-nous par courrier/email: 8, rue François-Ory, 92543 Montrouge Cedex - autojournal@mondadori.fr - www.autojournal.fr

MAZDA3

À côté des stars de la catégorie que sont les Golf, 308, Mégane... il se trouve d'autres berlines compactes qui, à l'instar de la Mazda3, méritent toute notre attention. Par Pascal Richard Photos Yann Lefebvre

Apparue en 2013, la Mazda3 mène chez nous une honnête mais discrète carrière. Une discréction qui l'honore mais qui, revers de la médaille, laisse dans l'ombre ses nombreuses qualités. Parmi elles, citons en tout premier lieu l'agrément de conduite, que l'on doit à un châssis très réussi. Faisant la part

belle à l'agilité et à l'efficacité sans pour autant laisser le confort de côté, il est en outre servi par des mécaniques pleines de talent même lorsqu'elles revendent une puissance modeste comme c'est le cas avec le diesel de 105 ch qui vient d'être introduit dans la gamme.

Articulée autour de quatre finitions,

la gamme Mazda3, sans être pléthorique, s'avère néanmoins très complète. Ainsi, elle ne compte pas moins de trois blocs essence (de 100 à 165 ch) et deux diesel (105 et 150 ch). Au total, une vingtaine de versions sont donc disponibles. Reste à trouver celle qui se montrera la plus convaincante...

Sur le plan dynamique, la Mazda3 affiche une réelle aisance. Agile et précise, elle conjugue ces qualités avec un bon niveau de confort.



LA GAMME

Moteurs/Prix	Harmonie	Élégance	Dynamique	Sélection	Bonus/malus écologique
1.5 Skyactiv-D 105 ch	23 500 €	25 200 €	27 000 €	30 400 €	0 €
1.5 Skyactiv-D 105 ch Auto	-	27 200 €	29 000 €	32 400 €	0 €
2.2 Skyactiv-D 150 ch	-	-	29 400 €	32 800 €	0 €
2.2 Skyactiv-D 150 ch Auto	-	-	31 400 €	34 800 €	0 €
Diesel	1.5 Skyactiv-G 100 ch	20 700 €	-	-	0 €
	2.0 Skyactiv-G 120 ch	-	23 200 €	25 000 €	0 €
	2.0 Skyactiv-G 120 ch Auto	-	-	27 000 €	malus 150 ch
	2.0 Skyactiv-G 165 ch	-	-	26 150 €	0 €
Essence					



La présentation intérieure manque un peu de charme. Côté finition, le bilan est correct, sans plus.

LES TRANSMISSIONS

MANUELLE

Toutes les Mazda3 reçoivent de série une boîte de vitesses manuelle à 6 rapports. Cette dernière est dotée d'une commande à la fois douce et précise et, comme un bonheur n'arrive jamais seul, son étagement permet, quelle que soit la motorisation, de bien exploiter le potentiel de la mécanique avec, à la clé, des relances d'un bon niveau.

AUTOMATIQUE

Mazda se montre assez conservateur avec sa "simple" boîte automatique à 6 rapports. Cette dernière implique un surcoût de 2 000 €, ce qui est beaucoup pour une transmission aussi conventionnelle. Très douce, elle assagit un peu la Mazda3 mais ravira les citadins. Les palettes au volant sont proposées d'office à partir de la finition Dynamique.

L/I/h/empattement: 4,46/1,79/1,45/2,70 m (5 portes) - 4,58/1,79/1,45/2,70 m (4 portes)

MOTEURS DIESEL

Puissance maxi (ch à tr/mn)
Couple maxi (Nm à tr/mn)

Performances

Vitesse maxi (km/h)

Accélération 0-100 km/h (s)

Reprise 90-130 en 4^e (s)

Budget

Consommation moyenne (l/100 km)

1.5 Skyactiv-D 105 ch

105 à 4000

270 à 1 600

2.2 Skyactiv-D 150 ch

150 à 4 500

380 à 1 800

MOTEURS ESSENCE

Puissance maxi (ch à tr/mn)

Couple maxi (Nm à tr/mn)

Performances

Vitesse maxi (km/h)

Accélération 0-100 km/h (s)

Reprise 90-130 en 4^e (s)

Budget

Consommation moyenne (l/100 km)

1.5 Skyactiv-G 100 ch*

100 à 6 000

150 à 4 000

2.0 Skyactiv-G 120 ch

100 à 6 000

210 à 4 000

2.0 Skyactiv-G 165 ch*

165 à 6 000

210 à 4 000

*Données constructeur. () Données pour la version équipée de la boîte automatique.

LES MOTEURS

DIESEL

1.5 Skyactiv-D 105 ch

C'est le petit dernier de la famille. Disponible depuis quelques semaines, il revendique une modeste puissance mais affiche une réelle bonne santé qui lui permet de proposer un bon agrément d'utilisation. Techniquement très abouti, ce bloc affiche également un bon bilan côté consommation.

2.2 Skyactiv-D 150 ch

Gros bond en avant tant en puissance qu'en cylindrée. À l'heure du *downsizing*, proposer sur une berline compacte un moteur de 2 200 cm³ peut sembler anachronique. En fait, il n'en est rien, car en abaissant considérablement le taux de compression, Mazda a réussi à la fois à améliorer la dépollution, à optimiser la combustion et à alléger le bloc. Accessoirement, on notera que les performances, la consommation et le plaisir de conduite sont tous les trois très convaincants.

ESSENCE

1.5 Skyactiv-G 100 ch

Avec ce bloc, il ne faut pas s'attendre à des miracles en termes de performances, mais globalement, si vous circulez peu et majoritairement en ville, ce moteur peut faire l'affaire.

2.0 Skyactiv-G 120 ch

Plus agréable et, surtout, plus polyvalent, ce 2 l de 120 ch affiche des prestations honorables sans pour autant se laisser aller sur la boisson. Là encore, si vous n'êtes pas un forçat de la route, ce bloc constitue une alternative au diesel.

2.0 Skyactiv-G 165 ch

On passe à la vitesse supérieure avec cette version vitaminée du 2 l qui permet de profiter au mieux – mais pas de la manière la plus économique du monde – des belles dispositions du châssis.

ÉQUIPEMENTS COMMUNS À TOUTES LES VERSIONS

6 airbags, aide au démarrage en côte, banquette AR fractionnable, climatisation automatique, connexion Bluetooth, démarrage sans clé, ensemble audio avec lecteur CD-mp3, commandes au volant et prises USB, ordinateur de bord, projecteurs antibrouillards, régulateur-limiteur de vitesse, rétroviseurs électriques/dégivrants et rabattables électriquement, vitres électriques AV/AR, sièges AV réglables en hauteur, volant ajustable dans les deux plans.

ÉQUIPEMENTS / OPTIONS

	Harmonie	Élégance	Dynamique	Sélection
Aide au stationnement AV/AR	–	–/série	série / série	série / série
Alerte véhicule en approche	–	série	série	série
Caméra de recul	–	–	série	série
Déclenchement automatique des phares et des essuie-glace	–	série	série	série
Ouverture des portes et démarrage sans clé	–	–	♥ série	♥ série
Sellerie cuir	–	–	–	série
Système de navigation	–	♥ série	♥ série	♥ série



1- La commande de boîte n'appelle pas de critique. 2- L'écran de l'ensemble multimédia est bien lisible.
3- Une instrumentation simple, avec un gros compte-tours et un tachymètre digital. 4- L'espace aux jambes (24 cm) est juste correct. La sellerie Off-White apporte un peu de gaieté. 5- Les aides à la conduite sont de série sur la finition Sélection. 6- Avec 390 dm³, le volume du coffre est un peu au-dessus de la moyenne.

**LES FINITIONS****HARMONIE**

La finition d'entrée de gamme ne s'adresse qu'aux motorisations les plus modestes de la gamme, à savoir les deux 1,5 l (essence et diesel). Si la présentation manque clairement de chaleur, la dotation d'équipement est pour sa part assez généreuse avec, de série, la climatisation automatique, deux prises USB, la connexion Bluetooth, le régulateur-limiteur de vitesse, etc.

♥ ÉLÉGANCE

Pour accéder au second niveau de finition, il faut consentir un effort financier de 1 700 €. L'écart de prix est justifié par l'arrivée du déclenchement automatique des phares et des essuie-glace, des vitres arrière électriques, du système d'alerte de détection de véhicule en approche (pratique pour la sortie de parking en marche arrière), du radar de recul et des sièges avant chauffants (+ volant).

♥ DYNAMIQUE

À partir de cette finition, la panoplie d'équipements fait un bond en avant substantiel avec l'apparition des phares au xénon, de l'affichage tête haute, de la caméra de recul, du radar de stationnement avant et des jantes alliage de 18 pouces (16 pouces jusqu'ici). À noter que ces dernières ne dégradent pas le confort. Passer de la finition Élégance à la finition Dynamique implique un surcoût de 1 800 €.

SÉLECTION

Présence de nombreuses aides à la conduite (alerte de franchissement de ligne, régulateur de vitesse adaptatif), présentation plus soignée (sellerie cuir)... la plus aboutie des finitions n'oublie rien, mais il faut ajouter 3 400 € pour profiter de tous ces bienfaits.



Les versions essence 120 ch et diesel 105 ch existent aussi sous une carrosserie 4 portes.

LES PRINCIPAUX ÉQUIPEMENTS

♥ AFFICHAGE TÊTE HAUTE

Dans la catégorie des berlines compactes, la présence d'un affichage tête haute ne fait pas encore partie des habitudes; cela le deviendra peut-être un jour et, dans ce cas, on pourra dire que la Mazda3 aura été une sorte de pionnière puisqu'elle le propose de série, à partir de la finition Dynamique. Facile à régler, bien lisible, cet affichage est un plus en matière de sécurité active.

AIDES À LA CONDUITE

Dans la gamme Mazda3, les aides à la conduite sont montées d'office... mais uniquement sur la finition haut de gamme (Sélection). En soit, cela ne pose pas de problème, simplement, il est regrettable que les finitions moins abouties ne puissent en bénéficier en option. Ainsi, si vous souhaitez profiter de l'avertisseur de changement de ligne (LDWS), de la gestion autonome des phares (passage automatique des feux de route en feux de croisement et inversement), des phares directionnels, du régulateur de vitesse adaptatif (MRCC) et de l'avertisseur d'obstacle avec freinage d'urgence (FOW-SBS), il vous faudra impérativement prévoir un budget auto qui, selon le moteur choisi, frise voire dépasse les 30 000 €. Pour une berline compacte, même bien équipée, c'est un peu beaucoup.

ENSEMBLE MULTIMÉDIA

Sur ce point, la Mazda ne fait pas partie des modèles les plus en avance. Cela étant, son écran de 7 pouces offre un bon confort de lecture et, s'il n'est pas tactile, sa commande via une molette située sur la console centrale ne pose pas de problème. De la même façon, la navigation à travers les différents menus n'appelle pas de critique. On notera qu'à partir de la finition Élégance (deuxième niveau), le GPS et la radio numérique sont livrés de série.

♥ SELLERIE OFF-WHITE

Pour donner un petit air de fête à un habitacle somme toute très sérieux, Mazda propose sur la finition Sélection (haut de gamme) cette sellerie cuir bicolore (blanc/noir). Cette dernière remplace, moyennant un supplément de 150 €, la sellerie cuir intégralement noire présente ici de série.

MAZDA TRANQUILLITÉ

Pour ceux qui souhaitent budgétier à l'avance l'entretien de leur auto, Mazda propose un contrat allant de 36 à 72 mois. La somme à acquitter peut être payée au comptant ou par mensualité. Aussi, un contrat d'entretien de 36 mois vous sera facturé 1 119 € au comptant ou 33 € par mois (maximum 2 441 € ou 36 € par mois pour 72 mois).

NOTRE CHOIX

MAZDA3 1.5 SKYACTIV 105 ch ÉLÉGANCE

25 200 € hors options – Bonus/malus écologique : 0 €

Retrouvez l'essai
dans L'AJ n° 960

La Mazda3 est, à n'en pas douter, l'une des meilleures berlines compactes du moment.

Amusante à conduire, même avec ce petit diesel, elle propose un bon confort et une habitabilité satisfaisante. Côté finition, les exécutions Élégance et Dynamique présentent un excellent rapport prix/équipement. Trancher entre les deux est avant tout une question de gros sous et, dans ce cas de figure, la moins chère a souvent un petit avantage.

LES TEINTES

Peinture opaque gratuite



Arctic White

Peintures métallisées 500 €



Snowflake White Pearl



Aluminium



Jet Black



Meteor Grey



Blue Reflex



Deep Crystal Blue



Titanium Flash

Peinture métallisée 650 €



Soul Red

LES JANTES

Jantes alliage de 16 pouces de série sur Harmonie et Élégance.



Jantes alliage de 18 pouces de série sur Dynamique et Sélection.



DACIA DUSTER

Le SUV compact de Dacia associe son look baroudeur à un très bon niveau de fiabilité. De quoi faire oublier la finition légèrement en dessous de la concurrence.

Par Pascal Serres Photos Yann Lefebvre

Dacia inaugure en 2010 le SUV compact "à bas coût". Mais là n'est pas son seul atout.

En effet, derrière une proposition financière alléchante se cache un engin à la fois pratique et résistant. Bien assemblé, malgré l'utilisation de matériaux qui sont, en termes de qualité, en dessous de ceux utilisés par la concurrence, l'habitacle est un peu triste mais son ergonomie ne prête pas le flanc à la critique. La version restylée se montre mieux finie et plus à la page côté technologie avec son système multimédia connecté R-Link.

Sur le plan mécanique, le Duster utilise des organes provenant de Renault et affiche un bon niveau de fiabilité. L'équipement électronique étant limité, les pannes de ce type le sont tout autant. C'est d'ailleurs l'un des points forts du Duster que d'offrir un avenir serein à son propriétaire. Et cela même avec les moteurs les plus récents.

LA GAMME

Modèles	Puissance moteur (ch)	Conso. moy. l/100 km	Notre avis
1.2 TCe	125	8,3	Un bloc moderne très performant et agréable en toutes circonstances, qui convient bien au Duster.
1.6	110	9,5	
1.6 SCe	115	8	
Diesel	1.5 dCi	85/90	Un premier diesel juste agréable qui avoue rapidement ses limites sur route.
	1.5 dCi	110	Un bloc qui répondra à toutes les attentes de ceux qui roulent plus, même en charge.

LES INFOS CLÉS

Essence : à partir de 8 500 €

Diesel : à partir de 7 000 €

Génération : actuelle (2^e)

Commercialisation : depuis mars 2010

Restylage : 2013

Carrosserie : SUV

Modèles en circulation : 218 982





RENAULT

NOTRE CHOIX

1.2 TCe 125 PRESTIGE

de 2014

1^{er} prix prospecté : **13 999 €**
12 700 km

NOS MESURES

Moteur/Transmission

Puissance maxi	125 ch à 5 250 tr/mn
Couple maxi	205 Nm à 2000 tr/mn
Type	4 cylindres en ligne, turbo essence
Cylindrée / puissance fiscale	1199 cm ³ / 7 CV
Transmission	aux roues avant
Boîte / nombre de rapports	manuelle / 6

Châssis

Diamètre de braquage	10,4 m
Pneumatiques	215/65 R 16

Dimensions/Poids

L/I/h / empattement	4,32/1,82/1,63/2,68 m
Poids/tractable freiné	1202/1200 kg

Performances

1000 m d. a.	33,4 s
0 à 100 km/h	11,2 s
90-130 km/h en 4 ^e /5 ^e /6 ^e	10,6/14,9/22,6 s
Vitesse maxi	171 km/h
Freinage à 90/130 km/h	32/68 m

Habitabilité/Coffre

Longueur aux jambes AR	24 cm
Largeur aux coude AV/AR	141/144 cm
Volume de coffre	505 dm ³

LE BUDGET

Assurance*: 700 €	Carte grise**: 233,10 €
-------------------	-------------------------

Consommations

Moyenne	8,3 l/100 km
Ville / Route / Autoroute	7,8/7,9/9,3 l/100 km
Autonomie / Réservoir	682 km / 50 l

Coût de l'entretien

Amortisseurs AV	350 €	Kit de distribution	350 €
Amortisseurs AR	201 €	Embrayage	220 €
Disques AV	190 €	FAP	400 €
Disques AR	250 €	Pneus (1 paire)	350 €
Plaquettes AV	200 €	Feu AV	290 €
Plaquettes AR	NC	Feu AR	200 €
Filtre à air	25 €	Bouclier AV	340 €
Filtre à huile	15 €	Bouclier AR	360 €

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

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

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

LES PANNEES

PANNES IMMOBILISANTES/PÉNALISANTES

MOTEUR DIESEL

Fonctionnement irrégulier, à-coups et, dans certains cas, perte de puissance sur les Duster 1.5 dCi 110 restylés et ce jusqu'à fin 2014. En cause, une mauvaise programmation des cycles d'injection (reprogrammation obligatoire). Risque d'usure prématuée de la courroie de distribution sur les dCi 85 et 90 ch jusqu'à fin 2010.

EMBRAYAGE

Usure prématuée de l'embrayage, avant 30 000 km. Le remplacement du

mécanisme peut alors s'imposer.

BOÎTE DE VITESSES

Risque d'impossibilité de passage des rapports (commande défectueuse). Le système doit être modifié en conséquence.

TRAINS ROULANTS

Sur les modèles antérieurs au restylage, vibrations à partir de 110 km/h, imposant au minimum un équilibrage, voire le remplacement des pneus (souvent les Continental) et/ou des jantes.

AUTRES DÉFAILLANCES

HABITACLE

Apparition de nombreux bruits parasites et de grincements, notamment avant le restylage. De même, le joint de la partie haute de la planche de bord se gondole ou se décolle carrément. Allumage, parfois simultané, des voyants ABS et ESP. La centrale ABS peut être en cause. Usure du cuir du levier de vitesses (remplacement).

ÉLECTRONIQUE

Indications erronées du niveau de carburant imposant une

reprogrammation du système de gestion du tableau de bord. Cela concerne exclusivement les versions 4x4 produites avant avril 2014. Feux de croisement inopérants : commodos à remplacer.

CARROSSERIE

Fragilité de la peinture (sensible aux impacts de gravillons) ; parfois même, le vernis cloque. Pas de solution proposée en après-vente. Fixation défectueuse des protections de carrosserie qui ont tendance à se décoller. Pas de solution durable.

LES RAPPELS

MAJEURS & MINEURS

SUSPENSION (FÉVRIER 2016)

Les ressorts de suspension arrière, non conformes, des Dacia Duster fabriqués du 13 mars au 2 juin 2014, pourraient se déplacer au passage d'un obstacle.

TRANSMISSION (MAI 2015)

Sur les Duster 4x4 produits jusqu'au

12 avril 2011, lors de la conduite hivernale, l'accumulation de neige au niveau de la fixation de la canalisation de frein sur le cylindre de roue peut engendrer la rupture de la canalisation.

PAS DE RAPPEL MINEUR

LE BILAN FIABILITÉ

Mécaniques connues et simplicité de fabrication sont les deux ingrédients pour une fiabilité quasi exemplaire. Le Duster ne rencontre en effet pas de gros pépins récurrents. Ainsi, tous les moteurs affichent un bon niveau de fiabilité et présentent peu de gros risques à l'achat. Les – petits – problèmes rencontrés viennent surtout des à-côtés comme la finition ou la carrosserie.

NE VOUS DÉPLACEZ PLUS !

MAINTENANT, ARAMISAUTO VOUS LIVRE AUSSI À DOMICILE.



Aramisauto.com

PLUS BESOIN DE VOUS DÉPLACER POUR ACHETER, récupérer et profiter de votre nouveau véhicule ! Avec Aramisauto.com toutes les voitures neuves et d'occasion du catalogue (avec ou sans reprise et avec ou sans financement) sont désormais livrables chez vous. Un nouveau service innovant, simple et pratique, pour vous faciliter toujours plus l'achat de votre voiture.

24 AGENCES PARTOUT EN FRANCE

APPELEZ-NOUS AU : **30 55**

(gratuit depuis un poste fixe)

OU SUR :  **ARAMISAUTO.COM**

Surcoût Luxury: Sport + 2 350 €
Surcoût M Sport: Luxury + 650 € à + 750 €

NOUVEAU X1

sDrive18i Lounge	7	0	31 950
xDrive20i Lounge Auto.	11	900	39 950
xDrive25i Lounge Auto.	13	900	42 700
sDrive16d Lounge	6	0	32 150
sDrive18d Lounge	7	0	34 600
sDrive20d Lounge	8	0	37 850
sDrive25d Lounge Auto.	13	150	44 150
Surcoût Sport: Lounge + 150 €			
Surcoût xLine: Sport + 800 €			
Surcoût 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	2 200	49 650
M3	32	8 000	84 400
M5 Pack Compétition	34	8 000	91 100
330e Lounge Plus	8	1 000	46 950
316d Lounge	6	0	31 950
318d Lounge	7	0	34 500
320d EfficientDynamics Edition Lounge	8	0	37 900
320d Lounge	10	0	37 900
330d Lounge Plus Auto.	12	0	49 750
335d xDrive Lounge Plus Auto.	20	500	56 350
Surcoût Lounge: Lounge + 3 100 €			
Surcoût Sport: Lounge + 1 900 €			
Surcoût Luxury: Sport + 3 150 €			
Surcoût M Sport: Sport + 2 550 €			

SÉRIE 3 TOURING (BREAK)

Surcoût: berline + 1 350 € à + 1 650 €

NOUVELLE SÉRIE 3 GRAN TURISMO

320i Lounge Auto.	11C	nc	40 750
330i Lounge xDrive Auto.	11C	nc	48 450
340i Lounge xDrive Auto.	11C	nc	54 550
318d Lounge	nc	0	37 850
320d Lounge	nc	0	41 300
330d Lounge Auto.	11C	nc	50 250
335d Lounge xDrive Auto.	11C	nc	56 250
Surcoût Sport: Lounge + 5 250 €			
Surcoût Luxury: Sport + 3 550 €			
Surcoût M Sport: Sport + 2 250 € à + 2 350 €			

SÉRIE 4 COUPÉ

420i Lounge	10	500	39 250
430i Lounge	15	500	43 500
440i Lounge	20	2 200	50 350
M4	32	8 000	85 300
M4 Pack Compétition	34	8 000	92 100
418d Lounge	8	0	38 200
420d Lounge	10	0	41 200
430d Lounge Auto.	15	0	50 150
435d xDrive Lounge Auto.	10	500	56 200
Surcoût Sport: Lounge + 4 550 €			
Surcoût Luxury: Sport + 3 600 €			
Surcoût M Sport: Sport + 3 000 €			

SÉRIE 4 GRAN COUPE

420i Lounge	10	500	39 250
430i Lounge	15	500	43 500
440i Lounge	20	2 200	52 550
418d Lounge	7	0	38 200
420d Lounge	10	0	41 200
430d Lounge Auto.	10	500	50 150
435d xDrive Lounge Auto.	10	500	56 200
Surcoût Sport: Lounge + 4 550 €			
Surcoût Luxury: Sport + 3 600 €			
Surcoût 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	1 600	48 800
430d Lounge Auto.	15	250	57 250
435d xDrive Lounge Auto.	15	1 600	62 950
Surcoût Sport: Lounge + 5 900 €			
Surcoût Luxury: Sport + 2 150 €			
Surcoût M Sport: Luxury + 750 €			

X3

sDrive20i Lounge Auto.	11	2 200	42 200
xDrive28i Lounge Auto.	15	2 200	50 000
xDrive35i Lounge Plus Auto.	20	6 500	58 500
sDrive18d Lounge	8	0	39 600
xDrive20d Lounge	10	500	45 000
xDrive30d Lounge Auto.	15	900	53 900
xDrive35d Lounge Plus Auto.	20	2 200	62 300
Surcoût Lounge Plus: Lounge + 4 700 €			
Surcoût xLine: Lounge Plus + 4 000 € à + 4 350 €			
Surcoût M Sport: xLine + 50 € à + 2 860 €			

X4

xDrive28i Lounge Plus Auto.	15	2 200	57 500
M40i Auto.	28	6 500	69 800
xDrive20d Lounge Plus	10	1 600	52 300
xDrive30d Lounge Plus Auto.	15	900	61 400
xDrive35d Lounge Plus Auto.	20	2 200	65 200
Surcoût xLine: Lounge Plus + 4 600 €			
Surcoût M Sport: Lounge Plus + 4 550 € à + 7 460 €			

Z4

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
sDrive35i M Sport DKG	23	8 000	65 300

Surcoût Lounge Plus: Lounge + 2 300 € à + 3 600 €

Surcoût M Sport: Lounge Plus + 2 800 € à + 3 000 €

SÉRIE 5

528i Lounge Plus	15	M	1 600	50 850
535i Lounge Plus	20	M	4 000	57 500
M5 DKG	47	M	8 000	120 600
520d Lounge	8	0	39 990	
518d Lounge	10	0	43 850	
525d Lounge Plus	12	0	50 800	
530d Lounge Plus Auto.	15	M	150	56 900
535d xDrive Lounge Plus Auto.	20	M	900	64 400
M550d xDrive Auto.	26	M	2 200	88 300
Surcoût Lounge Plus: Lounge + 3 350 €				
Surcoût M Sport: Lounge + 5 500 € à + 6 050 €				

SÉRIE 5 TOURING (BREAK)

Surcoût: berline + 2 600 € à + 2 650 €				
Surcoût Lounge Plus: Lounge + 5 500 € à + 6 050 €				
Surcoût M Sport: Lounge Plus + 5 000 € à + 5 150 €				
Surcoût Exclusive: Lounge + 1 650 € à + 1 700 €				
Surcoût: berline + 10 000 € à + 10 250 €				

SÉRIE 5 GRAN TURISMO

535i xDrive Lounge Plus Auto.	20	M	6 500	68 900
520d Lounge Plus Auto.	10	M	500	55 900
530d Lounge Plus Auto.	15	M	1 600	63 350
535d xDrive Lounge Plus Auto.	20	M	2 200	70 900
Surcoût Exclusive: Lounge Plus + 8 100 € à + 8 400 €				

SÉRIE 6 COUPE

640i Lounge Plus Auto.	21	M	2 200	84 500
650i Lounge Plus Auto.	34	M	6 500	97 900
M6 DKG	47	M	8 000	141 050
M6 Pack Compétition DKG	52	M	8 000	149 950
640d Lounge Plus Auto.	20	M	500	89 250
Surcoût Exclusive: Lounge Plus + 12 800 € à + 12 900 €				

SÉRIE 6 CABRIOLET

640i Lounge Plus Auto.	21	M	3 000	93 600
650i Lounge Plus Auto.	34	M	8 000	107 000
M6 DKG	47	M	8 000	143 750
M6 Pack Compétition DKG	52	M	8 000	153 650
640d Lounge Plus Auto.	20	M	2 200	70 900
635d xDrive Lounge Plus Auto.	20	M	2 200	73 000
640d xDrive Auto.	20	M	2 200	80 500
650d Auto.	36	M	2 200	96 300
Surcoût Lounge Plus: Lounge + 6 450 €				
Surcoût xLine: Lounge Plus + 4 850 € à + 5 750 €				
Surcoût Exclusive: xLine + 5 000 € à + 5 900 €				
Surcoût M Sport: Lounge + 500 € à + 3 400 €				

X6

620d Lounge Plus Auto.	25	M	8 000	85 500
M5 Auto.	49	M	8 000	127 000
xDrive40e Lounge Plus	13	0	73 000	
xDrive25d Lounge Auto.	13	M	250	54 650
xDrive40d Lounge Plus Auto.	16	M	2 200	68 000
650d Auto.	36	M	2 200	73 000
Surcoût Exclusive: "base" + 13 000 €				
Surcoût M Sport: Exclusive + 3 850 €				
Surcoût Limousine: berline + 5 600 € à + 10 750 €				

SÉRIE 7

740d xDrive Auto.	21	M	4 000	91 100
740e iPerformance Auto.	1C	B	1 000	93 300
730d Auto.	15	0	86 500	
740d xDrive Auto.	20	M	0	96 700
750d xDrive Auto.	28	0	107 900	
Surcoût Exclusive: "base" + 13 000 €				
Surcoût M Sport: Exclusive + 3 850 €				

CITROËN C-ZERO</h

1.3 Multijet 95 ch Popstar 5 0 21 690
1.6 Multijet 120 ch Popstar 5 0 22 690
Surcouf Lounge: Popstar + 1 500 €

500L LIVING

0.9 TwinAir 105 ch Popstar 5 0 20 990
1.3 Multijet 95 ch Popstar 5 0 22 090
1.6 Multijet 120 ch Popstar 6 0 23 090
Surcouf Lounge: Popstar + 1 500 €

500X

1.6 E-Torq 110 ch 6 M 250 15 990
1.4 Multijet 140 ch Popstar 8 M 250 21 390
1.4 Multijet 170 ch Cross 4x4 Auto. 10 M 2200 26 390
1.3 Multijet 95 ch Pop 5 0 19 790
1.6 Multijet 120 ch Pop 6 0 21 090
2.0 Multijet 140 ch Cross 4x4 7 0 25 990
Surcouf Pop: "base" + 2 200 €
Surcouf Popstar: Pop + 1 700 €
Surcouf Rossi Amore Edition: Popstar + 1 100 €
Surcouf Lounge: Popstar + 2 400 €
Surcouf Cross: Popstar + 1 000 €
Surcouf Cross Plus: Cross + 2 400 €

PANDA

1.2 69 ch Pop 4 0 10 290
0.9 TwinAir 85 ch Easy 4 0 13 040
1.3 Multijet 95 ch Easy 4 0 14 990
Surcouf Easy: Pop + 1 250 €

PANDA 4X4

0.9 TwinAir 85 ch Rock 5 0 16 440
0.9 TwinAir 90 ch Cross 5 0 18 640
1.3 Multijet 95 ch Rock 4 0 18 290
Surcouf Cross: Rock + 2 200 €

PUNTO (5 PORTES)

1.2 69 ch Cult 4 0 13 590
1.4 77 ch Steel 5 M 150 14 590
0.9 TwinAir 105 ch Steel 5 0 15 990
Surcouf Steel: Cult + 500 €
Surcouf Steel Park: Steel + 1 400 €

NOUVELLE TIPO 4 PORTES

1.4 95 ch 5 M 150 12 490
1.3 Multijet 95 ch 4 0 14 990
1.6 Multijet 120 ch Pop 4 0 17 590
Surcouf Pop: "base" + 1 300 €
Surcouf Easy: Pop + 1 300 €

NOUVELLE TIPO 5 PORTES

1.4 95 ch 5 M 150 13 990
1.4 T-Jet 120 ch Easy 7 M 250 18 490
1.3 Multijet 95 ch 5 0 16 490
1.6 Multijet 120 ch Pop 6 0 19 490
Surcouf Pop: "base" + 1 500 €
Surcouf Easy: Pop + 1 500 €
Surcouf Lounge: Easy + 1 500 €

NOUVELLE TIPO STATION WAGON

Surcouf : 5 Portes + 1 500 €

NOUVEAU 124 SPIDER

1.4 MultiAir 140 ch 8 M 900 25 990
Surcouf Lusso: "base" + 2 000 €
Surcouf Lusso Plus: Lusso + 2 000 €

QUBO

1.4 77 ch Pop 5 M 2200 13 500
1.3 Multijet 80 ch Lounge 4 0 18 190
1.3 Multijet 95 ch Trekking 5 0 20 190

DOBLO

1.4 95 ch Pop 6 M 2200 16 490
1.6 Multijet 95 ch Lounge 5 0 22 190
1.6 Multijet 120 ch Lounge 6 0 22 690
Surcouf Lounge Pack: Lounge + 1 000 €
Surcouf Trekking: Lounge Pack + 0 €

DOBLO MAXI

1.6 Multijet 120 ch Lounge 6 0 23 490
Surcouf Lounge Pack: Lounge + 1 000 €

FORD

TYPE CV B/M* PRIX
NOUVELLE KA+ 4 0 9 990
1.2 T-VCT 70 ch Essential

Surcouf Ultimate: Essential + 1 500 €

FIESTA (3 PORTES)

1.25 82 ch Edition 5 0 14 390
1.0 EcoBoost 100 ch Edition 5 0 16 090
1.0 EcoBoost 125 ch Titanium 6 0 18 090
1.0 EcoBoost 140 ch ST-Line 7 0 18 390

ST 10 0 24 800
ST200 11 M 250 27 300
1.5 TDCi 75 ch Edition 4 0 16 990
1.5 TDCi 95 ch Titanium 5 0 19 140
Surcouf Titanium: Edition + 1 500 €

Surcouf ST-Line: Titanium + 0 €
Surcouf ST-Line Red Edition: ST-Line + 200 €

Surcouf ST-Line Black Edition: ST-Line Red Edition + 500 €
Surcouf Lounge: berline 3 portes + 600 €

FIESTA (5 PORTES)

Surcouf Lounge: berline 3 portes + 600 €

FOCUS

1.6 Ti-VCT 85 ch Trend 5 M 250 19 100
1.0 EcoBoost 100 ch Trend 5 0 21 100
1.0 EcoBoost 125 ch Trend 5 0 22 300
1.5 EcoBoost 150 ch Titanium 6 0 25 200
1.5 EcoBoost 182 ch Titanium 6 0 26 400
2.0 EcoBoost 250 ch ST 15 M 2200 29 200
RS 24 M 2200 39 600
1.5 TDCi 95 ch Trend 5 0 23 100
1.5 TDCi Econetic 105 ch Trend 5 0 23 500
1.5 TDCi 120 ch Trend 6 0 24 300
2.0 TDCi 150 ch Titanium 7 0 27 200
2.0 TDCi 185 ch ST 15 0 30 700

Surcouf Titanium: Trend + 1 700 €
Surcouf ST-Line: Titanium + 300 €

FOCUS SW (BREAK)

Surcouf: berline + 600 €

B-MAX

1.4 90 ch Edition 5 M 250 18 100
1.0 EcoBoost 100 ch Edition 5 0 19 500
1.6 Ti-VCT 105 ch Edition PowerShift 6 M 900 20 300
1.0 EcoBoost 125 ch Edition 6 0 20 300
1.0 EcoBoost 140 ch Titanium 7 0 21 650
1.5 TDCi 75 ch Edition 4 0 20 500
1.5 TDCi 95 Edition 5 0 21 350
Surcouf Titanium: Edition + 850 à + 1 350 €
Surcouf Color Edition: Titanium + 650 €

ECOSPORT

1.5 Ti-VCT 112 ch Trend 6 M 900 18 250
1.0 EcoBoost 125 ch Trend 7 0 19 250
1.0 EcoBoost 140 ch Titanium 7 0 21 300
1.5 TDCi 95 ch Trend 5 0 20 450
Surcouf Titanium: Edition + 1 550 €
Surcouf Titanium S: Titanium + 1 150 €

C-MAX

1.0 EcoBoost 100 ch Trend 5 0 23 100
1.0 EcoBoost 125 ch Trend 6 0 24 300
1.5 EcoBoost 150 ch Titanium 8 M 250 27 700
1.5 TDCi 95 ch Trend 5 0 25 100
1.5 TDCi Econetic 105 ch Trend 5 0 25 500
1.5 TDCi 120 ch Trend 6 0 26 300
2.0 TDCi 150 ch Titanium 8 0 29 700
2.0 TDCi 170 ch Titanium PowerShift 8 0 32 200
Surcouf Titanium: Trend + 2 200 €

GRAND C-MAX

Surcouf: C-MAX + 1 300 €

MONDEO

1.0 EcoBoost 125 ch Trend 6 0 27 550
1.5 EcoBoost 160 ch Titanium 9 M 150 31 750
2.0 EcoBoost 240 ch Titanium Auto. 14 M 2200 37 450
Hybrid 187 ch Titanium (4 portes) 9 B 750 34 950
1.5 TDCi 120 ch Trend 6 0 29 550
2.0 TDCi 150 ch Titanium 7 0 33 250
2.0 TDCi 180 ch Titanium 9 0 34 750
2.0 TDCi 210 ch Titanium PowerShift 12 0 37 950
Surcouf Vignale: Titanium + 6 100 €

MONDEO SW

Surcouf: berline + 1 000 €

S-MAX

1.5 EcoBoost 160 ch Trend 9 M 900 34 000
2.0 EcoBoost 240 ch Titanium Auto. 15 M 3000 41 700
2.0 TDCi 120 ch Trend 6 0 34 000
2.0 TDCi 150 ch Trend 8 0 35 500
2.0 TDCi 180 ch Titanium 10 0 39 300
2.0 TDCi Bi-Turbo 210 ch Titanium PwrSh. 12 M 500 42 200
Surcouf Vignale: Titanium + 6 700 €

GALAXY

1.5 EcoBoost 160 ch Titanium 9 M 900 39 900
2.0 TDCi 120 ch Trend 6 0 37 400
2.0 TDCi 150 ch Trend 8 0 38 900
2.0 TDCi 180 ch Titanium 10 0 42 900
2.0 TDCi Bi-Turbo 210 ch Titanium PwrSh. 12 M 900 46 100
Surcouf Titanium: Trend + 2 500 €

KUGA

1.5 EcoBoost 120 ch Trend 7 M 500 23 700
1.5 EcoBoost 150 ch Trend 8 M 900 25 900
1.5 EcoBoost 182 ch Trend 4x4 Auto. 11 M 900 30 600
2.0 TDCi 120 ch Trend 6 0 27 150
2.0 TDCi 150 ch Trend 8 0 29 350
2.0 TDCi 180 ch Titanium 8 M 150 34 950
Surcouf Titanium: Trend + 2 400 €
Surcouf Sport: Platinum + 2 200 €

EDGE

2.0 TDCi 180 Trend 10 M 500 42 000
2.0 TDCi 210 Titanium PowerShift 12 M 500 48 500
Surcouf Titanium: Trend + 3 000 €

MUSTANG FASTBACK

2.3 EcoBoost 317 ch 21 M 3000 37 500
5.0 GT 418 ch 33 M 8000 41 500
MUSTANG CONVERTIBLE

Surcouf: Fastback + 4 000 €

TOURNEO COURIER

1.0 EcoBoost 100 ch Ambiente NC NC 13 240
1.5 TDCi 75 ch Ambiente NC NC 14 240
1.5 TDCi 95 ch Ambiente NC NC 14 740
Surcouf Trend: Ambiente + 750 €

TOURNEO CONNECT

1.0 EcoBoost 100 ch Ambiente 6 0 20 570
1.5 TDCi 75 ch Ambiente 5 0 21 070
1.5 TDCi 100 ch Ambiente 5 0 21 670
1.5 TDCi 120 ch Trend 6 0 23 570
Surcouf Trend: Ambiente + 800 €
Surcouf Titanium: Trend + 2 500 €

GRAND TOURNEO CONNECT

Surcouf: "court" + 600 €

HONDA

GARAGE DU CLOS

91 LINAS 01 69 80 72 80
2 avenue Etienne 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

JAZZ

1.3 i-VTEC 102 ch Elegance 5 0 16 380

Surcouf Executive: Elegance + 800 €

Surcouf Executive Navi: Executive + 600 €

Surcouf Exclusive Navi: Executive Navi + 1 600 €

CIVIC (5 PORTES)

1.4 i-VTEC 100 ch Elegance 5 0 20 790

1.8 i-VTEC 142 ch Executive 8 M 500 24 700

Type-R 20 M 2200 36 510

1.6 i-TEC 120 ch Elegance 6 0 23 640

Surcouf Executive: Elegance + 1 610 €

Surcouf Sport: Executive + 500 €

Surcouf Vaillante: Sport + 300 €

Surcouf X Edition: Sport + 300 €

Surcouf Sport Navi: Sport + 600 €

Surcouf Exclusive Navi: Sport Navi + 3 560 € à + 4 760 €

Surcouf Innovia: Exclusive Navi + 700 €

Type-R GT: Type-R + 2 400 €

Type-R White Edition: Type-R GT + 600 €

CIVIC TOURER (BREAK)

Surcouf: berline + 1 540 €

Surcouf Style: Executive Navi + 0 €

HR-V

1.5 i-VTEC 130 ch Elegance 7 0 21 760

1.6 i-TEC 160 ch Elegance 6 0 24 100

Surcouf Executive: Elegance + 1 870 €

Surcouf Executive Navi: Executive + 800 €

Surcouf Exclusive Navi: Executive Navi + 1 700 €

CR-V

2.0 i-VTEC 155 ch Elegance 9 M 2200 29 930

1.6 i-TEC 120 ch Comfort 6 0 28 280

1.6 i-TEC 160 ch Elegance Navi 4WD 9 0 36 380

Surcouf Elegance: Comfort + 2 700 €

Surcouf Elegance Navi: Elegance + 900 €

Surcouf Executive Navi: Elegance Navi + 1 350 € à + 5 900 €

Surcouf Exclusive Navi: Executive Navi + 1 200 €

NSX

3.5 nc nc 181 500

HYUNDAI

TYPE CV B/M* PRIX

i10

1.0 66 ch Pack Evidence 4 0 11 250

1.2 87 ch UEFA Euro 2016 Plus 4 0 13 500

Surcouf UEFA Euro 2016: Pack Evidence + 1 050 €

Surcouf Pack Sensation Auto: UEFA Euro 2016 + 640 €

Surcouf Pack Evidence: UEFA Euro 2016 + 640 €

Surcouf Pack Intuitive: Intuitive + 2 000 €

Surcouf Intuitive Plus: Intuitive + 1 300 €

Surcouf UEFA Euro 2016: Intuitive + 750 €

Surcouf Creative: Intuitive Plus + 1 450 €

Surcouf UEFA Euro 2016 Plus: Intuitive Plus + 550 €

i20 COUPE

1.2 84 ch Intuitive 4 0 15 050

1.0 T-GDI 100 ch Intuitive 5 0 15 900

1.0 T-GDI 120 ch Creative 6 0 19 250

1.1 CRDI 75 ch Intuitive 4 0 16 950

1.4 CRDI 90 ch Intuitive 4 0 17 650

Surcouf Intuitive Plus: Intuitive + 1 300 €

Surcouf Creative: Intuitive Plus + 1 450 €

Surcouf Creative: Creative + 2 200 €

NOUVELLE i20 ACTIVE

1.0 T-GDI 100 ch nc 0 18 700

ix20

1.4 90 ch Intuitive 5 0 16 000

1.6 125 ch UEFA Euro 2016 7 M 250 19 950

1.6 CRDI 115 ch UEFA Euro 2016 6 0 21 500

Surcouf UEFA Euro 2016: Intuitive + 1 700 €

Surcouf Creative: UEFA Euro 2016 + 1 100 €

Surcouf Executive: Creative + 2 200 €

i40 SPORT WAGON (BREAK)

Surcouf: berline + 1 200 €

VELOSTER

Turbo 11 M 2200 28 500

TUCSON

1.6 GDI 132 ch Initia 7 M 900 22 950

1.6 T-GDI 177 ch Executive 10 M 2200 37 800

2.0 CRDI 136 ch Intuitive 8 0 25 450

1.7 CRDI 141 ch Intuitive DCT 7 0 30 150

2.0 CRDI 185 ch Creative 4WD Auto. 11 M 2200 37 350

Surcouf Intuitive: Intuitive + 2 200 €

Surcouf Creative: Intuitive + 2 500 €

Surcouf Executive: Creative + 3 250 € à + 3 800 €

SANTA FE

2.2 CRDI 200 ch Initia 11 M 900 35 200

Surcouf Creative: Intuitive + 7 100 €

Surcouf Executive: Creative + 4 200 €

INFINITI

TYPE CV B/M* PRIX

NOUVELLE Q30

1.6t 160 ch Premium 150 nc 26 300

2.0t Sport AWD DCT 200 41 030

1.5d 160 ch Premium 160 nc 0 26 850

2.2d DCT 200 31 800

Surcouf Premium: Premium + 2 970 €

Surcouf City Black Edition: Premium + 4 690 €

Surcouf Premium Tech: Premium + 4 570 €

F-TYPE CABRIOLET			
3.0 340 ch	24	M 8 000	72 940
S	28	M 8 000	85 040
R Auto.	6	M 8 000	115 110
SVR AWD Auto.	50	M 8 000	146 550

F-PACE

3.0 340 ch Pure 4x4 Auto.	NC	NC	59 510
3.0 380 ch S 4x4 Auto.	NC	NC	81 070
2.0 D 180 ch Pure	NC	NC	42 740
3.0 D 300 ch Prestige 4x4 Auto.	NC	NC	63 360
Surcoût Prestige: Pure + 5 190 € à + 5 200 €			
Surcoût Portfolio: Prestige + 6 940 € à + 7 470 €			
Surcoût R-Sport: Prestige + 4 270 € à + 4 280 €			
Surcoût S: R-Sport + 9 090 €			
Surcoût Première Édition: S + 6 940 €			

XJ

3.0 340 ch Luxe Premium AWD Auto.	nc	nc	93 260
R Auto.	nc	nc	144 250
3.0 D 300 ch Luxe Auto.	nc	nc	83 100
Surcoût Luxe Premium: Luxe + 5 000 €			
Surcoût Portfolio: Luxe Premium + 6 690 € à + 7 450 €			
Surcoût Autobiography: Portfolio + 17 050 € à + 18 250 €			

JEEP

TYPE	CV	B/M*	PRIX
RENEGADE			
1.6 E-torQ 110 ch Sport	6	M 500	18 950
1.4 MultiAir 140 ch Longitude	8	M 250	22 400
1.4 MultiAir 170 ch Limited 4x4 Auto.	10	M 2 200	31 800
1.6 MultiJet 120 ch Sport	6	0	21 650
2.0 MultiJet 120 ch Sport 4x4	7	M 150	23 550
2.0 MultiJet 140 ch Limited 4x4	8	M 150	30 700
2.0 MultiJet 170 ch Trailhawk 4x4 Auto.	10	M 1 600	33 650
Surcoût Longitude: Sport + 1 950 €			
Surcoût Limited: Longitude + 4 200 €			
Surcoût Limited Advanced Technologies: Limited + 2 000 €			
Surcoût Trailhawk: Advanced: Trailhawk + 2 250 €			

WRANGLER (2 PORTES)

3.6 284 ch Sahara Auto.	70	M 8 000	38 350
Surcoût Rubicon: Sahara + 1 000 €			
WRANGLER UNLIMITED (4 PORTES)			
3.6 284 ch Sahara Auto.	20	M 8 000	40 550
Surcoût Limited: Rubicon + 1 000 €			

CHEROKEE

2.0 MultiJet 140 ch Sport	8	M 250	30 950
2.2 MultiJet 185 ch 4x4 Auto. Longit. Exec.	10	M 900	44 150
2.2 MultiJet 200 ch 4x4 Auto. Limited	12	M 2 200	47 150
Surcoût Longitude: Sport + 4 400 €			
Surcoût Longitude Executive: Longitude + 2 800 €			
Surcoût Limited: Longitude Executive + 2 200 €			
Surcoût Overland: Limited + 2 800 €			

GRAND CHEROKEE

3.6 Flexfuel 286 ch Limited Pack Navi. Auto.	19	M 150	58 100
SRT Auto.	19	M 8 000	83 500
3.0 CRD 250 ch Limited	16	M 6 500	56 900
Surcoût Limited Pack Navigation: Limited + 4 200 €			
Surcoût Overland: Limited Pack Navigation + 5 800 €			
Surcoût Summit: Overland + 3 500 €			

KIA

TYPE	CV	B/M*	PRIX
PICANTO (3 PORTES)			
1.0 66 ch Motion	4	0	9 950

Surcoût Active: Motion + 1 600 €			
PICANTO (5 PORTES)			
1.2 85 ch Premium Auto.	5	0	15 450
Surcoût 3 portes + 600 €			
Surcoût Premium: Active + 1 800 €			

RIO (3 PORTES)

1.2 85 ch Motion	5	0	12 890
1.2 85 ch Motion	5	0	13 490
1.1 CRDI 75 ch Motion	4	0	15 490
1.4 CRDI 90 ch Active	4	0	17 790

RIO (5 PORTES)

1.2 85 ch Motion	5	0	12 890
1.2 85 ch Motion	5	0	13 490
1.1 CRDI 75 ch Motion	4	0	15 490
1.4 CRDI 90 ch Active	4	0	17 790
Surcoût Active: Motion + 1 900 €			

VENGA

1.4 90 ch Motion	5	0	15 900
1.6 125 ch Active	7	M 250	19 600
1.6 CRDI 115 ch Active	6	0	21 600
Surcoût Active: Motion + 2 500 €			
Surcoût Premium: Active + 1 300 €			

SOUL

1.6 CRDI 136 ch M	8	0	19 900
EV	1	0	35 400
Surcoût L: M + 2 000 €			
Surcoût EV Ultimate: EV + 1 500 €			

PRO CEE'D

1.0 T-GDI 120 ch Active	6	0	21 900
GT	12	M 2 200	29 200
1.6 CRDI 136 ch Active	7	0	23 200
Surcoût GT Line: Active + 1 700 €			
Surcoût Premium: GT Line + 1 800 €			

CEE'D SW (BREAK)

Surcoût 5 portes + 1 100 €			
CARENS			
1.6 GDI 135 ch Motion	7	M 500	22 250

1.7 CRDI 115 ch Motion	6	0	24 450
1.7 CRDI 141 ch UEFA Euro 2016	7	0	28 250
Surcoût Premium: Motion + 5 800 €			
NOUVEAU NIRO			
Motion	5	0	26 990

Surcoût Active: Motion + 2 000 €			
NOUVEAU SPORTAGE			
1.6 GDI 132 ch Motion	7	M 900	23 000
1.6 T-GDI 177 ch GT Line 4x4 DCT	10	M 2 200	34 400
1.7 CRDI 115 ch Motion	6	0	25 000

2.0 CRDI 136 ch Active	7	M 2 200	37 700
Surcoût Active: Motion + 3 900 €			
Surcoût GT Line: Active + 1 800 €			
Surcoût Premium: GT Line + 2 800 €			

Surcoût Executive: Motion + 4 000 €			
NOUVELLE OPTIMA			
1.7 CRDI 141 ch Premium	7	0	32 900

Surcoût Ultimate: Premium + 5 500 €			
SORENTO			
2.2 CRDI 200 ch Premium	12	M 2 200	43 990
Surcoût Ultimate: Premium + 6 000 €			

Surcoût Executive: Premium + 6 000 €			
LAMBORGHINI			
TYPE	CV	B/M*	PRIX

Huracán LP 580-2	nc	M 8 000	180 000
Huracán LP 610-4	nc	M 8 000	203 400
Huracán LP 610-4 Spyder	nc	M 8 000	223 740
Aventador LP 700-4	nc	M 8 000	324 000
Aventador LP 700-4 Roadster	nc	M 8 000	360 000

Aventador LP 700-4 Superveloce	nc	M 8 000	396 600
Aventador LP 700-4 Superveloce Roadster	nc	M 8 000	432 960

TYPE	CV	B/M*	PRIX
YPSILON 5 PORTES			

250 Auto.	12	0	44 050
300 Executive Auto.	14	M	900 51 450
400 Executive 4Matic Auto.	22	M	2 200 59 600
43 AMG 4Matic Auto.	25	M	3 000 68 450
63 AMG Auto.	16	M	6 500 92 900
63 AMG S Auto.	10	M	8 000 101 250
220 d	9	0	40 750
250 d Auto.	11	0	46 300

Surcouf Executive: "base" + 4 100 €

Surcouf Sportline: Executive + 2 650 €

Surcouf Fascination: Sportline + 4 650 €

NOUVELLE CLASSE C CABRIOLET

180	8	M	150 44 650
200	10	M	250 47 300
250 Auto.	12	M	250 51 500
300 Executive Auto.	14	M	1 600 58 900
400 Executive 4Matic Auto.	22	M	3 600 66 950
43 AMG 4Matic Auto.	25	M	4 000 75 900
63 AMG Auto.	37	M	8 000 100 350
63 AMG S Auto.	41	M	8 000 108 700
220 d	9	0	48 200
250 d Auto.	11	0	53 750

Surcouf Executive: "base" + 4 100 €

Surcouf Sportline: Executive + 2 650 €

Surcouf Fascination: Sportline + 4 750 €

NOUVEAU SLC

180	8	M	150 36 100
200	10	M	900 41 000
300 Auto.	14	M	250 48 900
43 AMG Auto.	25	M	3 000 66 000
250 d Auto.	11	0	45 200

Surcouf Executive: "base" + 4 700 €

Surcouf Sportline: Executive + 3 000 €

Surcouf Fascination: Sportline + 3 500 €

GLC

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

Surcouf Executive: "base" + 4 700 €

Surcouf Sportline: Executive + 1 550 €

Surcouf Fascination: Sportline + 3 800 €

NOUVEAU GLC COUPE

250 Executive Auto.	12	M	2 200 53 000
220 d Executive Auto.	9	M	150 55 150
250 d Executive Auto.	11	M	150 56 500

Surcouf Executive: Executive + 3 200 €

Surcouf Fascination: Sportline + 5 000 €

CLASSE E

200 Auto.	NC	0	47 350
220 d Auto.	NC	0	49 200
350 d Executive Auto.	NC	M	150 63 900
Surcouf Executive: "base" + 5 800 €			
Surcouf Sportline: Executive + 2 500 €			
Surcouf Fascination: Sportline + 7 800 €			

CLASSE E COUPE

200	NC	M	500 43 850
250 Auto.	NC	M	150 49 250
320 Executive Auto.	NC	M	2 200 60 250
400 Executive Auto.	NC	M	2 200 63 900
500 Executive Auto.	NC	M	8 000 78 550
220 d	NC	0	46 550
250 d	NC	0	49 650
350 d Executive Auto.	NC	M	150 60 000

Surcouf Executive: "base" + 4 450 €

Surcouf Sportline: Executive + 550 €

Surcouf Fascination: Sport + 7 250 €

CLASSE E CABRIOLET

Surcouf : Classe E Coupé + 5 000 €			
Surcouf : Classe CLS Coupé			
400 Auto.	12	M	2 200 73 100
500 Executive Auto.	30	M	6 500 95 200
63 AMG Auto.	17	M	8 000 133 700
63 AMG S Auto.	50	M	8 000 148 700
220 d Auto.	9	0	59 900
250 d Auto.	11	0	63 500
350 d Auto.	15	M	250 70 550

Surcouf Executive: "base" + 6 750 €

Surcouf Sportline: Executive + 5 950 €

Surcouf Fascination: Sportline + 800 €

CLASSE CLS SHOOTING BRAKE

Surcouf : Classe CLS + 800 €			
Surcouf : CLASSE S			
400 4Matic Auto.	NC	M	6 500 99 200
500 Executive Auto.	34	M	6 500 118 600
600 L Auto.	14	M	8 000 187 700
63 AMG Auto.	50	M	8 000 173 100
65 AMG L Auto.	57	M	8 000 250 800
400 h	19	M	900 97 200
500 e L Executive	20	B	750 124 600
350 d Auto.	15	M	900 98 800
300 h	19	0	90 800

Surcouf Executive: "base" + 9 500 € (400, 400 h, 350 d et 300 h)			
Surcouf Maybach: 500 Executive + 28 500 €, 600 L + 20 100 €			
Surcouf : CLASSE S COUPE			
400 4Matic Auto.	16	M	6 500 118 000
500 Auto.	35	M	6 500 137 300
63 AMG Auto.	50	M	8 000 183 300
65 AMG Auto.	57	M	8 000 253 800

Surcouf : CLASSE S CABRIOLET			
500 Auto.	38	M	6 500 153 900
63 AMG 4Matic Auto.	50	M	8 000 202 600
65 AMG Auto.	50	M	8 000 265 900

SL			
400 Auto.	15	M	2 200 105 700
500 Executive Auto.	15	M	8 000 135 600
63 AMG Auto.	50	M	8 000 181 400
65 AMG Auto.	16	M	8 000 256 900

AMG GT			
GT Auto.	15	M	8 000 124 900
S Auto.	41	M	8 000 144 000

CLASSE G			
500 Auto.	31	M	8 000 106 400
63 AMG Auto.	17	M	8 000 144 400
65 AMG Auto.	15	M	8 000 271 800
350 d Auto.	15	M	8 000 91 800

CLASSE GLE			
400 4Matic Auto.	13	M	8 000 67 350
43 AMG 4Matic Auto.	16	M	8 000 89 050
500 Executive 4Matic Auto.	15	M	8 000 96 750
63 AMG 4Matic Auto.	18	M	8 000 130 600
63 S AMG 4Matic Auto.	15	M	8 000 142 850
350 d 4Matic Auto.	16	M	8 000 70 550

CLASSE GLE COUPE			
400 4Matic Auto.	13	M	8 000 72 650
43 AMG 4Matic Auto.	16	M	8 000 98 050
500 Executive 4Matic Auto.	15	M	8 000 110 050
63 AMG 4Matic Auto.	18	M	8 000 132 350
63 S AMG 4Matic Auto.	15	M	8 000 142 850
350 d 4Matic Auto.	16	M	8 000 70 550

CLASSE GLE COUPE			
400 4Matic Auto.	13	M	8 000 72 288
43 AMG 4Matic Auto.	16	M	8 000 98 288
500 Executive 4Matic Auto.	15	M	8 000 110 288
63 AMG 4Matic Auto.	18	M	8 000 132 288
63 S AMG 4Matic Auto.	15	M	8 000 142 850
350 d 4Matic Auto.	16	M	8 000 70 550

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

CITAN TOURER EXTRA-LONG			
111 CDI Pure	nc	nc	26 916
Surcouf Plus	Pure + 1	962	
Surcouf Prime	Plus + 2 796		

MINI			
TYPE	CV	B/M*	PRIX
MINI 3 PORTES			
One 75 ch	4	0	16 450
One 102 ch	5	0	17 550
Cooper 136 ch	7	0	20 400
Cooper S 192 ch	11	M	250 25 250
John Cooper Works	13	M	1 600 32 195
One D 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</

GTi by Peugeot Sport	11	0	29 300
1.6 BlueHDi 75 ch Active	4	0	17 100
1.6 BlueHDi 100 ch Allure	5	0	20 450
1.6 BlueHDi 120 ch GT Line	6	0	22 400
Surcoût: Access + 500 €			

Surcoût: Access + 2 000 €

Surcoût: Allure + 1 950 €

Surcoût: GT Line: Allure + 550 €

208 (5 PORTES)

1.6 THP 165 ch GT Line	9	0	23 650
Surcoût: 3 portes + 600 €			
Surcoût: Style: Active + 400 €			
Surcoût: Roland Garros: GT Line + 650 €			
Surcoût: Féline: GT Line + 550 €			

NOUVEAU 2008

1.2 PureTech 82 ch Access	4	0	16 050
1.2 PureTech 110 ch Active	5	0	19 750
1.2 PureTech 130 ch Allure	7	0	22 650
1.6 BlueHDi 75 ch Access	4	0	17 700
1.6 BlueHDi 100 ch Active	5	0	21 000
1.6 BlueHDi 120 ch Allure	6	0	24 150

Surcoût: Active + 2 100 €

Surcoût: Allure + 2 950 €

Surcoût: GT Line: Allure + 1 000 €

Surcoût: Crossway: GT Line + 650 €

308 (5 PORTES)

1.2 PureTech 82 ch Access	4	0	18 800
1.2 PureTech 110 ch Active	5	0	22 750
1.2 PureTech 130 ch Allure	6	0	25 750
1.6 THP 205 ch GT	8	0	31 050
GT	16	M	250 37 400

1.6 BlueHDi 100 ch Access

1.6 BlueHDi 120 ch Active

2.0 BlueHDi 150 ch Allure

2.0 BlueHDi 180 GT Auto.

Surcoût: Active: Access + 2 200 €

Surcoût: Style: Active + 400 €

Surcoût: Allure + 1 950 €

Surcoût: GT Line: Allure + 1 800 €

Surcoût: Féline: Allure + 2 350 €

308 SW

Surcoût: 5 portes + 850 € à + 950 €

3008

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

Surcoût: Style: Active + 1 000 €

Surcoût: Allure: Active + 2 750 €

Surcoût: Féline: Allure + 2 100 €

4008

1.6 HDI 115 ch Style	6	M	150 34 600
1.6 THP 165 ch Style	7	0	27 300
1.6 THP 165 ch Allure Auto.	9	M	250 33 350
1.6 BlueHDi 120 ch Active	6	0	29 250
2.0 BlueHDi 150 ch Active	7	0	30 950

Surcoût: Style: Active + 1 300 €

Surcoût: Allure: Active + 3 450 €

508

1.6 THP 165 ch Active	9	0	29 950
1.6 BlueHDi 120 ch Active	6	0	30 400
2.0 BlueHDi 150 ch Active	7	0	32 450
2.0 BlueHDi 180 ch Allure Auto.	9	0	37 650

Surcoût: Style: Active + 950 €

Surcoût: Allure: Active + 2 950 €

Surcoût: Féline: GT: Féline + 1 850 €

Surcoût: GT: Féline + 1 600 €

508 SW (BREAK)

Surcoût: berline + 1 200 € à + 1 900 €

508 RXH (BREAK)

2.0 BlueHDi 180 ch Auto.

Hybrid4

BIPPER TEPEE

1.3 HDI 80 ch Style

Surcoût: Outdoor: Style + 600 €

PARTNER TEPEE

1.2 PureTech 110 ch Active

1.6 BlueHDi 75 Access

1.6 BlueHDi 100 Active

1.6 BlueHDi 120 ch Outdoor

Surcoût: Style: Active + 850 €

Surcoût: Outdoor: Active + 2 150 €

PORSCHE

TYPE	CV	B/M*	PRIX
NOUVEAU 718 CAYMAN			
2.0	19	nc	53 960

Surcoût: 718 Boxster

2.0

19

nc

68 750

NOUVEAU 911 COUPE (TYPE 991 II)

Carrera

25

M

8 000 98 975

Carrera 4

26

M

8 000 106 415

Carrera S

31

M

8 000 113 255

Carrera 4S

31

M

8 000 120 695

Targa 4

26

M

8 000 119 615

Targa 4S

44

M

8 000 177 695

Turbo

49

M

8 000 206 135

NOUVEAU 911 CABRIOLET (TYPE 991 II)

Carrera

26

M

8 000 112 175

Carrera 4

26

M

8 000 119 615

Carrera S	31	M	8 000 126 455
Carrera 4S	31	M	8 000 133 895
Turbo	42	M	8 000 193 895
Turbo S	49	M	8 000 219 335

PANAMERA

3.6	21	M	8 000 85 967
4	21	M	8 000 91 247
S	31	M	8 000 107 207
4S	31	M	8 000 112 607
GTS	34	M	8 000 127 727

MACAN

2.0	15	M	2 200 58 235
S	23	M	8 000 63 755
GTS	25	M	8 000 76 115
Turbo	29	M	8 000 86 510
Diesel	16	M	2 200 63 155

CAYENNE

S	31	M	8 000 87 290
GTS	33	nc	104 690
Turbo S	49	M	8 000 134 930
S E-Hybrid	20	nc	88 760
Diesel	16	M	2 200 90 530

RENAULT

TYPE	CV	B/M*	PRIX
TWINGO			
1.0	70	ch	1 200 €
1.2	90	ch	1 300 €
1.6	110	ch	1 400 €

GRAND KANGOO

1.2	75	ch	1 200 €
1.2	90	ch	1 300 €
1.2	110	ch	1 400 €
1.2	120	ch	1 500 €
1.2	130	ch	1 600 €

KANGOO

1.2	75	ch	1 200 €
1.2	90	ch	1 300 €
1.2	110	ch	1 400 €
1.2	120	ch	1 500 €
1.2	130	ch	1 600 €

RENAULT

TYPE	CV	B/M*	PRIX
SCENIC			
1.2	115	ch	1 200 €
1.2	120	ch	1 300 €
1.5	160	ch	1 400 €
1.6	160	ch	1 500 €

NOUVELLE MÉGANE ESTATE

0.9	Energy	TCE 90 ch	Life

<

2.0D 147 ch Premium	8	M	500	30 490
Surcoût Luxury: Premium + 3 000 €				
WRX STI	21	M	8 000	44 490
S	21	M	8 000	44 490
Surcoût S Allerons: S + 500 €				
Surcoût S Club : S Allerons + 4 500 €				
Surcoût S Club Allerons : S Club + 500 €				
FORESTER				
2.0i 150 ch Premium	8	M	2 200	32 990
2.0D 147 ch	8	M	900	32 990
Surcoût Premium: "base" + 3 000 €				
Surcoût Luxury: Premium + 3 000 €				
FORESTER SPORT				
2.0XT 240 ch Exclusive Lineartronic	15	M	6 500	42 990
2.0D 147 ch Exclusive	9	M	1 600	39 990
LEVORG				
1.6 Turbo 170 ch Exclusive Eyesight Lineartronic	10	M	2 200	39 990
OUTBACK				
2.5i 173 ch Luxury Eyesight Lineartronic	10	M	2 200	47 390
2.0D 150 ch Premium	9	M	500	42 390
Surcoût Premium Eyesight: Premium + 2 000 €				
Surcoût Luxury: Premium Eyesight + 1 000 €				
Surcoût Luxury Eyesight: Luxury + 2 000 €				
Surcoût Exclusive Eyesight: Luxury Eyesight + 2 000 €				
BRZ				
2.0i 200 ch	12	M	3 000	30 990
Surcoût Club: "base" + 2 000 €				
SUZUKI				
TYPE	CV	B/M*	PRIX	
GÉLÉRIOS (5 PORTES)				
1.0 68 ch Advantage	4	0	8 990	
1.0 WT 68 ch Pack Plus	4	0	12 290	
Surcoût Privilege: Advantage + 1700 €				
Surcoût Pack: Privilege + 800 €				
SWIFT (3 PORTES)				
1.2 WT 92 ch Advantage	5	0	12 090	
Sport	8	M	900	17 480
Surcoût Privilege: Advantage + 800 €				
SWIFT (5 PORTES)				
1.3 DDIS 75 ch Privilege	4	0	15 540	
Surcoût 3 portes + 650 €				
Surcoût So City: Privilege + 1 750 €				
NOUVELLE BALENO				
1.2 Dualjet Privilege	4	0	14 490	
1.2 Hybrid SHVS Pack	4	0	17 150	
1.0 Boosterjet Pack	5	0	17 390	
Surcoût Pack: Privilege + 1 700 €				
JIMNY				
1.3 WT JX	6	M	2 200	13 860
Surcoût JX: JX + 1 750 €				
VITARA				
1.6 WT 120 ch Advantage	6	0	17 490	
1.6 DDIS 120 ch Privilege	6	0	21 690	
Surcoût Pack: Privilege + 1 900 €				
S-CROSS				
1.6 WT 120 ch Advantage	6	0	18 990	
1.6 DDIS 120 ch Pack SE	6	0	24 790	
Surcoût Pack SE: Advantage + 3500 €				
Surcoût Style: Pack SE + 4 500 € à + 6 600 €				
TESLA				
TYPE	CV	B/M*	PRIX	
MODEL S				
60	1	B	6 300	77 100
90D	1	B	6 300	103 000
P90D	1	B	6 300	125 300
NOUVEAU MODEL X				
75D	1	B	6 300	96 900
90D	1	B	6 300	110 300
P90D	1	B	6 300	132 400
TOYOTA				
TYPE	CV	B/M*	PRIX	
AYGO (3 PORTES)				
1.0 WT-i 68 ch x	3	0	10 600	
Surcoût x-play: x + 1500 €				
AYGO (5 PORTES)				
Surcoût 3 portes + 400 €				
YARIS (3 PORTES)				
1.0 WT-i 69 ch Active	4	0	13 700	
1.3 WT-i 100 ch France	6	0	15 750	
1.4 D-4D 90 ch Active	5	0	16 500	
Surcoût France: Active + 900 €				
YARIS (5 PORTES)				
100h France	5	B	750	18 990
Surcoût 3 portes + 600 €				
Surcoût Dynamic: France + 410 € à + 700 €				
Surcoût Design: Dynamic + 900 €				
Surcoût Collection: Design + 900 €				
AURIS (5 PORTES)				
1.3 WT-i 100 ch Tendance	5	0	20 000	
1.2T 115 ch Dynamic	6	0	23 250	
136h Tendance	4	B	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	
Surcoût Dynamic: Tendance + 850 € à + 2250 €				
Surcoût Design: Dynamic + 600 €				
Surcoût Executive: Design + 2 200 €				
AURIS TOURING SPORTS (BREAK)				
Surcoût: berline 5 p + 1100 €				

VERSOS				
1.6 VVT-i 132 ch Tendance	8	M	1 600	23 900
1.8 VVT-i 147 ch Dynamic CVT	8	M	1 600	25 900
1.6 D-4D 112 ch Tendance	7	0	26 600	
Surcoût Dynamic: Tendance + 500 €				
Surcoût Design: Dynamic + 1 000 €				
Surcoût Style: Design + 2 600 €				
NOUVELLE PRIUS				
Dynamic	4	B	750	30 400
Surcoût Lounge: Dynamic + 3 300 €				
PRIUS +				
136h Active	4	B	750	32 200
Surcoût Dynamic: Active + 1 500 €				
Surcoût SkyView: Dynamic + 1 000 €				
Surcoût Lounge: SkyView + 2 550 €				
AVENISIS				
1.6 VVT-i 132 ch Dynamic	8	M	500	28 200
1.8 VVT-i 147 ch Dynamic	9	M	250	29 500
1.6 D-4D 112 ch Dynamic	6	0	30 100	
2.0 D-4D 143 ch Dynamic	7	0	31 100	
Surcoût Executive: Dynamic + 1 000 €				
Surcoût Lounge: Executive + 1 500 €				
AVENISIS TOURING SPORTS (BREAK)				
Surcoût: + 1 000 €				
RAV4				
2.0 VVT-i 151 ch Active AWD	9	M	1 600	30 300
Hybride Dynamic	9	0	34 500	
2.0 D-4D 143 ch Active	7	0	29 300	
Surcoût Dynamic: Active + 2 200 €				
Surcoût Design: Dynamic + 3 000 € à + 3 200 €				
Surcoût Lounge: Design + 2 100 € à + 2 500 €				
LAND CRUISER (3 PORTES)				
2.8 D-4D 177 ch Le Cap	12	M	6 500	37 000
Surcoût Life: LeCap + 4 950 €				
Surcoût Légende: Life + 500 €				
Surcoût Lounge: Légende + 4 400 €				
LAND CRUISER (5 PORTES)				
4.0 VVT-i 280 ch Lounge Auto.	10	M	8 000	61 850
Surcoût 3 portes + 2 700 € à + 6 000 €				
Surcoût Lounge Pack Techno: Lounge + 6 400 € à + 8 400 €				
NOUVEAU GT86				
2.0 200 ch	12	M	3 000	32 390
VOLKSWAGEN				
TYPE	CV	B/M*	PRIX	
NOUVELLE UPI (3 PORTES)				
1.0 60 ch Take up!	3	0	10 400	
1.0 75 ch Take up!	4	0	11 080	
1.0 TSI 90 ch Move up!	5	0	13 690	
Surcoût Move up!: Take up! + 1 910 €				
Surcoût Beats Audio: Move up! + 430 €				
Surcoût High up!: Move up! + 1 790 €				
UPI (5 PORTES)				
Surcoût: 3 portes + 500 €				
POLO (3 PORTES)				
1.0 60 ch Tendance	4	0	13 380	
1.0 75 ch Tendance	4	0	14 090	
1.2 TSI 90 ch BMT Confortline	5	0	16 940	
1.0 TSI 95 ch BlueMotion	5	0	16 710	
1.2 TSI 110 ch BMT R-Line	6	0	20 710	
1.4 TSI 150 ch BlueGT	7	0	23 340	
GTI	11	M	250	26 590
1.4 TDI 75 ch BMT Trendline	4	0	16 430	
1.4 TDI 90 ch BMT Trendline	4	0	17 140	
Surcoût Confortline: Trendline + 1930 €				
Surcoût Allstar: Confortline + 90 €				
Surcoût Beats Audio: Confortline + 1 200 €				
Surcoût R-Line: Confortline + 2 360 €				
Surcoût Carat: R-Line + 1 200 €				
Surcoût: berline 3 p + 600 €				
Surcoût Dynamic: France + 410 € à + 700 €				
Surcoût Design: Dynamic + 900 €				
Surcoût Collection: Design + 900 €				
CROSS POLO				
1.2 TSI 90 ch BMT	5	0	18 300	
1.4 TDI 90 ch BMT	4	0	20 430	
Surcoût: berline 3 p + 600 €				
GOLF VII (3 PORTES)				
1.2 TSI 85 ch Tendance	5	0	18 850	
1.2 TSI 110 ch Tendance	5	0	21 230	
1.0 TSI 115 ch BlueMotion Trendline	6	0	22 230	
1.4 TDI 125 ch Confortline	6	0	24 410	
1.4 TSI 150 ch Confortline	7	0	26 980	
GTI	12	M	250	34 150
GTI Performance	13	M	250	35 260
GTI Clubsport	16	M	2 200	37 400
R	19	M	2 200	42 790
1.6 TDI 90 ch Trendline	4	0	23 610	
1.6 TDI 110 ch Trendline	5	0	24 290	
2.0 TDI 150 ch Confortline	7	0	29 130	
GTD	9	0	35 150	
Surcoût Confortline: Trendline + 2 180 €				
Surcoût Allstar: Confortline + 0 €				
Surcoût Carat: Confortline + 2 370 €				
GOLF VII (5 PORTES)				
GTE	6	B	1 000	39 600
e-Golf	3	B	6 300	38 190
Surcoût: berline 3 p + 830 €				
Surcoût Carat Edition: Carat + 3 490 €				
GOLF VII SW (BREAK)				
1.2 TSI 85 ch Trendline	5	0	20 450	
1.2 TSI 110 ch Confortline	5	0	24 820	
1.0 TSI 115 ch BlueMotion Trendline	6	0	23 660	
1.4 TDI 125 ch Trendline	6	0	23 660	
1.4 TSI 150 Confortline	8	0	27 930	
R DSG	19	M	2 200	46 200
Surcoût: berline 5 p + 1100 €				
GOLF VII SW (ALLTRACK)				
2.0 TDI 150 ch	8	0	40 910	
2.0 TDI 190 ch DSG	10	M	150	44 540
CC				
1.4 TSI 150 ch	8	M	150	32 600
1.2 TDI 150 ch	8	0	35 850	
2.0 TDI 184 ch	10	0	38 590	
Surcoût: Carat: "base" + 3 360 € à + 4 090 €				
SHARAN				
1.4 TSI 150 ch Tendance	8	M	900	35 270
2.0 TDI 220 ch Confortline DSG	13	M	2 200	42 050
2.0 TDI 115 ch Trendline	7	0	37 220	
2.0 TDI 150 ch Confortline	8	0	40 330	
Surcoût Allstar: Confortline + 0 €				
Surcoût Carat: Confortline + 2 150 €				
TOUAREG				
3.0 TDI 204 ch Auto.	12	M	2 200	54 970
3.0 TDI 262 ch Carat Auto.	16	M	2 200	67 910
Surcoût Carat: "base" + 1 150 €				
Surcoût R-Line: Carat + 1 000 €				
Surcoût Carat Edition: Carat + 4 690 €				
CADDY				
1.2 TSI 84 ch Conception	5	M	150	16 280
1.4 TSI 125 ch Trendline	7	M	150	21 870
1.0 TSI 75 ch Conception	4	0	18 220	
2.0 TDI 102 ch Trendline	5	0	23 350	
2.0 TDI 122 ch Conception 4Motion	7	M	500	24 110
2.0 TDI 150 ch Trendline	7	0	29 520	
Surcoût Trendline: Conception + 2 040 € à + 3 250 €				
Surcoût Confortline: Trendline + 2 040 € à + 3 250 €				
Surcoût Alltrack: Confortline + 2 870 €				
Surcoût Beach: Confortline - 10				

Pour bien préparer ses vacances ...



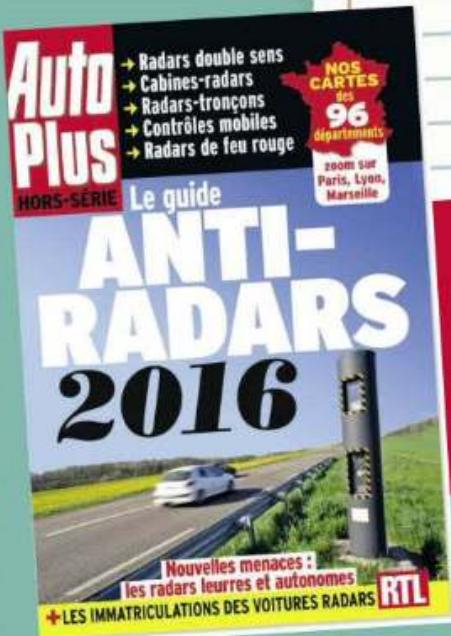
NE PAS OUBLIER

- ANTI-MOUSTIQUES
- ANTI-UV
- ANTI-RONFLEMENTS
- ANTI-STRESS
- ANTI-RADARS !**

212 PAGES

2€₉₉

EN + DE
AUTO PLUS



Nouvelle édition 2016
3700 radars listés !

Nouveau: Les cabines leurre et de chantiers

Exclusif: Les immatriculations des voitures radars mobiles

Mise à jour: Les radars fixes double sens par département

SORTIE LE 22 JUILLET

Référent sur le marché de l'automobile premium

aj LES
PROFESSIONNELS
S'AFFICHENT



UNE ÉQUIPE
À VOTRE ÉCOUTE :

- Directeur de publicité : Marc Quellé • 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



LIBRE COMME L'AIR.

En seulement 20 Secondes, vous retrouverez le vent de la liberté. C'est le temps qu'il faut au nouveau MINI Cabrio pour replier sa capote électrique. À bord, 4 vraies places pour vous assurer le maximum de confort. Et pour profiter pleinement du moment, l'application Rain Warner vous avertit de l'arrivée de la pluie. Vous êtes prêt pour de nouvelles expériences, prêt pour découvrir des sensations de conduite uniques.

Venez l'essayer dans l'un de vos MINI Stores NEUBAUER.

THE NEW MINI CABRIO.

MINI Store Le Chesnay
46/48 rue Moxouris - 78150 Le Chesnay
01 39 23 00 00

MINI Store Mirabeau
71 av de Versailles - 75016 Paris
01 46 47 00 00

NEUBAUER
UNIVERSITÉ

* Consommation et émissions de CO₂ de la gamme MINI Cabrio en cycle mixte selon la norme européenne NEDC: de 3,8 à 4,5 l/100km et 100 à 152 g/km. L'ensemble de ces véhicules comporte des équipements de série ou en option en fonction de la finition. The New MINI Cabrio. Nouveau MINI Cabrio.



**La nouvelle attraction
des parcs Audi Occasion :plus.**

Audi R8.



Audi Occasion :plus

Quand on veut une Audi, on va chez Audi.

Acheter un modèle Audi Occasion :plus c'est acquérir une Audi couverte par une garantie constructeur 24 mois équivalente à celle d'un véhicule neuf. Profitez dès maintenant d'un large choix de véhicules qui bénéficient de toute l'expertise Audi au travers de 110 points de contrôle et d'une assistance 24h/24, 7j/7.

Retrouvez l'ensemble des offres et des engagements Audi Occasion :plus chez votre distributeur labellisé et sur Audi.fr/occasions

Volkswagen Group France S.A. – RC Soissons B 602 025 538. Audi recommande Castrol EDGE Professional.
Gamme Audi R8 : consommation en cycle mixte (l/100km) : 11,4 – 12,3. Rejets de CO₂ (g/km) : 272 – 287.

Premium Vélizy

19, Avenue Louis Breguet - Vélizy-Villacoublay - Tél. : 01.78.74.20.30



1^{er} distributeur Honda de France
depuis 1966



The Power of Dreams[®]

EXCLUSIVITÉ JAPAUTO

CIVIC 1.8 i-VTEC
série limitée cuir navi by Japauto



20 490€⁽¹⁾

sous condition de reprise

6 700€

d'avantage client⁽²⁾

(EQUIPEMENTS INCLUS) Sellerie CUIR exclusive • Navigation GPS Honda Connect + Bluetooth
Climatisation auto • Caméra de recul • Jantes Alu 17' • Feux de jour à LED

Motorisation essence 1.8 i-VTEC 142 ch

(1) Tarif au 01/06/2016. Prix de la CIVIC 1.8 i-VTEC Executive Navi série limitée CUIR NAVI by Japauto au prix catalogue de 27 190 € incluant une sellerie cuir exclusive noire à surpiqures ton carrosserie d'une valeur de 1 690 €, hors peinture métallisée, frais d'immobilisation et éco-taxe et déduction faite d'une remise de 4 900 € 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 modèles identifiés en stock et pour toute immatriculation jusqu'au 31/08/2016 chez Japauto Automobiles, dans la limite des stocks disponibles. Consommation cycle mixte : 6,41 l/100 km. Emissions de CO₂ : 145 g/km (D). Photo non contractuelle. (2) Avantage client de 6 700 € composé d'une remise Japauto de 4 900 € et de 1 800 € de capital (aide à la reprise d'un véhicule conditionnée à l'acceptation de la reprise par Japauto). *Donnez vie à vos rêves.



HONDA À PARIS

Paris - Grande Armée | 29, avenue de la Grande Armée - 16^e

Paris - Porte de Saint Cloud | 147, boulevard Murat - 16^e

Retrouvez nos offres sur www.japauto.com

Paris - République | 32, avenue de la République - 11^e

Courbevoie | 100, boulevard de Verdun

Diminuez votre budget carburant.

Recherchons Revendeurs
et Commerciaux

À partir de **299€.**

Test de consommation : **-12%**



SPÉCIALISTE DE LA
PRÉPARATION
ET OPTIMISATION
DES MOTEURS ESSENCE
ET DIESEL DEPUIS 1995.

AUTOS
BATEAUX
CAMPING CAR
POIDS LOURDS
AGRICOLAS

Satisfait ou remboursé. Livraison gratuite en 48 heures.
Connecteurs d'origine. Plus de 50 centres de montage.

Garantie 8 ans

WWW.KITPOWER.FR
TÉL. : +33 (0)6 60 17 68 58
INFO@KITPOWER.FR



FIAT 500 1.3 JTD.....	75 CH 195 Nm
KITPOWER.....	100 CH 247 Nm
AUDI A3 1.6 TDI	105 CH 250 Nm
KITPOWER.....	130 CH 310 Nm
BMW X6 30D	245 CH 530 Nm
KITPOWER.....	302 CH 645 Nm
RENAULT MEGANE 1.5 DCI	110 CH 240 Nm
KITPOWER.....	140 CH 300 Nm
MERCEDES C250 BLUE EFFIC.....	204 CH 500 Nm
KITPOWER.....	258 CH 630 Nm
DACIA SANDERO 0.9 TCE.....	90 CH 140 Nm
KITPOWER.....	124 CH 184 Nm
SEAT LEON 2.0 TFSI CUPRA R.....	265 CH 350 Nm
KITPOWER.....	304 CH 415 Nm

Véhicules de direction
Véhicules du Personnel
Usine de POISSY

PEUGEOT & CITROËN

Tél : 01 30 19 55 00
06 18 40 80 86

vvo@info-auto.org

du lundi au vendredi de 8h30 à 17h00

www.info-auto.org

Les Voitures DE L'ANNÉE

Mercedes - BMW
Audi - VW

Direction et Collaborateur ALLEMAGNE

www.lesvoituresdelannee.com

06.09.78.09.20

aupe@lesvoituresdelannee.com

Votre voiture reprise
& payée en 24h

sans obligation d'en
acheter une nouvelle !



Estimation gratuite
de votre voiture

Aramisauto.com

APPElez-NOUS AU : **03 55**
(Gratuit depuis un poste fixe)

compossez votre solution sur www.lodus.com

LODUS

Gagnez
des m² !

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

Prix TTC : structure de 449 € à 499 € et accessoires de 14,90 € à 899 €

Contactez-nous au 04 72 46 18 20

120 L'AUTO-JOURNAL

À découvrir dans notre prochain numéro

N° 964

du 18 août 2016

YANN LEFFEBVRE



Audi A5 coupé

Voyageur au long cours, le coupé A5 revient sur le devant de la scène. Au programme : on change tout, mais on prend garde de ne rien révolutionner.



YANN LEFFEBVRE

L'Alfa Romeo Giulia face à la BMW Série 3

La Giulia vient chasser sur les terres de la BMW Série 3. Jusqu'ici, toutes s'y sont cassé les dents ; la nouvelle Alfa fera-t-elle mieux ?



TIBO

Porsche 911 R

Et si c'était elle la meilleure des 911 ? Pour le savoir, nous nous sommes offert une petite balade à son volant. On ne fait pas un métier facile...

Et aussi... En kiosque



Ne ratez pas le numéro SPÉCIAL SALON 2017 !

5 000 modèles, 404 pages

- Toutes les nouveautés de 2017 : découvrez la future DS 3 SUV, l'Alpine, le Renault Scénic...
- Toutes les marques : les gammes complètes, les fiches techniques, les prix de chaque modèle, les équipements.
- Le tour du monde des constructeurs : voitures non importées, artisans...

Et où que vous
soyez, sur
SMARTPHONE
et
TABLETTE

Une publication des Éditions Mondadori Axel Springer
"EMAS" SNC

MONDADORI FRANCE Président: Ernesto Mauri

axel springer Président Axel Springer France: Ralph Büchi

RÉDACTION

8, rue François-Ory - 92543 Montrouge Cedex

Tél. : 01 41 33 50 00. Fax : 01 41 33 57 04

E-mail : autojournal@mondadori.fr

(Pour joindre directement votre interlocuteur, composez le 01 41 33... suivi du numéro de poste)

Directeur de la rédaction : Laurent 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 : Mélina 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 Riffle

Secrétaire de rédaction : Valérie Fröhlich

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

Chef de studio : Nicolas Georgieff

Maquette : Sabah Slimani

Photographes : Yann Lefebvre, Christian Martin

Responsable service photo : Jeanne-Marie Woitiée (5650)

Ont collaboré à ce numéro : Robert Buisson, Lydia Mas

DIRECTION - ÉDITION

Directeur de la publication : Carmine Perna

Directeur exécutif : Stéphane Haïtaïan

Éditeur : Tommaso Albinati

DIFFUSION

www.vendezplus.com

Directeur diffusion : Jean-Charles Guérault

Responsable diffusion marché : Philippe Merrien

Responsable diffusion : Nicolas Chanliau

MARKETING

Directrice marketing : Sylvie Siguret

Responsable marketing : Frédérique Gasbarian

Abonnements : Mathilde Dionnet, Agnès Tran

PUBLICITÉ

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

Directeur exécutif : Valérie Camy

Contacts publicité : Caroline Soret (5354), Paul Bellaïche (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 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 (10 62)

Responsable service prépresse : Sylvain Boulard (29 88)

Adjoint responsable service prépresse : Christophe Guérin (49 19)

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 : juillet 2016



ABONNEMENT

Vous souhaitez vous abonner ou vous avez besoin d'un renseignement sur votre abonnement ? Pour toute question sur votre abonnement, téléphoner au 01 46 48 48 75 (du lundi au samedi de 8 h à 20 h). Par courrier : Service abonnements L'Auto-Journal - CS 90125 - 27091 Évreux Cedex 9. Abonnement France : 64 € (1 an, 25 numéros dont Spécial Salon), 78 € (1 an, 25 numéros + 5 hors-séries). Prix de vente incluant T.V.A. à 2,10 %. Belgique (Edigroupe Belgique Sprl, tél. : 070 233 304, abobelgique@edigroupe.org) : 89,95 € (1 an, 25 numéros). Suisse (Edigroupe S.A. Tél. : 022 860 84 01, abonne@edigroupe.ch) : 139 CHF (1 an, 25 numéros).

CHASSAY

TOURS

CABRIOLET-ROADSTER | COUPÉ-GT®
BERLINE-BREAK | SUV-CROSSOVER



DISTRIBUTEUR OFFICIEL EXCLUSIF

CADILLAC CORVETTE CAMARO



Nouvelle Cadillac ATS-V
470 ch 0-100 km/h 3.9 sec*



Nouvelle Corvette Z06
659 ch 0-100 km/h 3.4 sec**



Nouvelle Camaro V8
453 ch 0-100 km/h 4.4 sec**

18 MARQUES HAUT DE GAMME - 200 AUTOMOBILES DISPONIBLES

A une heure de Paris en TGV ou deux heures par l'autoroute A10

ACHAT - VENTE - REPRISE - ENTRETIEN - FINANCEMENT®

CABRIOLET-ROADSTER | COUPÉ-GT | BERLINE-BREAK | SUV-CROSSOVER

AUTOMOBILES CHASSAY - 11 BOULEVARD ABEL GANCE - 37 100 TOURS - 02 47 40 60 60 - CHASSAY.FR

1664 BLANC

UNE MARQUE. UNE EMPREINTE.



1664 Blanc est vendu dans les grandes métropoles : Paris, Montréal, Sydney.

DUROS/Barrière 175 614 308 HERZIE

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