l'auto-journal
Le Guide l'auto-journal
n°31
Janvier / Septembre 2016

TOUTES LES VOITURES DU MARCHÉ

À L'ESSAI

CITADINES

COMPACTES

FAMILIALES

ROUTIÈRES

MONOSPACES

4x4 et SUV

COUPÉS/CABRIOLETS

SPORTIVES

INDISPENSABLE pour choisir votre auto

228 pages

→ **NOS TESTS**

TENUE DE ROUTE, CONFORT, CONSOMMATIONS...

→ **TOUTES LES INFOS**

PRIX, ÉQUIPEMENTS, BONUS/MALUS...

RENAULT KOLEOS

AUDI S5

CITROËN C3

MERCEDES AMG GT R

48 modèles dévoilés !

Nouveautés 2016

M 02556 - 31 - F: 5,95 € - RD

LODUS

Le dressing du garage !

composez votre solution sur

www.lodus.com

1ère solution de rangement modulable pour garage et box garage

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, c'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 149 €

Pour toute question, devis ou installation à domicile
contactez nous au 04 72 46 18 20

ORIGINE FRANCE® GARANTIE
BVCert. 6164725

Un produit ERARD®

Crossovers à l'attaque

Le mois de juin à peine achevé, les statisticiens du CCFA (comité des constructeurs français d'automobiles) ont sorti leurs calculettes pour dresser un bilan à mi parcours de l'année 2016. Premier constat : avec 1 102 442 véhicules particuliers neufs immatriculés de janvier à juin, le marché français affiche une belle progression des ventes de voitures neuves de 8,3 % par rapport au premier semestre 2015. Si la part des modèles essence augmente sensiblement (43,36 % contre 37,50 % il y a un an) et celle des diesels continue de baisser (52,81 % au lieu de 58,66 %), la tendance forte du moment est l'engouement pour les véhicules de loisirs. Fin juin 2015, un véhicule sur quatre vendu en France était un crossover, un SUV ou un 4X4. Au début de l'été 2016, cette proportion atteint 27 %.

A l'image de Renault, qui a judicieusement remplacé son minispace Modus par le Captur, lancé avec bonheur son Kadjar ou le cinquième opus de l'Espace repositionné en SUV haut de gamme, et qui mise beaucoup sur son prochain Koleos, les constructeurs sont de plus en plus nombreux à avoir compris la nécessité d'être présents sur ce segment très porteur. Peugeot, qui s'apprête à lancer à la rentrée son nouveau 3008 pour tenter de reprendre le leadership des ventes de crossovers compacts au Kadjar, vient également de donner un coup de jeune à son 2008. Les essayeurs de l'Auto-Journal ont été séduits par « *son châssis remarquable, sa direction parfaite, ses suspensions bien calibrées et la qualité de sa finition* », et estiment que « *son homogénéité et son efficacité sont sans concurrence* » (voir page 157). Toutes les nouveautés (Audi Q2, Ford Edge, Jaguar F-Pace, Kia Niro, Maserati Levante, Seat Ateca,…) apparues dans cette catégorie reine des crossovers sont également passées entre les mains expertes de nos essayeurs. Bonne lecture !.

Olivier Bernis

Guide de l'auto-journal

MONDADORI FRANCE
Président: Ernesto Mauri
axel springer
Président Axel Springer France: Ralph Büchi

Rédaction
8, rue François-Ory - 92543 Montrouge Cedex
Tél.: 01 41 335000
Fax: 01 41 335704
E-mail: autojournal@mondadori.fr
Directeur de la rédaction: Laurent Chiapello
Rédacteur en chef: Olivier Bernis, assisté de Karine Roumestand (5594)
Responsable des hors-série: Franck Mozzanini
Directrice artistique: Sandrine Penain
Secrétariat de rédaction/Maquette/Photogravure: Groupe Hommell, 48-150, bd Sénard, 92210 Saint Cloud

Rédacteurs: Christophe Bourgeois, Magali Burglen, Florian Chopin, Praveen Delavictoire, Guy L'Hospital, Elisabeth Robert, Erwan Serveau, Louis Steff, Jacques Warnery
Photographes: Clément Choulot, Greg, Florian Grout, Emerick Houplain, Yann Lefebvre, Christian Martin, Nicolas Soler, Alexandre Paumard, Joël Peyrou, Serge Pissot, Arnaud Saunier, Tibo, Philippe Tissier

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
Responsable marketing direct: Johanne Gavarini
Chef de produit: Agnès Tran

Publicité
Tél.: 01 41 335352 - **Fax:** 01 41 335703
Directeur exécutif: Valérie Camy
Contacts publicité: Caroline Soret (5344), Paul Bellaïche (5600)
Planning: Angélique Consoli (5352), Stéphanie Guillard (5350)
Trafic: Stéphane Durand

Annonces classées
Tél.: 01 41 335554 - **Fax:** 01 41 335761
Directeur de publicité: Marc Queillé
Commerciale: Julie Aldabo
Assistante: Sylviane Ragusa
Maquettiste: Alexandre Guillard

Fabrication
Chefs de fabrication: Isabelle Simon-Mezari

Finance
Finance manager: Guillaume Zaneskis

Direction – Édition
Éditeur:
Editions Mondadori Axel Springer "EMAS" SNC
Siège social: 8, rue François-Ory
92543 Montrouge Cedex
Cogérants: Carmine Perna et Ralph Büchi
Directeur de la publication: Carmine Perna
Directeur exécutif: Stéphane Haïtalian
Actionnaires principaux: Mondadori France SAS et Axel Springer France SAS
Éditeur: Tommaso Albinati
Imprimeur: Maury - Imprimeur SAS, 45330 Malesherbes
Photogravure couverture : Key Graphic, 4, allée Verte, 75011 Paris
N° ISSN: 1969-9689
N° CPPAP: 0521 K 89846
Dépôt légal: juillet 2016

SOMMAIRE

Mazda MX-5

Suzuki Baleno

Seat Ateca

Lamborghini Huracan Spyder

Jaguar F-Pace

NOUVEAUTÉS 2016

Citroën C3	p. 6, 7
Fiat 500S	p. 7
Ford Ka+	p. 7
Renault Twingo GT	p. 7
Aston Martin Vanquish Zagato	p. 8, 9
Mercedes AMG GT R	p. 9
Lamborghini Aventador Miura	p. 9
Ferrari LaFerrari Aperta	p. 9
Mercedes Classe E break	p. 10
Tesla Model S	p. 10
Volkswagen Phideon	p. 10
Audi S5 Coupé	p. 12
Mercedes Classe C 63 AMG Cabriolet	p. 12
Aston Martin Vantage GT12 Roadster	p. 12
Renault Koleos	p. 14, 15
Peugeot 3008 GT	p. 15
Mercedes Classe GLC Coupé	p. 15
Renault Alaskan	p. 15
Porsche Panamera II	p. 16
Maserati Quattroporte	p. 16
Volvo S90 / V90 R-Design	p. 16

CITADINES

Renault Clio 1.2 TCe 120	p. 18, 19
Alfa Romeo MiTo 0.9 Twin Air 105	p. 20
Audi A1 1.0 TFSI 95 Ultra	p. 20
BMW i3 0.7 Electrique	p. 21
Citroën C1 1.0 VTi 68	p. 21
Citroën C3 1.2 PureTech 110	p. 22
Citroën E-Mehari Électrique	p. 22
DS 3 1.2 PureTech 130	p. 23
Dacia Sandero 0.9 TCe 90	p. 24
Fiat Panda 0.9 85 TwinAir	p. 24
Fiat 500 1.2 69	p. 25
Ford Fiesta 1.0 EcoBoost 100	p. 25
Honda Jazz 1.3 i-VTEC 102	p. 26
Hyundai i10 1.2 87	p. 26
Hyundai i20 1.0 T-GDi 100	p. 27
Kia Picanto 1.0	p. 27
Kia Rio 1.1 CRDi 75	p. 28
Lancia Ypsilon 1.3 Multijet 95	p. 28
Mazda 2 1.5 SkyActiv-G 90	p. 29
Mini 1.5 136	p. 29
Mitsubishi Space Star 1.2	p. 30
Nissan Micra 1.2 80	p. 30
Opel Adam 1.4 Twinport 87	p. 32
Opel Karl 1.0 75	p. 32
Opel Corsa 1.0 Ecotec Turbo 115	p. 33
Peugeot iOn Électrique	p. 33
Peugeot 108 1.2 PureTech 82	p. 34
Peugeot 208 1.2 PureTech 110	p. 34
Peugeot 208 1.6 BlueHDi 75	p. 35
Renault Twizy	p. 35
Renault Twingo 0.9 TCe 90	p. 36
Renault Zoe	p. 36
Seat Mii 1.0 MPI 60	p. 37
Seat Ibiza 1.0 EcoTSI 95	p. 37
Skoda Citigo 1.0 75 MPI	p. 38
Skoda Fabia 1.2 TSI 90	p. 38
Skoda Fabia Combi 1.4 TDI 90	p. 39
Smart Fortwo 1.0 71	p. 39
Smart Forfour 1.0	p. 40
Suzuki Celerio 1.0 68	p. 40
Suzuki Swift 1.2 VVT	p. 41
Suzuki Baleno 1.0 Boosterjet 110	p. 41
Suzuki Baleno 1.2 Hybrid 90	p. 42
Toyota Aygo 1.0 VVT-i 69	p. 42
Toyota Yaris Hybride 100h	p. 44
Volkswagen Polo 1.0 TSI 95	p. 44
Volkswagen Up! 1.0 TSI 90	p. 45

COMPACTES

Audi A3 Sportback 1.0 TFSI 115	p. 46, 47
Alfa Roméo Giulietta 1.6 JTDm 120	p. 48
BMW 120d xDrive 190	p. 48
Citroën C4 1.6 BlueHDi 120	p. 49
Dacia Logan MCV 0.9 TCe 90	p. 49
Dacia Logan MCV 1.5 dCi 90	p. 50
DS 4 1.6 BlueHDi 120	p. 50
Fiat Tipo 1.3 Multijet 95	p. 51
Fiat Tipo 1.6 Multijet 120 Berline	p. 52
Ford Focus 1.5 TDCi 120	p. 52
Honda Civic 1.6 i-DTEC 120	p. 53
Hyundai i30 1.6 CRDi 110	p. 53
Infiniti Q30 2.2d 170	p. 54
Kia Cee'd 1.6 CRDi 136	p. 54
Lexus CT 200h	p. 55
Mazda 3 2.2 Skyactiv-D 150	p. 55
Mazda 3 2.2 Skyactiv-D 150 Berline	p. 56
Mercedes Classe A 220d 177	p. 56
Mini Clubman Cooper S	p. 57
Nissan Leaf Electrique	p. 57
Nissan Pulsar 1.5 dCi 110	p. 58
Opel Astra 1.6 CDTi 136	p. 58
Opel Astra Sports Tourer 1.6 CDTi 160	p. 59
Peugeot 308 1.2 PureTech 130	p. 60
Peugeot 308 SW 1.6 BlueHDi 120	p. 60
Renault Mégane 1.6 TCe 205 GT	p. 61
Renault Mégane 1.5 dCi 110	p. 62
Seat Leon 1.6 TDI 110	p. 63
Skoda Rapid Spaceback 1.6 TDI 116	p. 63
Toyota Auris 1.6 D-4D 112	p. 64
Volkswagen Golf 1.4 TSI GTE	p. 64
Volkswagen Golf SW 2.0 TDI 150	p. 65
Volvo V40 D2	p. 65

FAMILIALES

Alfa Romeo Giulia 2.2 JTD 180	p. 66, 67
Audi A3 2.0 TDI 150	p. 68
Audi A4 3.0 V6 TDI 218	p. 68
Audi A4 Avant 2.0 TDI 190	p. 69
BMW 330e	p. 69
BMW 320d Touring	p. 70
BMW 318d GT	p. 70
BMW 428i Gran Coupé	p. 71
Cadillac ATS 2.0 T 276	p. 71
Citroën C5 2.0 BlueHDi 180	p. 72
DS 5 1.6 THP 165	p. 72
Ford Mondeo Hybrid 187	p. 73
Ford Mondeo SW 2.0 TDCi 180	p. 73
Hyundai i40 SW 1.7 CRDi 141	p. 74
Infiniti Q50 Hybrid	p. 74
Jaguar XE 2.0 D 180	p. 75
Kia Optima 1.7 CRDi 141	p. 75
Lexus IS 300h	p. 76
Mazda 6 2.2 SkyActiv-D 150	p. 76
Mercedes Classe C 220d	p. 77
Mercedes Classe C 350e Break	p. 77
Opel Insignia 2.0 CDTI 140	p. 78
Peugeot 508 2.0 BlueHDi 150	p. 78
Peugeot 508 SW 2.0 BlueHDi 180	p. 79
Renault Talisman 1.6 TCe 200	p. 79
Renault Talisman Estate 1.6 dCi 160 4Control	p. 80
Skoda Rapid 1.6 TDi 116	p. 81
Skoda Octavia 2.0 TDI 150	p. 81
Subaru Levorg 1.6 GT-S 170	p. 82
Toyota Avensis 2.0 D-4D 143	p. 82
Toyota Prius Hybride	p. 83
Toyota Avensis Touring Sports 1.6 D-4D 112	p. 84
Volkswagen Passat 1.4 TSI GTE	p. 84
Volkswagen Passat SW 2.0 TDI 190	p. 85
Volvo S60 D4 190	p. 85

ROUTIÈRES

Volvo V90 D5 235 4WD	p. 86, 87
Audi A6 2.0 TDI 190	p. 88
Audi A7 Sportback 3.0 V6 TDI 272	p. 88
Audi A8 3.0 V6 TDI 262	p. 89
Bentley Flying Spur 4.0 V8	p. 89
Bentley Mulsanne 6.75 V8 Speed	p. 90
BMW 520d	p. 90
BMW 530xd Touring	p. 91
BMW 530d GT	p. 91
BMW 730d	p. 92
BMW 740 Ld	p. 92
Cadillac CTS 2.0 Turbo	p. 93
Jaguar XJ 3.0 D V6	p. 93
Jaguar XF 3.0D V6 300	p. 94
Lexus GS 450h	p. 95
Lexus LS 600h	p. 95
Maserati Ghibli 3.0 V6 Diesel 275	p. 96
Maserati Quattroporte 3.0 V6 Diesel 275	p. 96
Mercedes Classe E 220d	p. 97
Mercedes Classe S 350d Limousine	p. 98
Porsche Panamera S e-hybrid	p. 98
Skoda Superb Combi 2.0 TDI 150	p. 99
Tesla Model S P85D	p. 99

MONOSPACES

Opel Zafira 2.0 CDTI 170	p. 100, 101
BMW Série 2 Active Tourer 225xe	p. 102
Citroën C3 Picasso 1.6 BlueHDi 100	p. 102
BMW Gran Tourer 220d	p. 103
Citroën C4 Picasso 2.0 BlueHDi 150	p. 104
Citroën Grand C4 Picasso 2.0 BlueHDi 150	p. 104
Citroën Berlingo 1.6 BlueHDi 120	p. 105
Dacia Dokker 1.5 dCi 90	p. 105
Dacia Lodgy 1.5 dCi 110	p. 106
Fiat 500L 1.3 MultiJet 95	p. 106
Fiat 500L Living 1.3 MultiJet 95	p. 107
Fiat Doblo 1.6 Multijet	p. 107
Ford B-Max 1.6 TDCi 95	p. 108
Ford C-Max 1.5 EcoBoost 150	p. 108
Ford Grand C-Max 1.5 TDCi 120	p. 109
Ford S-Max 2.0 TDCi 180	p. 110
Hyundai ix20 1.6 125	p. 110
Ford Galaxy 2.0 TDCi 180	p. 111
Kia Venga 1.6 CRDi 115	p. 112
Kia Carens 1.7 CRDi 141	p. 112
Mercedes Classe B 250e	p. 113

SOMMAIRE

Alfa Romeo Giulia

Land Rover Evoque Cabriolet

Maserati Levante

Renault Talisman Estate

Fiat Tipo

Mercedes Classe B 200d 136 p. 113
Nissan Note 1.5 dCi 90 p. 114
Opel Meriva 1.6 CDTi 136 p. 114
Opel Combo Tour 1.6 CDTi 95 p. 115
Peugeot Bipper Tepee 1.3 HDi 75 p. 115
Peugeot Partner Tepee 1.6 BlueHDi 120 p. 116
Peugeot 5008 1.6 BlueHDi 120 p. 117
Renault Kangoo 1.5 dCi 90 p. 117
Renault Scénic 1.5 dCi 110 p. 118
Renault Grand Scénic 1.5 dCi 110 p. 118
Renault Espace 1.6 dCi 160 p. 119
Seat Alhambra 2.0 TDI 150 p. 120
Toyota Prius+ 136h p. 120
Toyota Verso 1.6 D-4D 112 p. 121
Volkswagen Golf Sportsvan 1.6 TDI 110 p. 121
Volkswagen Touran 2.0 TDI 150 p. 122
Volkswagen Touran 1.6 TDI 110 p. 123
Volkswagen Sharan 2.0 TDI 150 p. 123

4x4 et SUV

Ford Edge 2.0 TDCi 210 AWD p. 124, 125
Audi A4 Allroad 2.0 TDI 190 / Q3 2.0 TDI 120 p. 126
Audi Q2 1.6 TDI 116 p. 127
Audi Q5 2.0 TDI 190 / Q7 3.0 V6 TDI 272 p. 128
BMW X1 25d xDrive / X3 18d sDrive p. 129
BMW X4 M40i / X5 30d xDrive p. 130
BMW X5 40e xDrive / X6 M50d xDrive p. 131
Citroën C4 Cactus 1.6 BlueHDi 100 p. 132
Citroën C4 Aircross 1.6 e-HDi 115 4x2 p. 132
Citroën C5 2.0 BlueHDi 150 p. 133
Dacia Sandero Stepway 1.5 dCi 90 p. 133
Dacia Lodgy 1.5 dCi 110 / Dokker 1.5 dCi 90 Stepway p. 134
Dacia Duster 1.5 dCi 110 p. 135
DS 4 Crossback 2.0 BlueHDi 180 p. 135
Fiat Panda Cross 0.9 TwinAir 90 p. 136
Fiat 500X 1.6 Multijet 120 p. 136
Ford EcoSport 1.0 EB 125 / Kuga 1.5 EB 182 4x4 p. 137
Ford Ranger 3.2 TDCi 200 p. 138
Honda HR-V 1.6 i-DTEC 120 p. 138
Honda CR-V 1.6 i-DTEC 4WD p. 139
Hyundai Tucson 1.7 CRDi 115 p. 139
Hyundai Santa Fe 2.2 CRDi 200 p. 140
Jaguar F-Pace 3.0D V6 p. 140
Jeep Renegade 1.4 MultiAir 140 p. 141
Jeep Cherokee 2.0 Mjt 140 / Grand Cherokee SRT p. 142
Kia Soul 1.6 CRDi 136 / Soul EV Electrique p. 143
Kia Sportage 2.0 CRDi 136 p. 144
Kia Sorento 2.2 CRDi 200 4x4 p. 144
Kia Niro 2.0 141 hybride p. 145
Land Rover Evoque 2.0 TD4 180 p. 146
Land Rover Discovery Sport 2.0 TD4 150 p. 146
Land Rover Range Sport 3.0 SDV6 Hybride p. 147
Land Rover Range Rover 5.0 V8 S/C 510 p. 147
Lexus NX 300h 4WD / RX 450h p. 148
Maserati Levante 3.0 V6 430 p. 149
Mazda CX-3 1.5 Skyactiv-D 105 4x4 p. 150
Mazda CX-5 2.2 SkyActiv-D 150 p. 150
Mercedes GLA 220d 4Matic / Classe GLC 220d p. 151
Mercedes Classe GLE 500e / Classe GLS 350d p. 152
Mini Countryman Cooper S All4 190 p. 153
Mitsubishi ASX 2.2 Di-D 4WD p. 153
Mitsubishi Outlander 2.0 PHEV p. 154
Nissan Juke 1.5 dCi 110 p. 155
Nissan Qashqai 1.6 dCi 130 p. 155
Nissan X-Trail 1.6 dCi 130 p. 156
Opel Adam Rocks 1.0 115 Ecotec p. 156
Peugeot 2008 1.2 PureTech 110 p. 157
Opel Mokka 1.4 turbo 4x2 p. 158
Peugeot 3008 1.6 BlueHDi 120 p. 158
Peugeot 508 RXH 2.0 BlueHDi 180 p. 159
Porsche Macan S Diesel p. 159
Porsche Cayenne S E-Hybrid p. 160
Renault Captur 1.2 TCe 120 p. 160
Renault Kadjar 1.6 dCi 130 4WD p. 161
Seat Leon X-Perience 2.0 TDI 184 4Drive p. 161
Seat Ateca 2.0 TDI 190 4Drive p. 162
Skoda Yeti 1.2 TSI 110 / Octavia Scout 2.0 TDI 150 p. 163
SsangYong Tivoli 160 e-XDi 2WD p. 164
Subaru Outback 2.0D 150 p. 164
SsangYong Tivoli XLV 160 e-XDi 115 AWD p. 165
Suzuki S-Cross 1.6 DDiS 4x2 p. 166
Suzuki Vitara 1.6 DDiS 120 4x4 p. 166
Toyota RAV4 Hybride 197 2WD p. 167
Volkswagen Golf Alltrack 2.0 TDI 184 4x4 p. 167
Volkswagen Passat SW Alltrack 2.0 TDI 150 4x4 p. 168
Volkswagen Touareg 3.0 V6 TDI p. 168
Volkswagen Tiguan 2.0 TDI 150 4Motion p. 169
Volvo V40 Cross Country T5 AWD p. 170
Volvo V60 Cross Country D4 190 p. 170
Volvo XC60 D3 150 / XC90 D5 2.0 225 AWD p. 171

COUPÉS et CABRIOLETS

Mercedes Classe C Cabriolet 300 p. 172, 173
Audi A3 1.8 TFSI 180 p. 174
Audi TT 2.0 TDI 184 Ultra p. 174
Audi TT Roadster 2.0 TFSI 230 Quattro p. 175
Bentley Continental GTC 6.0 W12 p. 175
BMW 228i Cabriolet p. 176
BMW 428i Coupé p. 176
BMW Z4 35iS p. 177
BMW i8 1.5 Hybride p. 177
DS 3 Cabrio 1.2 PureTech 130 p. 178
Ferrari California T 3.9 V8 560 p. 179
Ferrari 488 Spider 3.9 V8 670 p. 179
Fiat 124 Spider 1.4 MultiAir 140 p. 180
Ford Mustang Convertible 2.3 EcoBoost 317 p. 181
Jaguar F-Type 3.0 V6 S p. 181
Lamborghini Huracan Spider 5.2 V10 p. 182
Land Rover Evoque Cabriolet 2.0 TD4 180 p. 182
Lexus RC 300h p. 183
Maserati GranTurismo 4.7 V8 p. 183
Mazda MX-5 2.0 SkyActiv-G 160 p. 184
Mercedes Classe C 300 Coupé p. 184
Mercedes Classe E 500 Cabriolet p. 185
Mercedes Classe S 500 Coupé 4Matic p. 185
Mercedes Classe S 500 Cabriolet p. 186
Mercedes Classe SL 500 p. 187
Smart Fortwo Cabrio 0.9 Prime p. 187
Mini Cabrio Cooper S p. 188
Volkswagen Coccinelle 1.4 TSI 150 p. 189
Volkswagen Scirocco 1.4 TSI 125 p. 189

SPORTIVES

Honda NSX 3.5 V6 Hybrid p. 190, 191
Abarth 695 1.4 T-Jet 190 p. 192
Alfa Romeo 4C Spider 1.8 T 240 p. 192
Aston Martin DB9 6.0 V12 GT p. 193
Audi S1 Sportback 2.0 TFSI Quattro p. 193
Audi RS6 4.0 V8 Quattro p. 194
Audi TTS 2.0 TFSI 310 Quattro p. 194
Audi R8 5.2 V10 Plus p. 195
BMW M235i p. 195
BMW M2 Coupé 3.0 370 p. 196
BMW M4 3.0 431 p. 196
Caterham Seven 165 p. 197
Caterham Seven 485R p. 197
Chevrolet Corvette Stingray 6.2 V8 Coupé p. 198
DS 3 1.6 THP 208 Performance p. 198
Ferrari 488 GTB 3.9 V8 670 p. 199
Ferrari F12 tdf 6.3 V12 780 p. 199
Ford Fiesta 1.6 EcoBoost ST p. 200
Ford Focus ST 2.0 TDCi 185 p. 200
Ford Focus 2.3 Turbo p. 201
Ford Mustang 5.2 V8 p. 202
Honda Civic 2.0 i-VTEC 310 Type R p. 202
Lamborghini Huracán 5.2 V10 LP 580-2 p. 203
Lotus Elise 1.8 220 p. 203
Mercedes Classe A 45 AMG p. 204
Mercedes Classe C Coupé p. 204
Mercedes CLS Shooting Brake 63 AMG S p. 205
Mercedes Classe S Coupé 63 AMG p. 205
Mercedes AMG GT 4.0 V8 S p. 206
Mini 2.0 T 231 John Cooper Works p. 206
Nissan 370Z 3.7 V6 Nismo p. 207
Opel Corsa 1.6 T 207 OPC p. 207
Nissan GT-R p. 208
Pagani Huayra 6.0 V12 789 BC p. 209
Peugeot 208 1.6 GTi p. 209
Porsche 718 Boxster p. 210
Peugeot 308 1.6 GTi 270 p. 211
Renault Clio 1.6 16V 220 RS Trophy p. 211
Porsche 911 4.0 500 R p. 212
Seat Ibiza SC 1.8 T 192 Cupra p. 213
Seat Leon ST 2.0 TSI 280 Cupra p. 213
Skoda Octavia 2.0 TSI 220 RS p. 214
Subaru Impreza 2.5T 300 WRX STi p. 214
Subaru BRZ 2.0 p. 215
Suzuki Swift 1.6 VVT Sport p. 215
Toyota GT86 2.0 200 p. 216
Volkswagen Polo 1.8 TSI 192 GTI p. 216
Volkswagen Golf 2.0 TSI 220 GTI p. 217
Volkswagen Golf 2.0 TSI 300 R p. 217
Volkswagen Golf 2.0 TDI 184 GTD p. 218
Volkswagen Scirocco 2.0 TSI 280 R p. 218

PRIX DU NEUF

p. 220

Numéro imprimé sur papier recyclé

Citroën C3 III

DU NEUF AVEC DU VIEUX

En repartant d'une base technique existante, Citroën est parvenu à faire une troisième génération de C3 toute neuve dans son apparence extérieure et intérieure. Elle permet également de conforter le projet de la marque.

COMMERCIALISATION : OCTOBRE 2016
Prix estimé : à partir de 13 500 €

Au départ, elle devait être réalisée sur une toute nouvelle plate-forme développée en partenariat avec General Motors. Mais ça, c'était avant… Les deux associés ont réduit la voilure et le projet de nouvelle base technique a été reporté aux calendes grecques. Cela n'a toutefois pas empêché Citroën de nous concocter une troisième génération de C3 en reprenant des éléments existants, ceux de la Peugeot 208 en l'occurrence. Pourtant à bien la regarder, rien de vient éveiller les soupçons. L'auto est certes tout aussi ramassée et compacte que la lionne, mais le traitement est bien différent sans pour autant tomber dans les rondeurs de l'ancienne C3. Cette nouvelle mouture

JOUR ET NUIT
Les feux de jour seront présents aussi bien à l'avant qu'à l'arrière et seront tous à leds.

MULTICOLORE
Avec les différentes teintes de carrosseries ainsi que les coloris de toit, la C3 proposera 36 déclinaisons différentes.

A

Abarth 595

L'Abarth 595 s'offre le même restylage que la 500 labellisée Fiat : optiques à diodes, boucliers redessinés, interface homme-machine via un écran tactile. Ajoutez en plus un bonus de 5 ch, quelle que soit la version choisie. Ce qui donne 145 ch pour la version de base, 165 ch pour la Turismo et 195 ch pour la Competizione. Seule la Biposto n'est pas restylée.

Audi TT RS

Derrière ce label RS se cache un 5 cylindres turbo développant la bagatelle de 400 ch. Une puissance transmise aux quatre roues via une boîte S Tronic à 7 rapports. De quoi permettre à la version coupé de passer de 0 à 100 km/h en 3,7 secondes. Le roadster met seulement 0,2 secondes de plus.

Audi SQ7

Il est possible de peser plus de 2,2 tonnes et de passer de 0 à 100 km/h en 4,8 secondes. C'est le cas du SQ7 qui réalise, en plus, la performance de n'être homologué que pour 7,2 l / 100 km… Le secret ? Un V8 TDI de 435 ch équipé d'un compresseur électrique. L'auto est disponible en 5 ou 7 places à un tarif débutant à partir de 105 500 €.

se veut à la fois musclée et joviale. Un état d'esprit accentué par la possibilité d'opter pour des teintes bitons. Pour affirmer un peu plus son appartenance au nouvel univers Citroën, l'auto peut adopter les fameux Airbumps apparus sur le Cactus. Associés aux élargisseurs d'ailes et aux protections ils donneront un look de petit SUV des villes à cette C3. Notez également qu'à l'arrière, les imposants feux seront allumés aussi bien de nuit que de jour. A l'intérieur, l'agencement reprend le traitement horizontal proposé sur le Cactus. Avec une certaine sobriété supplémentaire. Point de compteurs digitaux, mais une instrumentation standard avec toutefois un ordinateur de bord bien intégré. Le bémol vient de la position très basse de l'écran tactile de 7 pouces pour l'info-divertissement. Les responsables de Citroën indiquent que cet emplacement a été choisi pour des questions d'ergonomie. Sous le capot, la C3 III reprend la même gamme de moteurs allant de 68 à 110 ch en essence et de 75 à 100 ch en diesel. On notera également l'arrivée d'une boîte automatique.

ENFIN DE L'AUTOMATIQUE

La nouvelle C3 disposera, enfin, d'une vraie boîte automatique à 6 rapports qui ne sera associée qu'au bloc essence 110 ch.

Ford Ka+ **Un autre monde**

De citadine chic, la Ka se transforme en citadine choc. Comprenez par-là qu'elle veut en offrir plus pour moins cher. D'où son appellation Ka+… Fini le partenariat avec la Fiat 500, l'américaine repose sur la plate-forme de la Fiesta, d'où ses dimensions peu ou prou similaires (3,93 m). Proposée auparavant en 3 portes et 4 places, la Ka devient une stricte 5 portes / 5 places. Ayant des objectifs mondiaux, son style se veut plus consensuel afin de plaire au plus grand nombre. Dommage… Côté mécanique, l'auto n'est proposée qu'avec un moteur essence disponible en 70 et 85 ch. Au rayon équipements, elle peut disposer d'un écran tactile, des sièges chauffants ou encore du radar de stationnement arrière.

COMMERCIALISATION : OCTOBRE 2016
Prix : à partir de 9 990 €

Fiat 500S **Des airs de sportive**

Fiat a profité du restylage de sa 500 pour refaire une beauté à sa version S. La sportive de la bande. Du moins par son look… Au programme, boucliers enveloppants intégrant les antibrouillards, jupes latérales, sans oublier les optiques à leds à l'avant et à l'arrière. L'auto se distingue également par des jantes alliage 15 pouces et des poignées de porte et de hayon noires. A l'intérieur, la 500S reçoit l'écran de navigation tactile de 7 pouces et surtout un système audio signé Beats de Dr Dre disposant de 8 HP pour une puissance de 440W. Cette livrée sportive est disponible avec les blocs essence de 69, 85 et 105 ch (essence) et 95 ch (diesel). La version cabriolet est également concernée.

COMMERCIALISATION : ÉTÉ 2016
Prix : à partir de 14 990 €

Renault Twingo GT **Pour qui se prend-elle ?**

Il manquait à la gamme Twingo une version plus épicée… Pourtant, alors que nous attendions tous la R.S., ce sera finalement une déclinaison GT qui sera commercialisée sous peu. L'engin repose sur des jantes de 17 pouces, arbore des ouïes latérales d'aération, une double sortie d'échappement, une assiette rabaissée. Sans oublier, à l'intérieur, une ambiance plus sportive avec un pédalier en alu. Mais le fin du fin, c'est l'adoption d'une version de 110 ch du 3 cylindres 0.9 TCe, pour un couple de 170 Nm. Les suspensions ont par ailleurs été recalibrées, tout comme la direction ainsi que l'étagement de la boîte de vitesses. De bon augure pour une future version R.S…

COMMERCIALISATION : AUTOMNE 2016
Prix estimé : à partir de 17 000 €

B

BMW M3 30 Jahre

A l'occasion des 30 ans de sa M3, BMW propose une série spéciale sobrement baptisée « 30 Jahre ». L'auto reçoit un 6 cylindres en ligne 3.0 développant 450 ch pour un couple de 550 Nm. Il peut être associé à une boîte manuelle (4,1 secondes de 0 à 100 km/h) ou à double embrayage (4 secondes). La peinture, comme l'intérieur sont spécifiques.

D

Donkervoort D8 GTO RS

Il s'agit de la version la plus performante de la gamme. Si la silhouette s'inspire encore des lignes de la Lotus Seven, les appendices supplémentaires en font un monstre de la route. Et il y a de quoi avec le 5 cylindres turbo d'origine Audi qui développe entre 340 et 380 ch. Ce qui permet aux 700 kg de l'auto de passer de 0 à 100 km/h en 3 secondes.

DS 4 Crossback Terre Rouge

Fabriquée à 500 unités, dont 150 pour la France, cette série limitée reprend la base de la Crossback Sport Chic. Elle y ajoute une teinte orange (!) mat, une sellerie cuir spécifique et intègre l'option MirrorScreen. L'auto est proposée avec les moteurs essence 130 et 165 ch, ainsi qu'avec les diesels 120 et 180 ch. Son surcoût est de 4 000 € par rapport à la version Crossback de base.

Aston Martin Vanquish Zagato

L'ANGLAISE AUX CHARMES ITALIENS

La firme britannique renoue avec ses amours italiennes en laissant le crayon à Zagato pour une série très limitée de Vanquish. Seuls 99 exemplaires de cette GT seront proposés. Dépêchez-vous, il n'y en aura pas pour tout le monde…

COMMERCIALISATION : PRINTEMPS 2017
Prix estimé : 500 000 €

Les carrossiers italiens ont un savoir-faire connu et reconnu. Ce n'est pas Aston Martin qui prétendra le contraire. La firme britannique s'est ainsi associée, pour la cinquième fois de son histoire, à Zagato pour réaliser une nouvelle œuvre d'art. Exposée pour la première fois au Concours d'Elégance de la Villa d'Este, la Vanquish Zagato sera bel et bien produite en série. Elle sera toutefois réduite à seulement 99 exemplaires, et il n'est pas certain qu'à la fin de la lecture de ses lignes, il vous en reste encore en stock… Qu'importe, admirez les lignes de l'auto est déjà un plaisir en soi. Le bureau de design italien a exacerbé la musculature de la Vanquish en accentuant certains traits et en augmentant la calandre. Le tout reste parfaitement cohérent et homogène avec les autres modèles de la marque

BELLISSIMA
Les tailleurs anglais sont réputés, mais les costumes italiens ne sont pas mauvais… L'association des deux donne une merveille. Jugez plutôt !

UNE RELATION QUI DURE
Le partenariat entre Aston Martin et Zagato dure depuis 1960 et la DB 4 GT siglé du carrossier italien.

A

Fiat 500 Riva

Fiat et Riva se sont associées pour proposer une série spéciale sur base de 500. Disponible en berline et en cabriolet, cette version coiffe la gamme grâce à sa teinte bleue marine spécifique, ses jantes de 20 pouces, des éléments chromés, sans oublier une application en acajou verni. Cette série est disponible sur tous les moteurs à partir de 17 990 €.

Fiat Qubo

Le petit ludospace de la famille adopte de nouveaux boucliers ainsi qu'une calandre largement agrandie. A l'arrière, le hayon a entièrement été redessiné. La dotation en équipements gagne un écran tactile 5 pouces, quand la gamme s'agrémente d'une version baroudeuse.
Sous le capot, on retrouve une offre essence de 77 ch et deux diesels de 80 et 95 ch.

Ford Fusion V6

La version américaine de notre Mondeo joue les « bad boys » en s'équipant d'un V6 2,7 l Ecoboost affichant 333 ch pour un couple de 515 Nm. Cette puissance est transmise aux quatre roues via une boîte automatique à 6 rapports. De quoi venir rivaliser avec Audi, BMW ou Mercedes… Malheureusement pour nous, la Mondeo ne devrait pas recevoir ce bloc.

anglaise. Au rayon des modifications les plus notables on notera la découpe de la poupe, qui dispose d'un spoiler rétractable encadré par deux feux ronds, et l'apparition du double bossage. La griffe Zagato. A l'intérieur, l'agencement est celui de la Vanquish avec des ajouts de fibre de carbone et de cuir plus importants. Pour la base technique, le carrossier italien est partie de celle de la Vanquish : le moteur est le V12 5,9 l qui dispose, pour l'occasion, de 24 ch supplémentaires pour afficher 600 ch tout rond. Ainsi paré, l'engin passe de 0 à 100 km/h en 3,5 secondes pour une vitesse de pointe annoncée à 325 km/h. Afin de contenir cette fougue, les suspensions et les trains roulants ont été retravaillés. La rumeur veut que l'ensemble de la production, qui débutera début 2017, soit d'ores et déjà vendue.

RAPIDE
Avec son V12 5,9 l délivrant 600 ch, cette Vanquish Zagato passe de 0 à 100 km/h en 3,5 secondes.

Mercedes-AMG GT R **Méchamment équipée**

Après la version civilisée de la GT, puis l'offre sportive avec la GT S, voici venu le temps de la démoniaque GT R. Mercedes-AMG étoffe donc la gamme de son coupé en proposant une version surpuissante doté d'un V8 4.0 biturbo développant la bagatelle de 585 ch (70 de plus que la S…), pour un couple de 700 Nm. De quoi lui permettre de passer de 0 à 100 km/h en 3,6 secondes, pour une vitesse de pointe de 318 km/h. Cela la place dans le giron des Porsche 911 Turbo S (580 ch) et Nissan GT-R (570 ch). Le petit plus de cette version R, par rapport à ses petites sœurs : l'apport des roues arrière directrices.

COMMERCIALISATION: PRINTEMPS 2017
Prix estimé : 200 000 €

Lamborghini Aventador Miura Homage **L'élégance en moins…**

Pour célébrer le cinquantenaire de la Miura, Lamborghini propose une édition limitée de son Aventador. Au programme, trois teintes spécifiques rappelant celles de la Miura originelle : Rosso Arancio Miura, Verde Scandal, Blu Tahiti. Ajoutez à cela des jantes couleur or s'accordant avec les bas de caisse de la bête. Une bête qui dispose du V12 6.0 développant toujours 700 ch. De quoi offrir de belles accélérations (2,9 secondes de 0 à 100 km/h). Si la couleur peut faire illusion, l'élégance de la Miura ne se retrouve pas dans la bestialité de l'Aventador. Pour ses 50 ans, la belle aurait mérité un autre hommage…

COMMERCIALISATION: FIN 2016
Prix estimé : 350 000 €

Ferrari LaFerrari Aperta **Le choix du roi**

Le coupé LaFerrari vous est passé sous le nez, il y a un grand risque pour que ce soit pareil pour le spider. L'ensemble de la production a, selon Ferrari, d'ores et déjà trouvé preneur. Pourtant l'engin ne sera officiellement présenté au public qu'au Mondial de l'automobile de Paris (du 1er au 16 octobre). La base est la même, avec toutefois, quelques renforts supplémentaires. Ce qui change c'est la possibilité de retirer le toit (capote en toile ou hard top en fibre de carbone) pour bénéficier directement des envolées lyriques du V12 de 800 ch (associé à un moteur électrique de 120 kW).

COMMERCIALISATION: FIN 2016
Prix estimé : 1 400 000 €

B

Jeep Grand Cherokee

Le grand SUV familial adopte un nouveau bouclier avant et s'oriente vers une présentation plus haut de gamme avec projecteur à leds, jantes de 20 pouces et calandre chromée. A l'intérieur, la planche de bord se pare de cuir, et le système audio fait appel au spécialiste du genre Harman-Kardon. On retrouve aussi un régulateur de vitesse adaptatif, et l'aide au stationnement semi-auto.

C

Mazda CX-4

Ce SUV-coupé, présenté au récent salon de Pékin, viendra, par sa taille (4,63 m) et son tarif, se placer au-dessus du CX-5. Par rapport à ce dernier, l'habitabilité sera inchangée grâce au même empattement (2,70 m), le volume du coffre chute à 400 dm³. Vendu exclusivement en Chine dans un premier temps, le CX-4 reçoit des moteurs essence de 158 et 192 ch.

McLaren 675LT Spider MSO

MSO correspond à McLaren Special Operations. Cette branche personnalisation de la firme britannique a adapté des panneaux de fibre de carbone pour la carrosserie. Côté moteur, le V8 biturbo affiche 675 ch pour un couple de 700 Nm. De quoi permettre à l'auto de passer de 0 à 100 km/h en 2,9 secondes pour une vitesse de pointe de 326 km/h.

Mercedes Classe E break

OH LA BELLE SOUTE !

La caractéristique principale du break Classe E était, jusqu'alors d'être très logeable. Dorénavant il sera aussi esthétique. Les deux étant parfois incompatbles, il a fallu faire des compromis. Le résultat est réussi.

La gamme Classe E ne saurait exister sans sa version break. Avec 670 dm³, le nouveau break perd quelques dm³ par rapport à la précédente génération. Mais que s'est-il donc passé ? Les designers ont semble-t-il gagner la bataille en proposant une silhouette plus dynamique grâce à une chute de pavillon plus fuyante. Que les accrocs des magasins suédois se rassurent, la capacité de chargement total peut atteindre 1820 dm³. Mieux les dossiers de la banquette arrière se rabattent facilement par simple pression sur des boutons placés dans le coffre. Par ailleurs, ses formes sont parfaites pour faciliter le chargement des objets : large ouverture, seuil de chargement bas. A bord, la philosophie est la même que dans la berline : bel espace à l'arrière et royaume de la technologie à l'avant. Deux larges écrans de 12,3 pouces non tactiles mais qui peuvent être commandés par les boutons sensitifs placés sur le volant. Sous le capot, on retrouve la même offre que dans la berline : de 184 à 333 ch (essence) et de 150 à 258 ch (diesel). Il ne faut toutefois pas oublier la version 43 AMG et son V6 biturbo de 401 ch délivrés aux quatre roues. Au cas où vous auriez un déménagement très rapide à effectuer…

COMMERCIALISATION: AUTOMNE 2016
Prix estimé: à partir de 49 000 €

Volkswagen Phideon **Une de plus...**

Au-dessus des Passat et Magotan, le constructeur allemand propose la Phideon, une limousine de 5,05 m de long. Sous son style ultra conservateur, l'auto repose sur la base technique MLB (moteur longitudinal). Prévue exclusivement pour la Chine, la Phideon ne recevra que des blocs essence, dont le V6 3.0 TSI de 300 ch associé à une transmission intégrale. Une version plus modeste équipée d'un 4 cylindres 2.0 TSI en traction est également au programme, ainsi qu'une offre hybride rechargeable. Au rayon des équipements inédits pour la marque, la Phideon reçoit un système de vision nocturne.

COMMERCIALISATION: AUTOMNE 2016 (CHINE)
Prix : non vendue en Europe

Tesla Model S **A l'allemande !**

La marque américaine entend narguer les constructeurs haut de gamme allemands jusqu'au bout. Ainsi sa grande routière s'offre un restylage esthétiquement très léger qui se distingue essentiellement par la nouvelle calandre inspirée de celle de la récente Model 3. Les optiques disposent désormais d'un faisceau adaptatif. Côté moteur, ou plutôt batterie, on note l'arrivée d'une nouvelle version d'entrée de gamme offrant une capacité de 60 kWh (en simple propulsion) pour une autonomie annoncée de 400 km. Il s'agit en réalité d'une bride électronique de la version 75 kWh. La gamme est complétée par les versions 90D et P90D.

COMMERCIALISATION: ÉTÉ 2016
Prix : à partir de 70 800 €

M

Mini JCW Cabrio

Au programme : boucliers largement ajourés, jantes de 17 pouces, teintes spécifiques, sièges sport en Alcantara, pédalier alu, volant cuir et instrumentation personnalisée. L'auto dispose du 2.0 turbo de 231 ch associé, en option, à la boîte auto à 6 rapports (6,5 s de 0 à 100 km/h). La capote peut se parer de l'Union Jack et se manipule en 18 secondes jusqu'à 30 km/h.

N

Nissan GT-R Nismo

Après la refonte (légère !) de la GT-R, c'est au tour de la version Nismo d'être mise au goût du jour. Si l'intérieur reçoit les mêmes aménagements que la version standard (dont un large écran tactile de 8 pouces), les ingénieurs n'ont pas touché à la puissance délivrée par le V6 biturbo qui stagne, sur cette version, à 600 ch. Les performances resteront similaires avec, entre autres, un 0 à 100 km/h en 2,9 s.

Nissan Kicks

Ce crossover urbain a fait ses premier pas lors du salon de Sao Paulo, au printemps dernier. Son style plus consensuel que le Juke, et surtout ses dimensions plus généreuses lui permettent de proposer une meilleure habitabilité. L'auto sera commercialisée dans de nombreux pays d'Amérique latine avec son bloc essence 1,6 l de 116 ch. Viendra-t-il en Europe ?

Audi Bauer Paris Saint-Honoré devient Audi City Paris.

Sur plus de 350 m² nichés au cœur du 1er arrondissement, ce showroom avant-gardiste est un véritable espace voué à l'innovation où vous pourrez, une fois votre configuration virtuelle réalisée, organiser un essai et, enfin, passer commande de votre nouvelle Audi et être livré au sein d'Audi City Paris.

Bauer Paris SAS - RCS Bobigny B 775 669 401. Vorsprung durch Technik = L'avance par la technologie.

Audi Vorsprung durch Technik

www.audicityparis.com

Audi City Paris
48, place du Marché Saint-Honoré
75 Paris 1er
01 55 35 30 00

lun. de 9h à 19h
mar. & mer. de 9h à 21h
jeu. & ven. de 9h à 22h
sam. de 10h à 20h

Facebook.com/AudiCityParis

Instagram.com/AudiCityParis

Audi S5 Coupé

GENTLEMEN ONLY

La nouvelle Audi A5 arrive à peine sur nos routes, qu'une première version sportive pointe déjà le bout de son capot. Cette S5 réussit l'amalgame parfait entre élégance et dynamisme.

COMMERCIALISATION: AUTOMNE 2016
Prix estimé : à partir de 73 000 €

Pour la deuxième génération d'A5, les designers y sont allés à pattes de velours, mais les modifications sont néanmoins notables : allongement de la silhouette, lignes plus incisives sur le capot et sur le flanc, calandre élargie et abaissée. Le tout en conservant ce galbe si élégant. Afin de mieux le marquer, les flancs ont été légèrement creusés, un peu à l'image d'un costume cintré. Ajoutez-lui des boucliers plus ajourés et un diffuseur arrière plus imposant et vous obtenez la S5. Une fois à l'intérieur, un bras télescopique avance la ceinture. Une attention déjà présente dans certains modèles Mercedes dans les années 1980. Pour le reste, la présentation reprend exactement celle de la récente A4. Un large écran non tactile et non rétractable surplombe la console. Il se commande toujours via la molette MMi placée juste devant le levier de la boîte automatique à 8 rapports. Face à lui, le conducteur retrouve une instrumentation 100 % digitale via un écran de 12,3 pouces, qui fait la fierté des ingénieurs d'Ingolstadt. Il peut être complété par un affichage tête haute. Sous le capot, la nouvelle S5 dispose toujours d'un V6 TFSI fournissant, aux quatre roues, une puissance qui s'établit désormais à 354 ch.

Mercedes Classe C 63 AMG Cabriolet **V8 libre**

Le prix estimé est indiqué « à partir de… » car le catalogue AMG s'étoffe. Ainsi après la C 43 et son V6 biturbo, le cabriolet recevra, comme son homologue coupé, le V8 biturbo provenant de la Mercedes-AMG GT. Celui-ci sera disponible en deux puissances : 476 et 510 ch (version S). De quoi vous décoiffer ! Il faut dire que le 0 à 100 km/h sera avalé en 4,2 secondes pour la première version et 4,1 secondes pour la seconde. Quant à la vitesse de pointe, le pack AMG Driver vous retirera la bride pour vous permettre d'atteindre 280 km/h.

COMMERCIALISATION: AOÛT 2016
Prix estimé : à partir de 96 000 €

Aston Martin GT12 Roadster **Radical**

Un amateur d'Aston Martin estimait que la Vantage GT8 était un peu trop voyante pour lui avec ses appendices aéro et surtout pas assez puissante (V8 de 446 ch). Aussi, a-t-il demandé au département de personnalisation de la firme britannique (Q) de lui confectionner une auto reprenant cette base de Vantage, mais en cabriolet. Cela tombait parfaitement bien puisqu'il venait de développer un coupé GT12 à 100 exemplaires. L'engin adopte donc le V12 6,0 l de 600 ch associé à la boîte automatique à 7 rapports qui lui permettent de passer de 0 à 100 km/h en 3,7 secondes.

COMMERCIALISATION: MODÈLE UNIQUE
Prix estimé : environ 400 000 €

R

Renault Mégane Sedan

Cette version tricorps de la compacte affiche 27 cm de plus et son style pourrait la faire confondre avec la Talisman, grâce à un montant arrière incliné. Elle affiche un volume de coffre confortable de 508 dm³. Ses moteurs vont de 90 à 130 ch associés à des boîtes manuelles, à double embrayage ou CVT… Cette version n'est pas prévue pour la France.

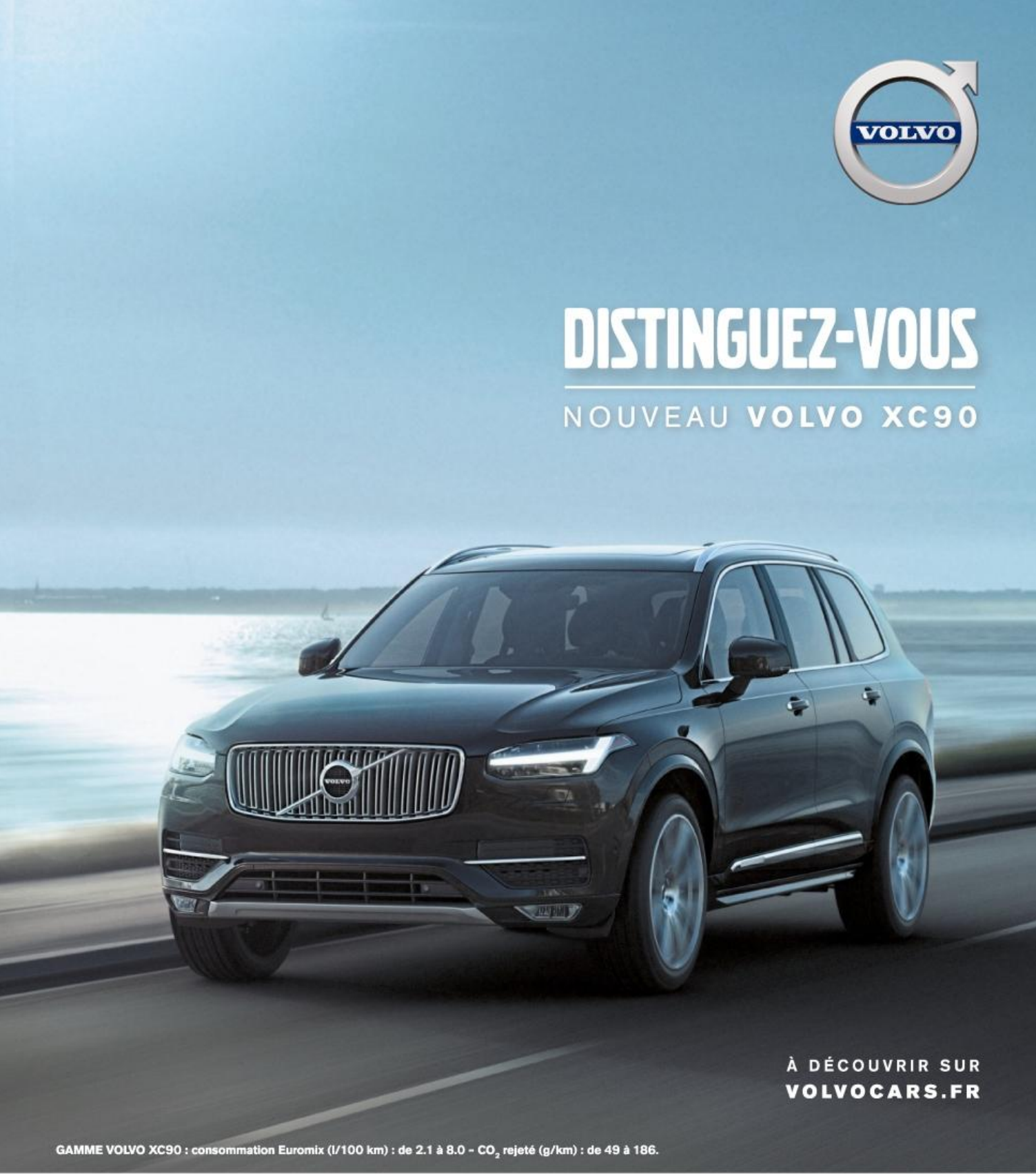
S

Subaru Forester

Pour son restylage, le Forester s'offre une proue redessinée. Au rayon des équipements de série, le SUV dispose de la clim auto, des jantes de 17 pouces, des rails de toit, des sièges avant chauffants. La version la plus huppée reçoit la sellerie cuir, le GPS et le toit ouvrant. L'auto est disponible avec les blocs essence 150 et 240 ch, et le diesel de 147 ch.

Suzuki Vitara S

La version sportive du SUV se distingue du reste de la gamme par une calandre redessinée, des phares à leds, des jantes de 17'' noires. Le reste de la dotation se compose du régulateur de vitesse adaptatif, des radars de stationnement avant et arrière. On note l'apparition du bloc essence 1,4 l 140 ch couplé à une boîte manuelle (4x2 ou 4x4) ou automatique (4x4).



ABVV AUTOMOBILES
www.volvo-iledefrance.com

60 CHANTILLY - 03 44 67 18 18
93 EPINAY SUR SEINE - 01 55 830 830
95 GONESSE - 01 39 87 08 44
95 ST OUEN L'AUMÔNE - 01 34 30 40 40

Renault Koleos II

AUX ANTIPODES

Alors que le premier Koleos semblait passe-partout et sans âme, le nouveau affiche un charisme imposant. En reprenant la base des récents modèles haut de gamme de Renault, il s'offre en plus une légitimité technique.

Le premier Koleos est loin d'avoir été un best-seller sur le marché. Même en France, ses ventes sont restées marginales. Qu'importe, il a permis à Renault d'occuper le terrain et d'habituer la clientèle à une appellation. Pour la deuxième mouture, designers et ingénieurs se sont creusés les méninges. Esthétiquement, le Koleos II n'a rien à voir avec son prédécesseur : il est musclé avec des galbes généreux autour des ailes, des lignes incisives sur le capot, un hayon de coffre arborant la signature lumineuse spécifique aux récentes productions de la firme, sans oublier les crosses de Leds autour des optiques avant. Par ailleurs, il prend un peu d'embonpoint avec une longueur qui s'établit désormais à 4,67 m (+ 15 cm), et un empattement de 2,71 m (+ 2 cm). Cela donne l'impression qu'il appartient à la catégorie supérieure. Ces dimensions lui permettent d'offrir un bel espace intérieur. D'autant que l'engin ne sera proposé, dans un premier temps, qu'en 5 places

UNIQUEMENT 5 PLACES
Dans un premier temps, le Koleos sera vendu en Chine et ne sera proposé qu'en version 5 places.

4X4 NON PERMANENT
Le Koleos II reprendra la même transmission 4x4 que le Nissan X-Trail offrant trois modes au choix : 2WD, 4WD ou Lock.

O

Opel Ampera-e

Finie la familiale peu habitable, l'auto sera une petite compacte affichant un espace plus convenable. Ceci en raison d'un replacement des batteries à plat sous le plancher, et non plus en T. Pour la partie technique, elle partagera ses éléments avec la Chevrolet Bolt et devrait afficher une autonomie de près de 320 km avec un moteur électrique offrant 200 ch. Arrivée prévue en 2017.

P

Peugeot 308 Sedan

Il s'agit de la version tricorps de la 308. Elle adopte donc la même base technique (EMP2) mais offre un coffre plus grand et une silhouette trois volumes dont les chinois sont particulièrement friands. C'est d'ailleurs à ce marché asiatique que la berline française est destinée, mais elle pourrait venir en Europe ultérieurement, notamment en Espagne.

Peugeot Traveller

Le Traveller est un mini van capable d'embarquer jusqu'à 8 passagers. Disponible en trois longueurs (4,60 m, 4,95 m et 5,30 m), il dispose de portes latérales coulissantes et recevra des blocs diesels de 95, 115, 150 et 180 ch. Le premier pourra être couplé à la boîte robotisée ETG6, le dernier à la version automatique EAT6.

avec une banquette arrière légèrement reculée pour accroître encore l'aisance à ces places. Renault entend chouchouter sa clientèle chinoise qui sera d'ailleurs la première à être servie. A l'intérieur, le Koleos ne reprend pas la présentation du Kadjar, mais plutôt celle de la Talisman, avec un écran tactile verticale de 8,7 pouces (7 pouces horizontal sur les versions d'entrée de gamme). L'agencement est le même que dans la berline. Souhaitons que la qualité des matériaux soit plus flatteuse… Pour la partie mécanique, l'auto partage ses éléments techniques avec le Nissan X-Trail : il dispose donc d'une transmission intégrale non permanente. Sa gamme de moteurs va de 130 à 175 ch et peut être associée à une boîte automatisée.

COMMERCIALISATION: PRINTEMPS 2017
Prix estimé : à partir de 27 000 €

UN AIR DE DÉJÀ-VU
La présentation intérieure est directement reprise de la Renault Talisman avec son grand écran tactile vertical.

Renault Alaskan **L'inattendu**

Il manquait, dans la gamme Renault, un véritable pick-up. Il est vrai que ce genre d'engin n'est pas très présent dans notre paysage automobile. Mais pour conquérir les contrées d'Amérique du sud, il est obligatoire d'en avoir un au catalogue. Comme pour son premier SUV compact (Kadjar), Renault est allé voir son cousin Nissan et s'est servi de la base technique du NP300 Navara pour développer son Alaskan. L'auto disposera d'une offre complète au niveau des transmissions (4x2 ou 4x4) et des boîtes (manuelle ou automatique). En revanche, les moteurs ne seront que des diesels 1.6 dCi 160 et 190 ch.

COMMERCIALISATION: FIN 2016
Prix estimé : à partir de 30 000 €

Peugeot 3008 GT **Un goût pour l'originalité**

Peugeot propose une version GT de son nouveau 3008, avec une identité clairement orientée vers le haut de gamme. Une déclinaison qui se reconnaît à plusieurs éléments distinctifs : coloris biton (pavillon noir), jantes de 19 pouces, élargisseurs d'ailes, optiques full Led, double canule d'échappement… Mais ce qui vous sautera aux yeux c'est la coupe franche (en option), qui offre une poupe noire uniquement associée à trois teintes (Gris Platinium, Gris Amazonite, Metallic Cooper). Cette version ne sera disponible qu'avec le moteur diesel 2.0 BlueHDi de 180 ch accompagné de la boîte automatique EAT6.

COMMERCIALISATION: OCTOBRE 2018
Prix estimé : à partir de 35000 €

Mercedes GLC Coupé **En manque d'imagination ?**

Après avoir roulé dans les traces du BMW X6 avec son GLE Coupé, Mercedes remet le couvert avec le GLC Coupé, rival clairement affiché du X4. La recette est la même : la base technique est celle du récent GLC (le remplaçant du GLK), auquel les designers ont raboté le pavillon pour lui donner une ligne fuyante. Si l'habitabilité sera moindre, le dynamisme sera accru notamment avec l'adoption de trains roulants typés sport et d'une direction paramétrique. La gamme se composera d'une offre classique 170 à 211 ch que viendront épauler les versions AMG (367 ch) et hybride (320 ch).

COMMERCIALISATION: ÉTÉ 2016
Prix estimé : à partir de 46 000 €

R

Renault Clio RS
La version sportive se met au diapason du reste de la gamme Clio avec des boucliers redessinés et de nouveaux faisceaux de jour à Leds reprenant le dessin d'un drapeau à damier. En revanche sous le capot, l'auto reçoit toujours le 1.6 turbo fournissant 200 ch (ou 220 pour la version Trophy). Les performances ne bougent pas.

Renault Grand Scénic
La quatrième génération du Scénic sera toujours proposée en deux versions (courte et longue). La seconde pourra accueillir jusqu'à 7 passagers avec un coffre très correct. Reprenant la base de la Mégane, il récupère la présentation intérieure, et les moteurs. Seules les quatre roues directrices manquent à l'appel.

Renault Kaptur
Cela ressemble à un Captur, mais au-delà du style très rond, cette auto est en réalité un Duster recarrossé. Destiné à la Russie et aux pays émergents, le Kaptur est plus grand (4,33 m) et peut surtout disposer d'une transmission intégrale. Il reçoit également le système Media Nav (écran couleur tactile de 7 pouces). Il ne sera pas disponible en Europe de l'Ouest.

VOILÀ, QUAND VOUS VOULEZ...

La nouvelle Panamera est plus séduisante que l'ancienne. Ce n'est certes pas difficile, mais encore fallait-il le faire. Les designers sont parvenus à conserver la silhouette tout en l'affinant.

Le nouveau patron du groupe Volkswagen, Matthias Müller, avait eu beau l'annoncé en 2014, nous avions pourtant du mal à le croire : la nouvelle Panamera est plus séduisante que l'ancienne. Pour autant, très peu de choses ont changé dans le design extérieur : la longueur accrue permet d'étirer l'ensemble, le dessin de la custode arrière affine les montants, et la poupe a été abaissée de 20 mm, adoptant désormais un bandeau rappelant la 911. Le tout apparaît bien plus équilibré. A l'intérieur, c'est plutôt la révolution : les ingénieurs ont intégré un large écran tactile (12,3 pouces) obligeant les designers à réduire le nombre de commandes. Porsche met ici fin à sa philosophie « une fonction, un bouton ». Cela facilitera l'ergonomie. Pour la partie mécanique, le catalogue reste bien fourni avec une offre V6 biturbo disponible en essence (440 ch) et en diesel (422 ch) qui sera chapeautée par un V8 biturbo essence de 550 ch. La transmission intégrale est de rigueur pour l'ensemble de la gamme tout comme la boîte à double embrayage qui offre désormais 8 rapports. L'auto peut recevoir, en option, le système de phares Matrix Led permettant d'adapter automatiquement le faisceau aux conditions de circulation.

COMMERCIALISATION: NOVEMBRE 2016
Prix : à partir de 115 967 €

Maserati Quattroporte
Avez-vous de bons yeux ?

Les modifications opérées sur la Quattroporte sont essentiellement regroupées autour de la calandre, agrandie et disposant de systèmes aérodynamiques modernes, et des boucliers. L'auto en adopte des différents selon que vous la choisissez plutôt luxe (GranLusso) ou plutôt sport (GranSport). A l'intérieur on note l'arrivée d'un écran tactile de 8,4 pouces parfaitement compatible avec Androïd Auto et AppleCarPlay. Sous le capot, le V6 biturbo essence affiche 410 ch, il est épaulé par un V8 3,8 l de 530 ch et par un V6 diesel délivrant 275 ch. Ils sont tous associés à une boîte automatique à 8 rapports.

COMMERCIALISATION: AUTOMNE 2016
Prix estimé : à partir de 97 000 €

Volvo S90/V90 R-Design **Un R pas commode**

Alors que le reste de la gamme disposait d'une finition R-Design, le duo S90/V90 n'y avait toujours pas droit... Ce sera chose faite à la rentrée avec au programme une teinte bleue spécifique (il y a également un gris et un blanc exclusifs), une proue redessinée avec une calandre à lamelle et des boucliers plus ajourés, des jantes noires mat diamantées, des inserts de fausse fibre de carbone, un pédalier alu et des sièges plus enveloppants. L'ensemble de la gamme est susceptible d'être concernée par cette finition qui s'affichera, sans doute, au même niveau que la finition Inscription.

COMMERCIALISATION: SEPTEMBRE 2016
Prix estimé : à partir de 57 500 €

T

Toyota Yaris Sedan

Malgré son appellation, cette Yaris tricorps est issue du partenariat technique noué entre Toyota et Mazda. Elle repose, en effet, sur une base technique de Mazda2 berline. Le style est directement issu de la firme d'Hiroshima, tout comme le dessin de l'habitacle. Il en va bien sûr de même des moteurs. Elle ne sera pas proposée chez nous.

Toyota C-HR

Nouvel arrivant sur le marché des SUV compact, le C-HR entend se démarquer par son style original, offrant une silhouette de coupé. L'habitacle se veut tout aussi exotique dans sa présentation, mais il devrait afficher une belle qualité de finition. L'auto disposera d'un moteur essence et d'une offre hybride (essence + électrique), mais pas de version diesel en vue.

V

Volvo XC90 Polestar

Après les XC90 D5 et T6, c'est au tour de l'hybride rechargeable de passer entre les mains de la branche sport de Volvo. La version T8 affiche 427 ch pour un couple de 680 Nm. De quoi gagner 0,1 seconde sur le 0 à 100 km/h en améliorant les passages de rapports. Volvo annonce que la consommation ainsi que l'autonomie en tout électrique est inchangée.

PARCE QUE LA SECURITE EST TROP IMPORTANTE POUR ETRE CHERE

MAITRISEZ LA ROUTE
ADHEREZ AUX PRIX BAS

ÉTÉ - TOUTES SAISONS - RUNFLAT

TOUTES LES GRANDES MARQUES

LIVRAISON GRATUITE 48 HEURES*

6000 CENTRES PARTENAIRES & MONTAGE À DOMICILE

2016 PARIS MONDIAL DE L'AUTOMOBILE 1-16 OCTOBRE

HALL 2/2
ALLÉE A
STAND 100

*A partir de 2 pneus – RCS Aix 327125878

www.allopneus.com

0 892 460 900 Service 0,40 € / min + prix appel

(Service 0,40€ / min + prix appel)

allopneus.com
VENTE ET MONTAGE DE PNEUS

La "nouvelle Clio" c'est peut être exagéré, mais elle est néanmoins à l'essai ci-contre à l'instar des Lancia Ypsilon, DS 3 et Volkswagen Up!... également remaniées !

SOMMAIRE

Renault Clio 1.2 TCe 120	p. 18, 19
Alfa Romeo MiTo 0.9 Twin Air 105	p. 20
Audi A1 1.0 TFSI 95 Ultra	p. 20
BMW i3 0.7 Electrique	p. 21
Citroën C1 1.0 VTi 68	p. 21
Citroën C3 1.2 PureTech 110	p. 22
Citroën E-Mehari Électrique	p. 22
DS 3 1.2 PureTech 130	p. 23
Dacia Sandero 0.9 TCe 90	p. 24
Fiat Panda 0.9 85 TwinAir	p. 24
Fiat 500 1.2 69	p. 25
Ford Fiesta 1.0 EcoBoost 100	p. 25
Honda Jazz 1.3 i-VTEC 102	p. 26
Hyundai i10 1.2 87	p. 26
Hyundai i20 1.0 T-GDi 100	p. 27
Kia Picanto 1.0	p. 27
Kia Rio 1.1 CRDi 75	p. 28
Lancia Ypsilon 1.3 Multijet 95	p. 28
Mazda 2 1.5 SkyActiv-G 90	p. 29
Mini 1.5 136	p. 29
Mitsubishi Space Star 1.2	p. 30
Nissan Micra 1.2 80	p. 30
Opel Adam 1.4 Twinport 87	p. 32
Opel Karl 1.0 75	p. 32
Opel Corsa 1.0 Ecotec Turbo 115	p. 33
Peugeot iOn Électrique	p. 33
Peugeot 108 1.2 PureTech 82	p. 34
Peugeot 208 1.2 PureTech 110	p. 34
Peugeot 208 1.6 BlueHDi 75	p. 35
Renault Twizy	p. 35
Renault Twingo 0.9 TCe 90	p. 36
Renault Zoe	p. 36
Seat Mii 1.0 MPI 60	p. 37
Seat Ibiza 1.0 EcoTSI 95	p. 37
Skoda Citigo 1.0 75 MPI	p. 38
Skoda Fabia 1.2 TSI 90	p. 38
Skoda Fabia Combi 1.4 TDI 90	p. 39
Smart Fortwo 1.0 71	p. 39
Smart Forfour 1.0	p. 40
Suzuki Celerio 1.0 68	p. 40
Suzuki Swift 1.2 VVT	p. 41
Suzuki Baleno 1.0 Boosterjet 110	p. 41
Suzuki Baleno 1.2 Hybrid 90	p. 42
Toyota Aygo 1.0 VVT-i 69	p. 42
Toyota Yaris Hybride 100h	p. 44
Volkswagen Polo 1.0 TSI 95	p. 44
Volkswagen Up! 1.0 TSI 90	p. 45

Renault Clio

Le coup de blush

1.2 TCe 120 Intens — **19 450 €**

Rejet de CO_2 : nc	Bonus/Malus : 0 €	Puissance fiscale : 6 CV	Garantie : 2 ans, km illimité

Pour le remaniement de mi-carrière de la Clio, c'est le minimum syndical. Pas de nouvelles optiques façon Mégane, Talisman et Koleos mais un saupoudrage de modifications classiques à l'intérieur des phares, sur les boucliers, la calandre...

Lancée en juillet 2012, la Clio IV vient de fêter son quatrième anniversaire en affichant des chiffres de ventes en hausse. Un succès qu'elle doit en grande partie à sa silhouette parfaitement ouvragée et qui ne trahit pratiquement aucun signe de vieillissement prématuré, propre aux carrosseries surdessinées. Il n'en fallait pas plus pour que Renault limite au maximum les évolutions. La Clio se contente donc de nouveaux feux intégrant la signature de la marque, d'une grille de calandre redessinée, exempte des anciens feux de jour mal intégrés et d'un bouclier modifié qui donnent à l'ensemble une plus grande cohérence et un raffinement supérieur.

+ Comportement routier
Polyvalente (avec le 1.2 TCe)
Aides à la sécurité

– Manque de souplesse moteur
Tarif... de compacte !
Finition toujours perfectible

La poupe bénéficie elle aussi de petites modifications, avec notamment l'adoption de feux fumés allumés en permanence, en forme de "C". Pas de révolution donc, 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 leds, une platine sur la contre-porte intégrant de nouveaux boutons de commande et des aérateurs centraux agrandis, tantôt une offre revue de la connectivité et, surtout, des sièges entièrement repensés, avec des renforts latéraux plus musclés. La reine du marché se meut en princesse des villes et 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… 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'offre une boîte manuelle à 6 rapports à ce 1.2 TCe 120 ch(précédemment, ce moteur était obligatoirement

Pas de révolution mais les petites touches apportées la font plus chic

A l'arrière, il y a quelques évolutions mais l'ancienne et la nouvelle côte à côte, cela relève du jeux des 7 erreurs.

MODÈLE RESTYLÉ

couplé à une EDC6). C'est cet ensemble que nous avons pris en main. Soulever le capot laisse pantois : aucun encapsulage 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 2000 tr/mn contre 260 Nm à 1750 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. 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 cool. 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 raisonnée. Un plan de carrière qui plairait assurément à toutes ses rivales s'il leur était proposé. Séduisante sans être extravagante, amusante à conduire sans concéder 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.

La nouvelle Clio ne vous interpellera pas à moins d'avoir bien mémorisé l'ancien bouclier et le dessin intérieur des phares.

Des progrès mais la finition et le choix des matériaux restent perfectibles.

▶ Essai paru dans l'AJ n° 963.

NOTRE AVIS ★★★★☆

La nouvelle ne change pas grand chose, un peu plus chic, elle profite ici d'un moteur plus souple que puissant, mais manquant d'élasticité. Boîte longue. Possibilité d'un Park Assist évolué. Châssis efficace. Avec les jantes de 17 pouces, le confort est un peu dégradé, sans pour autant que cela devienne insupportable.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne, essence
Cylindrée (cm³)	1 197
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	120 à 5 500
Couple maxi (Nm à tr/mn)	205 à 2 000
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVM6
Dimensions (L./l./h.) (m)	4,07 / 1,74 / 1,45
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	300

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	199
1 000 m D. A. (s)	nc
0 à 100 km/h (s)	9
Reprises 90 à 130 km/h (s)	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Consommations *

MOYENNE (l/100 km) : nc		
Ville : nc	Route : nc	Autoroute : nc
Autonomie (km) : nc	Capacité réservoir (l) : 45	

* Données constructeur.

Équipements de série

6 airbags, autoradio CD-mp3, capteurs pluie/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 similicuir/velours, système de navigation Media Nav Evolution, 4 vitres électriques, volant cuir…

Options (€)

Radar de parking AV + caméra AR	350
Roue de secours	120
Toit en verre panoramique	400
Jantes alliage 17 pouces	300

Alfa Romeo MiTo *Coup de boost*

0.9 Twin Air 105 Lusso — **20 590 €**

Rejet de CO_2 : **99 g/km** | Bonus/Malus : **0 €** | Puissance fiscale : **5 CV** | Garantie : **2 ans, km illimité**

Restylée, la MiTo reçoit des grilles de calandre et de bouclier en nid d'abeilles. Des modifications un peu légères...

Restylée de façon anecdotique en 2013, la MiTo récidive pour cet été. Une version qui jouera au jeu des 7 erreurs avec celle-ci, même si les rares petites modifications changent quelque peu sa face avant. En effet, jusqu'ici, la calandre était dotée d'un entourage chromé et les projecteurs avant recevaient un fignolage sombre, empruntés à la finition Quadrifoglio Verde. Les revêtements intérieurs revus améliorent la qualité perçue et l'actuel GPS facturé 650 € est nettement plus ergonomique que l'ancien. Un ensemble mieux conçu que précédemment, mais qui ne vaut pas pour autant l'interface de la Giulietta… En fait, la principale modification du précédent restylage reste le coup de boost porté au Twin Air passé de 85 à 105 ch. Moins vibrant, mais toujours creux à bas régime, il ne donne le meilleur de lui même qu'une fois sollicité, et offre alors un surcroît de tonus bienvenu à condition de conserver la position Dynamic sur la commande DNA. En mode Normal, il manque en revanche de tonus, mais devient un peu plus sobre.

+ Style réussi
+ Châssis égayant
+ Moteur tonique…

– …mais creux et gourmand
– Suspensions sautillantes
– Aspects pratiques

▶ **Essai non paru.**

NOTRE AVIS ★★★☆☆

Mieux motorisée, la MiTo Twin Air devient alors plus volontaire. Mais elle vous oblige, comme toujours, à choisir entre caractère enjoué au bel appétit et consommations basses avec un manque d'agrément flagrant. C'est d'autant plus dommage que le châssis reste réussi, malgré un amortissement sautillant.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	2 cyl. en ligne, essence
Cylindrée (cm³)	875
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	105 à 5 500
Couple maxi (Nm à tr/mn)	145 à 2 000
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVM6
Dimensions (L/l/h) (m)	4,06/1,72/1,45
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	270

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	184
1 000 m D. A. (s)	nc
0 à 100 km/h (s)	11,4
Reprises 90 à 130 km/h (s) en 6e/5e/4e	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Consommations *

MOYENNE (l/100 km) : 4,2

Ville : 5	Route : 3,8	Autoroute : nc
Autonomie (km) : 1 070	Capacité réservoir (l) : 45	

* Données constructeur.

Équipements de série

ABS, airbags frontaux, latéraux AV, rideaux et genoux, antibrouillards, climatisation automatique, Bluetooth, ESP, jantes alliage 16 pouces, ordinateur de bord, autoradio-CD mp3, réglages lombaires sur sièges AV, régulateur de vitesse, sellerie cuir, toit de couleur, verrouillage centralisé par télécommande, volant cuir multifonctions…

Options (€)

Système de navigation	650
Peinture métallisée	590
Toit ouvrant électrique	1 000

Audi A1 *A trois c'est bien aussi*

1.0 TFSI 95 Ultra Ambiente — **20 780 €**

Rejet de CO_2 : **97 g/km** | Bonus/Malus : **0 €** | Puissance fiscale : **5 CV** | Garantie : **2 ans, km illimité**

Rien ne distingue cette A1 dotée d'un 3 cylindres d'une autre version de la gamme.

Le restylage opéré sur l'A1 ne restera pas dans les annales du design. Les différences sont minimes. En revanche, sous le capot, la petite Audi a remplacé son 4 cylindres 1.2 TFSI de 86 ch, par une offre trois cylindres 1.0 TFSI de 95 ch. Si le 4 pattes convenait bien à l'A1, la version trois pattes n'est pas mal non plus. Les vibrations sont parfaitement maîtrisées, et malgré une sonorité caractéristique de cette architecture, l'ensemble se fait plutôt discret au quotidien. Par ailleurs, ce bloc affiche une belle vitalité et se permet de monter sans faiblir dans les tours jusqu'à 6000 tr/mn. Nous passerons rapidement sur le léger trou à très bas régime, pour nous préoccuper de l'étagement bien trop long de la boîte à 5 rapports. C'est le prix à payer pour obtenir des consommations réduites. Mais ça, c'est en théorie, car en pratique il faudra adopter une conduite très souple pour obtenir les performances indiquées. Dommage, car le châssis ne demande qu'à être soumis à des cadences plus élevées.

+ Moteur discret et sobre
+ Châssis efficace
+ Qualité de fabrication

– Moteur creux à bas régime
– Habitabilité arrière
– Tarifs élevés

▶ **Essai non paru.**

NOTRE AVIS ★★★★☆

L'Audi A1 reste l'une des citadines les plus attractives et les mieux présentées du marché. Ce petit bloc 3 cylindres essence lui va comme un gant et lui offre une belle polyvalence. En revanche, la boîte à 5 rapports trop longue pénalise lourdement les relances et la consommation. Un comble...

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	3 cyl. en ligne, essence
Cylindrée (cm³)	999
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	95 à 5 000
Couple maxi (Nm à tr/mn)	160 à 1 500
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVM5
Dimensions (L/l/h) (m)	3,98/1,75/1,43
Nombre de places	4
Volume coffre (dm³)	272

Performances

Vitesse maxi (km/h)	178
1 000 m D. A. (s)	32,8
0 à 100 km/h (s)	10,6
Reprises 90 à 130 km/h (s) en 5e/4e	18/13,2
Freinage 90/130 km/h (m)	32/65

Consommations

MOYENNE (l/100 km) : 6,5

Ville : 6,6	Route : 6,4	Autoroute : 6,4
Autonomie (km) : 692	Capacité réservoir (l) : 45	

Équipements de série

6 airbags, ABS, ESP, clim. auto., Bluetooth, contrôle de pression des pneus, Isofix, jantes 16", capteurs pluie/luminosité, radio-CD mp3 avec écran couleur, régul. de vitesse, sièges AV sport, volant cuir réglable dans les deux plans…

Options (€)

Aide au stationnement AV/AR	765
Arches contrastées	425
Phares au xénon	790
Sellerie cuir	1 460
Toit ouvrant	1 090
Volant multifonctions	165

BMW i3 *L'électrique sans prise de tête*

▶ 0.7 Electrique avec prolongateur — **41 190 €**

Rejet de CO_2 : **13 g/km** | Bonus écologique : **6 300 €** | Puissance fiscale : **3 CV** | Garantie : **2 ans, km illimité**

Son physique original cache un puissant moteur électrique épaulé par un petit bicylindre.

Afin de pallier le problème d'autonomie des véhicules électriques, BMW propose une version avec bicylindre thermique servant de générateur. Ainsi, si l'esthétique particulière de l'engin ne vous rebute pas, vous disposerez d'une citadine pouvant accueillir 5 passagers dans un habitacle spacieux et disposant d'une capacité d'accélération hors norme. Jugez par vous-même: l'électromoteur fournit l'équivalent de 170 ch pour un couple disponible immédiatement de 250 Nm. De quoi vous faufiler (le diamètre de braquage est très court) aisément au nez et à la barbe de n'importe quelle sportive en ville pour arriver le premier au prochain feu rouge… Et le tout sans dépenser une goutte d'essence! En revanche, sur voie rapide, l'auto peine un peu (plafonnée à 150 km/h) et nous vous déconseillons d'aller titiller cette vitesse maximum en raison de la faiblesse au freinage (c'est bel et bien une BMW…). Son petit réservoir de 9 litres lui permet de passer d'un rayon d'action de moins de 170 km à près de 340 km.

▶ Essai paru dans l'AJ n° 897.

+ Agrément de conduite
Habitacle spacieux
Performances et autonomie

– Prix élevé
Vitesse plafonnée
Freinage peu performant

NOTRE AVIS ★★★★☆

Originale, spacieuse, écologique, puissante, la BMW i3 vous permet également de vous évader sans avoir un fil à la patte grâce à son petit moteur bicylindres. En véritable BMW, elle propose une dotation en équipements à la fois complète et technologique. On regrette toutefois que son tarif soit si élevé, malgré le bonus.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	synchrone électrique
Cylindrée (cm³)/Suralimen.	–/–
Batterie/Capacité (kWh)	li-ion/18,8
Puissance maxi (ch à tr/mn)	170 à [1]
Couple maxi (Nm à tr/mn)	250 à [2]
Transmission	aux roues arrière
Boîte de vitesses	BVA1
Dimensions (L./l./h.) (m)	4,00/1,78/1,58
Nombre de places	4
Volume coffre (dm³)	220

[1] +34 ch Prolongateur d'autonomie. [2] +55 Nm Prolongateur d'autonomie.

Performances

Vitesse maxi (km/h)	147
1 000 m D. A. (s)	31,5
0 à 100 km/h (s)	8,4
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	8,7
Freinage 90/130 km/h (m)	36/75

Autonomie *

Moyenne (km) : 170		
Ville : nc	Route : nc	Autoroute : nc
Conso. (kWh/100 km) : 17,6	Charge normale/rapide : nc/nc	

* Données constructeur.

Équipements de série

4 Airbags, accès/démarrage sans clé, Internet, aide au démarrage en côte, ASR, radio-CD mp3, banquette AR 2/3-1/3, Bluetooth, câble de recharge standard, capteurs luminosité/pluie, clim. auto. bizone, ESP, feux diurnes à LED, GPS, jantes 19", ordi. de bord, radar de parking AR, régul. de vitesse, rétros ext. dégivrants et rabattables élec., volant cuir multifonction…

Citroën C1 *Souris des villes*

▶ 1.0 VTi 68 Airscape Shine 5 portes — **15 000 €**

Rejet de CO_2 : **95 g/km** | Bonus/Malus : **0 €** | Puissance fiscale : **4 CV** | Garantie : **2 ans, km illimité**

Pour se distinguer de l'Aygo, la C1 (comme la 108) propose un toit ouvrant en toile qui contribue beaucoup à l'agrément.

Si la triplette de citadines C1/108/Aygo construite en collaboration en République tchèque ne manquait pas d'attrait, elle commençait à dater. Remise au goût du jour, elle révèle une C1 inédite. Cela valait le coup d'attendre en ce qui concerne la présentation, l'équipement et la finition. À bord, que de progrès! Certes, l'habitabilité reste limitée et le coffre trop petit, mais l'ensemble présente mieux, l'ergonomie est logique et l'arrivée d'un écran tactile comme support du système multimédia est de série sur cette finition. Cependant, ne rêvez pas, cette C1 1.0 VTi de 68 ch reste une pure urbaine. Difficile d'envisager de longs parcours avec une si modeste motorisation. Pas de révolution sous le capot: le bon vieux 1.0 est toujours là, secondé par une boîte de vitesses à 5 rapports à l'étagement bien trop long. Pour preuve, la C1 parvient à pousser une pointe jusqu'à 156 km/h en 4e, plafonnant à 149 km/h en 5e. Ce que l'auto perd en performances, elle le récupère sur la consommation en se contentant de 5 l/100 km sur route.

▶ Essai paru dans l'AJ n° 915.

+ Rapport prix/équipements
Gros progrès de finition
Toit ouvrant génial

– Diamètre de braquage
Étagement de boîte trop long
Couacs GPS/Smartphone

NOTRE AVIS ★★★★☆

Sans cet étagement de boîte trop long et un diamètre de braquage décevant, la C1 1.0 VTi aurait tout pour plaire. Heureusement, il lui reste sa mine joviale, un format de poche parfait pour se faufiler et un comportement routier sans souci assorti d'un confort correct. En prime, un toit ouvrant en toile très sympa!

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	3 cyl. en ligne, essence
Cylindrée (cm³)	998
Suralimentation	non
Puissance maxi (ch à tr/mn)	69 à 6 000
Couple maxi (Nm à tr/mn)	95 à 4 800
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVM5
Dimensions (L./l./h.) (m)	3,47/1,62/1,48
Nombre de places	4
Volume coffre (dm³)	240

Performances

Vitesse maxi (km/h)	149
1 000 m D. A. (s)	36,1
0 à 100 km/h (s)	13,9
Reprises 90 à 130 km/h (s) en 5e/4e	41,8/24,7
Freinage 90/130 km/h (m)	33/79

Consommations

MOYENNE (l/100 km) : 5,2		
Ville : 5,4	Route : 5	Autoroute : 5,2
Autonomie (km) : 673	Capacité réservoir (l) : 35	

Équipements de série

6 airbags, radio-CD mp3, ASR, banquette AR 50/50, Bluetooth, clim. manuelle, caméra de recul, détection de sous gonflage, ESP, feux diurnes à LED, Isofix, jantes 15", limit. de vitesse, ordi. de bord, prise USB, rétros et vitres AV élect., écran tactile 7", toit ouvrant en toile, volant cuir réglable en hauteur, stop-start…

Options (€)

Clim. auto. + capteurs luminosité	340
Peintures spéciales	230
Sellerie cuir	1 000
Vitres et lunette surteintées	110

Citroën C3 *Toujours alerte malgré son âge*

1.2 PureTech 110 Exclusive — **20 050 €**

Rejet de CO_2 : **104 g/km** | Bonus/Malus : **0 €** | Puissance fiscale : **5 CV** | Garantie : **2 ans, km illimité**

Lancée en 2009, concurrente des Clio et 208 bien plus jeunes, la citadine de Citroën n'a pas été restylée depuis 2013 (feux diurnes à leds et calandre). Fâcheux. Début 2015, la C3 a tout de même reçu le petit bloc 1.2 PureTech 110 ch suralimenté. Cette motorisation fournit un couple plus important que l'ancien 1.6 et se montre disponible bien plus tôt, augmentant l'agrément de conduite en ville. Sur route, les 110 ch relancent efficacement la machine, même à haute vitesse. Et, grâce à la bonne santé du 3-cylindres, la boîte à 5 rapports ne constitue pas un handicap, en dépit de derniers passages un peu longs.

Plutôt réussie, cette seconde C3 prend néanmoins un sacré coup de vieux à coté de la nouvelle, inspirée du C4 Cactus (voir pages nouveautés) !

+ Confort à bord
+ Conso. à la baisse
+ Coffre spacieux

– Tarif encore en hausse
– Modèle vieillissant
– Motorisation

Côté consommation, Citroën annonce 4,5 l de moyenne et 100 g/km de CO_2 pour son PureTech 110, contre 5,6 l et 129 g pour le 1.6 VTi qu'il remplace. Un réel progrès obtenu sans rogner sur le plaisir de conduite. Daté lui aussi, l'intérieur reste agréable et confortable. On apprécie le volet qui modifie en un tournemain l'amplitude du spectaculaire pare-brise panoramique.

▶ Essai non paru.

NOTRE AVIS ★★★★☆

Si la motorisation de cette C3 dispose des arguments pour séduire, hors série spéciale, elle n'est disponible qu'avec la finition haut de gamme Exclusive, proposée à 20 050 €. Soit 1 350 € de plus que sa devancière, la C3 1.6 VTi, Exclusive elle aussi, et ce sans équipement supplémentaire. La pilule pourrait avoir du mal à passer...

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	3 cyl. en ligne, diesel
Cylindrée (cm³)	1 199
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	110 à 5 500
Couple maxi (Nm à tr/mn)	205 à 1 500
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVM5
Dimensions (L./l./h) (m)	3,94 / 1,73 / 1,52
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	300

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	190
1 000 m D. A. (s)	31
0 à 100 km/h (s)	9,6
Reprises 90 à 130 km/h (s) en 5e/4e/3e	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Consommations *

MOYENNE (l/100 km) : 4,5

Ville : 5,6	Route : 3,9	Autoroute : nc
Autonomie (km) : nc	Capacité réservoir (l) : 50	

* Données constructeur.

Équipements de série

ESP, ABS, aide au stationnement, détection sous-gonflage, allumage auto. des feux et essuie-glaces, airbags rideaux AV/AR, latéraux et frontaux, antibrouillards, vitres élect. et AR surteintées, régul.-lim. de vitesse, clim auto, système audio et de navigation sur tablette tactile 7, kit mains-libres, Bluetooth, prise USB, rétros ext. élect. rabattables…

Options (€)

Peinture métallisée ou nacrée	520
Caméra de recul	250

Citroën E-Mehari *Pas plus qu'un jouet de plage*

Électrique — **25 000 €**

Rejet de CO_2 : **0 g/km** | Bonus écologique : **6 300 €** | Puissance fiscale : **1 CV** | Garantie : **2 ans, km illimité[1]**

[1] Garantie illimitée pour les batteries, liée au contrat de location à 79 €/mois.

Cinquante ans après la première apparition de la Méhari, Citroën a décidé de ressusciter ce mythe. Cependant, les amoureux de la marque aux chevrons souffrent face à cette version moderne. En effet au-delà de sa bouille sympathique, de ses couleurs "flashy", de ses plancher et sièges lavables au jet, la E-Mehari souffre de défauts car ce n'est pas une Citroën mais une Bolloré, le constructeur des véhicules électriques disponibles dans le réseau d'autopartage Autolib. Des problèmes de conception apparaissent inexorablement. Mécaniquement ou plutôt électriquement, la E-Mehari offre une faible autonomie, plus proche des 130 km que des 200 annoncés. Très lourd, chaussé de pneus mixtes à l'adhérence médiocre avec une tendance à élargir les trajectoires sans que l'ESP ne rattrape le coup, son comportement routier est à des années lumières des standards actuels. Et que dire du tarif de 25 000 € qui implique un contrat de location pour ses batteries de 79 € par mois (ou 299 € en LOA tout compris).

La Citroën E-Méhari est une évolution de la Bolloré BlueSummer, version plage de l'Autolib parisienne.

+ Look original
+ Mécanique silencieuse
+ Intérieur lavable au jet

– Usage limité
– Coûts achat/fonctionnement
– Sécurité passive inexistante

▶ Essai paru dans l'AJ n° 955.

NOTRE AVIS ★★☆☆☆

Elle voulait faire souffler un vent de liberté, mais se révèle trop peu pratique à l'usage pour parvenir à honorer son pari. Faible autonomie, modularité kafkaïenne, comportement routier déplorable, onéreuse à l'achat comme au quotidien... Un conseil, plutôt que de l'acheter, louez-la quelques heures cet été.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	synchrone électrique
Cylindrée (cm³)/Suralimen.	-/-
Batterie/Capacité (kWh)	lith.- polym./30
Puissance maxi (ch à tr/mn)	68 à
Couple maxi (Nm à tr/mn)	140 à 0
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVA1
Dimensions (L./l./h) (m)	3,81 / 1,73 / 1,66
Nombre de places	4
Volume coffre (dm³)	200

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	110
1 000 m D. A. (s)	nc
0 à 100 km/h (s)	6,4
Reprises 90 à 130 km/h (s)	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Autonomie *

Moyenne (km) : nc

Ville : nc	Route : 200	Autoroute : 100
Conso. (kWh/100 km) : nc	Charge normale/rapide : nc/nc	

* Données constructeur.

Équipements de série

ABS, ESP, bouton d'appel d'urgence Citroën, feux de jour à diodes, doubles fixations Isofix AR, kit anticrevaison, appuie-tête AV réglable en hauteur, banquette arrière monobloc rabattable, capotes et vitres latérales, carte mains-libres, Bluetooth avec audio streaming, direction assistée avec fonction City, prise USB…

Options (€)

Climatisation	1 450

DS 3 *Un baroud d'honneur efficace*

1.2 PureTech 130 Sport Chic — **24 150 €**

Rejet de CO_2 : **105 g/km** | Bonus/Malus : **0 €** | Puissance fiscale : **6 CV** | Garantie : **2 ans, km illimité**

MODÈLE RESTYLÉ

La Citroën DS3 n'est plus. Place à la DS 3. Néanmoins, au-delà de ce changement de patronyme, cette nouvelle version adopte un léger restylage et un 3 cylindres essence PureTech de 130 ch.

La marque DS s'est émancipée de Citroën pour s'affirmer. Une stratégie qui se défend mais qui pour le moment ne porte pas trop ses fruits sauf à évoquer le modèle badgé « 3 ». La citadine réalise en effet 60 % des ventes. Apporter des modifications est donc tout sauf anodin car l'erreur n'est pas permise. La solution choisie a été de faire light. Les évolutions sont concentrées sur la calandre avec l'application des chromes "DS Wings". Les antibrouillards sont désormais à leds. Et puis c'est tout. A l'intérieur, même recette. La DS 3 conserve le même agencement datant de 2015 avec l'apparition de l'écran tactile. Dommage que des détails de finition n'aient pas été corrigés comme un assemblage perfectible ou encore des plastiques peu valorisants pour habiller les parties basses. Dans l'ensemble ce modèle accuse le poids des ans et ce restylage plus que léger peine à faire illusion, surtout face à une concurrence, notamment provenant de chez Mini, qui s'est refait une beauté complète. De même, certains équipements indispensables manquent comme l'accès et le démarrage mains-libres. Heureusement, le chapitre dynamique vient rattraper ces défauts. La DS 3 n'a rien perdu de son comportement dynamique grâce à une direction très précise et des trains roulants d'une redoutable efficacité. Et enfin, le 3 cylindres PureTech de 130 ch se montre disponible à tous les régimes, et sait délivrer toute sa fougue pour procurer des performances de premier ordre.

+ Dynamisme sur la route
Moteur plaisant
Volume du coffre

− Finition à parfaire
Habitabilité
Tarif et équipement

Le 3 cylindres de 130 ch colle parfaitement à l'esprit de la DS 3

La présentation intérieure change peu et accuse clairement le poids des années.

▶ Essai paru dans l'AJ n° 956.

NOTRE AVIS ★★★★☆

Cette DS 3 n'est autre qu'une DS3 avec une nouvelle calandre. Pour le reste, elle garde ses qualités (bouille séduisante, dynamisme…) et ses défauts (finition, équipement pas assez moderne…). Toutefois avec l'appui de son 3 cylindres essence de 130 ch, cette citadine chic peut devenir un bon parti.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	3 cyl. en ligne, essence
Cylindrée (cm³)	1 199
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	130 à 5 500
Couple maxi (Nm à tr/mn)	230 à 1 750
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVM6
Dimensions (L/l/h) (m)	3,96/1,72/1,46
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	312

Performances

Vitesse maxi (km/h)	198
1 000 m D. A. (s)	30,3
0 à 100 km/h (s)	8,8
Reprises 90 à 130 km/h (s) en 6e/5e/4e	12,4/9,6/7,8
Freinage 90/130 km/h (m)	32/66

Consommations

MOYENNE (l/100 km) : 6,7

Ville : 6,8	Route : 6,5	Autoroute : 6,9
Autonomie (km) : 746	Capacité réservoir (l) : 50	

Équipements de série

6 airbags, ABS, AFU, aide au démarrage en côte, aide au stationnement AV/AR, antibrouillards, Bluetooth, capteur pression pneus, clim.auto., écran tactile 7", ESP, freinage auto. actif jusqu'à 30 km/h, jantes 17", Isofix, ordi. de bord, détect. pluie/lum., régul./limit. vitesse, rétro. int. jour/nuit, sièges AV régl. en haut., vitres AV et rétros élect., volant cuir multifonction régl. dans les deux plans…

Options (€)

Caméra de recul	300
Système de navigation	600

Dacia Sandero *Le rôle de sa vie*

0.9 TCe 90 Lauréate — **12 000 €**

Rejet de CO_2 : 110 g/km	Bonus/Malus : 0 €	Puissance fiscale : 5 CV	Garantie : 3 ans ou 100 000 km

Impossible de distinguer cette Sandero d'une autre mais l'allure générale reste à la page.

La petite Dacia nous offre enfin une transmission automatique. Mieux vaut tard que jamais et même s'il s'agit d'une "simple" boîte mécanique pilotée, c'est plein d'espoir que nous avons pris le volant de cette Easy-R. Même si elle est un peu longue à l'allumage, la boîte semble vouloir rattraper son retard passant rapidement le deuxième rapport au risque de caler. Le changement de vitesse manque un peu de finesse, mais globalement, la Sandero ne s'en sort pas si mal. Si on souhaite plus de réactivité, on peut sélectionner le mode manuel qui autorise un passage un peu plus "net" des rapports. Pas de tralala technologique à bord. Sur le papier, cela présente deux avantages : simplicité et économie. Quand le petit 3 cylindres s'éveille, sa sonorité est un tantinet "claudicante", mais agréable à l'oreille. On soulignera également des distances de freinage plus longues. La Sandero propose toujours une des habitabilités les plus généreuses de la catégorie, avec un coffre de 366 dm³. Et son rapport prix/dotation reste sans concurrence sur le marché des citadines.

+ Boîte automatique
Rapport prix/prestations
Confort honnête

− Transmission désagréable
Finition perfectible
Ambiance sonore... sonore

▶ Essai paru dans l'AJ n° 954.

NOTRE AVIS ★★☆☆☆

Renault autorise Dacia à utiliser ses moteurs les plus récents ; dommage qu'il n'ait pas fait de même pour les transmissions. Avec la boîte EDC, l'intéressante Sandero aurait présenté une copie plus convaincante... trop peut-être, au risque de faire de l'ombre aux modèles du groupe Renault estampillée du Losange !

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	3 cyl. en ligne, essence
Cylindrée (cm³)	898
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	90 à 2 500
Couple maxi (Nm à tr/mn)	135 à 2 500
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVA5
Dimensions (L./l./h.)(m)	4,06/1,73/1,52
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	366

Performances

Vitesse maxi (km/h)	165
1 000 m D. A. (s)	35,8
0 à 100 km/h (s)	15
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	12,6
Freinage 90/130 km/h (m)	32/67

Consommations

MOYENNE (l/100 km) : 6,8

Ville : 7,1	Route : 6,2	Autoroute : 7,2
Autonomie (km) : 735	Capacité réservoir (l) : 50	

Équipements de série

2 airbags, ABS, alerte de non-bouclage de ceinture, ESP, autoradio avec prises jack/USB et Bluetooth, ordinateur de bord, lunette AR dégivrante, vitres avant électriques, rétroviseurs extérieurs électriques/dégivrants, climatisation manuelle...

Options (€)

Accoudoir AV	100
Jantes alliage	400
Média Nav	250
Radar de recul	200

Fiat Panda *Canard boiteux*

0.9 85 TwinAir Lounge — **14 040 €**

Rejet de CO_2 : 95 g/km	Bonus/Malus : 0 €	Puissance fiscale : 4 CV	Garantie : 2 ans. km illimité

La position de conduite assez haute de la Panda s'apprécie dans la circulation urbaine.

A l'aspect fashionita de la 500, la Panda préfère le pragmatisme chez les citadines Fiat. Derrière sa bouille rondouillarde et joviale se cache une voiture pratique. Ses places arrière ne sont pas franchement accueillantes et son coffre qui n'a rien d'une soute (225 dm³), ne l'empêchent pas de se montrer astucieuse. Toutefois, il faut ajouter 250 € pour s'offrir la banquette arrière fractionnable. En revanche plus de version coulissante en option. Mais l'habitacle ne manque pas d'astuces : deux boîtes à gants, nombreux rangements et ergonomie plutôt soignée. Sans oublier une présentation sympathique. Fort de ses 85 ch, le bicylindres 0.9 TwinAir ne manque pas de tempérament ni de tonus à mi régimes. Mais voilà, il se montre beaucoup trop présent, aussi bien par son niveau sonore que par ses vibrations. Ajoutez des consommations élevées assorties d'un caractère creux à bas régimes et vous obtenez un moteur finalement peu adapté à cette petite Panda. Surtout que le châssis peu dynamique n'incite pas à hausser le rythme.

+ Habitacle astucieux
Finition en progrès
Moteur vivant...

− ... mais fatigant
Châssis pataud
Poids élevé

▶ Essai non paru.

NOTRE AVIS ★★☆☆☆

Bien adapté à la petite 500, le TwinAir convient bien moins à la Panda. Son manque de punch à très bas régimes, ses vibrations, son appétit vorace et son caractère bien trempé ne font pas bon ménage avec cette citadine placide. Moins brillant sur le papier, le quatre cylindres 1.2 de 69 ch reste le meilleur choix pour 1 500 € de moins.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	2 cyl. en ligne, essence
Cylindrée (cm³)	875
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	85 à 5 500
Couple maxi (Nm à tr/mn)	145 à 1 900
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVM5
Dimensions (L./l./h.)(m)	3,66/1,65/1,56
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	225

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	177
1 000 m D. A. (s)	nc
0 à 100 km/h (s)	11
Reprises 90 à 130 km/h (s) en 5e/4e/3e	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Consommations *

MOYENNE (l/100 km) : 4,2

Ville : 5	Route : 3,8	Autoroute : nc
Autonomie (km) : nc	Capacité réservoir (l) : 37	

* Données constructeur.

Équipements de série

4 airbags, ABS, antibrouillards, Bluetooth, climatisation manuelle, ESP, fermeture centralisée, jantes alu 14 pouces, ordinateur de bord, autoradio CD avec prise USB, vitres avant électriques, volant multifonctions...

Options (€)

Banquette fractionnable	250
Ceinture centrale avec appui-tête	100
Climatisation automatique	400
Jantes alliage de 15 pouces	400
Peinture métallisée	125
Radar de recul	420

Fiat 500 *Le jeu des sept erreurs*

1.2 69 Lounge — **14 690 €**

Rejet de CO_2 : 115 g/km | Bonus/Malus : 0 € | Puissance fiscale : 4 CV | Garantie : 2 ans, km illimité

Difficile de changer une icône comme la 500. Du coup, Fiat a pris sont temps et au final n'a pris aucun risque lors de son tout dernier restylage : un bouclier légèrement rechangé par ici, des feux à peine modifiés par là et un éclairage de jour à leds. Pas de quoi bousculer les habitués. Toujours aussi sexy, la lolita italienne change son habitacle de manière subtile. Elle s'offre ainsi un écran tactile plus moderne sans dénaturer cette présentation intérieure toujours aussi chic et rétro. Fidèle au poste, le vénérable quatre-cylindres 1.2 de 69 ch reste le plus rustique des moteurs au catalogue. Mais c'est finalement celui qui lui sied le mieux. Souple et discret, il reste un excellent compagnon pour un usage urbain. Évidemment, ses accélérations modestes n'en font pas un dévoreur de kilomètres, mais là n'est pas sa vocation première. Attention toutefois à son appétit vorace face à des rivales plus sobres. Toujours aussi compacte, la 500 continue d'oublier les usages aux places arrière, mais conserve un coffre correct.

À l'exception des boucliers et des optiques avant et arrière légèrement retouchés, le restylage extérieur de la 500 est imperceptible.

+ Bouille craquante
Présentation intérieure
Moteur agréable…

− … mais gourmand
Places arrière
Confort ferme

▶ Essai non paru.

NOTRE AVIS ★★★★☆

Le restylage ne nous a pas changé notre 500 et c'est plutôt une bonne nouvelle. Toujours aussi craquante, cette citadine conserve sa forte personnalité et ses défauts qui la rendent si attachante. Elle y ajoute une interface plus moderne en faveur d'une ergonomie (un peu) plus intuitive.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne, essence
Cylindrée (cm³)	1 242
Suralimentation	non
Puissance maxi (ch à tr/mn)	69 à 5 500
Couple maxi (Nm à tr/mn)	102 à 3 000
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVM5
Dimensions (L/l/h) (m)	3,58 / 1,63 / 1,49
Nombre de places	4
Volume coffre (dm³)	207

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	148
1 000 m D. A. (s)	36
0 à 100 km/h (s)	nc
Reprises 90 à 130 km/h (s) en 5e/4e/3e	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Consommations *

MOYENNE (l/100 km) : 6,7

Ville : nc	Route : nc	Autoroute : nc
Autonomie (km) : 522	Capacité réservoir (l) : 35	

* Données constructeur.

Équipements de série

ABS, 7 Airbags, antibrouillards, clim. manuelle, Bluetooth, écran tactile 5", combiné de bord à affichage numérique, ESP, jantes alliage 15", kit chromes, radars de recul, autoradio-CD mp3 avec ports USB, rétroviseurs électriques, vitres AV élec., volant cuir réglable en hauteur…

Options (€)

Climatisation automatique	400
GPS	350
Phares bixénon	650
Peinture métallisée	500
Toit ouvrant	450

Ford Fiesta *L'essence du plaisir*

1.0 EcoBoost 100 Titanium 3 portes — **17 590 €**

Rejet de CO_2 : 99 g/km | Bonus/Malus : 0 € | Puissance fiscale : 5 CV | Garantie : 2 ans, km illimité

À l'occasion de son restylage de mi-carrière, la Ford Fiesta sixième génération s'agrémente du tout nouveau bloc 3 cylindres 1.0 EcoBoost, qui a accompli tant de prouesses dans les entrailles de la Focus. Avant de constater les bienfaits de cette mécanique, petit tour du propriétaire. L'avant se veut plus expressif et adopte des LED en guise de feux de jour. Mais nous aurions aimé que Ford profite de ce lifting pour améliorer l'ergonomie de la planche de bord. Les commandes ne sont pas aussi intuitives que dans la nouvelle Clio… Les véritables atouts de la Fiesta sont ailleurs. Son châssis est toujours aussi alerte et vif et, associé à cet inédit 3-cylindres, la conduite de cette citadine est un véritable plaisir. En ville, l'auto est agile. La mécanique repart au quart de tour. Sur route ou voie rapide, elle ne rechigne pas à la besogne. Ses 170 Nm de couple disponibles dès 1 400 tr/mn autorisent des relances très honorables, et l'étagement bien calibré de la boîte permet de proposer des consommations contenues sans rogner sur les performances, satisfaisantes.

Proue moderne pour cette Fiesta restylée en 2013 et, surtout depuis, un moteur 3 cylindres essence offrant un bel agrément et un réel plaisir.

+ Moteur alerte
Comportement plaisant
Prix/équipement

− Confort limité
Freinage peu mordant
Présentation austère

▶ Essai paru dans l'AJ n° 872.

NOTRE AVIS ★★★★☆

Si le diesel vous révulse, Ford propose un moteur essence qui vous redonnera le sourire. Vif, alerte, et courageux, le 3-cylindres EcoBoost sied parfaitement à cette Fiesta, qui offre un châssis du même acabit. On regrette la présentation austère et l'ergonomie perfectible. Attention au freinage, qui manque de mordant.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	3 cyl. en ligne, essence
Cylindrée (cm³)	999
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	100 à 6 000
Couple maxi (Nm à tr/mn)	170 à 1 400
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVM5
Dimensions (L/l/h) (m)	3,97 / 1,72 / 1,49
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	315

Performances

Vitesse maxi (km/h)	173
1 000 m D. A. (s)	32,8
0 à 100 km/h (s)	10,8
Reprises 90 à 130 km/h (s) en 5e/4e	18,2 / 12,4
Freinage 90/130 km/h (m)	33 / 68

Consommations

MOYENNE (l/100 km) : 6,8

Ville : 6,8	Route : 6,4	Autoroute : 7,1
Autonomie (km) : 618	Capacité réservoir (l) : 42	

Équipements de série

7 Airbags, banquette AR 60/40, clim. auto., ESP, ordi. de bord, radio-CD + prise USB, régul. de vit., vitres AV élec., volant ajust. dans les 2 plans, jantes alliage 16", Capteur pluie/luminosité, feux diurnes à LED…

Options (€)

3e appui-tête AR	50
Accès et démarrage mains-libres	410
GPS	640
Pack Parking	270
Roue de secours	100
Vitres AR électriques	240

Honda Jazz *Plus habitable que dynamique*

1.3 i-VTEC 102 Exclusive Navi — **19 100 €**

Rejet de CO_2 : **120 g/km** | Bonus/Malus : **0 €** | Puissance fiscale : **5 CV** | Garantie : **3 ans ou 100 000 km**

+ Habitacle vaste et malin
Équipements
Consommations correctes

– Polyvalence réduite
Agrément mécanique
Insonorisation

La politique commerciale de Honda interpelle. Face à la suprématie des modèles français, le constructeur nippon pouvait tirer son épingle du jeu avec une motorisation hybride. Une stratégie qui fonctionnait d'ailleurs avec la précédente génération de la Jazz. Mais pour ce troisième opus, l'offre est limitée à un seul moteur essence de 102 ch peu engageant. Ses performances sont acceptables même si en ville son manque de couple pénalise son agrément. Et pour couronner le tout, la Jazz est bruyante. Heureusement, il y a tout de même de bonnes nouvelles. La citadine japonaise peut mettre en avant une habitabilité généreuse surtout pour les passagers arrière. Le volume du coffre est tout aussi plaisant avec une valeur de 387 dm³. Signalons aussi la modularité digne d'un monospace. Les futurs propriétaires profitent d'une banquette escamotable sous le plancher, d'un dossier de siège avant rabattable pour transporter un objet long ou encore de dossiers arrière relevables verticalement.

Fidèle à la tradition maison, la Jazz peut passer pour un monospace citadin. Que l'absence de version hybride fait, hélas, rentrer dans le rang !

▶ Essai non paru.

NOTRE AVIS ★★★☆☆

Cette troisième génération de Jazz souffle le chaud et le froid. Malgré un gabarit compact, elle s'offre l'un des habitacles les plus malins et les plus accueillants de la catégorie des citadines. Par contre, le manque de punch de son petit bloc 1.3 essence i-VTEC et son caractère bruyant entachent sa polyvalence.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne, essence
Cylindrée (cm³)	1 318
Suralimentation	non
Puissance maxi (ch à tr/mn)	102 à 6 000
Couple maxi (Nm à tr/mn)	123 à 5 000
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVM6
Dimensions (L./l./h) (m)	4,00 / 1,70 / 1,55
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	387

Performances

Vitesse maxi (km/h)	175
1 000 m D. A. (s)	33
0 à 100 km/h (s)	11.2
Reprises 90 à 130 km/h (s) en 5e/4e/3e	25,7 / 18,1 / 12,8
Freinage 90/130 km/h (m)	31 / 66

Consommations

MOYENNE (l/100 km) : 5,8

Ville : 5,9	Route : 5,5	Autoroute : 5,9
Autonomie (km) : 689	Capacité réservoir (l) : 40	

Équipements de série

ABS, 8 airbags, accès/démarrage sans clés, AFIL, antibrouillards, climatisation auto., ESP, feux de route/croisement auto., fixations Isofix AR, GPS, jantes alliage 16", limiteur de vitesse avec lecteur panneaux de signalisation, capteurs pluie/luminosité, radars de stationnement AV/AR, autoradio-CD mp3/prise jack/double port USB, rétroviseurs extérieurs élec. et dégivrants, vitres AV/AR électriques, régulateur de vitesse, volant cuir multifonctions…

Options (€)

Peinture métallisée	460

Hyundai i10 *Carton (presque) plein !*

1.2 87 UEFA Euro 2016 Plus — **13 500 €**

Rejet de CO_2 : **114 g/km** | Bonus/Malus : **0 €** | Puissance fiscale : **5 CV** | Garantie : **5 ans. km illimité**

+ Comportement sain
Présentation soignée
Rapport prix/équipement

– Boîte longue
Performances
Consommation

La nouvelle i10 s'est donné les moyens de percer dans le segment des citadines. Jugez plutôt : pour un tarif attractif, elle vous propose 5 ans de garantie sans limitation de kilométrage, ainsi que 5 ans d'entretien ! Et ce n'est pas tout : à la conduite, on apprécie sa maniabilité qui fait merveille en milieu urbain. D'autant que la sécurité n'est pas négligée : l'ESP et les airbags sont disponibles en série. Dommage que la direction se durcisse excessivement à mesure que l'on prend de la vitesse. On est également déçu côté mécanique : le moteur, un 1.2 de 87 ch, manque de nerf et consomme trop lorsqu'on le sollicite, malgré une boîte manuelle très longue. Une transmission automatique permet toutefois de gommer ce défaut pour 640 € de plus. À l'intérieur, la présentation colorée valorise un habitacle bien assemblé. On est satisfait de l'habitabilité, suffisante pour cinq, et des rangements, nombreux. Enfin, le volume de coffre déjà honorable se module grâce à la banquette fractionnable.

La Hyundai i10 serait parfaite si elle était dotée d'un moteur en harmonie avec ses prestations.

▶ Essai paru dans l'AJ n° 895.

NOTRE AVIS ★★★★☆

Hormis le manque d'agrément procuré par l'ensemble moteur/boîte, la Hyundai i10 est une citadine pétrie de qualités : maniabilité, espace intérieur, finition soignée, agrément de conduite, rapport prix/équipement… la petite coréenne est devenue l'une des toutes meilleures offres de la catégorie.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne, essence
Cylindrée (cm³)	1 248
Suralimentation	non
Puissance maxi (ch à tr/mn)	87 à 6 000
Couple maxi (Nm à tr/mn)	120 à 4 000
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVM5
Dimensions (L./l./h) (m)	3,67 / 1,66 / 1,50
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	239

Performances

Vitesse maxi (km/h)	171
1 000 m D. A. (s)	34,3
0 à 100 km/h (s)	12
Reprises 90 à 130 km/h (s) en 5e/4e	24,3 / 16,2
Freinage 90/130 km/h (m)	32 / 66

Consommations

MOYENNE (l/100 km) : 6,6

Ville : 7	Route : 6,1	Autoroute : 6,8
Autonomie (km) : 600	Capacité réservoir (l) : 40	

Équipements de série

6 airbags, antibrouillards, autoradio-CD mp3, banquette arrière 60/40, Bluetooth, climatisation automatique, contrôle de la pression des pneus, ESP, jantes alliage 14 pouces, ordinateur de bord, prises auxiliaire et USB, rétros ext. élec., vitres AV/AR électriques…

Options (€)

GPS nomade	300

Hyundai i20 *Sursaut de vitalité !*

1.0 T-GDi 100 Intuition Plus 5 portes — **17 200 €**

Rejet de CO_2 : **99 g/km** | Bonus/Malus : **0 €** | Puissance fiscale : **5 CV** | Garantie : **5 ans, km illimité**

Difficile de se faire une place sur le segment très convoité des citadines. Et l'actuelle i20, arrivée en 2014, en sait quelque chose. L'auto séduit pourtant avec sa proue dynamique, ses long feux à leds, et son profil mis en valeur par une custode noire laquée spécifique. La présentation intérieure séduit également avec un style moderne et sobre mais bien pensé, à l'allemande également sur le plan de la finition, soignée. Enfin le choix des matériaux est plutôt satisfaisant. Technologiquement à la page (même s'il lui manque encore un stop-start), l'i20 n'est en revanche pas donnée dans cette finition Intuition Plus. C'est le prix à payer pour profiter d'une dotation sérieuse et de son récent bloc essence doté d'un turbo. Un 3 cylindres 1.0 T-GDi de 100 ch fort d'un petit caractère rageur des plus vivifiants et qui à l'usage incite à monter dans les tours. Certes, il n'est pas tout à fait sportif mais il est agréable et permet de se défaire d'une situation d'urgence en un coup d'accélérateur. Et pour ne rien gâcher, l'auto se montre précise et dotée d'un comportement sérieux.

La ligne est séduisante même en cinq portes avec ce panneau de custode laqué noir.

+ Moteur enjoué et performant
Habitacle spacieux
Présentation moderne

– A-coups à basse vitesse
Stop-start toujours absent
Tarif un peu élevé

▶ Essai non paru.

NOTRE AVIS ★★★★☆

Une ligne réussie, un habitacle plutôt spacieux, une dotation sérieuse et un comportement routier du même acabit. Décidément, il ne manque que la reconnaissance à cette i20. D'autant plus dans cette version dotée d'un bloc essence de 100 ch alerte, plaisant et qui sait rester raisonnable en consommation.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	3 cyl. en ligne, essence
Cylindrée (cm³)	998
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	100 à 4 500
Couple maxi (Nm à tr/mn)	172 à 1 500
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVM6
Dimensions (L./l./h) (m)	4,04/1,74/1,48
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	336

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	188
1 000 m D. A. (s)	nc
0 à 100 km/h (s)	10,7
Reprises 90 à 130 km/h (s) en 6e/5e/4e	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Consommations *

MOYENNE (l/100 km) : 4,3

Ville : 5,3	Route : 3,6	Autoroute : nc
Autonomie (km) : nc	Capacité réservoir (l) : 50	

* Données constructeur.

Équipements de série

6 airbags, aide au stationnement AR, alerte de franchissement de ligne, capteurs de pluie et de luminosité, climatisation automatique, Bluetooth, jantes alliage 16 pouces, régulateur/limiteur de vitesse, rétroviseur intérieur électrochromatique, rétroviseurs extérieurs chauffants et rabattables électriquement, vitres AR surteintées, feux de jour à leds et directionnels…

Options (€)

Peinture métallisée	500
Système de navigation avec écran tactile	990

Kia Picanto *Mise à jour réussie*

1.0 Active 5 portes — **12 150 €**

Rejet de CO_2 : **105 g/km** | Bonus/Malus : **0 €** | Puissance fiscale : **4 CV** | Garantie : **7 ans ou 150 000 km**

Les retouches sont légères, mais l'opération est réussie. La nouvelle Picanto capte ainsi d'emblée le regard grâce à sa face avant plus agressive. Mais la coréenne en profite au passage pour se doter également d'un moteur mis aux normes Euro 6, dont la puissance est ramenée de 69 à 66 ch. Une perte résiduelle qui, rassurez-vous, n'affecte en rien les prouesses réalisées en ville par l'auto. Le bloc ne parvient toutefois pas à s'affranchir d'une certaine paresse sur la route, ce qui limite sa polyvalence, et rend les excursions au long cours… subsidiaires. Dommage, car les suspensions se montrent prévenantes à l'égard des cinq passagers qui peuvent raisonnablement prendre place à bord, où l'ambiance demeure par ailleurs agréable. La présentation du tableau de bord se révèle ainsi aussi séduisante que pratique. Le seul regret provient alors du fait que les matériaux choisis ne soient pas plus flatteurs. À croire que pour le prix, Kia a tout misé sur la richesse des équipements de série… Il est vrai que de ce point de vue, la concurrence n'a qu'à bien se tenir !

Pourvue d'une face avant plus expressive, la Picanto s'appuie également sur une motorisation plus performante.

+ Présentation en progrès
Dotation de série
Confort d'utilisation en ville

– Usage strictement urbain
Volume de coffre réduit
Carrosserie sans protection

▶ Essai non paru.

NOTRE AVIS ★★★★☆

Si la Picanto remaniée séduit par son faciès moderne et dynamique, elle conserve toutes les qualités de sa lignée, offrant une aisance rare en ville, servie par une dotation de série riche et complète, sans oublier une belle modularité. Que demander de plus ? Un coffre moins étriqué et des matériaux de meilleur qualité.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	3 cyl. en ligne, essence
Cylindrée (cm³)	998
Suralimentation	non
Puissance maxi (ch à tr/mn)	66 à 5 500
Couple maxi (Nm à tr/mn)	95 à 3 500
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVM5
Dimensions (L./l./h) (m)	3,60/1,60/1,48
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	200

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	158
1 000 m D. A. (s)	nc
0 à 100 km/h (s)	14,6
Reprises 90 à 130 km/h (s) en 5e/4e/3e	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Consommations *

MOYENNE (l/100 km) : 4,5

Ville : 5,8	Route : 3,8	Autoroute : nc
Autonomie (km) : nc	Capacité réservoir (l) : 35	

* Données constructeur.

Équipements de série

ABS, airbags frontaux, lat. et rideaux, aide au démarrage en côte, volant cuir et siège conducteur réglables en hauteur, clim. manuelle, radio CD/MP3, prises AUX/USB, Bluetooth, commandée depuis le volant, lève-vitres avant électriques, verrouillage centralisé à distance…

Options (€)

Peinture métallisée	500

Kia Rio *Un concentré de bonnes choses*

1.1 CRDi 75 Motion — **15 490 €**

Rejet de CO_2 : **94 g/km** | Bonus/Malus : **0 €** | Puissance fiscale : **4 CV** | Garantie : **7 ans ou 150 000 km**

En 2015, la discrète Rio faisait l'objet d'un léger restylage. Au menu, un bouclier plus agressif, façon diffuseur sport à l'arrière. De la poudre aux yeux certes mais qui a le mérite de mieux protéger l'auto des agressions urbaines. A l'intérieur cette méconnue rivale de la Renault Clio présente plutôt bien. Un dessin de planche moderne, des plastiques qui donnent l'impression d'être moussés, des matériaux et une finition soignée. Une position de conduite est vite trouvée grâce aux multiples réglages de sièges qui maintiennent plutôt bien. L'habitacle est assez spacieux et le coffre de taille correcte. On se sent bien à bord avant de prendre contact avec le petit 1.1 diesel de 75 ch. Un peu bruyant, heureusement l'insonorisation est efficace, il fait en revanche preuve d'un bel allant. Les accélérations sont suffisantes et même sur voie rapide, il se débrouille bien, dans la limite de ses 75 ch, tout en faisant preuve d'une belle sobriété. Enfin le comportement de l'auto est sain et sécurisant. De plus le tarif est compétitif pour une dotation sérieuse.

Pas d'évolutions mécaniques lors du restylage mais une allure un peu plus sportive pour cette génération de Rio qui vit ses derniers mois.

▶ **Essai non paru.**

+ Consommations mesurées
Garantie de 7 ans
Châssis sain

– Direction perfectible
Moteur un peu bruyant
Restylage discret

NOTRE AVIS ★★★★☆

Bien née, la saine et sûre Rio se montre agréable à mener en ville et en dehors. Alerte, le 1.1 CRDi ne fait pas payer son tempérament à la pompe. Moderne et présentant bien, la Rio profite d'un habitacle spacieux et attrayant. Le bon rapport prix/équipements est toujours un bel atout de même que la garantie de 7 ans.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	3 cyl. en ligne, diesel
Cylindrée (cm³)	1 120
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	75 à 4 000
Couple maxi (Nm à tr/mn)	180 à 1 750
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVM6
Dimensions (L./l./h) (m)	4,05 / 1,72 / 1,46
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	310

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	160
1 000 m D. A. (s)	nc
0 à 100 km/h (s)	16,5
Reprises 90 à 130 km/h (s) en 6e/5e	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Consommations *

MOYENNE (L/100 km) : 3,6

Ville : 4,1	Route : 4,3	Autoroute : nc
Autonomie (km) : nc	Capacité réservoir (l) : 43	

* Données constructeur.

Équipements de série

ABS, 6 airbags, antibrouillards, Bluetooth, radio-CD mp3, régulateur/limiteur de vitesse, vitres AV électriques, fermeture centralisée à distance, volant cuir multifonctions réglable en hauteur et en profondeur, rétroviseurs extérieurs électriques et chauffants…

Options (€)

Peinture métallisée	500
Roue de secours galette	120

Lancia Ypsilon *L'improbable succès*

1.3 Multijet 95 Gold — **18 590 €**

Rejet de CO_2 : **99 g/km** | Bonus/Malus : **0 €** | Puissance fiscale : **5 CV** | Garantie : **2 ans. km illimité**

Difficile de croire que ce léger restylage apportera le succès à l'Ypsilon ! Tout d'abord parce que si l'on peut parler d'un vrai remaniement puisqu'il touche le bouclier avant et la calandre, il réduit fortement la personnalité de l'auto en l'affublant d'une calandre qui pourrait recevoir n'importe quel blason ! Et ensuite parce qu'à partir de mars 2017… l'auto ne sera plus disponible qu'en Italie ! Dans ses conditions qui tentera encore le pari d'un modèle (et d'une marque) vouée à la disparition ! Pour autant, l'auto conserve son look original à l'extérieur comme à l'intérieur ou de nouvelles selleries apparaissent aussi. Et surtout, l'Ypsilon reçoit le dernier système multimédia à reconnaissance vocale du groupe Fiat (en option à 350 €). Pour le reste, l'auto conserve son ambiance chic et élégante et son comportement sain. Son 1.3 diesel de 95 ch se montre très alerte en ville et accepte de pousser l'auto en dehors sans jamais se montrer trop gourmand. L'insonorisation reste perfectible, de même que l'amortissement et les distances de freinages.

Plus classique, la version restylée perd en charisme mais c'est surtout sa fin de carrière annoncée qui va faire fuir les clients !

▶ **Essai non paru.**

+ Performances/Conso.
Ligne toujours originale
Présentation soignée

– Belle habitabilité
Amortissement/freinage
Carrière compromise

NOTRE AVIS ★★★☆☆

L'originale Ypsilon avait son public, "avait" car même si son restylage peut en attirer certains, il rebutera les inconditionnels de l'emblématique calandre Lancia et ceux qui se méfient d'une marque promise à la disparition. Dommage car l'auto se met à jour côté multimédia, conserve son agrément convaincant… et ses quelques défauts.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne, diesel
Cylindrée (cm³)	1 248
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	95 à 4 000
Couple maxi (Nm à tr/mn)	200 à 1 500
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVM5
Dimensions (L./l./h) (m)	3,85 / 1,68 / 1,52
Nombre de places	4
Volume coffre (dm³)	283

Performances

Vitesse maxi (km/h)	176
1 000 m D. A. (s)	33,8
0 à 100 km/h (s)	11,6
Reprises 90 à 130 km/h (s) en 5e/4e	13,6 / 9
Freinage 90/130 km/h (m)	35 / 73

Consommations

MOYENNE (L/100 km) : 5,2

Ville : 5,2	Route : 4,8	Autoroute : 5,5
Autonomie (km) : 769	Capacité réservoir (l) : 40	

Équipements de série

ABS, 4 airbags, appuis-tête AV/AR, stop-start, système audio avec écran tactile, banquette 50/50, ferm. centralisée à distance, direction assistée, Isofix AR, jantes alu 15", ordi. de bord, capteurs pluie/luminosité, vitres AV élec., toit ouvrant élec., volant cuir multifonction …

Options (€)

Projecteurs au xénon	800
Peinture métallisée	550
Pack Confort (clim.auto. + vitres AR élec.)	400
Système multimédia et de navigation	350
Sellerie cuir + GPS + Pack Confort	1 000

Mazda 2 *Belle à presque tout faire*

1.5 SkyActiv-G 90 Dynamique — **17 500 €**

Rejet de CO_2 : **105 g/km** | Bonus/Malus : **0 €** | Puissance fiscale : **5 CV** | Garantie : **3 ans ou 100 000 km**

La nouvelle Mazda2 est l'une des citadines les plus séduisantes du marché. Mais avec 14 cm de plus en longueur que sa devancière, l'habitabilité aurait pu être améliorée. Malheureusement, les passagers arrière se contentent du minimum syndical. Même le coffre n'est pas gâté. si son volume est correct, son utilisation est peu pratique. Ajoutez à cela une banquette rabattable mais sans plancher plat et vous vous demandez si l'auto est vraiment une bonne affaire. Une fois sur la route, oui ! La Mazda2 est aussi à l'aise en ville que sur routes. Les manœuvres sont aisées grâce au petit rayon de braquage et le confort parfaitement maîtrisé. Et même les voies rapides ne font pas peur à son petit moteur généreux et vigoureux. Tout juste affiche-t-il une certaine mollesse à bas régime nécessitant d'être relancé bien trop régulièrement. Mais la commande de la boîte est un régal. On pestera néanmoins sur l'étagement long comme un jour sans pain de ladite boîte. Mais cela répond aux normes invitant les constructeurs à contenir leurs consommations.

Grâce à son agrément et à ses performances, la Mazda2 est à l'aise sur toutes les routes.

+ Polyvalence
+ Technologie moteur
+ Présentation séduisante

– Dotation riche mais coûteuse
– Gabarit/habitabilité
– Peu de rangements

▶ Essai paru dans l'AJ n° 928.

NOTRE AVIS ★★★★☆

La nouvelle Mazda2 possède de sérieux atouts pour attiser, au minimum, la curiosité. La citadine japonaise est en effet séduisante, agréable à conduire à la ville comme à la campagne, sobre et performante. Il ne lui manque qu'un habitacle plus spacieux et des équipements optionnels un peu moins coûteux.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne, essence
Cylindrée (cm³)	1 496
Suralimentation	non
Puissance maxi (ch à tr/mn)	90 à 6 000
Couple maxi (Nm à tr/mn)	148 à 4 000
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVM5
Dimensions (L./l./h) (m)	4,06 / 1,70 / 1,50
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	265

Performances

Vitesse maxi (km/h)	168
1 000 m D. A. (s)	33,1
0 à 100 km/h (s)	11,1
Reprises 90 à 130 km/h (s) en 5e/4e	26 / 14,5
Freinage 90/130 km/h (m)	34 / 69

Consommations

MOYENNE (l/100 km) : 4,6

Ville : 5,9	Route : 5,8	Autoroute : 6,3
Autonomie (km) : 733	Capacité réservoir (l) : 44	

Équipements de série

6 airbags, antibrouillards, AFIL, banquette AR 2/3 - 1/3, Bluetooth, écran tactile, jantes alliage, capteurs de pluie et de luminosité, prises USB, radars de recul, autoradio-CD mp3, régul./limit. de vitesse, sièges AV chauffants, vitres et rétros élec., lunette AR dégivrante…

Options (€)

Boîte automatique à 6 rapports	1 600
Sellerie rouge	250
GPS	500
Peinture métallisée	400
Peinture rouge métallisée	550

Mini *Acte III, scène I*

1.5 136 Cooper — **20 400 €**

Rejet de CO_2 : **109 g/km** | Bonus/Malus : **0 €** | Puissance fiscale : **7 CV** | Garantie : **2 ans. km illimité**

Titillée par la concurrence, la Mini a compris qu'elle ne pouvait pas seulement jouer de son charme et de ses détails craquants (lumière d'ambiance, GPS stylisé, petit joystick rouge de démarrage…) pour séduire. D'autant que ceux-ci sont souvent en options. Elle n'oublie donc pas les fondamentaux, à commencer par l'agrément de conduite. Et dans ce domaine, la Cooper s'y connaît. Pour entrer de plain-pied dans la modernité, elle troque son 4-cylindres de 120 ch contre un inédit 3-cylindres turbo essence de 136 ch. Une mécanique plus pétillante, à la sonorité surprenante au début, mais qui lui va à ravir… Et malgré ses 10 cm supplémentaires, la Mini a su préserver ce comportement agile et réactif si plaisant. À bord, elle reste une stricte 4 places et l'accès à l'arrière reste perfectible, mais elle se révèle plus spacieuse qu'avant et même le coffre grandit sensiblement. L'ambiance à bord séduit toujours, l'organisation de la planche de bord a été revue pour gagner en lisibilité et offrir une meilleure ergonomie.

La nouvelle Mini grandit de 10 cm, mais elle reste agile, assez maniable et toujours très plaisante à conduire.

+ Ambiance
+ Habitabilité en progrès
+ Équipements high-tech

– Options trop nombreuses
– Prix élevé
– Diamètre de braquage

▶ Essai paru dans l'AJ n° 916.

NOTRE AVIS ★★★★☆

La Mini a su évoluer sans toucher à l'essentiel. Plus performant, moins gourmand, son 3-cylindres turbo est une réussite. Habitabilité et finition sont en hausse tandis qu'apparaissent (en option) des équipements inédits chez les citadines. Elle est surtout toujours aussi agréable à conduire.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	3 cyl. en ligne, essence
Cylindrée (cm³)	1 149
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	136 à 4 500
Couple maxi (Nm à tr/mn)	230 à 1 250
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVM6
Dimensions (L./l./h) (m)	3,82 / 1,73 / 1,42
Nombre de places	4
Volume coffre (dm³)	200

Performances

Vitesse maxi (km/h)	201
1 000 m D. A. (s)	29,8
0 à 100 km/h (s)	8,2
Reprises 90 à 130 km/h (s) en 6e/5e/4e	15 / 11,7 / 9,2
Freinage 90/130 km/h (m)	31 / 65

Consommations

MOYENNE (l/100 km) : 6,6

Ville : 6,8	Route : 6,4	Autoroute : 6,6
Autonomie (km) : 606	Capacité réservoir (l) : 40	

Équipements de série

6 airbags, ASR, radio-CD mp3, banquette AR 60/40, Bluetooth, clim. man., contrôle pression pneus, démarrage sans clé, ESP, Isofix, jantes 15", ordi. de bord, prises aux. et USB, rétros ext. dégivrants élec., vitres AV élec., volant cuir…

Options (€)

Accès confort	300
Affichage tête haute	520
Système de navigation	1 350
Mini Driving Modes	190
Peinture métallisée	590
Radar de parking AR	360

Mitsubishi Space Star *L'évolution permanente*

1.2 Selection Intense — **15 590 €**

Rejet de CO_2 : **95 g/km** | Bonus/Malus : **0 €** | Puissance fiscale : **4 CV** | Garantie : **5 ans ou 100 000 km**

Restylée, la Space Star change d'allure avec sa calandre chromée et son bouclier ajouré et également emprunt de chromes.

La Space Star se bonifie avec le temps. Arrivée fade et discrète en 2013, elle se dote d'une boîte automatique à variateur fin 2015 et fait l'objet d'un appréciable restylage au printemps 2016. Désormais parée d'une vraie calandre et de boucliers plus sportifs, elle dote aussi sa proue de quelques chromes avenants. Côté personnalisation, l'offre Selection (650 €) permet une seconde couleur pour le toit, les rétroviseurs et poignées de portes. La Space Star soigne donc son allure pour ne plus passer inaperçue. Elle évolue aussi à l'intérieur avec de nouveaux inserts laqués sur la console et le volant. Une sellerie inédite et certaines commandes redessinées arrivent aussi. Pour le reste, l'auto conserve quelques commodos rustiques et vis apparentes mais aussi sa bonne habitabilité, son confort très correct et son insonorisation correcte... sous 110 km/h. Au-delà, les bruits d'air s'intensifient mais l'autoroute n'est pas sa vocation première. Elle excelle plutôt en ville ou l'on apprécie la grande douceur de sa boîte CVT...

+ Ensemble moteur/boîte auto. Consommation sans excès Équipement à la page

− Rapport prix/dotation Moteur juste hors des villes Maintien latéral des sièges

▶ **Essai non paru.**

NOTRE AVIS ★★★☆☆

Remise au goût du jour, la Space Star est une alternative intéressante aux citadines classiques. Spacieuse, sobre et agréable à mener dans cette version automatique, elle décevra les conducteurs pressés et qui attendent du répondant. Le 1.2, un peu limité avec la boîte manuelle, transforme ici son handicap en douceur de conduite.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	3 cyl. en ligne, essence
Cylindrée (cm³)	1 193
Suralimentation	non
Puissance maxi (ch à tr/mn)	80 à 6 000
Couple maxi (Nm à tr/mn)	106 à 4 000
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVA1
Dimensions (L/l/h) (m)	3,71/1,67/1,49
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	235

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	173
1 000 m D. A. (s)	nc
0 à 100 km/h (s)	12,8
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Consommations *

MOYENNE (L/100 km) : 4,1

Ville : 3,7	Route : 4,8	Autoroute : nc
Autonomie (km) : nc	Capacité réservoir (l) : 35	

* Données constructeur.

Équipements de série

6 airbags, ABS, ESP, capteurs de pluie et de luminosité, clim. automatique, système audio 4 HP/CD/mp3/Bluetooth, jantes en alliage 14 pouces, régulateur de vitesse, vitres et lunettes arrière surteintées, vitres électriques, rétros extérieurs électriques et dégivrants, ordinateur de bord, rangement sous plancher de coffre…

Options (€)

Peinture métallisée	450
Sellerie cuir	990

Nissan Micra *Modernisée, mais déjà dépassée*

1.2 80 Acenta — **12 550 €**

Rejet de CO_2 : **115 g/km** | Bonus/Malus : **0 €** | Puissance fiscale : **4 CV** | Garantie : **3 ans ou 100 000 km**

Le restylage de la Micra concerne plus de la moitié des panneaux de carrosserie.

Voiture mondiale aux ambitions forcément modestes en Europe du fait de l'absence de motorisation diesel dans sa gamme, la Nissan Micra vient de bénéficier d'une petite refonte. Au programme, une nouvelle identité visuelle avec une face avant plus affirmée et de nouveaux équipements dont le système de navigation et communication Nissan Connect 2.0, toutefois indisponible (même en option) sur cette finition intermédiaire baptisée Acenta. À bord, l'habitacle, garni de plastiques durs, est toujours aussi terne. Sur la route, les suspensions préservent le confort et non les assises, aussi accueillantes qu'une planche. La Micra reste agile en ville et fait des merveilles dans les manœuvres grâce à son rayon de braquage mini, mais elle n'aime pas l'autoroute : peu stable à haute vitesse, elle vous impose un vacarme assourdissant du fait d'une insonorisation chiche. Le freinage n'est pas davantage à la hauteur, avec une pédale excessivement dure et des distances d'arrêt supérieures à la moyenne de la catégorie.

+ Habitabilité Équipement correct Agilité en ville

− Moteur mou/boîte trop longue Caisse trop peu insonorisée Présentation décevante

▶ **Essai non paru.**

NOTRE AVIS ★★★☆☆

La Micra change d'apparence, mais ses défauts demeurent : moteur apathique et transmission inutilement longue, insonorisation bâclée, freinage médiocre et présentation triste. Tout cela ne joue pas en sa faveur, d'autant que la catégorie ne manque pas de concurrentes plus alléchantes et non moins accessibles.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	3 cyl. en ligne, essence
Cylindrée (cm³)	1 198
Suralimentation	non
Puissance maxi (ch à tr/mn)	80 à 6 000
Couple maxi (Nm à tr/mn)	110 à 4 000
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVM5
Dimensions (L/l/h) (m)	3,78/1,67/1,52
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	268

Performances

Vitesse maxi (km/h)	153
1 000 m D. A. (s)	35,4
0 à 100 km/h (s)	13,2
Reprises 90 à 130 km/h (s) en 5e/4e	32/19,6
Freinage 90/130 km/h (m)	35/72

Consommations

MOYENNE (L/100 km) : 6,4

Ville : 6,6	Route : 5,9	Autoroute : 6,8
Autonomie (km) : 641	Capacité réservoir (l) : 41	

Équipements de série

ABS, ESP, 6 airbags, vitres AV et rétros élect., feux arrière à LED, becquet, volant et levier de vitesses cuir, clim. man., siège conducteur réglable en hauteur, accoudoir conducteur, banquette AR 60/40, régulateur/limiteur de vitesse, autoradio-CD 4HP avec prise USB et prise aux., système mains-libres, Bluetooth, commandes au volant…

Options (€)

Peinture métallisée	520
Pack style (jantes 15", antibrouillards AV)	400
Boîte CVT	1 100

Tous les plaisirs de l'automobile

l'auto-journal

en version NUMÉRIQUE

Téléchargez l'Auto-Journal sur KiosqueMag.com

Lisez l'Auto-Journal où vous voulez, quand vous voulez
sur ordinateur, tablette ou smartphone !

KIOSQUE mag **Téléchargez sur KiosqueMag.com**

Plus rapide : flashez moi !

Le site officiel des magazines Mondadori France

Opel Adam *L'essence de la citadine*

1.4 Twinport 87 Unlimited — **14 550 €**

Rejet de CO_2 : **109 g/km** | Bonus/Malus : **0 €** | Puissance fiscale : **5 CV** | Garantie : **2 ans, km illimité**

La présentation est personnalisable à souhait (ou presque). C'est le point fort de cette citadine.

Afin de se démarquer de ses concurrentes sur le marché très relevé des citadines chics et branchées, Opel a mis l'accent sur la personnalisation. Vous pouvez tout choisir à votre goût (ou presque). L'argument d'Opel est qu'il n'y aura pas deux Adam identiques. Certes, mais attention, car l'addition risque d'être bien plus salée… Afin de rester raisonnable en matière de tarifs, Opel a choisi de ne proposer que des blocs essence. Pour cette version de milieu de gamme (87 ch), nous aurions aimé un peu plus de pêche hors agglomération afin de s'insérer aisément dans la circulation. Il faut bien trop souvent jouer du levier de vitesses pour relancer la machine. Fatigant à la longue, même si son maniement est agréable. En revanche, en ville, la petite Adam bénéficie d'une direction très vive qui lui permet de se faufiler partout. Un mode surassisté permet de ne rater aucune manœuvre. Mais avec 3,70 m de long, la voiture n'est pas très encombrante. Pour profiter du confort, évitez les imposantes jantes de 18 pouces.

+ Personnalisation
Agrément en ville
Système multimédia

– Inconfort en 18 pouces
Moteur limité
Coffre exigu

▶ Essai paru dans l'AJ n° 869.

NOTRE AVIS ★★★★☆

Personnaliser son auto selon ses propres goûts (jantes, autocollants, coloris, habitacle…) est une excellente chose. Mais attention à ne pas vous laisser entraîner dans cette frénésie. Avec des jantes de 18 pouces, l'auto est certes belle, mais inconfortable. Notons que le système multimédia est très réussi.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne, essence
Cylindrée (cm³)	1 398
Suralimentation	non
Puissance maxi (ch à tr/mn)	87 à 6 000
Couple maxi (Nm à tr/mn)	130 à 4 000
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVM5
Dimensions (L./l./h.) (m)	3,70 / 1,72 / 1,49
Nombre de places	4
Volume coffre (dm³)	170

Performances

Vitesse maxi (km/h)	169
1 000 m D. A. (s)	34,4
0 à 100 km/h (s)	12,1
Reprises 90 à 130 km/h (s) en 5e/4e	19,4 / 13,2
Freinage 90/130 km/h (m)	31 / 63

Consommations

MOYENNE (l/100 km) : 7,2

Ville : 7,5	Route : 6,6	Autoroute : 7,6
Autonomie (km) : 528	Capacité réservoir (l) : 38	

Équipements de série

6 airbags, aide au démarrage en côte, ESP, banquette AR 50/50, Bluetooth, clim. man., jantes 16", ordi. de bord, Système IntelliLink, régul./limit. de vitesse, rétros ext. élec., sièges AV réglables en hauteur, volant cuir réglable, Contrôle pression pneus…

Options (€)

Ciel de toit à LED	300
Clim. auto.	400
Couleur de toit personnalisée	500
Peinture métallisée	500

Opel Karl *Décomplexée*

1.0 75 Innovation — **13 990 €**

Rejet de CO_2 : **104 g/km** | Bonus/Malus : **0 €** | Puissance fiscale : **4 CV** | Garantie : **2 ans, km illimité**

Si la Karl n'est pas aussi attractive que l'Adam, elle se montre plus polyvalente.

Opel propose deux citadines aux philosophies très différentes : l'Adam et la classique Karl qui succède à l'Agila. Elle n'existe qu'en 5 portes mais affiche une longueur plus importantes que la concurrence. De quoi accueillir confortablement 5 passagers. La présentation intérieure est assez austère et si les plastiques sont de bonne facture, ils marquent vite. Avec son petit bloc 3 cylindres de 75 ch, l'auto est à son aise en ville, grâce aux premiers rapports vifs de sa boîte. Si elle démontre une belle polyvalence sur route, quel dommage que les derniers rapports trop longs pénalisent autant les relances. La Karl propose néanmoins un bon comportement à la fois sain et confortable grâce à des suspensions souples. Notre modèle d'essai en finition Innovation représente le haut du panier et dispose d'une belle dotation, dont l'alerte de franchissement de ligne, un équipement plus souvent présent sur les gammes supérieures. Son tarif est son autre atout majeur, car à près de 14 000 €, vous avez tout pour vous déplacer.

+ Polyvalence
Technologie moteur
Présentation séduisante

– Style passe-partout
Gabarit/Habitabilité
Peu de rangements

▶ Essai paru dans l'AJ n° 936.

NOTRE AVIS ★★★☆☆

La Karl n'est assurément pas la plus sexy des citadines. Mais elle affiche une belle polyvalence avec assez de place pour 4 passagers plus un, et un moteur vaillant plutôt bien secondé. Mais c'est sur son rapport prix/équipements qu'elle peut vraiment compter. A ce petit jeu, la Karl s'avère quasiment imbattable.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	3 cyl. en ligne, essence
Cylindrée (cm³)	999
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	75 à 6 500
Couple maxi (Nm à tr/mn)	96 à 4 500
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVM5
Dimensions (L./l./h.) (m)	3,68 / 1,70 / 1,49
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	215

Performances

Vitesse maxi (km/h)	154
1 000 m D. A. (s)	35,7
0 à 100 km/h (s)	13,7
Reprises 90 à 130 km/h (s) en 5e/4e	30,5 / 18,8
Freinage 90/130 km/h (m)	33 / 66

Consommations

MOYENNE (l/100 km) : 6

Ville : 6,1	Route : 5,4	Autoroute : 6,4
Autonomie (km) : 533	Capacité réservoir (l) : 32	

Équipements de série

6 airbags, aide au démarrage en côte, AFIL, antibrouillards + éclairage statique d'intersection, banquette 60/40 et 3 places, Bluetooth, capteurs pression pneus, ESP, Isofix, jantes15", ordi. de bord, radar de recul, radio-CD mp3 + aux et USB, régul./limit. de vitesse, rétros élect. et dégivrants, siège conducteur réglable en hauteur, vitres AR élect., volant multifonction réglable en hauteur, clim.automatique…

Options (€)

Peinture métallisée	520
Toit ouvrant électrique	700

Opel Corsa *Bonne vieille recette*

1.0 Ecotec Turbo 115 Innovation 5 portes — **19 350 €**

Rejet de CO_2 : 114 g/km | Bonus/Malus : 0 € | Puissance fiscale : nc | Garantie : 2 ans, km illimité

C'est dans les vieux pots qu'on fait la meilleure soupe ! Voici une expression française que les Allemands maîtrisent parfaitement sous l'appellation "carry over". Il s'agit de reconduire les bonnes idées du modèle précédent tout en ajoutant des évolutions esthétiques et technologiques. La dernière Opel Corsa a ainsi peu changé au niveau de la carrosserie, mais ses entrailles ont été franchement optimisées. La direction est désormais plus précise et consistante, le châssis a été rigidifié, les trains roulants retravaillés, etc. De même, le petit moteur essence de 115 ch offre un bel agrément en proposant du couple à bas régime et en étant pétillant vers le haut. Dommage qu'il ne soit commercialisé que sur la finition Cosmo. Dans l'habitacle, la Corsa a également progressé au niveau de la présentation moins terne et de la finition plutôt sérieuse grâce à une qualité d'assemblage correcte et des plastiques moussés. Signalons enfin le système IntelliLink tactile assez pratique.

Difficile de distinguer les générations. Dommage, car les évolutions techniques sont flagrantes.

+ Finition en net progrès
+ Agrément de conduite
+ Moteur vif...
− ... réservé à la finition Cosmo
− Système multimédia lent
− Ligne peu moderne

▶ Essai paru dans l'AJ n° 921.

NOTRE AVIS ★★★★☆

Les propriétaires de l'ancienne Corsa n'en reviendraient pas. Cette nouvelle génération a été transfigurée à tous les niveaux avec un dynamisme séduisant, un moteur agréable, une finition sans réel défaut et une présentation plus pimpante. Deux bémols : une ligne datée et un système multimédia lent.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	3 cyl. en ligne, essence
Cylindrée (cm³)	998
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	115 à 5 000
Couple maxi (Nm à tr/mn)	170 à 1 800
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVM6
Dimensions (L./l./h.) (m)	4,03 / 1,78 / 1,49
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	285

Performances

Vitesse maxi (km/h)	182
1 000 m D. A. (s)	33,1
0 à 100 km/h (s)	11,5
Reprises 90 à 130 km/h (s) en 6e/5e/4e	20,8 / 15 / 10,5
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Consommations

MOYENNE (l / 100 km) : 7

Ville : 7,2	Route : 6,5	Autoroute : 7,4
Autonomie (km) : 643	Capacité réservoir (l) : 45	

Équipements de série

6 airbags, aide au stationnement AR, antibrouillards, banquette 2/3-1/3, clim. auto., contrôle de la pression des pneus, ESP, jantes 16", capteurs pluie/luminosité, système IntelliLink, régul./limit. de vitesse, rétro. intérieur jour/nuit auto., vitres élec. AV, volant cuir multifonction…

Options (€)

Caméra de recul	350
Lecture des panneaux + AFIL	500
Porte-vélos intégré	650
Toit ouvrant	800

Peugeot iOn *Basse tension*

Électrique — **26 900 €**

Rejet de CO_2 : 0 g/km | Bonus écologique : 6 300 € | Puissance fiscale : 1 CV | Garantie : 2 ans, 50 000 km[1]

[1] Garantie : 5 ans ou 50 000 km pour batterie et chaîne de traction électrique.

Cette Mitsubishi i-Miev recarrossée constitue une offre purement citadine. Avec moins de 3,50 m de long et 1,50 m de large, la iOn est en effet à l'aise dans les petites ruelles. Son microgabarit ne l'empêche pas d'être lourde : 1 125 kg. La faute aux batteries… Ces dernières assurent une autonomie de 150 km, limitée mais suffisante en ville. Les performances sont plus que modestes (près de 40 secondes sur le kilomètre…) cependant le dynamisme apporté par le couple immédiatement disponible la rend agréable à utiliser. À l'arrière, pas plus de deux places, mais l'habitabilité est correcte et les dossiers s'inclinent indépendamment. La iOn ne brille ni par sa finition ni par son tarif – pourtant en baisse de près de 7 500 € depuis son lancement, auxquels s'ajoutent les 6 300 € de bonus, voir les 10 000 € de super bonus. Mais dans tous les cas, la citadine ne fait pas le poids face à la Renault Zoe. Et si c'est vraiment ce modèle qui vous plaît, optez pour la version japonaise i-Miev, aux promotions plus alléchantes et à l'agrément plus ludique.

Mitsubishi i-Miev rebadgée, la iOn est pratiquement identique à la japonaise, mais se montre moins ludique à l'usage et plus chère de 3 550 € !

+ Silence de fonctionnement
+ Coût à l'usage
+ Habitabilité
− Prix cumulé
− Performances et autonomie
− Pas de bornes de recharge

▶ Essai paru dans l'AJ n° 812.

NOTRE AVIS ★★★☆☆

La iOn est sympathique, dynamique et a le mérite d'exister. N'y cherchez pas les standards Peugeot (style, finition), c'est une Mitsubishi. Elle s'utilise en ville et nécessite d'avoir une prise de courant accessible. Être écocitoyen n'est pas désagréable mais revient cher, à moins de sauter sur les promotions…

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	synchrone électrique
Cylindrée (cm³)/Suralimen.	-/-
Batterie/Capacité (kWh)	li-ion / 16
Puissance maxi (ch à tr/mn)	64 à
Couple maxi (Nm à tr/mn)	180 à
Transmission	aux roues arrière
Boîte de vitesses	Réducteur
Dimensions (L./l./h.) (m)	3,48 / 1,48 / 1,61
Nombre de places	4
Volume coffre (dm³)	181

Performances

Vitesse maxi (km/h)	127
1 000 m D. A. (s)	38,1
0 à 100 km/h (s)	15,9
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	23,2
Freinage 90/130 km/h (m)	36 / 72

Autonomie

Moyenne (km) : 150

Ville : nc	Route : nc	Autoroute : nc
Conso. (kWh/100 km) : 13,5	Charge normale/rapide : 6h / 30 mn[1]	

[1] Rapide pour 80 % de charge

Équipements de série

ABS, AFU, 6 Airbags, allum. auto. des feux, antibrouillards, banquette AR 50-50, clim. auto., ESP, jantes 15", ordi. de bord, prises aux. et USB, radio-CD mp3 + 4 HP, rétros ext. élec. rabat. élec., siège cond. régl. en haut., vitres élec. teintées, volant et pommeau cuir…

Options (€)

Peinture métallisée	500
Peinture métallisée nacrée	600
Pack froid	210
Système de navigation	379

Peugeot 108 *La bonne génération*

1.2 PureTech 82 Top ! Allure 5 portes — **15 800 €**

Rejet de CO_2 : 99 g/km	Bonus/Malus : 0 €	Puissance fiscale : 4 CV	Garantie : 2 ans, km illimité

Avec cette deuxième génération, la 108 s'est bonifiée. Surtout au niveau du confort et des performances routières.

Pour la deuxième génération de sa 108, et en raison d'une question de coûts, Peugeot est reparti de la première version en améliorant ce qui péchait, à savoir les trains roulants, la direction et les amortissements. Cela a permis de concevoir une toute nouvelle voiture, bien plus confortable et plus plaisante à conduire. Dommage que Peugeot n'ait pas été jusqu'au bout de sa démarche concernant le rayon de braquage qui reste perfectible, surtout pour une citadine. Sous le capot, le 3-cylindres 1.2 de 82 ch est parfait pour sortir de la jungle urbaine. On lui reprochera néanmoins son insonorisation perfectible et ses vibrations souffreteuses, notamment en ville à cause de l'absence d'arbre d'équilibrage. Mais l'avantage, c'est la frugalité de ce bloc. À l'intérieur, la planche de bord est inédite : elle est plus moderne, mais la qualité des plastiques reste discutable. Question habitabilité, le dos des sièges avant a été redessiné ce qui permet de glisser facilement ses pieds à l'arrière.

+ Bonnes performances
Comportement routier
Dotation correcte

− Qualité des plastiques
Diamètre de braquage
Vibrations moteur

▶ Essai paru dans l'AJ n° 910.

NOTRE AVIS ★★★★☆

Techniquement, la 108 ne révolutionne pas le genre. Pas de moteur arrière, pas de rayon de braquage réduit, comme la Renault Twingo. Mais au final, peu importe. Peugeot a su travailler les points essentiels pour améliorer comportement et le confort par rapport à la précédente génération. Et ça, c'est déjà pas mal.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	3 cyl. en ligne, essence
Cylindrée (cm³)	1 199
Suralimentation	non
Puissance maxi (ch à tr/mn)	82 à 5 750
Couple maxi (Nm à tr/mn)	116 à 2 750
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVM5
Dimensions (L./l./h) (m)	3,48 / 1,62 / 1,48
Nombre de places	4
Volume coffre (dm³)	240

Performances

Vitesse maxi (km/h)	164
1 000 m D. A. (s)	33,9
0 à 100 km/h (s)	11,6
Reprises 90 à 130 km/h (s) en 5e/4e	19,9 / 13,6
Freinage 90/130 km/h (m)	32 / 68

Consommations

MOYENNE (l/100 km) : 5,7

Ville : 5,9	Route : 5,2	Autoroute : 6
Autonomie (km) : 614	Capacité réservoir (l) : 35	

Équipements de série

6 airbags, antibrouillards, ASR, radio-CD mp3 + aux + USB, banquette AR 50/50, Bluetooth, caméra de recul, clim. man., contrôle pression pneus, ESP, feux diurnes à LED, Isofix, jantes 15", ordi. de bord, limit. de vitesse, rétros et vitres AV élect., système multimédia avec écran tactile 7 pouces, toit ouvrant en toile, volant réglable en hauteur…

Options (€)

Accès et démarrage sans clé	310
Peinture métallisée	500
Sièges AV en cuir et chauffants	1 200

Peugeot 208 *La règle de trois*

1.2 PureTech 110 Féline 5 portes — **22 500 €**

Rejet de CO_2 : 104 g/km	Bonus/Malus : 0 €	Puissance fiscale : 6 CV	Garantie : 2 ans, km illimité

Le tout dernier trois-cylindres 1.2 PureTech du groupe reçoit ici une nouvelle boîte automatique EAT6 facturée 1 300 €.

Déjà vu sur d'autres modèles du groupe comme les 308, 2008, DS4, C4 Cactus et autres, le dernier-né trois-cylindres Pure-Tech a dû attendre le restylage de la 208 pour débarquer sous son capot. Dopé par un turbo, ce bloc qui délivre ici 110 ch fait oublier sans peine le précédent 1.6 VTi de 120 ch. Sa souplesse à bas régimes, ses vibrations parfaitement maîtrisées pour un trois-cylindres et sa sonorité sympathique en font un bloc particulièrement réussi. Son tonus et ses performances participent à rendre cette 208 particulièrement enjouée sur la route. Et puis, il s'offre la toute nouvelle boîte automatique EAT6 optionnelle, pour 1 300 € de plus. À la pointe de la modernité, elle n'a aucun mal à faire oublier son antique devancière dotée de quatre rapports seulement. Seuls le bouton sport aussi minuscule que mal implanté et l'absence de palettes au volant apparaissent préjudiciables. Dommage enfin que certains équipements technologiques, comme le freinage d'urgence automatique, soient en option (250 €)...

+ Plaisir de conduite
Moteur enjoué
Boîte automatique moderne

− Poste de conduite discutable
Ergonomie interface tactile
Freinage auto. optionnel

▶ Essai non paru.

NOTRE AVIS ★★★★☆

Derrière un restylage esthétique insignifiant, la 208 cache une nouvelle mécanique essence 1.2 Pure-Tech particulièrement réussie. Et sa boîte automatique EAT6 moderne lui permet de revenir dans la course face à ses concurrentes ainsi équipées. Cette 208 revue et corrigée apporte donc de vraies nouveautés !

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	3 cyl. en ligne, essence
Cylindrée (cm³)	1 199
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	110 à 5 500
Couple maxi (Nm à tr/mn)	205 à 1 500
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVA6
Dimensions (L./l./h) (m)	3,96 / 1,74 / 1,46
Nombre de places	5
Volume coffre 5/7 places (dm³)	332 / 123

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	194
1 000 m D. A. (s)	nc
0 à 100 km/h (s)	9,8
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Consommations *

MOYENNE (l/100 km) : 4,5

Ville : 5,7	Route : 4,5	Autoroute : nc
Autonomie (km) : nc	Capacité réservoir (l) : 50	

* Données constructeur.

Équipements de série

ABS, 6 Airbags, Bluetooth, clim. auto. bizone, détecteur de sous-gonflage, ESP, feux de jour à LED, écran tactile, jantes 17", régul./limit. de vitesse, capteurs pluie/luminosité, radars de stationnement AR, radio avec prises USB, sellerie mixte cuir/tissu, toit panoramique en verre, système de navigation…

Options (€)

Caméra de recul	260
Peinture métallisée	520
Sellerie cuir	610

Peugeot 208 *Santé, sobriété*

1.6 BlueHDi 75 Active 3 portes — **17 100 €**

Rejet de CO_2 : **90 g/km** | Bonus/Malus : **0 €** | Puissance fiscale : **4 CV** | Garantie : **2 ans, km illimité**

La 208 restylée s'offre quelques retouches esthétiques : calandre élargie et contours d'antibrouillards redessinés.

La 208 restylée ne démodera pas sa devancière, tant ses modifications extérieures tiennent de l'anecdote. Par contre, elle s'offre une palette de moteurs remise au goût du jour. Au sein de celle-ci, le 1.6 Blue HDi de 75 ch fait figure de chameau. Si les consommations record de 3 l/100 km affichées sur la fiche technique sont difficiles à reproduire, il est possible dans la vraie vie de rester sous les 4,5 l/100 km sur un parcours accidenté. Et il faudra vraiment se retrouver en montagne et utiliser la 208 de manière intensive pour atteindre les 5 l/100 km. Cette sobriété performante n'altère pas l'agrément général tant la souplesse, la douceur et la bonne volonté de ce bloc s'apprécient au quotidien. Certes, il faudra souvent rétrograder pour se relancer énergiquement, mais ses prestations restent honorables par rapport à sa puissance modeste. La 208 restylée permet de profiter de nouvelles options comme la caméra de recul, ainsi que d'un confort toujours aussi moelleux, surtout avec les jantes de 15 pouces montées sur cette version.

▶ **Essai non paru.**

+ Sobriété réelle
Agrément mécanique
Confort

– Tarif élevé
Performances moyennes
Position de conduite

NOTRE AVIS ★★★★☆

Malgré une puissance modeste, cette 208 BlueHDi de 75 ch fera le bonheur des gros rouleurs qui profiteront d'un modèle à la sobriété exceptionnelle. Toujours confortable et dotée d'un châssis dynamique, cette 208 profite de ce restylage pour se mettre à jour sur ses équipements technologiques, mais le prix reste élevé.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne, diesel
Cylindrée (cm³)	1 560
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	75 à 3 500
Couple maxi (Nm à tr/mn)	230 à 1 750
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVM5
Dimensions (L./l./h.) (m)	3,96 / 1,74 / 1,46
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	332

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	171
1 000 m D. A. (s)	nc
0 à 100 km/h (s)	13,3
Reprises 90 à 130 km/h (s) en 5e/4e/3e	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Consommations *

MOYENNE (l/100 km) : 3

Ville : 3,6	Route : 2,7	Autoroute : nc
Autonomie (km) : nc	Capacité réservoir (l) : 50	

* Données constructeur.

Équipements de série

ABS, airbags frontaux, latéraux AV et rideaux, feux antibrouillards, Bluetooth, climatisation manuelle, écran tactile, autoradio mp3 avec ports USB, volant cuir multifonctions réglable en hauteur et profondeur…

Options (€)

Caméra de recul	260
Fonction Mirror Screen	180
Lecteur CD	110
GPS	500
Pack visibilité	260
Peinture métallisée	520

Renault Twizy *Scooter à 4 roues*

Electrique Life — **8 040 €**

Rejet de CO_2 : **0 g/km** | Bonus/Malus : **0 €** | Puissance fiscale : **2 CV** | Garantie : **2 ans, km illimité**

Agréable par beau temps avec (590 €) ou sans demiportes, le Twizy s'apprécie par temps de pluie, s'il dispose de vitres latérales amovibles (349 €).

La "mobilité urbaine" revient sur toutes les lèvres, des politiques comme des constructeurs. Si les premiers tentent d'éradiquer l'auto des centres-villes, les seconds s'emploient à proposer des solutions innovantes, à l'image de ce Renault Twizy. Il ne s'agit ni d'une auto, ni d'un scooter ; l'administration le classe parmi les quadricycles, ce qui lui interdit l'accès à certains axes (autoroutes, voies rapides). Son environnement, c'est la ville. Toutefois, malgré une largeur réduite (1,38 m), il ne peut se faufiler entre les autos comme un deux-roues. Mais il rassurera les réfractaires aux motos, qui pourront se sentir plus en sécurité à son bord. Dommage, les demi-portes protègent mal de la pluie. Son maniement est simple : un volant, deux pédales et un inverseur pour la marche arrière. Le centre de gravité (bas grâce aux batteries) lui permet de rester collé à la route. Sans ABS, le freinage est plus délicat. Aussi bruyant (un comble pour un véhicule électrique) qu'inconfortable, l'engin ne propose qu'un petit coffre derrière le dossier passager.

▶ **Essai paru dans l'AJ n° 851.**

+ Amusant à conduire
Sécurisant
Ludique

– Cher sans bonus
Inconfortable
Kit de protection onéreux

NOTRE AVIS ★★★☆☆

Outre l'attrait écologique et le côté ludique (mais fatiguant), le Twizy est une réponse parmi tant d'autres aux problèmes de déplacement en ville. Certains y trouveront leur compte, et l'engin, mi-auto miscooter, peut séduire les parents ne souhaitant pas voir leur progéniture monter sur un deux-roues.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	synchrone électrique
Cylindrée (cm³)/Suralimen.	-/-
Batterie/Capacité (kWh)	nc/nc
Puissance maxi (ch à tr/mn)	17 à
Couple maxi (Nm à tr/mn)	57 à
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	Réducteur
Dimensions (L./l./h.) (m)	2,34 / 1,38 / 1,45
Nombre de places	2
Volume coffre (dm³)	nc

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	80
1 000 m D. A. (s)	53,6
0 à 100 km/h (s)	nc
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	13/nc

Autonomie *

Moyenne (km) : 100

Ville : nc	Route : nc	Autoroute : nc
Conso. (kWh/100 km) : nc	Charge normale/rapide : nc/nc	

* Données constructeur.

Équipements de série

Airbag frontal, 2 boîtes à gants dont une verrouillable, ceinture AV 4 points, ceinture AR 3 points, colonne de direction verrouillable, enjoliveurs blancs, 4 freins à disques, prise 12 V, sellerie nubuck colorée, surtapis, toit coloré…

Options (€)

Demi-portes en élytre	590
Kit protection latérales aux intempéries	349
Pack confort (désembuage + prééquipement radio)	100
Peinture métallisée	300

Renault Twingo *Mariage réussi*

0.9 TCe 90 Intens — **14 500 €**

Rejet de CO_2 : **108 g/km** | Bonus/Malus : **0 €** | Puissance fiscale : **4 CV** | Garantie : **2 ans, km illimité**

Jusqu'ici, il fallait se contenter de passer les rapports manuellement sur la Twingo. Ennuyeux sur une citadine. Renault propose enfin une boîte automatique EDC à double embrayage, emprunté à la grande soeur Clio. Uniquement disponible avec le moteur turbo de 90 ch, elle revient à 1 100 € de plus que la commande classique. Un surcoût plutôt élevé compensé par un bel agrément de conduite. Les rapports s'égrènent en douceur et la gestion intelligente permet de déléguer le passage des vitesses au mode tout automatique. Un programme manuel permet de reprendre la main en cas de besoin. Seul problème, l'absence de palettes au volant, (même en option) oblige à jouer du levier dans un sens contraire à la logique : on pousse vers l'avant pour monter un rapport et on tire vers l'arrière pour rétrograder. Plus douce que réellement rapide, la boîte EDC dégrade légèrement les performances, mais apporte un plaisir de conduite absolument incomparable, surtout dans le cadre d'une utilisation urbaine.

La boîte automatique robotisée à double embrayage EDC est disponible avec le TCe 90 dans toutes les finitions.

+ Boîte douce
Rayon de braquage
Aptitudes urbaines

− Pas de commandes au volant
Indisponible sur SCe 70
Inconfort

▶ **Essai paru dans l'AJ n° 944.**

NOTRE AVIS ★★★★☆

Bien que chère (surcoût de 1 100 €), cette boîte EDC correspond parfaitement à la vocation urbaine de cette Twingo. Dommage qu'elle ne soit disponible qu'avec le moteur le plus puissant. La petite Renault reste plus que jamais une citadine accomplie un peu moins à l'aise sur la route et hélas toujours inconfortable…

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	3 cyl. en ligne, essence
Cylindrée (cm³)	898
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	90 à 5 500
Couple maxi (Nm à tr/mn)	135 à 2 500
Transmission	aux roues arrière
Boîte de vitesses	BVM6 robotisée
Dimensions (L/l/h) (m)	3,60 / 1,65 / 1,56
Nombre de places	4
Volume coffre (dm³)	205

Performances

Vitesse maxi (km/h)	164
1 000 m D. A. (s)	35,2
0 à 100 km/h (s)	13,1
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	13,8
Freinage 90/130 km/h (m)	33/68

Consommations

MOYENNE (L/100 km) : 6,3

Ville : 6,6	Route : 5,8	Autoroute : 6,4
Autonomie (km) : 556	Capacité réservoir (l) : 35	

Équipements de série

ABS, ESP, Aide au parking AR, bluetooth, phares et essuie glace automatiques, décoration extérieure spécifique, fermeture centralisée par télécommande, prise USB, régulateur/limiteur, de vitesse, sellerie spécifique cuir tissu…

Options (€)

Pack Techno (R link + cam. de recul)	1 000
Peinture métal.	620
Toit ouvrant en toile	1 000
Capteur pluie et clim. automatique	400

Renault Zoe *Coup de folie*

Electrique Zen — **23 400 €**

Rejet de CO_2 : **0 g/km** | Malus écologique : **6 300 €** | Puissance fiscale : **1 CV** | Garantie : **2 ans, km illimité**

Proche d'une Clio question gabarit, la Zoe se démarque par son esthétique moderne et lissée. Plus haute et plus spacieuse, elle se permet de disposer d'un plus grand coffre malgré ses encombrantes batteries. Car rappelons-le, la Zoe ne fonctionne qu'à l'électrique. Désormais rechargeable sur n'importe quelle prise de courant classique, il lui faut encore entre 8 à 11 heures pour regagner 100 % d'autonomie. C'est long ; sinon il y a toujours la possibilité d'opter pour l'offre "charge rapide", à 1 500 € de plus. Si le comportement n'est pas très dynamique et que quelques trépidations surviennent au niveau des suspensions, elle se révèle néanmoins très confortable pour une citadine. De plus, son moteur électrique lui permet de linéaires mais surprenantes accélérations. Le "plus" de cette nouvelle version : une autonomie portée à 240 km (contre 210 auparavant). Dans la réalité, c'est un peu moins, mais tout de même jusqu'à 180 km en ville. Affichée à 16 900 ou 13 200 € (bonus ou super bonus inclus), cette version offre une dotation sans faille.

Seulement 11 900 € en finition Life avec le super bonus de 10 000 €, mais il faut aussi prendre en compte la location de batteries… à partir de 49 € par mois.

+ Conduite sans stress
Prix/équipements
Pompe à chaleur

− Carrosserie sans protection
Autonomie électrique
Durée de recharge

▶ **Essai non paru.**

NOTRE AVIS ★★★★☆

Son look futuriste accroche l'œil, son silence ravit et, hormis ces caractéristiques, elle est comme nombre de citadines : dotée d'un coffre de bonne taille, plutôt spacieuse, habile en ville et acceptant d'en sortir (sans dépasser le point de non-retour de son autonomie encore limitée… mais en progrès !).

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	synchrone électrique
Cylindrée (cm³)/Suralimen.	-/-
Batterie/Capacité (kWh)	li-ion / 22
Puissance maxi (ch à tr/mn)	88 à 3 000
Couple maxi (Nm à tr/mn)	220 à
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	Réducteur
Dimensions (L/l/h) (m)	4,09 / 1,73 / 1,56
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	350

Performances

Vitesse maxi (km/h)	139
1 000 m D. A. (s)	35,6
0 à 100 km/h (s)	13,2
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	15,8
Freinage 90/130 km/h (m)	34/69

Autonomie

Moyenne (km) : 131

Ville : nc	Route : nc	Autoroute : nc
Conso. (kWh/100 km) : 16,8	Charge normale/rapide : nc/nc	

Équipements de série

Accès et démarrage sans clé, 4 Airbags, ASR, radio-CD mp3, Bluetooth, USB, câble de recharge pour Wall Box, caméra de recul, capteurs pluie/luminosité, clim. auto., ESP, GPS, jantes alliage, feux de jour à leds, vitres élec., ordi. de bord, régul./limit. de vitesse, rétros ext. élec. et dégivrants, son de prévention piétons ZE Voice, volant réglable dans les deux plans…

Options (€)

Peinture métallisée	520
Aide au parking AR avec caméra	350

Seat Mii *L'Up! alternative !*

1.0 MPI 60 Style 5 portes — **11 845 €**

Rejet de CO_2 : **105 g/km** | Bonus/Malus : **0 €** | Puissance fiscale : **3 CV** | Garantie : **2 ans, km illimité**

La carrière discrète de la Mii (comme celle de ses cousines Skoda Citigo et Volkswagen Up !) n'est pas à la hauteur de son intérêt. Pratique avec son gabarit à se faufiler partout, l'auto offre quatre places pour 272 dm³ de coffre, dans une ambiance assez austère mais à la présentation rationnelle et plutôt bien finie.

La petite Mii existe aussi en trois portes pour 490 €.

Son petit trois cylindres semble sportif au premier abord avec son bruit rauque... mais la cavalerie ne suit pas. Ce bloc se montre même creux à bas et à mi-régime. Pour autant, en le bousculant, les choses s'améliorent nettement. Préférez pour cela cette version dotée d'une boîte manuelle, l'offre automatique (550 €) se montrant plus lente et moins agréable. La commande de boîte est précise et seul l'étagement trop long sur les trois derniers rapports peut ennuyer. On apprécie également la vivacité de la Mii en ville, son rayon de braquage limité et sa direction démultipliée. Le confort de l'amortissement convainc à l'instar de l'insonorisation. Et l'on se surprend même à pousser cette Mii hors de villes !

+ Boîte manuelle agréable
Belle habitabilité
Très bon confort

– Présentation à l'allemande
Bloc creux à bas et mi-régime
Boîte longue à partir de la 3e

▶ **Essai paru dans l'AJ n° 844.**

NOTRE AVIS ★★★☆☆

Pour plus de pep's, la Mii de 75 ch (+ 500 €) convient mieux. Mais ce 1.0 de 60 ch ne démérite pas pour autant. Parfaite en ville, la puce s'insère partout avec agilité et peut même aller flâner à la campagne (en prenant son temps ou en jouant du levier de vitesse). Plutôt spacieuse, elle s'affiche à un tarif compétitif pour un appétit correct.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	3 cyl. en ligne, essence
Cylindrée (cm³)	999
Suralimentation	non
Puissance maxi (ch à tr/mn)	60 à 5 000
Couple maxi (Nm à tr/mn)	95 à 3 000
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVM5
Dimensions (L./l./h.) (m)	3,54 / 1,65 / 1,49
Nombre de places	4
Volume coffre (dm³)	272

Performances

Vitesse maxi (km/h)	150
1 000 m D. A. (s)	37,3
0 à 100 km/h (s)	15,4
Reprises 90 à 130 km/h (s) en 5e/4e	33,1 / 21,9
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Consommations

MOYENNE (l/100 km) : 5,8

Ville : 6	Route : 5,4	Autoroute : 6
Autonomie (km) : 603	Capacité réservoir (l) : 35	

Équipements de série

ABS, ESP, 4 airbags, banquette rabattable et fractionnable, vitres avant électrique, direction assistée asservie à la vitesse, autoradio CD, fermeture centralisée par télécommande, fixations Isofix, prise 12 V, volant réglable en hauteur…

Options (€)

City Safety Assist	350
Radar de recul, régul. de vit., ordi.de bord	355
Système de navigation nomade	335
Toit ouvrant électrique	790
Peinture métallisée	505

Seat Ibiza *La règle de trois*

1.0 EcoTSI 95 Business Style — **16 615 €**

Rejet de CO_2 : **98 g/km** | Bonus/Malus : **0 €** | Puissance fiscale : **5 CV** | Garantie : **2 ans, km illimité**

Malgré ses huit ans, la Seat Ibiza résiste et a même subi l'an dernier un léger restylage. Pourtant, son allure extérieure demeure pratiquement inchangée à quelques détails près, comme son logo légèrement modifié. L'habitacle se contente depuis de nouveaux garnissages, histoire de faire progresser la qualité perçue. À bord, la principale innovation tient dans l'apparition d'une nouvelle interface tactile plus intuitive. Elle accueille pour 170 € de plus le système Full Link, permettant de récupérer certaines applications d'un smartphone sur l'écran. L'autre nouveauté se retrouvait sous le capot. Ce petit trois-cylindres turbo de 95 ch qui rejoignait l'offre essence cœur de gamme. Très discret, il constituait un bon choix, même si le manque de punch sous 1 500 tr/min pouvait parfois pénaliser l'agrément général. Ce bloc arrive pourtant déjà en fin de carrière, remplacé par une version 110 ch bientôt à l'essai. Néanmoins, toujours dynamique, l'Ibiza a profité de ce restylage pour améliorer son confort de suspension autrefois un peu ferme.

L'Ibiza s'offre des feux de jour à leds dès la version Style, de nouvelles jantes et des coloris spécifiques.

+ Moteur silencieux
Sobriété prometteuse
Confort en progrès

– Rangements arrière
Souplesse moteur
Restylage mineur

▶ **Essai non paru.**

NOTRE AVIS ★★★★☆

Comme un bon vin, l'Ibiza se bonifie au fil des ans. Elle a profité du "restylage" de 2015 pour corriger certains défauts: qualité perçue en hausse et confort désormais dans la bonne moyenne de la catégorie. Derrière les nouveaux équipements technologiques se cachait aussi un nouveau moteur essence plutôt réussi mais déjà en fin de vie.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	3 cyl. en ligne, essence
Cylindrée (cm³)	999
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	95 à 5 000
Couple maxi (Nm à tr/mn)	160 à 1 500
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVM5
Dimensions (L./l./h.) (m)	4,06 / 1,69 / 1,45
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	360

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	187
1 000 m D. A. (s)	nc
0 à 100 km/h (s)	10,4
Reprises 90 à 130 km/h (s) en 5e/4e/3e	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Consommations *

MOYENNE (l/100 km) : 4,2

Ville : nc	Route : nc	Autoroute : nc
Autonomie (km) : nc	Capacité réservoir (l) : 45	

* Données constructeur.

Équipements de série

ABS, 6 Airbags frontaux, Bluetooth, clim. auto, fermeture centralisée par télécommande, feux de jour à leds, jantes 15", capteurs pluie/luminosité, radars de recul, radio-CD mp3, régul./limit. de vitesse, vitres AV/AR électriques, volant cuir multifonctions réglable dans les deux plans…

Options (€)

Caméra de recul	250
GPS	400
Peinture métallisée	500
Phares bixénon	550

Skoda Citigo *La up! de l'Est*

▶ 1.0 75 MPI Style 3 portes — **12 345 €**

Rejet de CO_2 : **108 g/km** | Bonus/Malus : **0 €** | Puissance fiscale : **4 CV** | Garantie : **2 ans, km illimité**

La Citigo est proposée en 3 ou 5 portes (+ 535 €), avec ce 1.0 de 75 ch ou le plus petit 1.0 de 60 ch (à partir de 9 375 €).

Une calandre et un hayon spécifiques sont les éléments qui distinguent principalement la Skoda Citigo de sa cousine VW. À bord, les couleurs sont moins chatoyantes, mais la planche de bord en plastique noir donne un sentiment de robustesse bienvenu. Spacieuse pour 4 elle est plus accessible aux places arrière en version 5 portes, avantagée aussi par des portes avant moins larges. L'ergonomie des commandes est impeccable mais l'absence d'aérateur central se fait sentir. Comme sur la up!, le châssis dispose de suspensions souples qui génèrent une prise de roulis marquée, mais il fait preuve d'agilité et profite de l'ESP. Si le 3-cylindres se fait entendre à l'accélération, il sait se faire oublier à régime stabilisé sur voie rapide. Les reprises, modestes, invitent toutefois à jouer de la boîte de vitesses, bien guidée. La direction précise et la pédale d'embrayage douce s'apprécient en ville. Mais les démarrages en côte incitent à faire patiner l'embrayage, ce que celui-ci n'appréciera pas sur le long terme. À moins d'opter pour la boîte robotisée (690 €), à simple embrayage.

+ ESP de série
+ Confort à basse vitesse
+ Précision des commandes

– Prix trop élevé
– Image de marque
– Moteur creux

▶ **Essai paru dans l'AJ n° 852.**

NOTRE AVIS ★★★★☆

Pratique, la Citigo existe en 3 et 5 portes et assure les mêmes prestations que ses cousines, la Volkswagen up! et la Seat Mii. Mais il est fort regrettable que, pour compenser sa présentation plus austère et son image de marque moins prestigieuse, son tarif ne soit pas sensiblement plus bas.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	3 cyl. en ligne, essence
Cylindrée (cm³)	999
Suralimentation	non
Puissance maxi (ch à tr/mn)	75 à 5 500
Couple maxi (Nm à tr/mn)	95 à 3 000
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVM5
Dimensions (L./l./h.) (m)	3,56 / 1,65 / 1,48
Nombre de places	4
Volume coffre (dm³)	251

Performances

Vitesse maxi (km/h)	153
1 000 m D. A. (s)	36,2
0 à 100 km/h (s)	14,2
Reprises 90 à 130 km/h (s) en 5e/4e	28,1 / 19,5
Freinage 90/130 km/h (m)	32 / 67

Consommations

MOYENNE (L/100 km) : 6,2

Ville : 6,4	Route : 5,8	Autoroute : 6,3
Autonomie (km) : 565	Capacité réservoir (l) : 35	

Équipements de série

ABS avec répartiteur de freinage, 4 airbags, antibrouillards, banquette rabattable 50/50, direction assistée, fixations Isofix, jantes en alliage, radio-CD mp3 avec prise auxiliaire, rétroviseurs extérieurs électriques dégivrants, verrouillage centralisé, vitres avant électriques, volant réglable en hauteur…

Options (€)

Ordinateur de bord + GPS + Bluetooth	360
Sièges avant chauffants	190
Toit ouvrant panoramique	720

Skoda Fabia *Elle a tout d'une grande*

▶ 1.2 TSI 90 Style — **17 650 €**

Rejet de CO_2 : **107 g/km** | Bonus/Malus : **0 €** | Puissance fiscale : **5 CV** | Garantie : **2 ans, km illimité**

La nouvelle Skoda Fabia séduit par son style dynamique et un niveau d'équipements de série complet.

Avec la troisième génération de la Fabia, Skoda démontre une nouvelle fois son savoir-faire et son appartenance au Groupe Volkswagen. Pour le premier point, la citadine tchèque offre un habitacle de qualité avec des matériaux de bonne facture, une finition soignée et des aspects pratiques bien pensés (gratte-givre disponible dans la trappe à essence). Les rangements, en outre, sont suffisamment nombreux et volumineux. Sur le deuxième point, la petite Fabia profite largement des éléments techniques disponibles dans le Groupe VW comme son moteur essence 1.2 TSI de 90 ch, également présent sous le capot de la Polo. Les performances sont correctes, tout comme la consommation moyenne avec 6,8 l/100 km. Les équipements technologiques (stop-start, freinage automatique d'urgence, détecteur de fatigue, etc.) sont, quant à eux, efficaces. Seuls bémols : une banquette qui, une fois rabattue, n'offre pas un plancher plat, un amortissement perfectible ou encore des rapports de boîte un peu trop longs.

+ Aspects pratiques
+ Équipements de série
+ Garde au toit arrière

– Amortissement
– Moteur creux
– Modularité

▶ **Essai paru dans l'AJ n° 920.**

NOTRE AVIS ★★★★☆

La dernière génération de la Skoda Fabia fait-elle mieux que sa cousine VW Polo ? Voici quelques années, cette interrogation avait peu de sens tant les différences étaient visibles. Mais aujourd'hui, les qualités intrinsèques de la citadine tchèque devraient faire réfléchir plus d'un client.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne, essence
Cylindrée (cm³)	1 197
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	90 à 5 400
Couple maxi (Nm à tr/mn)	160 à 1 400
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVM5
Dimensions (L./l./h.) (m)	4,00 / 1,74 / 1,47
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	330

Performances

Vitesse maxi (km/h)	172
1 000 m D. A. (s)	33,9
0 à 100 km/h (s)	11,7
Reprises 90 à 130 km/h (s) en 5e/4e	21,6 / 14,8
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Consommations

MOYENNE (L/100 km) : 6,8

Ville : 7,1	Route : 6,4	Autoroute : 6,9
Autonomie (km) : 662	Capacité réservoir (l) : 45	

Équipements de série

6 airbags, aide au parking AR, antibrouillards, banquette 2/3-1/3, clim. auto., contrôle pression pneus, démarrage sans clé, ESP, freinage automatique d'urgence, jantes 15", capteurs pluie/luminosité, radio avec écran tactile, régul./limit. de vitesse, rétro. int. jour/nuit auto., témoin ceintures AV/AR, vitres élec. AV/AR, volant cuir multifonction…

Options (€)

Accès mains-libres	180
Peinture métallisée	460
Toit panoramique vitré	660

Skoda Fabia Combi *Une honnête référence*

1.4 TDI 90 Style — **20 340 €**

Rejet de CO_2 : **89 g/km** | Bonus/Malus : **0 €** | Puissance fiscale : **4 CV** | Garantie : **2 ans, km illimité**

+ Silhouette plus équilibrée
Coffre volumineux
Comportement sécurisant

– Modularité délicate
Moteur bruyant et vibrant
Boîte trop longue

La Skoda Fabia Combi a une autoroute devant elle. Dans sa catégorie, les concurrentes ne sont pas légion et, surtout, la citadine tchèque s'est aujourd'hui dotée d'un style séduisant. Difficile dès lors de résister. Ainsi, la nouvelle Fabia expose ses flancs sculptés et sa poupe aux angles vifs. En revanche, l'habitacle n'a pas reçu les mêmes attentions. À l'intérieur, le monde du constructeur tchèque est bien présent avec ses qualités et ses défauts. L'ambiance est particulièrement sobre alors que la finition et les assemblages sont sans fausse note. Les passagers à l'arrière, grâce à l'allongement de l'empattement, profitent d'un espace confortable. Le volume du coffre, principal atout du break depuis la première génération, est évidemment conséquent. Attention tout de même à la modularité décevante et la manipulation de la banquette peu aisée. Concernant le chapitre dynamique, le comportement routier est efficace, mais le moteur de seulement 90 ch est trop bruyant et vibrant.

En plus de son coffre toujours aussi volumineux, la Fabia Combi soigne désormais davantage son style.

▶ Essai paru dans l'AJ n° 926.

NOTRE AVIS ★★★☆☆

La Skoda Fabia Combi est sans conteste un véhicule offrant de nombreux atouts. Le volume du coffre est incroyable, le niveau d'équipements en série correct, la finition propre et le style extérieur plus aguicheur. Le seul problème de cette version 90 ch concerne ses performances faibles et son agrément.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	3 cyl. en ligne, diesel
Cylindrée (cm³)	1 422
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	90 à 3 000
Couple maxi (Nm à tr/mn)	230 à 1 750
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVM5
Dimensions (L/l/h) (m)	4,26 / 1,73 / 1,47
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	530

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	184
1 000 m D. A. (s)	nc
0 à 100 km/h (s)	11,3
Reprises 90 à 130 km/h (s) en 5e/4e/3e	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Consommations *

MOYENNE (l/100 km) : 3,4

Ville : 4	Route : 3,1	Autoroute : nc
Autonomie (km) : 1 300	Capacité réservoir (l) : 45	

* Données constructeur.

Équipements de série

6 airbags, banquette 2/3-1/3, radar de parking AR, clim. auto., radio avec écran tactile, contrôle de la pression des pneus, antibrouillards, régul. de vitesse, volant multifonction, rétroviseur int. jour/nuit auto, rétro. ext. à réglage élect. et dégivrants, rangements sous les sièges AV, jantes alliage 15 pouces…

Options (€)

Peinture métallisée	460
Radars de stationnement AV/AR	300
Antibrouillards avec fonction Corner	100
Toit panoramique vitré	830

Smart Fortwo *Enfin une boîte agréable*

1.0 71 Twinamic Prime — **16 275 €**

Rejet de CO_2 : **94 g/km** | Bonus/Malus : **0 €** | Puissance fiscale : **4 CV** | Garantie : **2 ans, km illimité**

+ Boîte rapide et douce
Maniabilité - braquage
Présentation attrayante

– Performances limitées
Finition perfectible
Tarif prohibitif

Principal attrait de cette version de la Fortwo : l'adoption d'une boîte à double embrayage. La promesse d'une conduite sans soubresauts, l'un des principaux gros défauts de la puce jusque-là. Autre satisfecit, cette nouvelle génération de Fortwo se gare encore plus aisément que sa devancière, à la faveur d'un diamètre de braquage réduit (7,3 m, record absolu !). Disponible selon trois motorisations essence (61, 71 et 90 ch) et désormais aussi en version cabriolet, la Smart s'apprécie davantage avec le 90 ch doté d'un turbo, qui assure des reprises correctes une fois sortie de la jungle urbaine, là-même ou le 71 ch s'essouffle trop vite. Ludique à souhait, cette minicitadine s'affiche à des tarifs qui font moins rire, surtout face aux Peugeot 108 ou Volkswagen Up ! Sans compter qu'elle n'offre que deux places. Par ailleurs, si l'on retrouve en terme d'équipement le côté premium reflété par le prix, la qualité de certains plastiques n'est, elle, toujours pas au niveau ambitionné.

Rapide, douce, sans à-coups, la boîte Twinamic dispose d'un mode séquentiel au levier. Mais les palettes au volant sont en option (670 €).

▶ Essai paru dans l'AJ n° 939.

NOTRE AVIS ★★★☆☆

L'arrivée de cette boîte robotisée à double embrayage améliore considérablement l'agrément de conduite. Dommage que le petit bloc essence de 71 ch réduise son utilisation à la ville. Afin de vous en extraire, optez pour le bloc développant 90 ch doté d'un turbo, certes plus cher, mais pas plus gourmand.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	3 cyl. en ligne, essence
Cylindrée (cm³)	999
Suralimentation	non
Puissance maxi (ch à tr/mn)	71 à 6 000
Couple maxi (Nm à tr/mn)	91 à 2 850
Transmission	aux roues arrière
Boîte de vitesses	BVA6
Dimensions (L/l/h) (m)	2,70 / 1,67 / 1,56
Nombre de places	2
Volume coffre (dm³)	128

Performances

Vitesse maxi (km/h)	144
1 000 m D. A. (s)	38,8
0 à 100 km/h (s)	17,3
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	22
Freinage 90/130 km/h (m)	31/64

Consommations

MOYENNE (l/100 km) : 6,5

Ville : 6,6	Route : 5,6	Autoroute : 6
Autonomie (km) : 574	Capacité réservoir (l) : 33	

Équipements de série

5 airbags, écran tactile, Bluetooth, radio-CD mp3 + USB, capteurs pluie/luminosité, clim. auto., feux avant et arrière à leds, aide démarrage en côte, limit./régul. de vitesse, rétros élect.…

Options (€)

Avert. franchissement de ligne	390
Caméra de recul	350
Jantes alliages 16 pouces	100
Peinture métallisée	400
Pack Sport	670

Smart Forfour *De la place pour quatre*

▶ 1.0 Passion — **13 925 €**

Rejet de CO_2 : 97 g/km	Bonus/Malus : 0 €	Puissance fiscale : 4 CV	Garantie : 2 ans, km illimité

À cause d'un bloc trop léger, la Forfour sera plus à l'aise en ville que sur route.

Lors du lancement de la première Smart, la marque allemande avait pour ambition de décliner une multitude de modèles. La Forfour (pour "4" en français) faisait partie de ces projets qui ont pris corps entre 2004 et 2006. Hélas, ce fut un échec retentissant pour cet opus. Dix ans plus tard, Smart revient donc avec une nouvelle version. Développée sur la base de la Renault Twingo, cette citadine dispose d'un moteur arrière qui permet d'optimiser le braquage des roues avant. Malheureusement, l'isolation thermique du coffre en patit, ce qui est problématique pour le respect de la chaîne du froid lorsque l'on fait des courses alimentaires. La Forfour dispose de deux portes à l'arrière s'ouvrant à 85°; très pratique pour y attacher son enfant dans son siège. Question prestations, le 3-cylindres essence se montre un peu léger en puissance, d'autant plus que les rapports de boîte sont longs. Cependant, rien à redire quant au comportement routier, qui se montre rassurant grâce à l'ESP.

+ Comportement rassurant
+ Ambiance intérieure
+ Diamètre de braquage

– Moteur pas assez puissant
– Boîte trop longue
– Direction à haute vitesse

▶ Essai non paru.

NOTRE AVIS ★★★☆☆

Cette deuxième génération de Smart 4 portes a tout pour réussir. Fabriquée en Slovénie – aux côtés de la Renault Twingo – la petite citadine apporte une ligne un peu plus décalée par rapport à cette dernière. Ses prestations sont correctes, à condition de ne pas trop sortir du périmètre de la ville.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	3 cyl. en ligne, essence
Cylindrée (cm³)	999
Suralimentation	non
Puissance maxi (ch à tr/mn)	71 à 6 000
Couple maxi (Nm à tr/mn)	91 à 2 850
Transmission	aux roues arrière
Boîte de vitesses	BVM5
Dimensions (L./l./h) (m)	3,50 / 1,67 / 1,56
Nombre de places	4
Volume coffre (dm³)	200

Performances

Vitesse maxi (km/h)	147
1 000 m D. A. (s)	37,9
0 à 100 km/h (s)	nc
Reprises 90 à 130 km/h (s) en 5e/4e	44,5 / 25,1
Freinage 90/130 km/h (m)	33 / 66

Consommations

MOYENNE (l/100 km) : 6

Ville : 6,2	Route : 5,5	Autoroute : 6,2
Autonomie (km) : 583	Capacité réservoir (l) : 35	

Équipements de série

ABS, 5 Airbags, contrôle de pression des pneus, fixations Isofix AR, régulateur/limiteur de vitesse, banquette 50/50, Bluetooth, clim. auto., ordinateur de bord, jantes alu 15", radio USB + streaming audio, vitres AV et rétros élec., volant cuir multifonctions réglable en hauteur…

Options (€)

Compte-tours	160
Peinture métallisée	400
Radar de recul	310
Jantes alu 16"	100
Toit vitré/toile ouvrante	500

Suzuki Celerio *Pratique, mais limitée*

▶ 1.0 68 Pack Plus — **12 190 €**

Rejet de CO_2 : 84 g/km	Bonus/Malus : 0 €	Puissance fiscale : 3 CV	Garantie : 3 ans ou 100 000 km

Dotée d'un physique qui se doit de plaire au plus grand nombre, au niveau mondial, la Celerio est peu trop discrète.

Remplaçante de l'Alto et de la Splash, la Celerio s'intercale entre les deux. Le bénéfice au niveau de l'habitabilité est indéniable, surtout au niveau des places arrière. Le volume de coffre est également convenable. Cependant l'ambiance est austère. Il est vrai que cette petite Suzuki a d'abord été conçue pour s'implanter dans les pays émergents comme l'Inde. Sur la route, le bilan est peu réjouissant. Le freinage est juste, car l'ABS intervient beaucoup trop tôt ce qui limite l'efficacité globale. Le bloc, vibrant et creux à bas régime, ne s'anime qu'à partir de 4 000 tr/min, une hérésie pour une citadine. De même, la boîte de vitesses pâtit d'un étagement trop long. Dans le même registre, que penser de la direction assistée qui est lourde et se centre mal ? Heureusement, tout n'est pas à jeter. Le rayon de braquage dispense à la Celerio une maniabilité bien agréable, notamment en ville. Le comportement routier génère également une bonne surprise, surtout quand la citadine est lancée à 130 km/h sur autoroute.

+ Comportement
+ Espace arrière
+ Rayon de braquage

– Confort
– Moteur
– Boîte

▶ Essai paru dans l'AJ n° 932.

NOTRE AVIS ★★☆☆☆

Avec ce tarif assez bas, il est difficile de reprocher à la Suzuki Celerio ses nombreux défauts. D'autant que la citadine japonaise possède aussi des qualités. Mais son plus gros problème se situe au niveau de la concurrence, particulièrement avec une dénommée Dacia Sandero qui offre plus à un prix quasi équivalent.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	3 cyl. en ligne, essence
Cylindrée (cm³)	998
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	68 à 6 000
Couple maxi (Nm à tr/mn)	90 à 3 500
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVM5
Dimensions (L./l./h) (m)	3,60 / 1,60 / 1,54
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	254

Performances

Vitesse maxi (km/h)	142
1 000 m D. A. (s)	35,6
0 à 100 km/h (s)	13,6
Reprises 90 à 130 km/h (s) en 5e/4e	38,8 / 24,1
Freinage 90/130 km/h (m)	32,9 / 67

Consommations

MOYENNE (l/100 km) : 5,7

Ville : 5,7	Route : 5,3	Autoroute : 6,1
Autonomie (km) : 614	Capacité réservoir (l) : 35	

Équipements de série

4 airbags, contrôle de pression des pneus, ordinateur de bord, banquette 2 places rabattables, porte-gobelets AV/AR, jantes alliage, rétros ext. électriques, autoradio CD + USB, vitres AV/AR élec., stop-start, aide au démarrage en côte, feux de jours à diodes…

Options (€)

Peinture métallisée	410
Pack Cross (extension d'ailes, jupes latérales, etc.)	444
Pack Style (becquet, jantes alliage, etc.)	799

Suzuki Swift *Opération séduction*

1.2 VVT So'City 5 portes — **15 290 €**

Rejet de CO_2 : 116 g/km | Bonus/Malus : 0 € | Puissance fiscale : 5 CV | Garantie : 3 ans ou 100 000 km

Difficile de modifier et de restyler une personnalité aussi marquée que celle de la Swift. Alors les designers maison y sont allés du bout des pinceaux : calandre subtilement redessinée, feux de jour à LED et répétiteurs de clignotants. Tout un programme relevé par un service de personnalisation plus poussé : stickers et option de livrée bi-ton So'Color. La Swift s'articule également autour d'une nouvelle gamme plus complète et richement équipée. Pour le reste, rien de bien nouveau. L'auto demeure très sympathique à conduire grâce à son châssis agile, son équilibre enjoué et ses mouvements de caisse contenus qui préservent un confort correct. Pétillant à l'abord de la zone rouge, et une fois cravaché, le petit 1.2 essence ne manque pas de caractère, malgré un léger défaut de punch à bas régime. Bien présentée et généreusement équipée, la Swift n'oublie pas non plus d'offrir un bel espace à ses passagers arrière. Mais le volume de coffre est toujours sacrifié au passage !

Pour 790 € supplémentaires, la Swift restylée propose une option peinture bi-ton So'Color avec dixsept combinaisons possibles.

▶ Essai non paru.

+ Châssis enjoué
+ Moteur pétillant
+ Équipement généreux

– Volume de coffre
– Selleries fermes
– Protection de carrosserie

NOTRE AVIS ★★★★☆

Toujours aussi désirable, la Swift s'offre un restylage et poursuit son opération séduction avec quelques options de personnalisation et une gamme revue. Toujours dans le coup et compacte face aux autres polyvalentes, elle donne encore du plaisir derrière le volant et se montre plus agile en ville.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne, essence
Cylindrée (cm³)	1 242
Suralimentation	non
Puissance maxi (ch à tr/mn)	94 à 6 000
Couple maxi (Nm à tr/mn)	118 à 4 800
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVM5
Dimensions (L./l./h.) (m)	3,85 / 1,70 / 1,51
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	211

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	165
1 000 m D. A. (s)	nc
0 à 100 km/h (s)	12,3
Reprises 90 à 130 km/h (s) en 5e/4e	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Consommations *

MOYENNE (l/100 km) : 5

Ville : 6,1	Route : 4,4	Autoroute : nc
Autonomie (km) : 840	Capacité réservoir (l) : 42	

* Données constructeur.

Équipements de série

ABS, airbags frontaux, latéraux AV rideaux et genoux AV, aide au stationnement AR, allumage automatique des phares, antibrouillards, caméra de recul, climatisation automatique, Bluetooth, ESP, feux de jour à LED, fixations Isofix aux places arrière, GPS, jantes alliage 18 pouces, ordinateur de bord, autoradio-CD mp3, toit ouvrant électrique, volant réglable en hauteur et en profondeur....

Options (€)

Peinture métallisée	470
Peinture So'Color	790

Suzuki Baleno *Crédible*

1.0 Boosterjet 110 Pack — **17 390 €**

Rejet de CO_2 : 103 g/km | Bonus/Malus : 0 € | Puissance fiscale : 6 CV | Garantie : 3 ans ou 100 000 km

Personne ne se souvient des précédentes Suzuki Baleno. C'est peut-être le premier atout de cette récente citadine japonaise au look malheureusement très classique. Dommage. Mais pétrie de bonnes intentions, elle peut capitaliser sur son excellente habitabilité, notamment à l'arrière avec un espace royal pour les jambes des passagers. Et le tout est associé à un bon confort. A l'avant, dans cette version haut de gamme, la présentation est riche (voir les équipements) et digne de la concurrence. On regrettera néanmoins la qualité des plastiques qui se rayent trop facilement. Concernant le moteur, nous n'avons que des louanges à faire à ce petit 3 cylindres turbo. Il délivre une puissance de 110 ch qui permet de ne pas cantonner l'auto à un simple usage urbain et périurbain. Il répond rapidement dès les plus bas régimes et ne rechigne pas à monter dans les tours. Tout juste avons-nous trouvé quelques à-coups à bas régime que l'adoption d'une boîte auto résoudra aisément. Pas de mauvaise surprise sur le plan du tarif, il s'avère très compétitif.

Il faut aller plus loin que son look passe-partout pour découvrir les qualités de la Baleno

▶ Essai paru dans l'AJ n° 948.

+ Habitabilité
+ Confort
+ Equipements

– Look extérieur
– Qualité des matériaux
– Uniquement en essence

NOTRE AVIS ★★★★☆

Il n'y a techniquement rien à redire sur cette auto, son moteur se montre à la fois généreux et performant pour lui permettre de rivaliser avec la concurrence. Son habitabilité et ses places arrière en font une citadine très accueillante. Quant au tarif, il est assez compétitif d'autant qu'il s'accompagne ici d'une dotation très complète.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	3 cyl. en ligne, essence
Cylindrée (cm³)	998
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	110 à 5 500
Couple maxi (Nm à tr/mn)	170 à 2 000
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVA5
Dimensions (L./l./h.) (m)	4,00 / 1,75 / 1,47
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	355

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	200
1 000 m D. A. (s)	nc
0 à 100 km/h (s)	nc
Reprises 90 à 130 km/h (s) en 5e/4e/3e	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Consommations *

MOYENNE (l/100 km) : 4,5

Ville : 5,4	Route : 4	Autoroute : nc
Autonomie (km) : nc	Capacité réservoir (l) : 37	

* Données constructeur.

Équipements de série

6 airbags, ABS, accès et démarrage sans clé, banquette 2/3-1/2, Bluetooth, caméra de recul, capteur de pression des pneus, clim auto., capteurs pluie/luminosité, écran tactile 7", freinage d'urgence auto, GPS, jantes alu 16", ord. de bord, régul. de vitesse adaptatif + limiteur, rétros ext. et vitres AV/AR électriques, siège conducteur réglable en hauteur, volant cuir multifonction réglable dans les deux plans.....

Options (€)

Boîte automatique	1 500
peinture métallisée	490

Suzuki Baleno *Elève en progrès*

1.2 Hybrid 90 SHVS Pack — **17 150 €**

Rejet de CO_2 : **94 g/km** | Bonus/Malus : **0 €** | Puissance fiscale : **4 CV** | Garantie : **3 ans ou 100 000 km**

Parmi les citadines, la Suzuki Baleno ne figure pas au premier rang des désirs d'achat. Pourtant, la nippone affiche des qualités qui méritent de s'y attarder. Au niveau de l'habitabilité par exemple, la Baleno offre un espace au niveau des places arrière digne d'une berline compacte... alors qu'elle ne mesure que 4 m de long. De même, son volume de coffre de 362 dm³ lui permet de supplanter aisément la concurrence. A l'avant, l'ambiance suscite en revanche moins d'éloge à cause principalement de plastiques durs. Un défaut qui toutefois est rapidement occulté grâce au niveau d'équipements. De série figurent un régulateur de vitesse adaptatif un freinage automatique d'urgence, des sièges chauffants ou encore un écran tactile couleur avec GPS. Sur la route, la Baleno marque la pas mais rien de rédhibitoire pour autant. Sa motorisation hybride (système d'alterno-démarreur) offre des performances limitées mais correctes et surtout une consommation moyenne convenable.

Le style de la Baleno est assez quelconque mais cette ligne permet d'offrir une belle habitabilité.

+ Sobriété / performances
Habitabilité XXL
Prix canon

– Soubresauts en ville
3 étoiles EuroNCAP
Ambiance intérieure triste

▶ Essai paru dans l'AJ n° 960.

NOTRE AVIS ★★★☆☆

Si l'aspect statutaire est le cadet de vos soucis, la Suzuki Baleno pourrait bien vous contenter. Face à ses rivales, cette citadine possède en effet un rapport prix/équipements sans équivalent. La seule véritable critique concerne son niveau de sécurité qui plafonne aujourd'hui à 3 étoiles aux tests EuroNCAP.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne + élec, essence
Cylindrée (cm³) / Suralimen.	1 242 / non
Batterie / Capacité (kWh)	lithium-ion / nc
Puissance maxi (ch à tr/mn)	90 à 6 000
Couple maxi (Nm à tr/mn)	120 à 4 400
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVM5
Dimensions (L/l/h) (m)	4,00 / 1,75 / 1,66
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	362

Performances

Vitesse maxi (km/h)	168
1 000 m D. A. (s)	33
0 à 100 km/h (s)	11
Reprises 90 à 130 km/h (s) en 5e/4e	22,5 / 13,8
Freinage 90 / 130 km/h (m)	34 / 70

Consommations

MOYENNE (L/100 km) : 5,5

Ville : 5,4	Route : 5,3	Autoroute : 5,8
Autonomie (km) : 673	Capacité réservoir (l) : 37	

Équipements de série

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

Options (€)

Peinture métallisée	490

Toyota Aygo *X-Car*

1.0 VVT-i 69 x-wave 2 5 portes — **14 800 €**

Rejet de CO_2 : **88 g/km** | Bonus/Malus : **0 €** | Puissance fiscale : **3 CV** | Garantie : **3 ans ou 100 000 km**

Les designers japonais s'en sont donné à coeur joie pour offrir une véritable personnalité à l'Aygo. Un énorme X barre ainsi l'avant de l'Aygo, semblant sortir tout droit d'un manga. L'auto ne laissera pas indifférent. Dommage que cette série x-ite soit limitée dans le temps, car l'association du noir et de l'orange lui sied à merveille. Mais vous pourrez également composer votre propre Aygo grâce à l'un des quatre packs proposés pour la personnalisation extérieure et intérieure. Toyota (avec PSA) a fait le choix d'améliorer le volume du coffre (240 dm³), ce qui est une excellente chose, mais l'espace habitable, notamment aux places arrière, reste compté. À l'avant, la présentation est plus flatteuse et la console dispose, ici de série, d'un écran tactile de 7 pouces intégrant la fonction MirrorLink. Le système reprend certaines applications de votre smartphone. L'Aygo ne dispose que de ce bloc essence plus souple et plus volontaire, notamment dans ses accélérations, même s'il faut jouer du levier de vitesses.

Difficile de manquer l'Aygo avec sa proue semblant sortir d'un manga. Toyota n'a pas fait dans la discrétion…

+ Look original
Volume du coffre
Moteur souple et vaillant

– Places arrière
MirrorLink perfectible
Reprises poussives

▶ Essai paru dans l'AJ n° 912.

NOTRE AVIS ★★★★☆

Toyota a radicalisé le style de sa mini citadine en accentuant sa personnalité. Ajoutez à cela un tarif attractif et un petit moteur plus vaillant, et vous obtenez l'une des autos les plus attachantes du marché. Dommage qu'elle ne dispose que d'un moteur et que son rayon de braquage ne soit pas plus court.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	3 cyl. en ligne, essence
Cylindrée (cm³)	998
Suralimentation	non
Puissance maxi (ch à tr/mn)	69 à 6 000
Couple maxi (Nm à tr/mn)	95 à 6 000
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVM5
Dimensions (L/l/h) (m)	3,45 / 1,62 / 1,46
Nombre de places	4
Volume coffre (dm³)	240

Performances

Vitesse maxi (km/h)	160
1 000 m D. A. (s)	36,4
0 à 100 km/h (s)	14,4
Reprises 90 à 130 km/h (s) en 5e/4e	34,6 / 22,7
Freinage 90 / 130 km/h (m)	32 / 68

Consommations

MOYENNE (L/100 km) : 5,5

Ville : 5,7	Route : 5,2	Autoroute : 5,7
Autonomie (km) : 636	Capacité réservoir (l) : 35	

Équipements de série

6 airbags, aide au démarrage en côte, antibrouillards, ASR, radio-CD mp3, banquette 50/50, Bluetooth, caméra de recul, clim. manuelle, contrôle de pression des pneus, écran tactile 7", ESP, feux diurnes à LED, jantes alliage 15", ordi. de bord, prises aux. et USB, limit. de vitesse, rétros ext. élec. et dégivrants, vitres AV électriques, volant cuir réglable en hauteur…

Options (€)

x-zen (allumage auto. des phares et essuie-glaces, climatisation auto., accès démarrage sans clé)	650

ABONNEZ-VOUS à l'auto-journal

Tous les plaisirs de l'automobile

+

AVEC VOTRE ABONNEMENT

LE CASQUE SONY

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

1 AN - 25 nos
+ 5 GUIDES

(4 Auto-Journal évasion 4x4
+ Le Guide L'Auto-Journal)

Près de 50% DE RÉDUCTION

79€
SEULEMENT
au lieu de ~~155,74 €~~

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

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

☐ **OUI, je m'abonne à l'offre 1 an (25n°) dont le Spécial Salon + 5 Guides + le casque SONY pour 79 € SEULEMENT** au lieu de 155.74€ (prix au n°) soit **près 50% de réduction** **(832253)**

☐ Je m'abonne à L'Auto-Journal 1 an (25 n°) + le casque SONY à 65 € (832261)
☐ Je m'abonne à L'Auto-Journal 1 an (25 n°) seulement à 64 € (832279)
☐ Je commande seulement le casque SONY à 35 € (654400)

MES COORDONNÉES

Nom: ☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐ Prénom: ☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐
Adresse ☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐

Toyota Yaris *La ville est son domaine*

▶ Hybride 100h Design — **20 300 €**

Rejet de CO_2 : **82 g/km** | Bonus écologique : **750 €** | Puissance fiscale : **3 CV** | Garantie : **3 ans ou 100 000 km**

La Yaris s'offre un restylage esthétique important en adoptant un visage proche de celui de la petite Aygo.

La Yaris, qu'elle soit hybride ou non, dispose désormais d'une seule et même calandre. Point de différenciation selon les motorisations. C'est ainsi que la version HSD (hybride) reçoit une proue reprenant le X de l'Aygo, en bien moins agressif… À noter que si l'avant affiche un air plus jovial, l'arrière de la voiture se veut plus sage avec l'absence de jonc chromé et des feux plus sombres. À l'intérieur, on note une nette amélioration dans la qualité des matériaux et un système d'infodivertissement mieux intégré à la planche de bord et disposant d'une multitude d'applications utiles à la conduite (Coyote…). Mesurant moins de 4 m de long, la Yaris est une vraie citadine, surtout avec ce système hybride qui fait des merveilles. La meilleure gestion du mode électrique permet de rouler quelques centaines de mètres supplémentaires sans utiliser le bloc thermique, ce qui permet un vrai gain de consommation. Sur voie rapide en revanche, l'auto est laborieuse dans les relances et la boîte CVT n'aide en rien le conducteur.

+ Consommation en ville
+ Agrément en ville
+ Silence en ville

– Consommation sur voie rapide
– Agrément sur voie rapide
– Silence sur voie rapide

▶ Essai paru dans l'AJ n° 919.

NOTRE AVIS ★★★★☆

L'ensemble est le compromis idéal pour la ville. L'auto est silencieuse, agile et ne consomme presque rien. Si c'est votre terrain de jeu, foncez ! Mais vite, afin de profiter d'un bonus qui pourrait être amené à disparaître. En revanche, si vous devez régulièrement vous engager sur autoroute, oubliez.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne + élec, essence
Cylindrée (cm³)/Suralimen.	1 497 / nc
Batterie/Capacité (kWh)	nc / nc
Puissance maxi (ch à tr/mn)	136 (combiné) à
Couple maxi (Nm à tr/mn)	111 à 3 600[1]
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	variation continue
Dimensions (L./l/h) (m)	3,95 / 1,70 / 1,51
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	299

[1] 169 en cumulé.

Performances

Vitesse maxi (km/h)	162
1 000 m D. A. (s)	34,9
0 à 100 km/h (s)	12,9
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	13,7
Freinage 90/130 km/h (m)	33/69

Consommations

MOYENNE (l/100 km) : 5,4

Ville : 4,1	Route : 5,8	Autoroute : 6,4
Autonomie (km) : 667	Capacité réservoir (l) : 36	

Équipements de série

7 airbags, aide au démarrage en côte, caméra de recul, clim. auto. bizone, contrôle pression pneus, démarrage sans clé, écran tactile, feux de jour/AR à LED, ord. de bord, USB, Bluetooth, ESP, rétros ext. élec. et dégivrants, régul. de vitesse, volant réglable dans les deux plans…

Options (€)

Système de navigation	650
Peinture métallisée	520
Peinture rouge	230
Radar de recul	300

Volkswagen Polo *La preuve par trois*

▶ 1.0 TSI 95 BlueMotion 5 portes — **17 370 €**

Rejet de CO_2 : **94 g/km** | Bonus/Malus : **0 €** | Puissance fiscale : **5 CV** | Garantie : **2 ans. km illimité**

Cette Polo enfile la tenue BlueMotion : calandre spécifique, petit béquet, jantes et pneus spécifiques.

Chez Volkswagen, il n'y a pas que les diesel qui profitent du traitement BlueMotion. Le plus petit bloc essence du groupe a également droit à sa version basse consommation. Un petit moteur trois cylindres essence de 1.0 sous le capot d'une Polo, cela peut à priori faire peur. Pourtant, le plaisir est bel et bien présent derrière le volant. Souple et disponible dès les plus bas régimes, ce petit bloc favorise une conduite souple et parvient à maîtriser ses consommations. Il profite en outre de suffisamment de punch et d'un caractère plutôt pétillant pour animer dignement cette petite Polo. Ajoutez-y des relances supérieures à la moyenne et vous obtenez une excellente polyvalence dans toutes les situations. Idéal pour profiter d'un châssis équilibré et sûr malgré les pneumatiques à faible résistance au roulement. Un bon moteur pour profiter pleinement d'une citadine toujours agréable à vivre et suffisamment habitable, mais sans radio ni clim dans cette finition BlueMotion. Mesquin !

+ Moteur souple
+ Consommation raisonnables
+ Habitabilité

– Mesquineries d'équipement
– Présentation austère
– Rapport prix/équipement

▶ Essai paru dans l'AJ n° 956.

NOTRE AVIS ★★★★☆

Sérieuse, mais pas ennuyeuse, cette Polo BlueMotion constitue une bonne surprise. Derrière une étonnante sobriété, le petit trois cylindres turbo fait preuve d'un caractère enjoué qui profite à la conduite. Une excellente alternative aux trois cylindres diesel rugueux et bruyants malgré un équipement sommaire.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	3 cyl. en ligne, essence
Cylindrée (cm³)	999
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	95 à 5 500
Couple maxi (Nm à tr/mn)	160 à 1 500
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVM5
Dimensions (L./l/h) (m)	3,97 / 1,68 / 1,46
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	330

Performances

Vitesse maxi (km/h)	182
1 000 m D. A. (s)	33,2
0 à 100 km/h (s)	11,4
Reprises 90 à 130 km/h (s) en 5e/4e	18,3 / 12,9
Freinage 90/130 km/h (m)	33/66

Consommations

MOYENNE (l/100 km) : 6,2

Ville : 6,5	Route : 5,9	Autoroute : 6,2
Autonomie (km) : 726	Capacité réservoir (l) : 45	

Équipements de série

Airbags frontaux et latéraux AV, alerte de pression des pneus, détecteur de fatigue, ESP, freinage anti multicollision, ordinateur de bord, régulateur de vitesse, rétroviseurs extérieurs électriques et dégivrants, verrouillage centralisé avec télécommande, kit carrosserie, jantes alliage 15 pouces, volant cuir…

Options (€)

Peinture métallisée	520

Volkswagen Up! *La référence de la catégorie*

Parmi les citadines, le temps où la Renault Twingo paradait presque seule est loin. Aux côtés d'une concurrence vive, la Volkswagen Up ! affûte à nouveau ses armes pour enfin s'imposer.

Décidemment, Volkswagen ne parvient toujours pas s'imposer dans la catégorie des mini-citadines. Après la Lupo apparue en 1998 ou encore la Fox, commercialisée à partir de 2005, la Up ! peine à son tour à séduire les foules. Les Fiat 500 et Renault Twingo, aux personnalités plus marquées, se vendent par exemple nettement plus. La marque allemande a donc décidé de réajuster son offre pour espérer que ses ventes décollent enfin. Au programme donc, un léger lifting (capot, phares, feux arrière, entre autres) et un traitement plus haut de gamme. Le niveau d'équipement est revu à la hausse en intégrant notamment de précieux systèmes de sécurité: phares, essuie- glaces, freinage d'urgence automatisés, etc qui sont désormais de série dès la version de base. Au chapitre dynamique, la « nouvelle » Up ! change peu de choses et c'est normal car la première mouture était déjà efficace. Avec son comportement très stable, la petite Volkswagen est l'une des plus rassurantes de la catégorie. Et pour optimiser ses performances, un moteur turbo est désormais au catalogue avec ce 1.0 TSI de 90 ch qui offre un tonus inédit dès 1 500 tr/mn. Et bonne nouvelle, cette version à l'agrément plus prononcé n'est pas affectée par une hausse de la consommation. Signalons une insonorisation remarquable et un amortissement très correct. L'habitacle soigné (matériaux, assemblages) et pratique (rangements, ergonomie) finira de séduire les plus frileux.

+ Agrément de conduite
Confort élevé
Dotation complète

− Reprise en cinquième
Tarif
Pas de boîte automatique

Ce restylage doit dynamiser les ventes ! Mais il est tellement léger...

L'habitacle de la Volkswagen Up ! propose une ergonomie appréciable et une ambiance jeune et moderne.

▶ Essai non paru.

NOTRE AVIS ★★★★☆

Cette évolution améliore sans conteste la première génération de la Up !. Tout en conservant ses qualités, Volkswagen a ajouté un moteur doté d'un meilleur agrément et offre davantage d'équipements. Reste un tarif encore trop élevé surtout dans une catégorie où ce critère fait souvent office de juge de paix.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	3 cyl. en ligne, essence
Cylindrée (cm³)	999
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	90 à 5 000
Couple maxi (Nm à tr/mn)	160 à 1 500
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVM5
Dimensions (L./l./h) (m)	3,60 / 1,65 / 1,51
Nombre de places	4
Volume coffre (dm³)	272

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	185
1 000 m D. A. (s)	nc
0 à 100 km/h (s)	9,9
Reprises 90 à 130 km/h (s)	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Consommations *

MOYENNE (l/100 km) : 4,7		
Ville : nc	Route : nc	Autoroute : nc
Autonomie (km) : nc	Capacité réservoir (l) : 35	

* Données constructeur.

Équipements de série

4 airbags, ABS, ESP, aide au démarrage en côte, climatisation manuelle, bluetooth, phares et essuie-glace automatiques, contrôle de pression des pneus, système anti-collision à basse vitesse, feux de jour à LED, vitres AV électriques, fixations Isofix, double plancher de coffre…

Options (€)

Peinture métallisée	520
Climatisation automatique	400
Jantes alliage	740
Pack Contrôle (régulateur de vitesse, etc)	590
Toit ouvrant électrique	950

COMPACTES

La période estivale n'est pas propice aux nouveautés parmi les compactes. Ainsi, les inédites Infiniti Q30, Renault Mégane IV et Fiat Tipo Berline, il faut se contenter cette fois du remaniement de l'Audi A3, à l'essai ici dans sa variante Sportback, et de la version cinq portes de la récente Tipo.

SOMMAIRE

Audi A3 Sportback 1.0 TFSI 115	p. 46, 47
Alfa Roméo Giulietta 1.6 JTDm 120	p. 48
BMW 120d xDrive 190	p. 48
Citroën C4 1.6 BlueHDi 120	p. 49
Dacia Logan MCV 0.9 TCe 90	p. 49
Dacia Logan MCV 1.5 dCi 90	p. 50
DS 4 1.6 BlueHDi 120	p. 50
Fiat Tipo 1.3 Multijet 95	p. 51
Fiat Tipo 1.6 Multijet 120 Berline	p. 52
Ford Focus 1.5 TDCi 120	p. 52
Honda Civic 1.6 i-DTEC 120	p. 53
Hyundai i30 1.6 CRDi 110	p. 53
Infiniti Q30 2.2d 170	p. 54
Kia Cee'd 1.6 CRDi 136	p. 54
Lexus CT 200h	p. 55
Mazda 3 2.2 Skyactiv-D 150	p. 55
Mazda 3 2.2 Skyactiv-D 150 Berline	p. 56
Mercedes Classe A 220d 177	p. 56
Mini Clubman Cooper S	p. 57
Nissan Leaf Electrique	p. 57
Nissan Pulsar 1.5 dCi 110	p. 58
Opel Astra 1.6 CDTi 136	p. 58
Opel Astra Sports Tourer 1.6 CDTi 160	p. 59
Peugeot 308 1.2 PureTech 130	p. 60
Peugeot 308 SW 1.6 BlueHDi 120	p. 60
Renault Mégane 1.6 TCe 205 GT	p. 61
Renault Mégane 1.5 dCi 110	p. 62
Seat Leon 1.6 TDI 110	p. 63
Skoda Rapid Spaceback 1.6 TDI 116	p. 63
Toyota Auris 1.6 D-4D 112	p. 64
Volkswagen Golf 1.4 TSI GTE	p. 64
Volkswagen Golf SW 2.0 TDI 150	p. 65
Volvo V40 D2	p. 65

Audi A3 Sportback

Le jeu des sept erreurs

1.0 TFSI 115 Sport — **30 350 €**

Rejet de CO_2 : **107 g/km**	Bonus/Malus : **0 €**	Puissance fiscale : **6 CV**	Garantie : **2 ans, km illimité**

Arrivée en milieu de carrière après trois ans de bons et loyaux services, l'Audi A3 reçoit le classique restylage. L'objectif est de maintenir et même relancer les ventes qui subissent de plus en plus l'impact d'une concurrence affûtée.

Les révolutions esthétiques ne sont pas l'apanage d'Audi au moment des changements de générations, alors essayez d'imaginer ce que cela peut donner lorsqu'il s'agit du restylage de milieu de carrière. A part les designers qui ont apporté ces retouches esthétiques, personne ne parviendra vraiment à percevoir les différences entre cette A3 et l'ancienne. Force ou faiblesse ? Pour la marque aux anneaux, c'est indéniablement un atout puisque cette stratégie est volontaire afin de ne pas trop mécontenter les propriétaires actuels et de ne pas risquer de perdre de futurs clients. Car la carrosserie Sportback plaît et beaucoup même puisque 67 % des ventes de l'A3 repose sur cette version. Les "nouveautés" esthétiques sont donc d'inédits boucliers qui rappellent ceux de l'Audi TT, une calandre un peu élargie et des optiques redessinées désormais dotées à l'avant de feux de jour à diodes de série. L'habitacle, sans surprise, reçoit le même traitement. Il est même exacerbé puisque les changements sont disponibles en option. Ainsi, le "virtual cockpit" peut dorénavant se commander sur une simple A3. Une bonne nouvelle pour les amateurs de technologie car auparavant, il fallait plutôt se diriger vers le coupé TT, beaucoup plus onéreux, pour en bénéficier. Rappelons que cet écran de 12,3 pouces remplace les traditionnels compteurs. Sous les yeux du conducteur sont ainsi accessibles de multiples informations en fonction des besoins comme les GPS, téléphone, radio, vitesse, ordinateur de bord, etc. En outre, l'ergonomie participe à la simplicité du système. Sinon au-delà de cet apport, l'A3 propose toujours une finition soignée et une ambiance assez terne. Encore une fois, le postulat de départ pour les ingénieurs germaniques est avant tout de ne pas déplaire. Concernant les passagers enfin, l'habitabilité arrière leur permet de voyager correctement sans pour autant bénéficier d'un espace impressionnant. Logique, c'est une compacte. Le volume du coffre enfin possède une contenance normale pour la catégorie et donc suffisante pour emporter les bagages d'une

Le ramage de l'A3 rattrape son plumage, trop classique

+ Conduite facile
Vaillance du moteur
Présentation soignée

– Habitabilité et coffre moyens
Politique tarifaire/optionnelle
Conso annoncée irréaliste

Dans la catégorie des compactes, l'Audi A3 offre un volume de coffre dans la moyenne et pas plus.

MODÈLE RESTYLÉ

famille. Finalement, les motifs de réjouissance apparaissent limités. Mais ce serait oublier l'essentiel de cette nouvelle Audi A3 et qui se trouve sous le capot. Le motoristes ont en effet remisé les quatre cylindres 1.2 TFSI de 110 ch et 1.4 TFSI de 125 ch pour intégrer un bloc essence trois cylindres baptisé 1.0 TFSI. Et ce dernier se révèle plein de bonne surprises. Si en plus, vous avez fait le choix de la boîte à double embrayage S tronic 7, le cocktail vous contentera à coup sûr.

Sur la nouvelle Audi A3, tout est nouveau mais rien ne se voit et c'est volontaire !

Comme à l'extérieur, les modifications dans l'habitacle sont minimes et.. souvent disponibles seulement en option.

Car hormis sur autoroute, il se montre en toute circonstance vaillant et souple même si le couple maxi n'intervient qu'à partir de 2 000 tr / mn. Le seul sujet à discussion intervient sur le consommation. Le constructeur d'Ingolstadt annonce 4,7 l / 100 km. Or après un premier essai, cette valeur apparaît très clairement sous-évaluée et il faudra plutôt envisager 8 l / 100 km. Le budget essence sera donc loin d'être le même. Sinon, ce bloc de 115 ch contient parfaitement les vibrations parfois subies sur ce genre d'architecture mécanique et se montre silencieux au ralenti. Il est donc petit mais il propose beaucoup et participe à améliorer l'agrément général. Son poids plume de 88 kg allège efficacement le train avant et optimise l'agilité qui auparavant était déjà d'un niveau élevé. Car l'Audi A3, sans être la référence du segment, distille pour le conducteur et ses passagers des sensations agréables. Le compromis trouvé entre le confort et la tenue de route est très satisfaisant même dans cette version Sport, à ne pas confondre avec l'offre S line dotée d'un traitement plus raide avec sa suspension affermie.

▶ Essai paru dans l'AJ n° 960.

NOTRE AVIS ★★★☆☆

Pour diminuer les émissions de gaz d'échappement, l'A3 Sportback est passée à la mode du moteur trois cylindres. Et bonne surprise, cette greffe est assez réussie. A part un niveau sonore plus élevé et une consommation légèrement en hausse, ce 1.0 TFSI distille un bon agrément. Un choix pertinent.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	3 cyl. en ligne, essence
Cylindrée (cm³)	999
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr / mn)	115 à 5 000
Couple maxi (Nm à tr / mn)	200 à 2 000
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVA7
Dimensions (L./l./h) (m)	4,31 / 1,79 / 1,43
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	380

Performances *

Vitesse maxi (km / h)	206
1 000 m D. A. (s)	nc
0 à 100 km / h (s)	9,9
Reprises 90 à 130 km / h (s)	nc
Freinage 90 / 130 km / h (m)	nc

Consommations *

MOYENNE (l / 100 km) : 4,7		
Ville : 5,6	Route : 4,2	Autoroute : nc
Autonomie (km) : nc	Capacité réservoir (l) : 50	

* Données constructeur.

Équipements de série

7 airbags, ABS, ESP, châssis sport, clim bizone, Bluetooth, essuie-glaces et phares auto, jantes alliage 17 pouces, phares au xénon, feux de jour à diodes, programmes conduite, radars de recul, radio + prise USB, régulateur de vitesse, rétroviseur int. électrochrome, sièges AV sport…

Options (€)

Airbags latéraux AR	425
Caméra de recul	495
Systèmes de contrôle angles morts et de maintien dans la file	630
GPS couleur + pavé tactile	2 810
Régulateur de vitesse adaptatif	650

Alfa Roméo Giulietta *Coup de plumeau*

▶ 1.6 JTDm 120 Super — **28 700 €**

Rejet de CO_2 : **99 g/km** | Bonus/Malus : **0 €** | Puissance fiscale : **6 CV** | Garantie : **2 ans, km illimité**

Le style de la Giulietta évolue très timidement. Il faut dire qu'elle conserve de beaux restes, non ?

Un second restylage sur la Giulietta, ou ça ? Il faut l'oeil de Sherlock Holmes pour noter l'apparition d'une grille de calandre revue, de nouveaux inserts sur le spoiler avant ou des optiques redessinées avec parcimonie. La compacte italienne peut en revanche compter sur l'ensemble formé entre le diesel 1.6 Multijet de 120 ch et la boîte TCT. Cette unité à double embrayage adoucit les moeurs d'un moteur un peu bruyant à froid. Les rapports passent en douceur pour le plus grand bonheur des évolutions en ville. Sur la route, les performances sont parfaitement dans le coup. Le châssis aussi, malgré son âge avancé. Il conserve un bon compromis confort / efficacité et se montre un peu plus "sportif" en optant pour le programme Dynamic sur le DNA. L'habitacle ne change guère. Si la présentation continue de faire illusion, la qualité de fabrication n'est plus à la hauteur des références du genre. Sans oublier une habitabilité toujours comptée à l'arrière. Mais le physique rattrape parfois beaucoup de choses...

+ Boîte réussie
Châssis sérieux
Style affriolant

– Tarif élevé
Places arrière
Qualité de fabrication

▶ **Essai paru dans l'AJ n° 957.**

NOTRE AVIS ★★★☆☆

Le second restylage de la Giulietta est plus technique que cosmétique. En proposant la boîte robotisée TCT sur le diesel coeur de gamme, la compacte italienne gagne en douceur d'utilisation. Mais elle facture ses qualités au prix fort. Car 1 950 € cela fait vraiment beaucoup pour une boîte, aussi réussie soit-elle.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne, diesel
Cylindrée (cm³)	1 598
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	120 à 3 750
Couple maxi (Nm à tr/mn)	280 à 1 500
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVM6 robotisée
Dimensions (L./l./h.) (m)	4,35 / 1,80 / 1,46
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	358

Performances

Vitesse maxi (km/h)	187
1 000 m D. A. (s)	32,6
0 à 100 km/h (s)	10,7
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	9,5
Freinage 90/130 km/h (m)	32/66

Consommations

MOYENNE (l/100 km) : 5,8

Ville : 6,2	Route : 5,5	Autoroute : 5,7
Autonomie (km) : 1 034	Capacité réservoir (l) : 60	

Équipements de série

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

Options (€)

Peinture métallisée	625

BMW Série 1 *Que demander de plus ?*

▶ 120d xDrive 190 M Sport — **41 300 €**

Rejet de CO_2 : **124 g/km** | Bonus/Malus : **0 €** | Puissance fiscale : **10 CV** | Garantie : **2 ans, km illimité**

En perte de vitesse face aux Audi A3 et Mercedes Classe A, la Série 1 s'est vu offrir un efficace lifting en 2015.

Ami-carrière, en 2015, la petite bavaroise haut de gamme a profité des joies du relooking pour revenir dans la course face à ses rivales germaniques Mercedes Classe A et Audi A3. Des phares plus agressifs dotés de feux à LED, le double haricot de la calandre agrandi, un bouclier redessiné pour un air plus offensif. Le nouveau cru Série 1 adopte un caractère plus affirmé. Plus rare lors des restylages, l'arrière n'adopte pas seulement un bouclier inédit mais aussi des optiques en « L » plus expressives et dotées également de feux LED. Le hayon complètement relooké ne peut plus ainsi être confondu avec celui d'une Polo ! Seul l'habitacle a été très peu modifié, profitant toujours d'une finition appréciée. Bien sûr, le volume du coffre reste limité à 360 dm³, la banquette rabattable étant seulement en option, à 270 €. Avec 6 chevaux de plus, cette version diesel séduit par son dynamisme. Sa boîte automatique 8 rapports et sa transmission intégrale xDrive participant de beaucoup à l'excellent agrément général.

+ Plaisir de conduite
Présentation soignée
Moteur / transmission

– Tarifs élevés / options
Sonorité "diesel"
Habitabilité / coffre

▶ **Essai paru dans l'AJ n° 930.**

NOTRE AVIS ★★★★☆

Des changements incontestablement réussis, esthétiquement et mécaniquement. Les performances de cette Série 1 s'allient au caractère et la personnalité de son nouveau design. Un plaisir de conduite évident mais des tarifs toujours très élevés qui peuvent pousser à aller voir ailleurs... A moins de l'avoir essayée !

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne, diesel
Cylindrée (cm³)	1 995
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	190 à 4 000
Couple maxi (Nm à tr/mn)	400 à 1 750
Transmission	intégrale
Boîte de vitesses	BVA8
Dimensions (L./l./h.) (m)	4,33 / 1,77 / 1,42
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	360

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	222
1 000 m D. A. (s)	nc
0 à 100 km/h (s)	6,8
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Consommations *

MOYENNE (l/100 km) : 4,7

Ville : 5,5	Route : 4,3	Autoroute : nc
Autonomie (km) : 1 106	Capacité réservoir (l) : 52	

* Données constructeur.

Équipements de série

6 airbags, Bluetooth, clé mains-libres, éclairage AV / AR à diodes, GPS, jantes 17 pouces, capteurs pluie / luminosité, radars de parking AV / AR, autoradio-CD mp3 + prise USB, régul. / limit. de vitesse, sellerie mixte cuir / tissu…

Options (€)

Indicateur de limitation de vitesse	350
Jantes alliage 18 pouces	610
Suspension pilotée	1 150
Palettes au volant	150
Régulateur de vitesse adaptatif	570

Citroën C4 *Tout pour le confort*

1.6 BlueHDi 120 Shine — **28 100 €**

Rejet de CO_2 : **100 g/km** | Bonus/Malus : **0 €** | Puissance fiscale : **6 CV** | Garantie : **2 ans, km illimité**

La C4 se refait une beauté technique. En effet, plus que les petites évolutions esthétiques, ce sont les modifications mécaniques qui importent. Le bloc diesel 115 ch laisse ainsi sa place au BlueHDi 120. Au-delà du changement de puissance, ce bloc étonne par son silence d'utilisation. On regrette juste un manque de tonus à bas régime et un étagement bien trop long. Cette tendance est commune à de nombreux constructeurs toujours à la recherche du moindre litre de carburant préservé. dommage, car cela nuit aux reprises et à l'agrément. Il faut penser à tomber un, voire deux rapports, pour doubler. Autre nouveauté, l'adoption d'un démarreur renforcé en guise de stop/start. aussi discret que ceux de la concurrence, le système est bien moins agréable que l'ancien alterno-démarreur. Pour le reste, l'auto conserve son comportement sain et son confort. Notons que l'adoption d'un écran tactile simplifie l'ergonomie. Dommage qu'il ne soit pas en série sur toute la gamme. Enfin, il faut prendre en compte que si la dotation est riche, le tarif est conséquent.

La C4 conserve son confort et son comportement sain. Le système stop/start a entièrement été modifié mais s'avère moins agréable.

+ Moteur silencieux
Habitabilité/coffre
Meilleure ergonomie

– Dotation riche
Peu de sensations en conduite
Boîte longue

▶ Essai paru dans l'AJ n° 929.

NOTRE AVIS ★★★★☆

La C4 reste une compacte classique qui entend jouer la carte du confort. Elle conserve donc cette orientation en l'accentuant avec son nouveau moteur BlueHDi qui propose un vrai silence d'utilisation. On apprécie également la nouvelle ergonomie simplifiée ainsi que l'espace réservé aux passagers, surtout aux bagages.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne, diesel
Cylindrée (cm³)	1 560
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	120 à 3 500
Couple maxi (Nm à tr/mn)	300 à 1 750
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVM6
Dimensions (L/l/h) (m)	4,33/1,79/1,49
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	502

Performances

Vitesse maxi (km/h)	181
1 000 m D. A. (s)	32,8
0 à 100 km/h (s)	10,8
Reprises 90 à 130 km/h (s) en 6e/5e/4e	16,8/12,2/10,2
Freinage 90/130 km/h (m)	30/66

Consommations

MOYENNE (l/100 km) : 5,5

Ville : 5,8	Route : 5,3	Autoroute : 5,5
Autonomie (km) : 1 091	Capacité réservoir (l) : 60	

Équipements de série

Accès et démarrage mains-libres, 6 airbags, Bluetooth, clim. bizone, ESP, jantes alliage, capteurs de pluie et de luminosité, aide au stationnement AR, détecteur d'angles morts, rétros ext. rabattables élec., autoradio-CD mp3, GPS, écran tactile, rétroviseur intérieur jour/nuit automatique, volant multifonction réglable en hauteur et en profondeur…

Options (€)

Jantes alliage 18 pouces	560
Siège conducteur massant	150

Dacia Logan MCV *Automatique low-cost*

0.9 TCe 90 Lauréate — **13 000 €**

Rejet de CO_2 : **110 g/km** | Bonus/Malus : **0 €** | Puissance fiscale : **5 CV** | Garantie : **3 ans ou 100 000 km**

Depuis les débuts de Dacia chez nous, aucun modèle n'avait été commercialisé avec une boîte automatique. C'est maintenant chose faite sur la Logan MCV, c'est-à-dire la carrosserie break. En revanche, il ne faut pas s'attendre à une boîte perfectionnée avec double embrayage ou tutti quanti. Le constructeur low-cost a choisi d'implanter la version Easy-R qui est une simple transmission mécanique pilotée avec 5 rapports. Et dès les premiers kilomètres, cette technologie désuète se ressent. Les passages de rapports manquent un peu de finesse et la réactivité est faible. Il est même possible de caler ! La solution pour trouver davantage de souffle consiste à passer en mode manuel, un comble pour une boîte auto. Heureusement, cette technologie n'est facturée que 600 euros supplémentaires par rapport à la version manuelle. Sous le capot, le petit moteur essence n'est évidemment pas un foudre de guerre avec sa puissance modeste de 90 ch et il génère en plus beaucoup de bruit.

L'implantation de la boîte automatique easy-R est réservée à la version break de la Logan. Etonnant.

+ Automatique à prix canon
Rapports prix/prestations
Confort honnête

– Transmission désagréable
Finition perfectible
Insonorisation à améliorer

▶ Essai paru dans l'AJ n° 956.

NOTRE AVIS ★★☆☆☆

Dacia est incontestablement une marque low-cost et le prouve une nouvelle fois avec la Logan MCV Easy-R. L'idée d'implanter une boîte automatique est judicieuse pour augmenter les ventes mais le client doit le savoir : le faible tarif inclus un mode de fonctionnement dépassé face aux boîtes robotisées de la concurrence.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	3 cyl. en ligne, essence
Cylindrée (cm³)	898
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	90 à 5 250
Couple maxi (Nm à tr/mn)	135 à 2 500
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVA5
Dimensions (L/l/h) (m)	4,50/1,74/1,55
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	672

Performances

Vitesse maxi (km/h)	162
1 000 m D. A. (s)	35,1
0 à 100 km/h (s)	15
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	13,4
Freinage 90/130 km/h (m)	34/68

Consommations

MOYENNE (l/100 km) : 7,2

Ville : 7,5	Route : 6,8	Autoroute : 7,2
Autonomie (km) : 694	Capacité réservoir (l) : 50	

Équipements de série

Airbags frontaux et latéraux AV, ESP, banquette AR rabattable 2/3-1/3, cache-bagages, Bluetooth, rétroviseurs ext. dégivrants, clim. manuelle, ferm. centralisée à distance, GPS, siège conducteur et volant réglables en hauteur, phares antibrouillards, autoradio cd-mp3…

Options (€)

Régulateur/limiteur de vitesse	150
Jantes alliage 15 pouces	400
Peinture métallisée	480
Sellerie cuir	600

Dacia Logan MCV *Rationnellement irrésistible*

▶ 1.5 dCi 90 Prestige — **14 950 €**

Rejet de CO_2 : **90 g/km** | Bonus/Malus : **0 €** | Puissance fiscale : **4 CV** | Garantie : **3 ans ou 100 000 km**

+ Rapport prix/équipement
Volume de coffre
Diesel souple et sobre

− Niveau sonore
Présentation triste
Ergonomie encore perfectible

Désormais, chez Dacia, on décide de soigner l'esthétique autant que le rapport prix/équipements. Résultat : la nouvelle Logan MCV arbore un nouveau profil effilé très réussi. Cependant, à l'inverse de la tendance des breaks à être plus chics que volumineux, le Roumain s'est centré sur l'essentiel. En effet, les portes battantes de l'ancien modèle ont fait place à un hayon classique qui s'ouvre sur une véritable "soute" de 672 dm³. L'espace ne manquera pas pour vos bagages ! Exit également l'option sept places, puisque le monospace Lodgy est maintenant là pour ça. Quant à la modularité, elle se limite à une banquette rabattable 2/3-1/3 formant un plancher presque plat. Au volant, la Logan MCV privilégie le confort et la sécurité du comportement à l'efficacité. Enfin, grâce au poids contenu, le 1.5 dCi 90 tire avantage de sa belle disponibilité à bas régime pour apporter la polyvalence nécessaire afin d'emprunter la route des vacances en toute sérénité (sauf à pleine charge).

Tout aussi spacieuse que sa devancière, la Logan MCV profite d'une ligne plus avenante.

▶ Essai paru dans l'AJ n° 892.

NOTRE AVIS ★★★★☆

La seconde Dacia Logan MCV reste facile à vivre, grâce à son habitabilité et son volume de coffre. À 15 000 €, sa motorisation vaillante et sa dotation complète (GPS tactile de série) constituent une offre imbattable. Dommage toutefois pour la présentation terne et l'insonorisation peu soignée.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne, diesel
Cylindrée (cm³)	1 461
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	90 à 3 750
Couple maxi (Nm à tr/mn)	220 à 1 750
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVM5
Dimensions (L./l./h) (m)	4,50 / 1,74 / 1,55
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	672

Performances

Vitesse maxi (km/h)	171
1 000 m D. A. (s)	34,6
0 à 100 km/h (s)	12,6
Reprises 90 à 130 km/h (s) en 5e/4e	18,8 / 12,4
Freinage 90/130 km/h (m)	34 / 68

Consommations

MOYENNE (l/100 km) : 5,3

Ville : 5,5	Route : 5,1	Autoroute : 5,4
Autonomie (km) : 943	Capacité réservoir (l) : 50	

Équipements de série

Airbags, ABS, banquette 2/3-1/3, barres de toit, cache-bagages, Bluetooth, ESP, fermeture centralisée et à distance, jantes 15", GPS, phares antibrouillards, radars de parking AR, radio-CD mp3 avec commandes au volant + USB, régul./limit. de vitesse, rétros élec. dégivrants et rabattables, vitres élec. AV/AR…

Options (€)

Accoudoir	100
Filet de retenue des bagages	100
Roue de secours	120
Sellerie cuir	600

DS 4 *Retour sur terre*

▶ 1.6 BlueHDi 120 So Chic — **29 850 €**

Rejet de CO_2 : **97 g/km** | Bonus/Malus : **0 €** | Puissance fiscale : **4 CV** | Garantie : **2 ans. km illimité**

+ Agilité en progrès
Consommation contenue
Présentation flatteuse

− Habitabilité arrière limitée
Découpe des portes arrière
Vitres arrière fixes

À l'occasion de son restylage, la DS4 est devenu DS 4. Un petit espace qui en dit long. L'auto n'est désormais plus une Citroën, mais une DS… Les chevrons ont ainsi disparu. L'autre nouveauté c'est que l'auto n'est plus haut perchée, sa garde au sol a été abaissée de 3 cm. Le style est plus moderne avec une calandre redessinée. L'habitacle est peu ou prou le même, à l'exception d'un nouvel écran tactile pour l'info-divertissement. Il permet de réduire le nombre de boutons sur la console. L'ergonomie en est simplifiée. Cette DS 4 conserve ses défauts, notamment ses places arrière étroites et ses vitres arrière fixes. Côté motorisation, le bloc diesel de 120 ch n'est pas à la fête. Malgré un couple plutôt généreux, il manque de tonus en raison d'un étagement trop long de la boîte manuelle à 6 rapports. Mais la consommation n'en pâtit pas. Dommage, car le châssis est plutôt affûté et l'auto se montre agile. En revanche, pour le confort, notamment aux places arrière, on repassera.

La "nouvelle" marque DS poursuit sa mise à jour avec la DS 4 restylée qui perd le double chevron Citroën.

▶ Essai paru dans l'AJ n° 948.

NOTRE AVIS ★★★☆☆

Pas facile de trouver un intérêt à cette DS 4 si ce n'est son profil original. L'auto n'est pas vraiment confortable, elle est loin d'être spacieuse, elle n'est pas pratique et s'affiche à un tarif plutôt élevé… Quant au moteur, il manque clairement d'allant. Sa consommation et son agilité sauvent à peine le tableau…

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne, diesel
Cylindrée (cm³)	1 560
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	120 à 3 500
Couple maxi (Nm à tr/mn)	300 à 1 750
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVM6
Dimensions (L./l./h) (m)	4,28 / 1,81 / 1,50
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	465

Performances

Vitesse maxi (km/h)	184
1 000 m D. A. (s)	34,1
0 à 100 km/h (s)	12,4
Reprises 90 à 130 km/h (s) en 6e/5e/4e	18,4 / 13,3 / 11,4
Freinage 90/130 km/h (m)	32 / 65

Consommations

MOYENNE (l/100 km) : 5,6

Ville : 5,9	Route : 5,3	Autoroute : 5,5
Autonomie (km) : 1 071	Capacité réservoir (l) : 60	

Équipements de série

6 airbags, banquette 60/40, climatisation manuelle, ESP, fermeture centralisée, jantes alliage 16 pouces, autoradio-CD mp3, régulateur/limiteur de vitesse, vitres AR et lunette surteintées…

Options (€)

Bluetooth et prise USB	310
GPS	1 510
Peinture métallisée	700
Pack automatique	510
Sellerie mixte	710

Fiat Tipo *L'illustration d'une stratégie*

▶ 1.3 Multijet 95 Easy 5 portes — **19 490 €**

Rejet de CO_2 : **99 g/km** | Bonus/Malus : **0 €** | Puissance fiscale : **5 CV** | Garantie : **3 ans ou 100 000 km**

Après la Tipo 4 portes au printemps et avant le break en fin d'année, la carrosserie 5 portes occupe la scène et entend bien relancer les ventes d'un constructeur qui en a bien besoin.

Fiat a donc décidé de relancer la Tipo. Mais attention, les recettes ont changé par rapport à la dernière génération qui était apparue en 1988. Les lignes sont, par exemple, plus classiques. Il est vrai que l'audace de la précédente avait reçu un accueil mitigé. Cependant, le constructeur transalpin a souhaité mettre en avant un autre atout : un rapport qualité / prix optimum. A part Dacia qui évolue dans la dimension low-cost, la compacte italienne à dotation équivalente s'affiche en moyenne 4000 € moins chère que ses concurrentes ! Une vraie performance qui supporte des conséquences mais pas trop. La finition est ainsi sujette à quelques critiques à cause notamment de certains plastiques quelconques et d'ajustements perfectibles. Mais le tableau n'est pas noir pour autant car le dessus de la planche de bord dispose d'un matériau moussé. De même, les touches façon alu autour des aérateurs ou encore le volant et le pommeau de levier de vitesses en cuir, laissent au final une impression générale acceptable. Et pour ne rien gâcher, l'écran tactile de 7 pouces apporte une touche de modernité bienvenue. Sur la route, le bilan est aussi dans la moyenne. Le moteur diesel de 95 ch se montre assez bruyant lors des accélérations et souffre d'un important creux sous 2000 tr / mn. Malgré ce défaut, sur des trajets quotidiens, il remplit son rôle avec vaillance et suffit. Une constatation qui se retrouve au niveau du confort. acceptable au quotidien, mais trop juste sur

+ Tarif
Equipement de série
Volume du coffre

− Finition moyenne
Confort ferme
Moteur paresseux

Son premier atout, c'est son rapport qualité / prix très séduisant

Au premier coup d'oeil, l'habitacle paraît au niveau des rivales. Dans le détail, la finition pêche.

▶ Essai paru dans l'AJ n° 859.

NOTRE AVIS ★★★☆☆

Parmi les compactes, la lutte est particulièrement féroce entre des constructeurs parfaitement bien établis. Pour se faire une place, Fiat a donc opté pour une stratégie différenciante tout en conservant les basiques réclamés par la clientèle. Prix attractif et dotation généreuse sont ses premiers atouts.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne, diesel
Cylindrée (cm³)	1 248
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr / mn)	95 à 3 750
Couple maxi (Nm à tr / mn)	200 à 1 500
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVM5
Dimensions (L./l./h) (m)	4,37 / 1,80 / 1,50
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	440

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	180
1 000 m D. A. (s)	nc
0 à 100 km/h (s)	12
Reprises 90 à 130 km/h (s)	nc
Freinage 90 / 130 km/h (m)	nc

Consommations *

MOYENNE (l / 100 km) : 3.7

Ville : 4,5	Route : 3,3	Autoroute : nc
Autonomie (km) : nc	Capacité réservoir (l) : 50	

* Données constructeur.

Équipements de série

6 airbags, ABS + ARU, aide au démarrage en côte, antibrouillards avec éclairage d'intersection, banquette 2/3 - 1/3, Bluetooth, capteur de pression des pneus, clim auto, détecteurs de pluie / luminosité, écran tactile 7 pouces, ESP, jantes alu 16 pouces, radar de recul, régulateur de vitesse…

Options (€)

Caméra de recul + GPS	500
Freinage automatique d'urgence + régulateur vitesse adaptatif	500
Jantes alu 17 pouces	500

Fiat Tipo *Un classicisme de bon aloi*

1.6 Multijet 120 Easy — **18 890 €**

Rejet de CO_2 : **110 g/km** | Bonus/Malus : **0 €** | Puissance fiscale : **6 CV** | Garantie : **2 ans, km illimité**

Pour revenir sur le marché des familiales, Fiat a choisi le patronyme Tipo... Par manque d'inspiration ou parce que le segment se délite ? Difficile de répondre d'autant que l'auto se décline déjà en compacte 5 portes et bientôt en break. Dans tous les cas, les designers italiens ont soigné le style. À bord, la présentation plus classique ne déçoit pas pour autant, se satisfaisant d'une ergonomie sérieuse, la déception ne venant que de la qualité médiocre des matériaux. L'habitabilité en revanche est assez généreuse et le coffre spacieux offre 10 dm³ de plus qu'une Dacia Logan. Côté conduite, recevant la plateforme de la 500X, la Tipo profite d'un châssis bien équilibré, au comportement rassurant dans les virages. D'indéniables qualités dynamiques mises en avant par son efficace 1.6 Mjt 120 ch, souple, volontaire, performant... mais bruyant. Un défaut qui s'ajoute au manque de progressivité des suspensions. La Tipo ne s'imposera donc pas comme une référence en matière de confort mais pour le tarif demandé, nous sommes prêts à lui pardonner... Pas vous ?

Volumes bien proportionnés, lignes dynamiques, la dernière compacte 4 portes de Fiat ne manque vraiment pas de style.

+ Prestance de la silhouette
Habitabilité
Rapport prix/équipement

− Piètre qualité des plastiques
Mauvais confort de suspension
Moteur trop bruyant

▶ **Essai paru dans l'AJ n° 950.**

NOTRE AVIS ★★★☆☆

Pour faire son trou dans le monde concurrentiel des compactes familiales, la Tipo mise avant tout sur un tarif très attractif pour un niveau d'équipement et d'agrément très correct, ainsi que sur une ligne élégante et une belle habitabilité. Sera-ce suffisant pour faire abstraction de ses faiblesses en matière de confort et de finition ?

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne, diesel
Cylindrée (cm³)	1 598
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	120 à 3 750
Couple maxi (Nm à tr/mn)	350 à 1 750
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVM6
Dimensions (L/l/h) (m)	4,54/1,80/1,50
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	520

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	199
1 000 m D. A. (s)	nc
0 à 100 km/h (s)	9,7
Reprises 90 à 130 km/h (s)	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Consommations *

MOYENNE (l/100 km) : 4,2

Ville : 5,2	Route : 3,6	Autoroute : nc
Autonomie (km) : nc	Capacité réservoir (l) : 45	

* Données constructeur.

Équipements de série

Airbags cond., pass. et lat., ESP, feux auto., capteur de pluie et de pression des pneus, rétros int. photochrom. et ext. élec. dégivrants, antibrouillards AV, jantes alliage 17, accoudoir central AV couliss. et réglage lombaire cond., banquette rab. asymétrique, clim auto., commandes audio au volant, volant et pommeau gainés de cuir, vitres élec., régul. de vit., radar de recul, ordinateur de bord, écran 3,5…

Options (€)

Peinture métallisée	500
Jantes alliage bicolore 17	500

Ford Focus *Un outsider à considérer sérieusement*

1.5 TDCi 120 Titanium — **25 800 €**

Rejet de CO_2 : **98 g/km** | Bonus/Malus : **0 €** | Puissance fiscale : **6 CV** | Garantie : **2 ans, km illimité**

Mais que manque-t-il réellement à la Ford Focus pour s'imposer davantage en France ? Ses qualités sont en effet nombreuses. L'Américaine est, par exemple, l'une des compactes les plus agréables à conduire. Le confort distillé reste très correct pour l'ensemble des passagers. Le conducteur prendra plaisir à manier la boîte de vitesses. La direction est précise. Les trains roulants sont réglés pour apporter un agrément optimum. le moteur diesel TDCi développe 120 ch et autorise des performances correctes tout en préservant un niveau de consommation satisfaisant. Cependant au-delà de cette liste de compliments non-exhaustive, des défauts existent tout de même. La Focus pâtit d'une présentation peu raffinée. Mais surtout au regard de sa vocation à transporter des familles peu nombreuses, la compacte d'outre-Atlantique déçoit par une habitabilité limitée voire étriquée et d'un volume de coffre réduit. En outre, le volume sonore du TDCi compliquera quelque peu la sieste des joyeux poupons.

Depuis son restylage de 2014, la Ford Focus a encore franchit un cap au niveau des qualités.

+ Comportement plaisant
Moteur TDCi tonique
Ergonomie en progrès

− Détails de finition
Habitabilité arrière
Volume du coffre

▶ **Essai non paru.**

NOTRE AVIS ★★★★★

La Focus est assurément un mystère. En France, si le modèle est connu, ses ventes n'explosent pas alors que ses qualités sont évidentes. Même ses défauts peuvent être pardonnés au regard de son tarif raisonnable et de sa dotation assez complète. Finalement, son principal handicap est surtout de ne pas être française.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne, diesel
Cylindrée (cm³)	1 499
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	120 à 3 600
Couple maxi (Nm à tr/mn)	270 à 1 750
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVM6
Dimensions (L/l/h) (m)	4,36/1,83/1,49
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	368

Performances

Vitesse maxi (km/h)	187
1 000 m D. A. (s)	32,5
0 à 100 km/h (s)	10,5
Reprises 90 à 130 km/h (s) en 6e/5e/4e	13,6/10,8/9,2
Freinage 90/130 km/h (m)	nc/64

Consommations

MOYENNE (l/100 km) : 5,8

Ville : 6	Route : 5,7	Autoroute : 5,8
Autonomie (km) : 914	Capacité réservoir (l) : 53	

Équipements de série

ABS, aide au freinage d'urgence, airbags frontaux, latéraux et rideaux AV/AR, détection de sous-gonflage, fixations Isofix AR, phares automatiques, régulateur de vitesse, climatisation automatique bizone, Bluetooth, jantes alu, ordinateur de bord, radio USB, rétroviseurs électriques, volant cuir multifonctions…

Options (€)

Alerte de franchissement de ligne	550
Accès mains-libres	300
Aide au stationnement AV	490

Honda Civic *Un style toujours aussi unique*

1.6 i-DTEC 120 Executive — **25 250 €**

Rejet de CO_2 : 98 g/km	Bonus/Malus : 0 €	Puissance fiscale : 6 CV	Garantie : 3 ans ou 100 000 km

Quel que soit l'angle de vue, la Civic arbore un air sportif très personnel. Un style qui camoufle une belle habitabilité.

A l'instar de la précédente génération, l'actuelle Civic marque par son style inclassable. Un dessin futuriste et dynamique qui cache de nombreux atouts... Ainsi sur la route, son agilité et sa maniabilité s'apprécient dès les premiers kilomètres. Son amortissement distille confort et fermeté avec un équilibre étonnant. Elle offre ainsi l'un des meilleurs compromis entre dynamisme et confort sur le marché des compactes. Sa boîte de vitesses très bien étagée et très plaisante à manipuler s'accompagne d'un bloc diesel de 120 ch qui se montre très alerte sur les nationales et départementales et en même temps très souple. Appréciable dans les embouteillages ! Et les passagers ? Il sont bien à leur aise car l'habitabilité arrière est généreuse. Sans oublier un coffre de 471 dm³ qui place la Civic dans le haut du panier de la catégorie. Les défauts ? Ils ne sont pas nombreux et surtout pas rédhibitoires. L'instrumentation à l'avant est trop dispersée et complique la lisibilité. La position de conduite est trop haute et la rétrovisibilité médiocre... conséquence du design atypique.

+ Espace intérieur
Sobriété
Douceur de conduite

− Moteur bruyant
Visibilité
Position de conduite

▶ Essai non paru.

NOTRE AVIS ★★★★☆

Face aux ténors de la catégorie et à cause d'un réseau de vente peu étoffé, la Honda Civic peine à se faire remarquer. Ses qualités sont pourtant indéniables. Objectivement, elle possède une personnalité, un vrai dynamisme et un rapport prix/équipement que certaines de ses rivales aimeraient pouvoir proposer.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne, diesel
Cylindrée (cm³)	1 597
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	120 à 4 000
Couple maxi (Nm à tr/mn)	300 à 2 000
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVM6
Dimensions (L/l/h) (m)	4,30/1,77/1,44
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	471

Performances

Vitesse maxi (km/h)	192
1 000 m D. A. (s)	32,7
0 à 100 km/h (s)	10,7
Reprises 90 à 130 km/h (s) en 6e/5e/4e	14,7/12,1/10
Freinage 90/130 km/h (m)	32,4/67

Consommations

MOYENNE (l/100 km) : 5,1

Ville : 5,2	Route : 5	Autoroute : 5,2
Autonomie (km) : 980	Capacité réservoir (l) : 50	

Équipements de série

ABS, aide au freinage d'urgence, airbags frontaux, latéraux et rideaux AV/AR, détection de sous-gonflage, fixations Isofix AR, phares automatiques, régulateur de vitesse, Bluetooth, climatisation automatique bizone, direction assistée, fermeture centralisée à distance, jantes alu, rétroviseurs électriques…

Options (€)

Aide au stationnement AV/AR	620
Peinture métallisée	600
Pack Argon avec jantes alliage 18 pouces	1 350

Hyundai i30 *Outsider de poids*

1.6 CRDi 110 UEFA Euro 2016 Plus — **26 200 €**

Rejet de CO_2 : 115 g/km	Bonus/Malus : 0 €	Puissance fiscale : 6 CV	Garantie : 5 ans, km illimité

Le restylage de la i30 apporte peu esthétiquement, en revanche côté mécanique, une boîte robotisée apparaît.

Hyundai et son cousin Kia, sont des marques qui ne cessent de grandir et de s'affirmer dans le paysage. Et pour parvenir à ce résultat, les constructeurs coréens n'ont pas révolutionner le genre puisqu'ils appliquent leur solution tout en s'inspirant des concurrents. Ainsi, comme les marques allemandes, Hyundai s'est contenté de légèrement modifier l'esthétique de son i30. En revanche, sous la carrosserie, l'apport est plus appréciable puisque les ingénieurs ont implanté une nouvelle boîte robotisée à double embrayage à 7 rapports au moteur diesel 1.6 CRDi de 110 ch. Une bonne idée pour augmenter les ventes de cette voiture qui évolue essentiellement en ville. Ainsi au quotidien, la i30 s'avère douce et agréable et encourage à rouler à une allure de sénateur. Car en plus de cette nouveauté, la coréenne possède un atout de poids. Grâce à un essieu arrière multibras, la Hyundai absorbe parfaitement le moindre obstacle de la chaussée afin de procurer un très bon confort aux occupants.

+ Rapport prix/équipements
Douceur de la boîte
Garantie

− Direction peu informative
Performances
Volume du coffre

▶ Essai paru dans l'AJ n° 933.

NOTRE AVIS ★★★★☆

La Hyundai i30 est le choix de la raison plutôt que celui du cœur. La douceur de sa boîte et son rapport prix/équipements imbattable en font une compacte agréable. Elle se permet de faire mieux qu'une Golf à ce niveau de motorisation, et ce, avec des technologies que l'allemande réserve à ses modèles plus huppés.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne, diesel
Cylindrée (cm³)	1 560
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	110 à 4 000
Couple maxi (Nm à tr/mn)	260 à 1 900
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVM7 robotisée
Dimensions (L/l/h) (m)	4,30/1,78/1,47
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	354

Performances

Vitesse maxi (km/h)	176
1 000 m D. A. (s)	33,8
0 à 100 km/h (s)	11,7
Reprises 90 à 130 km/h (s) en 6e/5e/4e	16,3/11,9/11,3
Freinage 90/130 km/h (m)	32/65

Consommations

MOYENNE (l/100 km) : 6,1

Ville : 6,2	Route : 5,8	Autoroute : 6,2
Autonomie (km) : 869	Capacité réservoir (l) : 53	

Équipements de série

6 airbags, aide au stationnement AR, autoradio-CD mp3, caméra de recul, capteurs de pluie et de luminosité, ouverture des portes et démarrage sans clé, climatisation automatique, antibrouillards, jantes alliage 16 pouces, ordinateur de bord, régulateur/limiteur de vitesse, volant ajustable dans les deux plans, système de navigation avec écran tactile, toit ouvrant panoramique…

Options (€)

Peinture métallisée	600

Infiniti Q30 *Japonaise sauce allemande*

2.2d 170 Premium Tec — **39 300 €**

Rejet de CO_2 : **127 g/km** | Bonus/Malus : **0 €** | Puissance fiscale : **9 CV** | Garantie : **3 ans, km illimité**

Courbes originales, proportions audacieuses... la Q30 brille par son look, autant que par ses performances.

En partant du SUV compact de Mercedes, les ingénieurs d'Infiniti ont misé sur la meilleure des Classe A. Ils ont en outre procédé à des réglages de suspension pour davantage de confort et amélioré l'insonorisation. Le moteur s'avère ainsi bien moins présent que dans les productions allemandes. Il s'agit pourtant du même bloc, le 2.2d de 170 ch, aussi souple à bas régime que volontaire lorsqu'on le sollicite. Son association avec la boîte à double embrayage, estampillée Mercedes, fait elle aussi merveille. Le tout est complété par une transmission intégrale qui offre un réel sentiment de sécurité sur route humide et sinueuse. Dommage que cet équipement vienne grever le poids de l'auto, ce qui pénalise son agilité. A l'intérieur, on retrouve certains commodos de la Classe A, mais la planche de bord spécifique est réussie. Aux places arrière, l'espace se révèle convenable et confortable. Enfin, malgré un prix de vente assez élevé, il faudra piocher dans les options pour obtenir une dotation convenable.

+ Confort et agrément
Duo moteur / boîte
Espace arrière

− Dotation de série
Qualité de finition
Prix élevé

▶ Essai paru dans l'AJ n° 946.

NOTRE AVIS ★★★★☆

Si vous aimez vous différencier de la masse, cette Infiniti Q30 est faite pour vous. Elle offre un excellent confort de suspension, et dispose d'un moteur alerte et vif. On regrettera que la dotation en équipements de série soit si chiche, surtout pour une japonaise. Comme quoi, il ne faut pas toujours faire comme les allemands !

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne, diesel
Cylindrée (cm³)	2143
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	170 à 3400
Couple maxi (Nm à tr/mn)	350 à 1400
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVM7 robotisée
Dimensions (L/l/h) (m)	4,43 / 1,81 / 1,50
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	368

Performances

Vitesse maxi (km/h)	209
1000m D. A. (s)	30,6
0 à 100 km/h (s)	9
Reprises 90 à 130 km/h (s) en 7e/6e/5e	14,6 / 10,8 / 8
Freinage 90/130 km/h (m)	32 / 65

Consommations

MOYENNE (l/100 km) : 6,8

Ville : 7,5	Route : 6,5	Autoroute : 6,5
Autonomie (km) : 824	Capacité réservoir (l) : 56	

Équipements de série

ABS, accès mains-libres, aide au démarrage en côte, 7 airbags, AFIL, antibrouillards, Bluetooth, caméra de recul, peinture métallisée, radar anticollision, radio-CD MP3 avec écran tactile couleur 7" et deux prises USB, sellerie cuir…

Options (€)

Aide au parking + caméra 360° + régul. actif	2050
GPS + reconnaissance des panneaux	1570
Toit en verre panoramique	650

Kia Cee'd *Compacte cherche caractère*

1.6 CRDi 136 Premium — **27 000 €**

Rejet de CO_2 : **102 g/km** | Bonus/Malus : **0 €** | Puissance fiscale : **7 CV** | Garantie : **7 ans ou 150 000 km**

La Cee'd offre une allure dynamique. Le restylage de 2015 touche essentiellement les boucliers.

La dernière évolution du 1.6 CRDi de la Cee'd lui a permis de passer de 128 à 136 ch. Rien de très spectaculaire. Pas déplaisante en ville, la coréenne s'y montre assez alerte. Cependant le moteur est moins enthousiaste lorsqu'on évolue sur route. Avec un étagement bien trop long, le petit 1,6 l a bien du mal à assurer de belles relances. Effacée, la mécanique provoque peu d'émotion tout comme le châssis d'une grande neutralité. Côté habitabilité, il faut reconnaitre que la Cee'd part de loin en matière de sex-appeal. Elle surprend par ses efforts. Pas très chaleureuse mais un ensemble soigneusement réalisé. Les passagers n'ont aucun mal à prendre place grâce aux dimensions généreuses de l'habitacle et le coffre est spacieux. Les suspensions, quant à elles, sont encore largement perfectibles. Côté Budget, la Cee'd n'a aucune rivale si l'on s'en tient au rapport prix / équipements. Petit bémol en revanche avec la consommation, un brin élévée, ce qui ne remet pas en cause un bilan financier positif.

+ Habitabilité généreuse
Rapport prix / équipements
Présentation intérieure

− Consommation
Plaisir de conduite
Volume du coffre

▶ Essai paru dans l'AJ n° 951.

NOTRE AVIS ★★★☆☆

La Cee'd rend une copie sérieuse. Présentation et prestations sont à l'avenant. Pour grimper dans la hiérarchie, il faudrait qu'elle mette l'accent sur le plaisir de conduite, qui passerait notamment ici par des relances plus toniques. Une consommation plus sage de son bloc diesel de 136 ch serait aussi un avantage.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne, diesel
Cylindrée (cm³)	1582
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	136 à 4000
Couple maxi (Nm à tr/mn)	280 à 1500
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVM6
Dimensions (L/l/h) (m)	4,31 / 1,78 / 1,47
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	383

Performances

Vitesse maxi (km/h)	184
1000m D. A. (s)	31,8
0 à 100 km/h (s)	9,8
Reprises 90 à 130 km/h (s) en 6e/5e/4e	19,1 / 13,6 / 10,7
Freinage 90/130 km/h (m)	31 / 63

Consommations

MOYENNE (l/100 km) : 5,9

Ville : 6	Route : 5,7	Autoroute : 6
Autonomie (km) : 898	Capacité réservoir (l) : 53	

Équipements de série

6 airbags, radar de recul, GPS, sellerie cuir, volant réglable en hauteur et profondeur, vitres AV / AR électriques, capteurs de pluie et de luminosité, banquette AR fractionnable, climatisation automatique, jantes alliage, ordinateur de bord, régulateur de vitesse, rétros élec. et dégivrants…

Options (€)

Radar de stationnement AV + AFIL	1900
Toit ouvrant	800
Peinture métallisée	610

Lexus CT *Style affirmé et CO2 encore en baisse*

200h Luxe — **34 490 €**

Rejet de CO_2 : **88 g/km** | Bonus écologique : **750 €** | Puissance fiscale : **5 CV** | Garantie : **3 ans ou 100 000 km**

Trois ans après ses débuts, la Lexus CT 200h a reçu quelques modifications esthétiques.

Lancée en 2011, la Lexus CT 200h a subi un classique restylage au cours de l'année 2014. Et comme la plupart des constructeurs, la marque japonaise s'est contentée du minimum syndical avec une nouvelle calandre en forme de sablier, conformément aux modèles de la gamme, des optiques redessinées, et des boucliers retravaillés afin d'optimiser l'aérodynamisme. Rien d'exubérant, donc, mais l'objectif était surtout de préserver la personnalité de la CT. Pour le reste, pas de changement significatif à part une légère baisse des émissions de CO_2 qui passent de 87 à 82 g/km. La compacte de Lexus conserve ses qualités et ses défauts. Côté négatif, le volume du coffre reste minuscule, la finition pèche toujours au niveau des plastiques et l'habitabilité limitée n'a pas évolué. Côté positif, le comportement routier n'a rien perdu de son dynamisme, son châssis offre un bon compromis confort / efficacité, la direction est toujours aussi directe, et son gabarit contenu s'adapte parfaitement aux centres-villes.

+ Agrément de conduite
Confort
Restylage réussi

− Volume du coffre
Glissements de transmission
Rétrovisibilité ¾ arrière

▶ **Essai non paru.**

NOTRE AVIS ★★★★☆

Lors du lancement de la CT 200h, Lexus avait annoncé sa volonté de concurrencer les BMW Série 1, Audi A3 et Mercedes Classe A. Ce restylage de milieu de carrière affirme encore cette ambition. Ses arguments esthétiques et mécaniques ont, en effet, été optimisés. Reste toujours ce trop petit coffre.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne + élec, essence
Cylindrée (cm³)/Suralimen.	1 798 / nc
Batterie / Capacité (kWh)	nc / nc
Puissance maxi (ch à tr/mn)	136 (combiné) à
Couple maxi (Nm à tr/mn)	142 therm. / 201 à
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	variation continue
Dimensions (L./l./h.) (m)	4,32 / 1,76 / 1,43
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	232[1]

[1] + 42 sous plancher

Performances

Vitesse maxi (km/h)	175
1 000 m D. A. (s)	33,7
0 à 100 km/h (s)	12
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	10,9
Freinage 90 / 130 km/h (m)	34 / 67

Consommations

MOYENNE (l/100 km) : 6

Ville : 4,8	Route : 6,4	Autoroute : 6,8

Autonomie (km) : 750 | Capacité réservoir (l) : 45

Équipements de série

ABS, AFU, 7 Airbags, Bluetooth, capteurs pluie / luminosité, clim. auto. bizone, ESP, fermeture centralisée, feux diurnes à leds, Isofix, jantes alliage 15 pouces, prise 12V, autoradio-CD mp3 + USB + aux., rétroviseurs extérieurs élec. et chauffants, vitres AV / AR électriques…

Options (€)

Peinture métallisée	850
Régulateur de vitesse adaptatif	1 200
Sellerie cuir	2 500
Toit ouvrant électrique	1 000

Mazda 3 *Hausse de puissance… et de prix*

2.2 Skyactiv-D 150 Selection 5 portes — **32 800 €**

Rejet de CO_2 : **107 g/km** | Bonus / Malus : **0 €** | Puissance fiscale : **7 CV** | Garantie : **3 ans ou 100 000 km**

Présentée depuis peu, la version restylée de la Mazda3 diffère à peine de celle-ci. Comme sur la 6, calandre et optiques se rapprochent.

Au sein de la catégorie des compactes, la Mazda3 fait figure d'exception. Contrairement à l'ensemble de ses concurrentes, la compacte japonaise propose un gabarit plus imposant avec ses 2,70 m d'empattement, une habitabilité record ou encore avec sa cylindrée élevée (2 191 cm³). Malgré ses spécificités, la Mazda3 se révèle légère et brille sur les routes grâce à son moteur fort de 150 ch et à un comportement routier sain et précis. Le compromis de la tenue de route / confort n'égale cependant pas celui de la dernière Peugeot 308. Dans l'habitacle, le constructeur japonais affiche une nouvelle fois sa politique généreuse en incluant un maximum d'équipements. Cependant, et contrairement au passé, cette riche dotation de série élève sérieusement le tarif, une hausse dont ne peut se targuer la qualité de finition. Dernière critique enfin, malgré une longueur supérieure à ses rivales Peugeot 308, Audi A3, Volkswagen Golf, etc., la Mazda3 dispose avec 364 dm³ d'un volume de coffre se situant tout juste dans la moyenne.

+ Agrément mécanique
Équipement très complet
Habitabilité

− Prix
Détails de finition
Gamme restreinte

▶ **Essai paru dans l'AJ n° 891.**

NOTRE AVIS ★★★☆☆

L'implantation du diesel 2.2 de 150 ch sous le capot de la Mazda3 est une vraie réussite. En effet, celui-ci est performant, silencieux, agréable et assez sobre. Mais cette finition a un coût élevé. Plus abordable sur l'Elegance, ce 2.2 est l'unique proposition de la gamme. Un bloc moins puissant serait une alternative intéressante.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne, diesel
Cylindrée (cm³)	2 191
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	150 à 4 500
Couple maxi (Nm à tr/mn)	380 à 1 800
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVM6
Dimensions (L./l./h.) (m)	4,47 / 1,80 / 1,45
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	364

Performances

Vitesse maxi (km/h)	199
1 000 m D. A. (s)	30,6
0 à 100 km/h (s)	9
Reprises 90 à 130 km/h (s) en 6e / 5e / 4e	12,4 / 9,3 / 8,1
Freinage 90 / 130 km/h (m)	33 / 68

Consommations

MOYENNE (l/100 km) : 5,8

Ville : 6	Route : 5,6	Autoroute : 5,9

Autonomie (km) : 879 | Capacité réservoir (l) : 51

Équipements de série

6 airbags, accès démarrage sans clé, Internet, affichage tête haute, AFIL, ESP, radio-CD mp3 + USB, Bluetooth, capteurs luminosité / pluie, clim. bizone, éclairage d'intersection, écran tactile 7", feux diurnes à LED, GPS, jantes 18", phares directionnels xénon, radar de parking AV / AR, régul. vitesse adapt., rétros ext. élec. dégiv. et rabat., sellerie cuir, surveillance d'angle mort…

Options (€)

Boîte de vitesse automatique	2 000
Peinture métallisée	500
Sellerie cuir beige	150

Mazda 3 *Affûtée*

2.2 SkyActiv-D 150 Dynamique — **29 400 €**

Rejet de CO_2 : **104 g/km** | Bonus/Malus : **0 €** | Puissance fiscale : **7 CV** | Garantie : **3 ans ou 100 000 km**

Après plus de dix ans d'absence, une déclinaison à coffre de la Mazda3 revient compléter la gamme. Proposée au même prix que la 5 portes, cette version "berline" se révèle être la plus légère, ce qui bénéficie franchement à son comportement routier. En effet, les qualités dynamiques du modèle à hayon sont égalées, voire dépassées. Toujours aussi agile et sûre, bien épaulée par l'excellent bloc 2.2 diesel SkyActiv de 150 ch, la compacte japonaise préserve un agrément de conduite de haut vol tout en se montrant discrète et sobre. Plus longue de 12 cm au profit du compartiment à bagages, elle conserve cependant les mêmes cotes d'habitabilité, situées dans la moyenne du segment (notamment aux places arrière). À l'intérieur, si les plastiques sombres et durs au toucher rendent l'ambiance plutôt austère, l'ensemble s'avère soigneusement assemblé et devrait durer dans le temps. Enfin, la dotation de série ultra-complète n'oublie rien, pas même la navigation ou les phares au xénon.

Désormais cher au constructeur d'Hiroshima, le design "Kodo" inauguré sur la Mazda6 convainc.

+ Agrément/consommation
+ Design réussi
+ Équipement pléthorique

− Coffre un peu décevant
− Présentation triste
− Tarif élevé

▶ **Essai non paru.**

NOTRE AVIS ★★★★☆

Dans une catégorie où le classicisme est de rigueur, l'atypique Mazda3 s'assume en tant qu'alternative décalée. Bien motorisée et richement équipée, elle procure d'ailleurs beaucoup de plaisir à son conducteur. Dommage que ces qualités coûtent cher… D'autant que le volume de coffre reste quelconque.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne, diesel
Cylindrée (cm³)	2 191
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	150 à 4 500
Couple maxi (Nm à tr/mn)	380 à 1 800
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVM6
Dimensions (L./l./h.) (m)	4,59/1,8/1,45
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	445

Performances

Vitesse maxi (km/h)	210
1 000 m D. A. (s)	30,4
0 à 100 km/h (s)	8,1
Reprises 90 à 130 km/h (s) en 6e/5e/4e	11,2/8,6/6,6
Freinage 90/130 km/h (m)	32/67

Consommations

MOYENNE (L/100 km) : 5,6

Ville : 5,9	Route : 5,4	Autoroute : 5,4
Autonomie (km) : 911	Capacité réservoir (l) : 51	

Équipements de série

ABS, 6 airbags, affichage tête haute, aide au stationnement AV/AR, capteurs pluie/luminosité/pression des pneus, antibrouillards, Bluetooth, clé mains-libres, détection des angles morts, ESP, feux de jour à LED, freinage auto. urbain, jantes alliage 18", GPS, phares au xénon, 2 prises USB/prise aux., radio-CD mp3, régul./limiteur de vitesse, rétros ext. chauff. et rabattables électriquement, sièges AV chauff., syst. audio Bose 9 HP…

Options (€)

Boîte automatique	2 000

Mercedes Classe A *Opération chirurgicale*

220d 177 Sensation — **40 900 €**

Rejet de CO_2 : **107 g/km** | Bonus/Malus : **0 €** | Puissance fiscale : **9 CV** | Garantie : **2 ans. km illimité**

Cela sonne comme une habitude chez les constructeurs allemands : proposer des restylages imperceptibles pour ne pas déprécier le modèle remplacé. Mercedes ne déroge pas à la règle avec sa Classe A remodelée. Il faut en effet un œil d'expert pour s'apercevoir que les boucliers ou que certaines garnitures intérieures sont différents. On aurait pourtant aimé que la firme à l'étoile en profite pour changer certains plastiques indignes d'un véhicule de ce rang. Sur route, les améliorations sont toutefois plus significatives, notamment en matière de confort. Désormais disponible avec une suspension adaptative, l'auto n'est plus une "planche de bois". Les différents modes de conduite agissent ainsi sur la direction, l'accélérateur, les rapports de la boîte à double embrayage et l'intensité de la clim. Dommage que cet équipement soit facturé aussi cher par Mercedes qui fait, en outre, payer l'aide au stationnement et le GPS. Dur à avaler d'autant qu'au terme du lifting, cette Classe A a pris 800€, et s'affiche à plus de 40000€!

La silhouette change peu, c'est au niveau du confort sur route que les améliorations sont les plus perceptibles.

+ Confort
+ Agrément
+ Sobriété

− Prix
− Options trop chères
− Qualité perçue

▶ **Essai non paru.**

NOTRE AVIS ★★★★☆

La Classe A a pour elle son style dynamique qui a su attirer une clientèle plus jeune chez Mercedes. L'auto se montre désormais beaucoup plus confortable mais, pour cela, il faut puiser dans la longue liste des onéreuses options. Par ailleurs, les défauts de qualité perçu et d'habitabilité non pas été résolus par ce lifting de mi-carrière.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne, diesel
Cylindrée (cm³)	2 143
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	177 à 3 600
Couple maxi (Nm à tr/mn)	350 à 1 400
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVM7 robotisée
Dimensions (L./l./h.) (m)	4,30/1,78/1,43
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	341

Performances

Vitesse maxi (km/h)	212
1 000 m D. A. (s)	29,7
0 à 100 km/h (s)	8,3
Reprises 90 à 130 km/h (s) en 7e/6e/5e	13,3/10,4/8,3
Freinage 90/130 km/h (m)	32/66

Consommations

MOYENNE (L/100 km) : 6,2

Ville : 7	Route : 5,8	Autoroute : 5,8
Autonomie (km) : 806	Capacité réservoir (l) : 50	

Équipements de série

ABS, 7 airbags, AFU, ESP, capteurs de pluie et de luminosité, phares à leds, régulateur-limiteur de vitesse, aide au démarrage en côte, Bluetooth, caméra de recul, clim auto. bizone, jantes 17, autoradio-CD mp3 + USB, rétros ext. rabattables électriquement, vitres électriques AV/AR…

Options (€)

Accès et démarrage mains-libres	700
GPS	1 025
Peinture métallisée	850
Toit ouvrant panoramique	1 100
Suspension pilotée	1 250

Mini Clubman *Nouvelles compétences*

Cooper S — **29 500 €**

Rejet de CO_2 : **144 g/km** | Malus écologique : **500 €** | Puissance fiscale : **11 CV** | Garantie : **2 ans, km illimité**

Avec trente centimètres de plus que la précédente version, le nouveau Clubman mérite enfin son titre de break de la gamme Mini. En sus, il se montre pratique : seuil de chargement bas, banquette facile à rabattre, plancher presque plat, et volume de coffre convenable (pour une Mini !) de 360 dm³. Dommage qu'il conserve ses portes de coffre battantes. Pour le reste, le Clubman est conforme aux autres Mini : tout est dans le détail. La présentation est soignée avec des boutons chromés, des formes douces et polies. On ne s'attardera pas trop sur certains assemblages douteux pour rester concentrer sur la conduite. La direction est précise, les prises de roulis sont bien mieux maîtrisées qu'auparavant. Côté ergonomie, le levier de vitesses tombe bien sous la main. Le confort est préservé pour tous les passagers, même dans cette version dynamique. Le moteur sait se montrer vigoureux mais toujours dans une ambiance feutrée. Côté facture, il faudra se montrer raisonnable pour ne pas tomber dans la liste des options...

Il n'y a pas de secrets, pour offrir volume et habitabilité, il faut être assez long...

+ Sensations de conduite
+ Look attractif
+ Performances

− Prix / équipements
− Caractère moteur
− Finition perfectible

▶ Essai paru dans l'AJ n° 943.

NOTRE AVIS ★★★★☆

Le Clubman est mort, vive le Clubman... Mini nous propose le même esprit, mais totalement repensé. L'auto est enfin pratique, dispose enfin d'un coffre et se montre enfin confortable. Même dans cette livrée Cooper S, le Clubman sait rester confortable en toute circonstance. Attention au tarif !

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne, essence
Cylindrée (cm³)	1 998
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	192 à 5 000
Couple maxi (Nm à tr/mn)	300 à 1 250
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVM6
Dimensions (L./l./h.) (m)	4,26 / 1,80 / 1,45
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	360

Performances

Vitesse maxi (km/h)	225
1 000 m D. A. (s)	28,4
0 à 100 km/h (s)	7,7
Reprises 90 à 130 km/h (s) en 6e/5e/4e	10,9 / 8,8 / 6,8
Freinage 90/130 km/h (m)	33 / 67

Consommations

MOYENNE (l/100 km) : 8,1

Ville : 9,1	Route : 7,6	Autoroute : 7,7
Autonomie (km) : 593	Capacité réservoir (l) : 48	

Équipements de série

6 airbags, antibrouillards, banquette rabattable 2/3-1/3, clim. auto. bizone, ESP, frein de parking élec., Isofix AR, jantes alliage 17", capteurs pluie/luminosité, Bluetooth, radio-CD mp3 + USB et aux., régul. de vitesse, sièges AV sport, volant cuir multifonction...

Options (€)

Caméra + radar de recul	790
GPS	910
Peinture métallisée	630
Phares 100 % leds	1 110
Sellerie cuir	1 920

Nissan Leaf *Pour quelques kilomètres de plus*

Electrique Acenta — **35 300 €**

Rejet de CO_2 : **0 g/km** | Bonus écologique : **6 300 €** | Puissance fiscale : **3 CV** | Garantie : **3 ans ou 100 000 km**

On l'oublie souvent, mais la Nissan Leaf est le premier véhicule électrique parti d'une feuille blanche. Évoluant constamment depuis son lancement, elle s'offre pour le millésime 2016 une batterie dont la capacité passe de 24 à 30 kWh sur les versions haut de gamme Acenta et Tekna. De quoi faire passer l'autonomie théorique de 199 à 250 km. Une bonne nouvelle, bien que la distance devrait rester inférieure à 200 km dans la vraie vie. Sa prise de poids de 21 kg ne change pas les sensations de conduite. Toujours très douce, comme tous ces types de véhicules, la Leaf délivre un agrément de conduite exceptionnel en ville. Désormais en série, le chargeur de 6,6 kW lui permet de régénérer les batteries aussi vite que le modèle classique. Il suffit également d'une demi-heure de charge rapide pour que la nouvelle batterie en question récupère 80 % de son autonomie. La Leaf en profite également pour moderniser sa connectivité : nouvelle interface avec écran tactile de 7 pouces et système Carwings accouplé à un smartphone.

Dotée de batteries de 30 kWh, cette Leaf, capable de rouler plus longtemps est désormais disponible... mais son tarif risque de rebuter.

+ Douceur de conduite
+ Autonomie en progrès
+ Connectivité

− Usage encore limité
− Performances modestes
− Style particulier

▶ Essai non paru.

NOTRE AVIS ★★★★☆

La Leaf continue d'évoluer et d'offrir davantage d'autonomie. À l'instar de beaucoup de véhicules électriques concurrents de cette catégorie, son usage reste encore limité par rapport à un véhicule thermique traditionnel. Mais ces améliorations prouvent que les choses sont en train d'évoluer dans le bon sens.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	synchrone électrique
Cylindrée (cm³)/Suralimen.	-/-
Batterie/Capacité (kWh)	li-ion / 30
Puissance maxi (ch à tr/mn)	109 à
Couple maxi (Nm à tr/mn)	254 à
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	Réducteur
Dimensions (L./l./h.) (m)	4,45 / 1,77 / 1,55
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	370

Performances

Vitesse maxi (km/h)	150
1 000 m D. A. (s)	34,3
0 à 100 km/h (s)	11,8
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	12,1
Freinage 90/130 km/h (m)	35 / 70

Autonomie

Moyenne (km) : 157

Ville : nc	Route : nc	Autoroute : nc
Conso. (kWh/100 km) : nc	Charge normale/rapide : 6h / 80 % en 30 min	

Équipements de série

ABS, 6 airbags, antibrouillards, radio-CD mp3 + aux. + USB, Bluetooth, caméra de recul, aide au démarrage en côte, pompe à chaleur, capteurs pluie/luminosité, clim. auto. réglable à distance, ESP, ordi. de bord, régul./limit. de vitesse, siège conducteur réglable en haut., GPS avec écran 7", accès et démarrage mains-libres, vitres et rétros ext. élect., volant réglable haut./profondeur...

Options (€)

Panneaux solaires	300
Peinture métallisée	620

Nissan Pulsar *Une habitabilité sans concurrence*

1.5 dCi 110 Tekna — **27 290 €**

Rejet de CO_2 : **94 g/km** | Bonus/Malus : **0 €** | Puissance fiscale : **5 CV** | Garantie : **3 ans ou 100 000 km**

Avec la Pulsar, Nissan revient sur le segment des compactes... discrètement. L'auto est plutôt réussie et homogène mais question personnalité, elle n'a pas vraiment les mêmes gènes qu'un Juke! Question gabarit en revanche, ses 4,39 m de long la font se démarquer de ses rivales et son empattement de 2,70 m se traduit par une habitabilité de limousine! Le coffre n'est pas en reste avec ses 385 dm³. Ajoutez la dotation sans faille de cette finition et il ne restera qu'un seul sujet à la critique: l'ambiance sans âme de la présentation! Sur le plan dynamique, c'est la même chose: sans démériter l'auto manque d'atouts pour se faire un nom. L'agrément de conduite est réel avec un train avant efficace mais l'agilité n'est pas son fort. Sous le capot, le bloc diesel 1.5 dCi de 110 ch ne transforme pas la Pulsar en pur-sang. En dessous de 2000 tr/min, il ne se passe rien et le conducteur est obligé de rétrograder régulièrement. En matière de performances, la Pulsar se débrouille correctement pour un appétit modéré.

Si la ligne est réussie, la Pulsar manque de personnalité pour émerger parmi ses rivales les plus emblématiques.

+ Agrément de conduite
Habitabilité
Rapport prix/équipements

− Présentation terne
Renommée à bâtir
Performances

▶ **Essai paru dans l'AJ n° 918.**

NOTRE AVIS ★★★☆☆

Efficace. Nissan semble avoir conçu la Pulsar autour de ce qualificatif avec un comportement routier plus rassurant que dynamique, une habitabilité très spacieuse, une consommation modeste ou encore un équipement de série complet. Pour atteindre le sommet, une touche de séduction serait la bienvenue.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne, diesel
Cylindrée (cm³)	1 461
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	110 à 4 000
Couple maxi (Nm à tr/mn)	260 à 1 750
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVM6
Dimensions (L/l/h) (m)	4,39 / 1,77 / 1,52
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	385

Performances

Vitesse maxi (km/h)	177
1 000 m D. A. (s)	33,7
0 à 100 km/h (s)	11,7
Reprises 90 à 130 km/h (s) en 6e/5e/4e	19,6 / 14,6 / 11,7
Freinage 90/130 km/h (m)	32 / 66

Consommations

MOYENNE (L/100 km) : 5,6		
Ville : 5,7	Route : 5,5	Autoroute : 5,7
Autonomie (km) : 821	Capacité réservoir (l) : 46	

Équipements de série

6 airbags, accès sans clé, aide au stationnement AV/AR, caméras de recul avec vision 360°, alerte au franchissement de ligne, Bluetooth, capteurs de pluie et de luminosité, climatisation automatique bizone, ESP, GPS, jantes en alliage 17 pouces, régulateur/limiteur de vitesse, sellerie cuir, signal graphique des objets/piétons en approche, surveillance des angles morts…

Options (€)

Peinture métallisée	600

Opel Astra *Tonnerre mécanique*

1.6 CDTi 136 Dynamic — **26 100 €**

Rejet de CO_2 : **103 g/km** | Bonus/Malus : **0 €** | Puissance fiscale : **7 CV** | Garantie : **2 ans. km illimité**

La voiture de l'année 2016 peut compter sur d'excellents diesel. Dans sa version forte de 136 ch, le petit 1.6 CDTi est diablement costaud! Tonique et disponible dès les plus bas régimes, il domine aisément ses concurrents de même puissance. Au point même de s'attaquer à la catégorie supérieure qui ne lui fait pas peur. Ses relances supérieures à celles d'une Golf TDI de 150 ch en sont un brillant exemple… mais attention aux consommations un peu élevées… Dommage que ce dynamisme ne se retrouve pas en courbes. Plutôt agile avec le petit bloc essence, elle devient moins enjouée avec ce diesel qui alourdit la balance d'une centaine de kilos. Résultat des courses, le train avant perd en précision et le sous virage apparait plus tôt à un rythme soutenu. Malgré les efforts d'Opel, la présentation reste encore tristounette et la qualité de certains matériaux discutable. L'Astra se rattrape toutefois par son équipement généreux dans cette finition Dynamic et sa technologie accessible.

Avec les générations, la silhouette de l'Astra s'affine. Cet opus se révèle également plus léger à la pesée.

+ Rapports prix/équipement
Technologie abordable
Moteur tonique

− Présentation austère
Châssis pataud
Consommations

▶ **Essai paru dans l'AJ n° 951.**

NOTRE AVIS ★★★★☆

Bien plus moderne que sa devancière, l'Astra se relance dans une catégorie des compactes très disputée. Son diesel lui donne des ailes, son rapport prix/prestations détonne, mais son châssis reste en deçà des références et la présentation austère chagrine. Les quatre étoiles sont donc un peu généreuses mais les trois étoiles sévères…

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne, diesel
Cylindrée (cm³)	1 598
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	136 à 3 500
Couple maxi (Nm à tr/mn)	320 à 2 000
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVM6
Dimensions (L/l/h) (m)	4,37 / 1,81 / 1,48
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	314

Performances

Vitesse maxi (km/h)	198
1 000 m D. A. (s)	30,8
0 à 100 km/h (s)	9
Reprises 90 à 130 km/h (s) en 6e/5e/4e	11,2 / 9,2 / 8
Freinage 90/130 km/h (m)	31 / 65

Consommations

MOYENNE (L/100 km) : 5,8		
Ville : 5,9	Route : 5,8	Autoroute : 5,8
Autonomie (km) : 828	Capacité réservoir (l) : 48	

Équipements de série

Airbags frontaux, latéraux et rideaux, ABS, ESP, contrôle de pression des pneus, clim auto bizone, phares et essuie-glace auto, caméra Opel Eye (reconnaissance des panneaux, alerte anti collision, freinage auto. d'urgence), interface Intellilink 4.0 avec applications smartphones, connexion bluetooth, sièges AV Sport…

Options (€)

GPS	590
Peinture métallisée	620

Opel Astra Sports Tourer *Charge lourde*

1.6 CDTi 160 BiTurbo Innovation — **28 000 €**

Rejet de CO_2 : **112 g/km** | Bonus/Malus : **0 €** | Puissance fiscale : **8 CV** | Garantie : **2 ans, km illimité**

NOUVELLE VERSION — NOUVEAU MOTEUR

L'Astra se décline désormais dans une version break baptisée Sports Tourer pour accueillir tout supplément de bagage. Elle s'offre aussi un gros diesel pour conserver son tonus en charge.

La voiture de l'année 2016 accueille désormais davantage de bagages en soute. Dans sa version break baptisée Sports Tourer, elle s'allonge de 33 cm par rapport à la berline et s'offre un toit flottant au style particulier. La principale différence se trouve évidemment à l'arrière. Le coffre accueille 170 dm³ de bagages supplémentaires, soit une contenance totale de 540 dm³. Un volume correct, même si la concurrence comme les Peugeot 308 SW ou VW Golf SW font toujours un peu mieux. L'espace alloué reste tout de même pratique malgré une hauteur limitée : seuil de chargement bas et vaste ouverture. Les dossiers de la banquette arrière se rabattent en deux parties et libèrent une surface plane allant jusqu'à 1 630 dm³. Pour déménager une commode, cela peut servir. Une fois équipée du pack Flexibilité, les dossiers en question se divisent en trois parties (40/20/40) et se commandent au moyen d'une tirette nichée dans le coffre. Ne manque qu'un siège passager capable de replier en portefeuille pour le transport d'objets très longs. L'Astra Sports Tourer reste agréable à vivre à l'arrière, malgré un nombre limité de rangements, une présentation un peu austère et certains matériaux bon marché. Ce break étrenne par ailleurs un tout nouveau diesel haut de gamme 1.6 CDTi de 160 ch ! Son bon rendement est assuré par ses deux turbos qui fonctionnent de manière étagée. Très souple à bas régimes, il apporte une allonge jusqu'ici inconnue sur un tel diesel sans consommer de manière excessive.

+ Rapport prix/prestations
+ Moteur réussi
+ Equipements technologiques

− Qualité de certains matériaux
− Ergonomie à parfaire
− Image de marque

Pour 1 000 € de plus que la berline, l'Astra se décline en break

Malgré une simplification des commandes, l'ergonomie est moins intuitive que les références du genre.

▶ Essai non paru.

NOTRE AVIS ★★★★☆

Dans cette version Sports Tourer, l'Astra conserve ses qualités : rapport prix équipement canon, châssis sûr et suffisamment efficace malgré quelques trépidations à basse vitesse. Son nouveau diesel très réussi apporte un agrément de conduite supplémentaire à un break qui se donne les moyens de faire évoluer l'image de marque maison.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne, diesel
Cylindrée (cm³)	1 618
Suralimentation	2 turbos
Puissance maxi (ch à tr/mn)	160 à 4 000
Couple maxi (Nm à tr/mn)	350 à 1 500
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVM6
Dimensions (L./l./h.) (m)	4,70 / 1,81 / 1,50
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	570 / 1 630

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	220
1 000 m D. A. (s)	nc
0 à 100 km/h (s)	8,9
Reprises 90 à 130 km/h (s)	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Consommations *

MOYENNE (l/100 km) : 4,2

Ville : 5,2	Route : 3,7	Autoroute : nc

Autonomie (km) : 1 140 | Capacité réservoir (l) : 48

* Données constructeur.

Équipements de série

Airbag frontaux, latéraux et rideaux AV, ABS, ESP, Bluetooth, clim auto bizones, interface Opel Intellilink, ports USB, radio CD, écran tactile 7 pouces, aide au stationnement AV et AR, alerte de franchissement de ligne, accès et démarrage mains libres, système anti collision à basse vitesse, ouverture et fermeture de coffre motorisé avec détection du mouvement de pied, jantes alliage 17 pouces, barres de toit…

Options (€)

Filet de séparation coffre/siège AR	160
Phares Matrix adaptatifs à LED	1 350

Peugeot 308 *Opération séduction*

1.2 PureTech 130 Allure — **25 750 €**

Rejet de CO_2 : 104 g/km	Bonus/Malus : 0 €	Puissance fiscale : 6 CV	Garantie : 2 ans, km illimité

Que le diesel prenne garde : l'essence gratte inexorablement du terrain. Et avec ce moteur trois-cylindres turbo essence à injection directe développé par Peugeot, on comprend pourquoi. Malgré sa petite cylindrée, il affiche une puissance très acceptable de 130 ch et se montre généreux en couple, et ce, même à bas régimes. Il manifeste une réelle joie de vivre lorsque l'on vient jouer avec l'aiguille du compte-tours dans la zone rouge. Avec un châssis comme celui de la 308, c'est donc un vrai plaisir. Car nous avons ici une voiture qui aime rouler. Et ses occupants ne s'en plaindront pas, le réglage des suspensions mariant avec brio efficacité et confort. Au chapitre des consommations, le diesel reste certes avantageux avec 7,2 l/100 km contre 5,1 l/100 km pour la version 1.6 BlueHDi de 120 ch, mais il ne faut pas oublier qu'il demande à l'achat près de 2 000 € de plus. On vous laisse faire le calcul du nombre de pleins à faire pour rentabiliser l'achat. De notre côté, c'est tout vu !

Avec ce nouveau bloc turbo, l'essence devient très recommandable sur la 308.

+ Comportement routier
Consommation
Agrément du moteur

– Détails pratiques
Habitabilité
Options

▶ **Essai paru dans l'AJ n° 928.**

NOTRE AVIS ★★★★☆

Prenez d'un côté l'une des berlines compactes les plus réussies du marché et de l'autre, un 3-cylindres turbo essence qui ne cesse d'étonner par son brio, et vous obtiendrez cette Peugeot 308 1.2 PureTech hautement recommandable. Et question consommation, on reste ici dans des proportions très raisonnables.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne, essence
Cylindrée (cm³)	1 199
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	130 à 5 500
Couple maxi (Nm à tr/mn)	230 à 1 750
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVM6
Dimensions (L./l./h) (m)	4,26/1,81/1,46
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	451

Performances

Vitesse maxi (km/h)	190
1 000 m D. A. (s)	31,8
0 à 100 km/h (s)	10,2
Reprises 90 à 130 km/h (s) en 6e/5e/4e	16,5/12,6/9,4
Freinage 90/130 km/h (m)	31/65

Consommations

MOYENNE (l/100 km) : 7,2		
Ville : 7,3	Route : 7,2	Autoroute : 7,2
Autonomie (km) : 736	Capacité réservoir (l) : 53	

Équipements de série

6 airbags, aide au parking AV/AR, antibrouillards, clim. auto. bizone, capteurs pluie/luminosité, ESP, frein de parking auto. élec., jantes 16", phares full LED, régul./limit. de vitesse, rétros rabat. élec., rétros int. jour/nuit auto, sièges AV sport, GPS écran 7" tactile + USB, Bluetooth, volant multifonctions…

Options (€)

Accès et démarrage sans clé	500
Peinture métallisée	630
Surveillance d'angles morts	210
Sellerie cuir	1 710

Peugeot 308 SW *Invitation au voyage*

1.6 BlueHDi 120 Allure — **28 500 €**

Rejet de CO_2 : 88 g/km	Bonus/Malus : 0 €	Puissance fiscale : 5 CV	Garantie : 2 ans, km illimité

Comme quoi, quelques dizaines de centimètres en plus peuvent vraiment faire la différence. Trente-deux exactement concernant la 308 SW qui, avec cette belle rallonge, devient une vraie voiture familiale. Au programme, un coffre gigantesque de 575 dm³. L'agencement de ce dernier est admirablement bien conçu, aucune place de perdue, tout peut rentrer dedans. Les passagers arrière sont également choyés grâce à un empattement qui gagne 11 cm. Résultat, ces derniers bénéficient d'un espace aux jambes de 25 cm, identique à celui de la VW Golf SW. À l'avant, rien ne change par rapport à la berline : qualité de fabrication irréprochable, petit volant déroutant et écran tactile toujours un peu lent. Sur route, la 308 SW affiche les mêmes prestations dynamiques que la berline, et ce, malgré l'empattement rallongé. Un sans-faute également pour le confort, l'insonorisation et surtout les consommations. Avec une moyenne de 5,2 l/100 km, elle se révèle parmi les meilleures de sa catégorie.

Le break conserve l'agilité de la berline sur routes sinueuses.

+ Volume du coffre
Confort
Consommations

– Visibilité arrière
Écran tactile
Taille du volant

▶ **Essai paru dans l'AJ n° 909.**

NOTRE AVIS ★★★★☆

Un break ne doit pas simplement une soute à bagages et du volume intérieur. Il doit offrir également un bon comportement, des prestations dynamiques et, si possible, des consommations mesurées. Peugeot réussit un quasi-sans-faute en regroupant toutes ces prestations sur la 308 SW.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne, diesel
Cylindrée (cm³)	1 560
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	120 à 3 500
Couple maxi (Nm à tr/mn)	300 à 1 750
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVM6
Dimensions (L./l./h) (m)	4,58/1,86/1,47
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	575

Performances

Vitesse maxi (km/h)	194
1 000 m D. A. (s)	32,2
0 à 100 km/h (s)	10,4
Reprises 90 à 130 km/h (s) en 6e/5e/4e	17,2/12,5/10,3
Freinage 90/130 km/h (m)	31/66

Consommations

MOYENNE (l/100 km) : 5,2		
Ville : 5,5	Route : 5,1	Autoroute : 5
Autonomie (km) : 1 020	Capacité réservoir (l) : 53	

Équipements de série

6 airbags, aide au stationnement AV/AR, autoradio-CD mp3, barres de toit, climatisation auto., capteurs de pluie et de luminosité, GPS, jantes alliage, projecteurs full LED, régulateur/limiteur de vitesse…

Options (€)

Drive Assistance Pack	410
Peinture métallisée	630
Toit panoramique en verre	610

Renault Mégane *Souriez, vous conduisez !*

▶ 1.6 TCe 205 GT — **31 900 €**

Rejet de CO_2 : **134 g/km** | Malus écologique : **150 €** | Puissance fiscale : **11 CV** | Garantie : **2 ans, km illimité**

La nouvelle Mégane peut, comme ses grandes soeurs Talisman et Espace, recevoir la technologie 4Control. Une première sur le segment qui pourrait bien faire la différence face à la concurrence.

Pour la première fois, une compacte peut disposer des quatre roues directrices. Et il s'agit d'une française ! Renault entend détrôner les Volkswagen Golf et Peugeot 308 sur le plaisir de conduite. Il est vrai que l'auto enchainent les virages avec une facilité déconcertante. Elle avale les grandes courbes sans que le conducteur n'ait besoin d'appliquer une correction sur le volant. Avec le système Multi Sense qui modifie la gestion de certains paramètres (réponse de l'accélérateur, passages de rapports...), la Mégane se transforme en véritable bête de plaisir. Côté confort, cette GT ne manque pas d'arguments malgré une monte généreuse de 18 pouces. Tout juste pouvons-nous reprocher à cette compacte un freinage manquant d'endurance et certains bruits aérodynamiques. Renault a apporté quelques nouveautés, comme la possibilité de rétrograder de plusieurs rapports d'un seul coup. Petit gadget : le Launch control qui vous permettra des départs canons comme sur les sportives. La présentation intérieure conserve l'ambiance sportive de la livrée extérieure avec des sièges baquets et de larges palettes de changement de rapports placées derrière le volant. On regrettera l'utilisation de matériaux peu flatteurs sur certaines parties ainsi qu'une finition très perfectibles. Eenfin, à près de 32 000 €, on se dit que tout est compris. Erreur, il faut encore piocher dans les options pour obtenir certains éléments. Dommage.

+ Excellent châssis
Performances
Présentation intérieure

− Bruits aérodynamiques
Coffre peu accessible
Boîte hésitante à bas régime

La GT se montre stable à haute vitesse et vive en virages serrés

Ambiance sportive à souhait dans cette version GT avec surpiqûres et sièges baquet enveloppants.

▶ Essai paru dans l'AJ n° 947.

NOTRE AVIS ★★★★☆

Dans cette livrée GT et surtout avec ses quatre roues directrices, la Mégane se transforme en véritable jouet sur la route. Il faut d'ailleurs démontrer de belles qualités de pilotage pour vouloir mettre en défaut la voiture. C'est dire si elle se montre saine et prévenante pour le commun des mortels.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne, essence
Cylindrée (cm³)	1 616
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	205 à 6 000
Couple maxi (Nm à tr/mn)	280 à 2 400
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVM7 robotisée
Dimensions (L/l/h) (m)	4,36/1,82/1,45
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	442

Performances

Vitesse maxi (km/h)	215
1 000 m D. A. (s)	28,1
0 à 100 km/h (s)	7,4
Reprises 90 à 130 km/h (s) en 7e/6e/5e	11,6/9/7
Freinage 90/130 km/h (m)	33/68

Consommations

MOYENNE (l/100 km) : 8,2		
Ville : 9,1	Route : 7,5	Autoroute : 7,9
Autonomie (km) : 610	Capacité réservoir (l) : 50	

Équipements de série

6 airbags, caméra de recul, écran 8,7 pouces, clim bizone, jantes 18 pouces, châssis 4Control, Launch Control, palettes au volant alu., régul./limiteur de vitesse, rétroviseurs ext. rabattables électriquement, sellerie Alcantara, sièges avant sport et chauffants…

Options (€)

Affichage tête haute	400
Assistance au créneau	500
Peinture métallisée	620
Régulateur de vitesse adaptatif	300
Roue de secours galette	120

Renault Mégane *Bien faite mais sans piment*

1.5 dCi 110 Intens — **27 600 €**

Rejet de CO_2 : **95 g/km** | Bonus/Malus : **0 €** | Puissance fiscale : **5 CV** | Garantie : **2 ans, km illimité**

NOUVEAU MODÈLE

La dernière génération de la Renault Mégane souffle le chaud et le froid en permanence. La compacte française possède en effet de réels atouts mais aussi des défauts très irritables.

Pour ses débuts, la Renault Mégane ne s'est pas facilité la tâche. La compacte française doit en effet démontrer qu'elle est supérieure aux stars Volkswagen Golf et Peugeot 308, ou qu'elle fait au moins jeu égal. Difficile mais pas impossible car la Mégane possède des arguments sérieux. Au niveau de la conduite par exemple, son agrément est à saluer pour un conducteur classique qui recherche de la facilité pour le quotidien. Le confort a en effet été particulièrement soigné. Le suspensions sont bien calibrées et l'amortissement filtre parfaitement les obstacles. En revanche, au chapitre dynamique, la Mégane pêche un peu. L'étagement de sa boîte, par exemple, n'est pas assez rapproché. Le moteur, ensuite, n'est pas un foudre de guerre. le bloc diesel 1.5 dCi de 110 ch distille des performances correctes mais pas plus. A l'intérieur, ce contraste est tout aussi présent.

+ Agrément de conduite
+ Confort
+ Insonorisation

− Mauvaise visibilité arrière
− Habitabilité arrière
− Volume du coffre

L'habitabilité, par exemple, suffit amplement à l'avant. A l'arrière, c'est l'inverse à cause d'un espace aux jambes médiocres et d'une faible largeur aux coudes. De même, la présentation moderne, même si elle peut dérouter au début, est une réussite. La qualité de la finition, à l'inverse, irrite. Malgré une évidente montée en gamme, des plastiques de piètre facture et une qualité de cuir quelconque déçoivent. Un constat gênant car le tarif de la française se situe dans la moyenne du marché. Heureusement que son niveau d'équipement est assez riche et ses options peu coûteuses.

> ***Dès les premiers kilomètres, son confort est mis en évidence***

Difficile de porter un jugement sur l'habitacle. La Mégane alterne les défauts et les satisfactions.

▶ Essai paru dans l'AJ n° 954.

NOTRE AVIS ★★★☆☆

Classée dans la catégorie des compactes familiales, la Renault Mégane ne décevra pas la clientèle ciblée. Confortable, correctement équipée, dotée d'une image moderne, la Française réussit son coup. Cependant, il lui manque encore des arguments pour concurrencer des rivales au profil plus complet.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne, diesel
Cylindrée (cm³)	1 461
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	110 à 4 000
Couple maxi (Nm à tr/mn)	260 à 1 750
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVM6
Dimensions (L/l/h) (m)	4,36/1,82/1,45
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	442

Performances

Vitesse maxi (km/h)	180
1 000 m D. A. (s)	33,2
0 à 100 km/h (s)	11,2
Reprises 90 à 130 km/h (s) en 6e/5e/4e	16,5/12,6/10,5
Freinage 90/130 km/h (m)	32/67

Consommations

MOYENNE (l/100 km) : 5,6

Ville : 5,8	Route : 5,5	Autoroute : 5,5
Autonomie (km) : 849	Capacité réservoir (l) : 47	

Équipements de série

6 airbags, aide au démarrage en côte, alerte au franchissement de ligne, caméra de recul, capteurs luminosité/pluie, climatisation automatique bizone, contrôle de pression des pneus, écran couleur 8,7 pouces, GPS Europe, jantes en alliage 17 pouces, kit mains-libres, lecture des panneaux de signalisation, projecteurs à LED automatiques, radars de parkings AV/AR, régulateur/limiteur de vitesse, sellerie cuir…

Options (€)

Affichage tête haute	400

Seat Leon *Plus dynamique que familiale*

1.6 TDI 110 Style — **24 650 €**

Rejet de CO_2 : **106 g/km** | Bonus/Malus : **0 €** | Puissance fiscale : **5 CV** | Garantie : **2 ans, km illimité**

La Seat Leon est à son aise en ville grâce à un gabarit compact et un diamètre de braquage court.

Comme d'habitude, la Seat Leon n'échappe pas à la comparaison face à sa célèbre cousine Volkswagen Golf, puisque ces deux voitures appartiennent au même groupe. Et si les générations passent, les différences et avantages se superposent. Ainsi, la Seat Leon possède un look moins austère. L'habitacle, en revanche, n'est pas dans la même veine avec notamment une prédominance du noir. La qualité de fabrication et la finition sont de bonnes factures. A l'arrière, les passagers se sentiront à l'étroit notamment au niveau des coudes et des épaules. Mais une fois installés, ces derniers devront subir un confort relatif car l'amortissement est ferme. Un choix délibéré et osé diront certains mais le constructeur hispanique a souhaité proposer un modèle plus dynamique que confortable. Au chapitre moteur enfin, le bloc TDI déçoit. Son volume sonore est trop envahissant et les performances sont en outre modestes et peu aidées, il est vrai, par une boîte manuelle à cinq rapports désuète.

+ Maniabilité
Finition rigoureuse
Tarif

– Amortissement ferme
Habitacle austère
Dotation correcte sans plus

▶ **Essai non paru.**

NOTRE AVIS ★★★☆☆

Face aux ténors de la catégorie, la Leon a choisi de se différencier par une philosophie axée sur le dynamisme. Pourquoi pas, mais ces modèles sont principalement destinés aux familles, risqué donc. Enfin, le séduisant rapport prix/équipement qui donnait de la force à Seat n'est plus aussi évident.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne, diesel
Cylindrée (cm³)	1 598
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	105 à 3 000
Couple maxi (Nm à tr/mn)	250 à 1 500
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVM5
Dimensions (L./l./h.)(m)	4,27 / 1,82 / 1,45
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	401

Performances

Vitesse maxi (km/h)	189
1 000 m D. A. (s)	32,6
0 à 100 km/h (s)	nc
Reprises 90 à 130 km/h (s) en 5e/4e/3e	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc / 65

Consommations

MOYENNE (l/100 km) : 5,6

Ville : 5,8	Route : 5,5	Autoroute : 5,6
Autonomie (km) : nc	Capacité réservoir (l) : 50	

Équipements de série

ABS, aide au freinage d'urgence, airbags frontaux et latéraux, appuie-tête AR, ESP, phares automatiques, régulateur de vitesse, climatisation automatique bizone, direction assistée, jantes alu, rétroviseurs électriques, ordinateur de bord…

Options (€)

Alerte franchissement de ligne	305
Aide au stationnement AV	245
Caméra de recul	215
Toit ouvrant électrique	865

Skoda Rapid Spaceback *Efficace mais effacée*

1.6 TDI 116 Edition — **23 900 €**

Rejet de CO_2 : **109 g/km** | Bonus/Malus : **0 €** | Puissance fiscale : **6 CV** | Garantie : **2 ans, km illimité**

La Spaceback peine à percer dans une catégorie où ses rivales sont particulièrement bien implantés.

Afin de proposer un modèle cinq portes, Skoda avait fait évoluer la Rapid en Spaceback. L'objectif étant de séduire les clients de nos contrées plus attirés par cette carrosserie. Au niveau du style, la compacte tchèque ne révolutionne pas le genre, mais elle dispose d'atouts que la 4 portes ne possède pas. L'accès au coffre est par exemple facilité. Mais au-delà de cette caractéristique, la Spaceback démontre qu'elle a été pensée pour vivre au quotidien. Dans l'habitacle, les rangements sont ainsi en nombre et bien conçus avec un emplacement pour le smartphone, un plancher de coffre ajustable. Sur la route, le verdict est aussi assez positif. Le moteur TDI avec une puissance de 116 ch distille des performances correctes, le comportement routier est suffisamment dynamique voire même un peu trop car sur routes bosselées, le confort diminue. La boîte de vitesses enfin est assez précise mais les cinq rapports impliquent un étagement bancal avec notamment les deux derniers qui tirent longs.

+ Rapport prix/équipements
Aspects pratiques
Agrément de conduite

– Finition (plastiques durs)
Moteur bruyant
Agrément de conduite

▶ **Essai non paru.**

NOTRE AVIS ★★★★☆

Comme souvent chez Skoda, la Rapid Spaceback se démarque de la concurrence par un prix étudié où le niveau d'équipement de série est mis à l'honneur. Mais la compacte tchèque a d'autres atouts. Elle offre ainsi des prestations dynamiques très correctes grâce à un moteur diesel performant mais bruyant.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne.
Cylindrée (cm³)	1 598
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	116 à 3 500
Couple maxi (Nm à tr/mn)	250 à 1 500
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVM5
Dimensions (L./l./h.)(m)	4,31 / 1,71 / 1,46
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	415

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	198
1 000 m D. A. (s)	nc
0 à 100 km/h (s)	9,9
Reprises 90 à 130 km/h (s) en 5e/4e/3e	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Consommations *

MOYENNE (l/100 km) : 3,8

Ville : 4,5	Route : 3,3	Autoroute : nc
Autonomie (km) : nc	Capacité réservoir (l) : 55	

* Données constructeur.

Équipements de série

6 airbags, antibrouillards, autoradio-Cd mp3, banquette rabattable 2/3-1/3, Bluetooth, climatisation automatique, éclairage d'intersection, ESP, fermeture centralisée, feux diurnes, Isofix, jantes alliage 16, ordinateur de bord, prises aux. et USB, radar de parking AR, régul. de vitesse, rétros ext. élec. et dégivrants, stop-start, vitres AV/AR élec., volant cuir réglable en hauteur et profondeur…

Options (€)

Peinture métallisée	540
Phares Xénon	380

Toyota Auris *Peut encore mieux faire*

1.6 D-4D 112 Dynamic — **26 050 €**

Rejet de CO_2 : **108 g/km** | Bonus/Malus : **0 €** | Puissance fiscale : **6 CV** | Garantie : **3 ans ou 100 000 km**

En France, l'existence de la Toyota Auris est forcément compliquée par l'omniprésence des constructeurs français. Dans sa catégorie, la compacte nippone doit faire face à la dernière Renault Mégane ou encore à la très appréciée Peugeot 308. Pour maintenir ses ventes, Toyota a donc effectué un restylage en fin d'année dernière. Les différences esthétiques extérieures ne sont pas criantes mais apportent tout de même du changement. Toutefois, l'apport de cette évolution se situe surtout au niveau de l'habitacle. Ce dernier a gagné de nouveaux matériaux qui génère une bonne impression. Attention toutefois, certains plastiques durs sont encore présents et minimisent la qualité de finition. Sous le capot, le bloc D-4D, emprunté à BMW, fait preuve d'une belle douceur mais manque singulièrement de tonus et sa consommation est juste dans la moyenne. Le comportement routier séduit en revanche par ses qualités et son agrément, il offre un potentiel intéressant surtout sur le confort.

Restylée en fin d'année dernière, la Toyota Auris gagne en caractère et son habitacle est plus cossu.

+ Douceur de conduite
Comportement routier
Présentation en progrès

– Finition décevante
Habitabilité limitée
Performances moyennes

▶ Essai non paru.

NOTRE AVIS ★★★☆☆

La dernière version de la Toyota Auris devrait continuer à poursuivre une carrière paisible en France derrière les indétrônables françaises, sans oublier la Volkswagen Golf. Cependant, la compacte japonaise se montre davantage séduisante avec sa motorisation hybride que diesel, même provenant de BMW.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne, diesel
Cylindrée (cm³)	1 598
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	112 à 4 000
Couple maxi (Nm à tr/mn)	270 à 1 750
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVM6
Dimensions (L/l/h) (m)	4,33 / 1,76 / 1,46
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	367

Performances

Vitesse maxi (km/h)	182
1 000 m D. A. (s)	33
0 à 100 km/h (s)	11
Reprises 90 à 130 km/h (s) en 6e/5e/4e	18,6 / 13,4 / 10,8
Freinage 90/130 km/h (m)	31 / 66

Consommations

MOYENNE (l/100 km) : 5,7

Ville : 6	Route : 5,6	Autoroute : 5,4
Autonomie (km) : 877	Capacité réservoir (l) : 50	

Équipements de série

Aide au freinage d'urgence, détection de sous-gonflage, fixations Isofix AR, phares automatiques, régulateur de vitesse, Bluetooth, autoradio CD, climatisation automatique bizone, caméra de recul, banquette rabattable 1/3-2/3, volant cuir multifonctions…

Options (€)

Alerte de franchissement de ligne	500
Aide au stationnement AR	320
Système de navigation	720

Volkswagen Golf *L'hybride efficace et rassurant*

1.4 TSI GTE 5 portes — **38 990 €**

Rejet de CO_2 : **35 g/km** | Bonus écologique : **1 000 €** | Puissance fiscale : **6 CV** | Garantie : **2 ans. km illimité**

Les plus frileux face aux voitures hybrides devaient être rassurés avec cette Golf GTE. Performances, consommation et look ont été particulièrement soignés. La GTE s'inspire du style de la sportive GTI avec, par exemple, une double sortie d'échappement et un becquet. Mais le plus intéressant se trouve dans les entrailles de la compacte. Les motoristes ont en effet accouplé un bloc essence 1.4 TSI de 150 ch avec un électrique synchrone développant 102 ch. La puissance cumulée de la GTE monte ainsi à 204 ch ! Toutefois, le véritable attrait de l'hybride repose sur son mode électrique. Or sur ce domaine, cette Golf ne déçoit pas en proposant 40 km d'autonomie parcourus dans un silence exotique et reposant. Le fonctionnement ? Très simple. Grâce à l'action d'un simple bouton, différents modes de conduite peuvent se sélectionner comme préserver la charge de la batterie en prévision d'un trajet en centre-ville, recharger en roulant ou favoriser les performances en mode GTE.

Avec la GTE, le temps de recharge des batteries se limite à 3 h 30 sur une prise domestique classique.

+ 40 km sans essence
Agrément de conduite
Confort

– Coffre réduit
Compte-tours peu lisible
Ambiance de l'habitacle

▶ Essai non paru.

NOTRE AVIS ★★★★☆

Avec la Golf GTE, Volkswagen fait entrer le monde de l'hybride dans une autre dimension. L'autonomie en mode électrique est convenable et les performances très agréables grâce à une puissance cumulée de 204 ch. Son tarif, enfin, la place parfaitement face à ses concurrentes Audi, BMW, Opel et Toyota.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne + élec, essence
Cylindrée (cm³)/Suralimen.	1 395 / 1 turbo
Batterie/Capacité (kWh)	li-ion / 8,7
Puissance maxi (ch à tr/mn)	150 à 5 000[1]
Couple maxi (Nm à tr/mn)	250 à 1 750[2]
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVA6
Dimensions (L/l/h) (m)	4,27 / 1,80 / 1,46
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	301

[1] + 102 ch élect. ; 204 ch en cumulé [2] + 330 Nm en électr. ; 350 en cumulé

Performances

Vitesse maxi (km/h)	200
1 000 m D. A. (s)	31,6
0 à 100 km/h (s)	9,7
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	8,5
Freinage 90/130 km/h (m)	32 / 66

Consommations

MOYENNE (l/100 km) : 6,9

Ville : 5,8	Route : 7,1	Autoroute : 7,8
Autonomie (km) : 580	Capacité réservoir (l) : 40	

Équipements de série

ABS + AFU, 7 Airbags, antibrouillards, ESP, Isofix, capteurs pluie/luminosité, phares 100 % LED, régul./limit. de vitesse adapt., accès au démarrage mains-libres, aide au parking AV/AR, clim. auto. bizone, Bluetooth, GPS, jantes alu, radio-CD mp3, vitres AV/AR élect.…

Options (€)

Peinture métallisée	640
Sellerie cuir	1 920
Système hi-fi	660

Volkswagen Golf SW *Inflation du mètre carré*

2.0 TDI 150 Carat — **34 600 €**

Rejet de CO_2 : **119 g/km** | Bonus/Malus : **0 €** | Puissance fiscale : **7 CV** | Garantie : **2 ans, km illimité**

Tout aussi réussie que la berline, la Golf SW offre un joli volume de chargement, mais à quel prix !

La Golf break revient ! Étirée de 31 cm en longueur par rapport à la berline, plus haute de presque 3 cm, cette déclinaison "déménageuse" propose un coffre parfaitement carré et très volumineux de 605 dm³, soit 100 de plus que sa devancière. La modularité a été tout aussi travaillée : malgré des assises fixes, les dossiers de la banquette se rabattent en formant un plancher plat ! Seul le double fond, peu exploitable, déçoit. L'habitabilité, d'un bon niveau, est identique à celle de la berline et inclut donc une place centrale arrière toujours très ferme. Au volant, l'ensemble formé par le 2.0 TDI et la boîte robotisée DSG procure un bel agrément. Les 150 ch, délivrés avec linéarité, procurent des performances satisfaisantes tout en restant souples et discrets au quotidien. De même, le châssis fait montre d'une belle efficacité sans que le confort en pâtisse. La suspension pilotée, optionnelle, apporte un réel plus, mais rallonge le prix déjà coquet de cette Golf SW en finition Carat.

+ Volume de chargement
Agrément de conduite
Qualité de fabrication

– Double fond du coffre
Tarif
Options onéreuses

▶ Essai non paru.

NOTRE AVIS ★★★★☆

Le break SW conserve les qualités des autres Golf et y ajoute un espace de chargement conséquent. Tout aussi agréable à conduire et bien fabriquée que la berline, il constitue une offre alléchante dans le segment. Et pour profiter des 225 dm³ de coffre en sus par rapport à la berline compacte, il ne faudra ajouter que 350 €.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne, diesel
Cylindrée (cm³)	1 968
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	150 à 3 500
Couple maxi (Nm à tr/mn)	320 à 1 750
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVM6 robotisée
Dimensions (L/l/h) (m)	4,56 / 1,79 / 1,48
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	605

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	216
1 000 m D. A. (s)	nc
0 à 100 km/h (s)	8,9
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Consommations *

MOYENNE (l/100 km) : 4,5

Ville : 5,4	Route : 4,5	Autoroute : nc
Autonomie (km) : 1 110	Capacité réservoir (l) : 50	

* Données constructeur.

Équipements de série

ABS, 7 airbags, barres de toit, Bluetooth, capteurs pluie/luminosité, détecteur de fatigue, ESP, jantes en alliage, GPS, radars de parking AV/AR, radio-CD mp3, régul. de vitesse adapt., rétros élec. dégiv. et rabat., sièges en tissu Alcantara, vitres AV/AR élec....

Options (€)

Accès et démarrage sans clé	410
Amortissement piloté	1 050
Caméra de recul	260
Palettes de boîte DSG au volant	135
Toit ouvrant panoramique	1 310

Volvo V40 *Bouée de secours*

D2 Inscription Luxe — **35 610 €**

Rejet de CO_2 : **94 g/km** | Bonus/Malus : **0 €** | Puissance fiscale : **5 CV** | Garantie : **2 ans, km illimité**

Une V40 restylée vient d'être présentée, elle se différencie de celle-ci essentiellement par l'intérieur de ses optiques redessinées.

Bardée d'airbags (8 dont le récent coussin de capot censé atténuer l'impact avec un piéton), la Volvo V40 ne plaisante pas avec la sécurité. D'ailleurs, le capteur anticollision avertissant d'un danger (et qui anticipe le freinage) est aussi de série. Existent également, en option, un détecteur d'angle mort, un rappel des limitations de vitesse, un régulateur de vitesse actif... Rassurante, la V40 se fait également séduisante avec son dessin fluide façon mini-Volvo V60. Elle plaît aussi pour son comportement sain et son amortissement bien calibré. Son 1.6 Diesel de 120 ch (présent chez Ford, PSA, Mazda...) est limité par rapport au poids de l'auto, mais dans l'ensemble, il ne manque pas d'allant même s'il demande à jouer du levier de vitesses. Si ce bloc n'est pas discret, l'insonorisation est correcte et le sixième rapport fait son office sur autoroute. Enfin sa consommation reste très raisonnable.. Plus spacieuse qu'une C30 (qui n'est certes pas une référence), cette élégante V40 plaît surtout pour sa présentation soignée et sa dotation complète.

+ Style et présentation réussis
Sécurité active et passive
Belle sobriété du bloc D2

– Dispositifs de sécurité lassants
Garde au toit arrière et coffre
Bloc creux/rapports longs

▶ Essai non paru.

NOTRE AVIS ★★★★☆

Par rapport à son allure élancée, la V40 ne déçoit pas question habitabilité et coffre. Confortable et dotée d'une présentation avenante et soignée, elle fait vite office de cocon et l'on s'en sépare difficilement. L'ergonomie est originale, le comportement rigoureux et sécurisant et le bloc D2 assez sobre et surtout suffisant même sur autoroute.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne, diesel
Cylindrée (cm³)	1 560
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	120 à 3 750
Couple maxi (Nm à tr/mn)	280 à 1 500
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVA6
Dimensions (L/l/h) (m)	4,37 / 1,80 / 1,42
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	335

Performances

Vitesse maxi (km/h)	189
1 000 m D. A. (s)	33,7
0 à 100 km/h (s)	11,9
Reprises 90 à 130 km/h (s) en 6e/5e/4e	17,2 / 14,2 / 11,4
Freinage 90/130 km/h (m)	6,3 / nc

Consommations

MOYENNE (l/100 km) : 6

Ville : 6,3	Route : 5,8	Autoroute : 6
Autonomie (km) : 867	Capacité réservoir (l) : 62	

Équipements de série

8 airbags, banquette 2/3-1/3, Bluetooth, capteur anticollision, capteurs de pluie et luminosité, clim. auto. bizone, ESP, GPS, jantes alliage 17 pouces, feux xénon direction. + LED, radar de parking AV/AR, radio-CD mp3 + USB, régul. de vit., rétros. chauff. rabat. électriques, sellerie cuir, vitres + sièges AV électriques...

Options (€)

Châssis sport	445
Jantes alliage 18 pouces	2 230
Peinture métallisée	750
Rétroviseur sans contour + boussole	80

Véritable arlésienne, la Giulia, nouveau fer de lance de la marque transalpine, est enfin là. A l'essai, à la vente et dans nos rues ! Et son éventuelle variante break ? Il nous faudra, là encore, faire preuve de patience ! Alors que, tout à l'inverse, Renault commercialise déjà sa Talisman Estate !

SOMMAIRE

Alfa Romeo Giulia 2.2 JTD 180	p. 66, 67
Audi A3 2.0 TDI 150	p. 68
Audi A4 3.0 V6 TDI 218	p. 68
Audi A4 Avant 2.0 TDI 190	p. 69
BMW 330e	p. 69
BMW 320d Touring	p. 70
BMW 318d GT	p. 70
BMW 428i Gran Coupé	p. 71
Cadillac ATS 2.0 T 276	p. 71
Citroën C5 2.0 BlueHDi 180	p. 72
DS 5 1.6 THP 165	p. 72
Ford Mondeo Hybrid 187	p. 73
Ford Mondeo SW 2.0 TDCi 180	p. 73
Hyundai i40 SW 1.7 CRDi 141	p. 74
Infiniti Q50 Hybrid	p. 74
Jaguar XE 2.0 D 180	p. 75
Kia Optima 1.7 CRDi 141	p. 75
Lexus IS 300h	p. 76
Mazda 6 2.2 SkyActiv-D 150	p. 76
Mercedes Classe C 220d	p. 77
Mercedes Classe C 350e Break	p. 77
Opel Insignia 2.0 CDTI 140	p. 78
Peugeot 508 2.0 BlueHDi 150	p. 78
Peugeot 508 SW 2.0 BlueHDi 180	p. 79
Renault Talisman 1.6 TCe 200	p. 79
Renault Talisman Estate 1.6 dCi 160 4Control	p. 80
Skoda Rapid 1.6 TDi 116	p. 81
Skoda Octavia 2.0 TDI 150	p. 81
Subaru Levorg 1.6 GT-S 170	p. 82
Toyota Avensis 2.0 D-4D 143	p. 82
Toyota Prius Hybride	p. 83
Toyota Avensis Touring Sports 1.6 D-4D 112	p. 84
Volkswagen Passat 1.4 TSI GTE	p. 84
Volkswagen Passat SW 2.0 TDI 190	p. 85
Volvo S60 D4 190	p. 85

Alfa Romeo Giulia

La première pierre

2.2 JTD 180 Super — **41 200 €**

Rejet de CO_2 : **109 g/km** | Bonus/Malus : **0 €** | Puissance fiscale : **9 CV** | Garantie : **3 ans ou 100 000 km**

Alors qu'Alfa Romeo avait su se reconstruire à la fin des années 90 avec la séduisante 156, la marque s'est de nouveau tirée une balle dans le pied ces dernières années avec une gamme qui tardait à se renouveler. la Giulia va, et doit, changer tout ça !

Mieux qu'un long discours, se rendre dans un show-room Alfa Romeo suffit pour comprendre. Deux modèles exposés, parfois trois avec l'exclusive 4C et… c'est tout ! Ce serait mentir de dire que le constructeur transalpin est en grande forme. C'est d'autant plus vrai que cela fait plus de dix ans que son come-back est sans cesse reporté sine die par son actionnaire Fiat. Un contexte pour le moins délicat dans lequel débarque la nouvelle Giulia, forcément attendue comme le messie ! Reprenant le patronyme de l'une des berlines Alfa les plus emblématiques… mais datant des années 60, cette rivale désignée des BMW Série 3 et consorts doit surtout incarner le renouveau du biscione. Et elle n'a pas le droit à l'erreur. Faut-il croire au miracle ? C'est sûr, ce n'est pas le style de la Giulia qui surprendra son monde. Musclé mais non dénué d'élégance, le coup de crayon évoque sans détour et sans surprise les productions maison. Enfin conscients que "la beauté ne suffit pas", comme disait la pub, ses géniteurs ne se sont heureusement pas arrêtés là. La plus grande audace de la Giulia, il faut aller la chercher dans la technique. Reposant sur une nouvelle plate-forme baptisée Giorgio, sur laquelle seront déclinés d'autres modèles dont un SUV attendu l'an prochain, elle confirme, après la 4C, le retour aux joies des roues arrière motrices chez Alfa, plus de vingt ans après les avoir abandonnées. Sur le papier, c'est de bon augure pour le plaisir de conduite. En pratique, ce pari se révèle payant dès les premiers tours de roues. Direction électrique à la fois incisive et informative pour mettre le conducteur en confiance, amortissement proposant un joli compromis entre rigueur et confort, la Giulia, nous a, pour cette première brève rencontre, charmés. Équilibrée, avec une répartition des masses à la BMW (50 % du poids par essieu avec la batterie logée dans le coffre), agile, facile, l'italienne se plie de bonne grâce à tous les rythmes de conduite. Reste que ce beau tableau n'est pas un chef-d'œuvre pour autant. Si la Giulia est également mécaniquement dans le coup avec un 2,2 l diesel certes bavard à l'accélération mais

Avec la Giulia, le plaisir de conduite est de nouveau au rendez-vous !

+ Ligne galbée et racée
Bon confort de roulement
Conduite plaisante

– Détails de finition à revoir
Aspects pratiques perfectibles
Tarif à l'allemande, exagéré !

La Giulia vise les familiales premium allemandes…
Dommage, elle les copie aussi sur leur volume de coffre limité !

NOUVEAU MODÈLE

performant et associé à l'une des meilleures boîtes automatiques du marché – la fameuse ZF à 8 rapports, comme chez BMW ou Jaguar –, certains détails laisseront sur leur faim les plus exigeants. Plus que la différence ténue entre les différents programmes de conduite, c'est surtout l'impossibilité de déconnecter les aides électroniques, même partiellement, qui détonne. Au final, il faut retenir que, sans être parfaite, la Giulia marque le retour en force du plaisir de conduite au volant d'une Alfa de grande série. Mais si elle s'avère attachante à mener, elle poursuit malheureusement aussi la tradition des Alfa loin d'être parfaites à vivre. On passera sur l'absence de touche transalpine hormis l'inscription Giri sous le compte-tours. Plus objectivement, l'autre grief vient des assemblages manquant parfois de rigueur, sur l'aspect de certains matériaux ou encore l'écran non tactile qui parait bien petit derrière sa grande plaque transparente (même avec le modèle 8,8 pouces de notre essai). Par ailleurs l'auto n'est pas très facile d'accès à l'arrière : le passage paraît étroit, sensation amplifiée par les bourrelets latéraux de chaque côté et par la chute de pavillon, mais une fois assis, on y est bien. Autre petit reproche : le coffre ne déçoit pas... pour un modèle premium mais parce qu'il est dénué de modularité avec des dossiers arrière fixes ou, plus exactement, rabattables… en option... sauf en haut de gamme Lusso ! Dès lors, pour compenser ces imperfections, il restait à la Giulia à miser sur l'atout prix... Ce n'est pas vraiment le cas. Espérons que les inconditionnels d'Alfa Romeo soient tout de même au rendez-vous !

Inspirée, la Giulia moderne apparaît dynamique et aguicheuse quelque soit la version !

Bonne nouvelle ! La planche de bord a de l'allure et la finition est (assez) soignée.

▶ Essai paru dans l'AJ n° 958.

NOTRE AVIS ★★★☆☆

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

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne, diesel
Cylindrée (cm³)	2143
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	180 à 3750
Couple maxi (Nm à tr/mn)	450 à 1750
Transmission	aux roues arrière
Boîte de vitesses	BVA8
Dimensions (L./l./h) (m)	4,64 / 1,86 / 1,42
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	480

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	230
1 000 m D. A. (s)	nc
0 à 100 km/h (s)	6,8
Reprises 90 à 130 km/h (s)	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Consommations *

MOYENNE (l/100 km) : 4,2

Ville : 5,3	Route : 3,5	Autoroute : nc
Autonomie (km) : nc	Capacité réservoir (l) : 52	

* Données constructeur.

Équipements de série

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

Options (€)

Accoudoir central arrière et dossiers de banquette rabattables	250
Aide au parking AV + caméra AR	550
GPS avec écran 8"8 + ordi. de bord	1 200
Jantes alliage 18 pouces	900
Régulateur de vitesse adaptatif	800

Audi A3 *Carrosserie inédite pour plus de coffre*

▶ 2.0 TDI 150 Ambition 4 portes — **34 040 €**

Rejet de CO_2 : **120 g/km** | Bonus/Malus : **0 €** | Puissance fiscale : **8 CV** | Garantie : **2 ans, km illimité**

La mal aimée carrosserie tricorps peut être séduisante. Pour preuve, cette A3 Berline, bientôt à l'essai dans sa version restylée.

Arrivée en 2013, l'A3 s'enrichissait de cette carrosserie trois volumes l'année suivante. Pour 2016, l'auto est restylée. Une version bientôt à l'essai qui augmente de 360 € à finition équivalente. Proche de la compacte, cette Berline adopte une majorité d'éléments spécifiques. L'ensemble arbore d'ailleurs une allure assez réussie, notamment avec une ligne de toit plongeante qui augmente le dynamisme. À l'intérieur, malheureusement, ce choix de style limite fortement l'habitabilité arrière au niveau de l'espace au-dessus de la tête. En revanche, côté bagages, l'A3 Berline remplit son rôle avec un volume de coffre de 425 dm³ contre 380 dm³ pour la 5 portes. Sur le chapitre dynamique, pas de surprise: cette familiale apporte les mêmes sensations que la compacte. Allié à la boîte robotisée 6 rapports, le moteur 2.0 TDI 150 ch est un peu bruyant au démarrage, mais ses performances et sa sobriété effacent sans difficulté ce petit souci. Finition et présentation sont sans reproche.

+ Belle silhouette
Alliance moteur/boîte
Équipement technologique

− Habitabilité
Tarif élevé
Options nombreuses

▶ Essai paru dans l'AJ n° 886.

NOTRE AVIS ★★★★☆

Par le passé, les constructeurs qui ont tenté d'ajouter une malle arrière à une carrosserie compacte n'ont pas toujours été inspirés. Avec l'A3 Berline, Audi relève ce défi avec brio. Cependant, malgré une dotation de série correcte, le tarif de 34 040 € apparaît excessif… juste pour un coffre en plus.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne, diesel
Cylindrée (cm³)	1 968
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	150 à 3 500
Couple maxi (Nm à tr/mn)	320 à 1 750
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVM6 robotisée
Dimensions (L/l/h) (m)	4,46/1,80/1,42
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	425

Performances

Vitesse maxi (km/h)	208
1 000 m D. A. (s)	30,5
0 à 100 km/h (s)	8,9
Reprises 90 à 130 km/h (s) en 6e/5e/4e	16/12,6/9,4
Freinage 90/130 km/h (m)	31/63

Consommations

MOYENNE (l/100 km) : 5,8

Ville : 6,3	Route : 5,7	Autoroute : 5,5
Autonomie (km) : 562	Capacité réservoir (l) : 50	

Équipements de série

7 airbags, ESP, ABS, régul. de vitesse, clim. auto. bizone, jantes 18", vitres et rétros ext. élec., accès et démarrage sans clé, sellerie cuir, phares xénon, GPS couleur, Bluetooth, aide au parking AV/AR, caméra de recul, capteurs pluie/luminosité, ordi. de bord, contrôle pression pneus, audio-CD mp3, banquette 2/3-1/3…

Options (€)

Phares à LED	935
Suspension pilotée	1 190
Toit panoramique en verre	1 330
Jantes 19 pouces	970

Audi A4 *Vraiment nouvelle, et vraiment mieux !*

▶ 3.0 V6 TDI 218 Design — **47 600 €**

Rejet de CO_2 : **109 g/km** | Bonus/Malus : **0 €** | Puissance fiscale : **12 CV** | Garantie : **2 ans, km illimité**

Le style Audi se muscle… en douceur. Les phares Matrix leds apportent un vrai confort en conduite de nuit, mais, là encore, l'addition est salée (2 300 €).

Ne vous fiez pas aux apparences, cette A4 est toute nouvelle. La ressemblance avec l'ancienne génération est frappante, mais aucun élément n'est commun. C'est encore plus flagrant à l'intérieur, où la présentation a largement été modernisée. On retrouve une planche de bord très horizontale avec un large écran de navigation trônant à son sommet. Mais le plus étonnant vient du châssis. Il s'agit d'une évolution de la plate-forme MLB qui permet d'économiser jusqu'à 110 kg. Cela permet de réduire fortement la consommation du bloc V6 TDi de 218 ch. Celui-ci est parfaitement secondé par une boîte S Tronic à 7 rapports, rapide et douce. Par ailleurs, ce moteur offre une belle disponibilité à tous les niveaux. Si l'auto affiche un tarif élevé, il faut dire qu'elle met le paquet au niveau des aides à la conduite, notamment autonome: assistant d'embouteillage, changement de direction, stationnement… A-t-elle encore besoin d'un conducteur? A noter que cette version dispose du Virtual Cockpit et de la recharge de téléphone par induction.

+ Finition
Agrément de conduite
Confort

− Prix
Liste d'options sans fin
Esthétique redondante…

▶ Essai paru dans l'AJ n° 941.

NOTRE AVIS ★★★★★

Audi est parvenu à faire encore mieux. Cette nouvelle A4 est plus légère, plus puissante, plus accueillante, plus technologique. Mais elle est aussi plus chère et ses options toujours plus nombreuses… On aurait aimé un style un peu plus personnel, mais comme dit l'adage "tant que je gagne…"

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	6 cyl. en V, diesel
Cylindrée (cm³)	2 967
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	218 à 4 000
Couple maxi (Nm à tr/mn)	400 à 1 250
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVM7 robotisée
Dimensions (L/l/h) (m)	4,73/1,85/1,43
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	480

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	250
1 000 m D. A. (s)	nc
0 à 100 km/h (s)	6,6
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Consommations *

MOYENNE (l/100 km) : 4,2

Ville : nc	Route : nc	Autoroute : nc
Autonomie (km) : 1 285	Capacité réservoir (l) : 54	

* Données constructeur.

Équipements de série

7 airbags, aide au parking AV/AR, Audi Pre Sense City, Audi Drive Select, Audi MMI avec GPS et écran couleur 7", Bluetooth, clim. auto. trizone, jantes de 17", régul. de vitesse, rétroviseurs ext. rabattables électriquement, vitres élec., volant multifonction…

Options (€)

Accès et démarrage sans clé	690
Audi Virtual Cockpit	300
Interface smartphone	490
MMI Plus	1 450

Audi A4 Avant *Pas si malle*

2.0 TDI 190 S Line — **48 000 €**

Rejet de CO_2 : **113 g/km** | Bonus/Malus : **0 €** | Puissance fiscale : **10 CV** | Garantie : **2 ans, km illimité**

Un break n'offre pas toujours un volume de coffre plus important que la berline dont il dérive. Ceci est surtout vrai pour les familiales allemandes, et la nouvelle Audi A4 Avant ne déroge pas à la règle. Selon nos mesures, le volume de chargement de cette version est ainsi inférieur de 50 dm³ à celui de la récente berline. Quel est alors son intérêt, et pourquoi tant d'engouement pour cette carrosserie ? Il suffit déjà de regarder les deux versions pour être séduit par l'Avant. Et, alors qu'à bord le conducteur retrouve une instrumentation 100 % digitale et une présentation identiques, le break dispose de fonctionnalités inexistantes dans la berline : le hayon motorisé mains-libres (en option), le cache-bagages automatique, la banquette aisément rabattable pour obtenir une vaste zone de chargement plane… Plus séduisant que la berline et plus pratique, le break ne cède en rien sur le plan dynamique et sur celui du confort, grâce à un moteur silencieux et sobre, bien épaulé par une boîte douce et réactive.

C'est pour son style élégant et ses quelques fonctionnalités en plus que le break séduit davantage que la berline.

+ Prise en main facile
Présentation soignée
Equipements technologiques

− Coffre limité
Prix et options
Sensations filtrées

▶ Essai paru dans l'AJ n° 944.

NOTRE AVIS ★★★★☆

L'A4 Avant plaît par son élégance, plus que par son volume de chargement. Elle offre un agrément de conduite confortable, une appréciable facilité de prise en main et une belle sobriété. Mais elle mériterait d'être plus pratique à l'usage et, surtout, plus amusante. Côté tarif et options, elle reste une vraie Audi dans l'âme…

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne, diesel
Cylindrée (cm³)	1 968
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	190 à 3 800
Couple maxi (Nm à tr/mn)	400 à 1 750
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVM7 robotisée
Dimensions (L./l./h.) (m)	4,73 / 1,84 / 1,43
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	418

Performances

Vitesse maxi (km/h)	224
1 000 m D. A. (s)	28,9
0 à 100 km/h (s)	7,9
Reprises 90 à 130 km/h (s) en 7e/6e/5e	27,8 / 11,8 / 7,4
Freinage 90/130 km/h (m)	31 / 63

Consommations

MOYENNE (l/100 km) : 6,1

Ville : 6,5	Route : 6	Autoroute : 5,8
Autonomie (km) : 656	Capacité réservoir (l) : 40	

Équipements de série

Aides au parking avant/arrière, 6 airbags, clim auto. trizone, Virtual Cockpit, Bluetooth, GPS, jantes 18", leds + xénon, phares et essuie-glaces automatiques, Drive Select, radio CD-MP3 + Aux + USB, régulateur-limiteur de vitesse…

Options (€)

Affichage tête haute	1 190
AFIL	550
Caméra de recul	550
Châssis sport	410
Clé mains-libres	690
Phares Matrix LED	2 300

BMW Série 3 *Les limites de l'hybride*

330e Sport — **49 150 €**

Rejet de CO_2 : **49 g/km** | Bonus écologique : **1 000 €** | Puissance fiscale : **8 CV** | Garantie : **2 ans, km illimité**

Quel constructeur aujourd'hui ne possède pas dans sa gamme un modèle hybride ? La technologie est, il est vrai, à la mode et procure certains avantages mais aussi des contraintes. Ainsi, la nouvelle BMW 330e n'est pas disponible en 4 roues motrices et ne peut pas non plus tracter. Deux problèmes qui feront fuir quelques clients. Dommage car la familiale allemande possède des atouts. Sous le capot, un moteur 4 cylindres essence biturbo de 184 ch, marié à une boîte automatique à 8 rapports qui intègre dans son carter un moteur électrique de 88 ch, permet de bénéficier d'une puissance cumulée de 252 ch. Au-delà de ce chiffre impressionnant, cette technologie autorise surtout de rouler sur une quarantaine de kilomètres à une vitesse de 120 km/h. Sur le papier, les données sont donc séduisantes. En revanche, sur la route, le bilan est plus contrasté à cause notamment d'une transition désagréable entre les modes électrique et thermique. Des bruits divers et des vibrations apparaissent.

La 330e démontre ses qualités essentiellement en ville et en banlieue plutôt que sur les longs trajets.

+ Agrément de conduite
Moteur électrique costaud
Confort

− Transition élec./thermique
Pas de transmission 4x4
Non homologuée pour tracter

▶ Essai paru dans l'AJ n° 953.

NOTRE AVIS ★★★★☆

Avant tout achat de la 330e, assurez bien de votre utilisation. La familiale électrique de BMW comporte en effet un réel intérêt pour des trajets bien définis. Pour les gros rouleurs, cette motorisation reste supplantée par les blocs diesel qui offrent une autonomie inégalée et donc plus d'économie.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne + élec, essence
Cylindrée (cm³)/Suralimen.	1 998 / 2 turbos
Batterie/Capacité (kWh)	nc / nc
Puissance maxi (ch à tr/mn)	252 à
Couple maxi (Nm à tr/mn)	290 à 1 350
Transmission	aux roues arrière
Boîte de vitesses	BVA8
Dimensions (L./l./h.) (m)	4,64 / 1,82 / 1,43
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	370

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	225
1 000 m D. A. (s)	nc
0 à 100 km/h (s)	6,1
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Consommations *

MOYENNE (l/100 km) : 2,1

Ville : nc	Route : nc	Autoroute : nc
Autonomie (km) : nc	Capacité réservoir (l) : 41	

* Données constructeur.

Équipements de série

6 airbags, aide au parking AV/AR, autoradio CD-mp3, banquette AR rabattable, climatisation auto. trizone, détecteurs de pluie/luminosité, différentiel à blocage électronique, GPS sur écran 6,5 pouces, jantes alliage 17 pouces, pneumatiques Runflat, projecteurs full LED, régulateur de vitesse…

Options (€)

Affichage tête haute	1 000
Caméra de recul	450
Lecture des panneaux de signalisation	350
Peinture métallisée	300

BMW Série 3 Touring *Une valeur sûre*

320d Luxury — **48 050 €**

Rejet de CO_2 : **119 g/km** | Bonus/Malus : **0 €** | Puissance fiscale : **10 CV** | Garantie : **2 ans, km illimité**

Le 4 cylindres diesel de la BMW commence à avoir des kilomètres au compteur! Offrant un caractère un peu rude, accentué par un stop/start qui manque de discrétion. Heureusement, la boîte auto arrondit les angles avec brio. Malgré son coût élevé (2200 €), nous ne saurions que trop vous la conseiller. A l'usage, la Série 3 Touring s'adapte parfaitement à l'humeur de son conducteur. Toutefois, le freinage manque de conviction. Côté habitacle, la planche de bord affiche une qualité de finition nettement au-dessus de la moyenne. On mettra également au crédit de cette auto un haut niveau de confort, même si son coffre de 476 dm³ est un peu décevant. Avec BMW, on est toujours certain d'une chose: le passage à la caisse sera un moment… douloureux! La barre des 45000 € est très allègrement franchie. Ce qui fait un peu cher pour un break, certes chic, mais équipé d'une mécanique tout de même assez commune. Pour faire passer la pilule, il affiche, eu égard à son niveau de performance, des consommations très sages.

Ce n'est pas pour sa capacité d'emport que l'on craque pour une Série 3 Touring mais pour son agrément et son comportement.

+ Equilibre dynamique
Performances
Faible appetit

− Coffre décevant
Freinage juste correct
Prix élevé

▶ Essai paru dans l'AJ n° 922.

NOTRE AVIS ★★★★☆

Qu'elle soit break ou berline, la Série 3 est une des autos les plus agréables à conduire du marché. Le moteur diesel est un peu rude mais son association avec la boîte auto à 8 rapport est réussie. Les trains roulants n'appellent que des louanges. Mais le manque de générosité de son coffre et de ses places arrière lui joue ici un vilain tour.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne, diesel
Cylindrée (cm³)	1995
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	190 à 4000
Couple maxi (Nm à tr/mn)	380 à 1750
Transmission	aux roues arrière
Boîte de vitesses	BVA8
Dimensions (L./l./h.)(m)	4,63/1,82/1,43
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	473

Performances

Vitesse maxi (km/h)	218
1000m D. A. (s)	29,4
0 à 100 km/h (s)	nc
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	33/66

Consommations

MOYENNE (l/100 km) : 6,4

Ville : 7,3	Route : 6,2	Autoroute : 5,7
Autonomie (km) : 890	Capacité réservoir (l) : 57	

Équipements de série

6 airbags, aide au stationnement AR, connexion Bluetooth, GPS, climatisation automatique, fermeture centralisée à distance, jantes alliage, autoradio, régulateur de vitesse, rétros ext. électriques et dégivrants, déclenchement automatique des phares et des essuie-glaces…

Options (€)

aide au stationnement semi automatique	430 €
sellerie cuir	1250
boîte automatique	2200
caméra de recul	450

BMW Série 3 GT *Aux antipodes de la sportivité*

318d Lounge — **39 550 €**

Rejet de CO_2 : **112 g/km** | Bonus/Malus : **0 €** | Puissance fiscale : **7 CV** | Garantie : **2 ans, km illimité**

Chez BMW, l'appellation GT "Gran Turismo" distingue une variante 5 portes, des classiques modèles tricorps. Sorte de synthèse entre berline, break et SUV, cette GT déroute au premier abord. La fluidité des lignes de la berline a disparu, et le gabarit nettement supérieur laisse planer le doute quant aux prestations dynamiques. Et bien dynamique, justement, cette Série 3 GT ne l'est pas. La suspension privilégie le confort à l'efficacité, et l'ensemble moteur/boîte, la douceur aux performances. La direction, enfin, offre un ressenti artificiel. Pour la sportivité, on repassera. En revanche, les amateurs de longs périples autoroutiers en famille seront ravis. En effet, le bien-être des passagers a été privilégié: insonorisation pointue, confort de suspension absolu, espace aux jambes allongé de 11 cm, hayon s'ouvrant sur un coffre de 521 dm³ judicieusement conçu. Enfin, l'équipement de série, fourni, comprend notamment sur cette finition Modern un toit ouvrant panoramique et un écran tactile multimédia.

La GT profite enfin du léger restylage survenu sur les berlines et breaks l'an dernier. Une nouveauté bientôt dans nos pages.

+ Habitabilité
Confort
Agrément moteur/boîte

− Encombrement
Direction artificielle
Sensations gommées

▶ Essai paru dans l'AJ n° 884.

NOTRE AVIS ★★★★☆

Les puristes seront déçus de l'absence de sensations ressenties au volant. Mais les pères de famille inconditionnels de la marque, soucieux d'avoir assez d'espace pour embarquer armes et bagages sur la route des vacances, seront comblés. Mais un tel véhicule est-il encore une Série 3 si l'esprit n'y est plus?

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne, diesel
Cylindrée (cm³)	1995
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	143 à 4000
Couple maxi (Nm à tr/mn)	320 à 1750
Transmission	aux roues arrière
Boîte de vitesses	BVA8
Dimensions (L./l./h.)(m)	4,83/1,83/1,51
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	521

Performances

Vitesse maxi (km/h)	206
1000m D. A. (s)	32,1
0 à 100 km/h (s)	9,8
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	10,5
Freinage 90/130 km/h (m)	32/66

Consommations

MOYENNE (l/100 km) : 6,2

Ville : 6,9	Route : 5,9	Autoroute : 5,8
Autonomie (km) : 919	Capacité réservoir (l) : 57	

Équipements de série

6 Airbags, banquette 40/20/40, capteurs pluie/luminosité, clim auto trizone, GPS, toit ouvrant panoramique, volant cuir multifonctions, aide au parking arrière, jantes 18", régul. de vitesse, hayon élect., ordi. de bord, sellerie mixte tissu/cuir…

Options (€)

Affichage tête haute	100
Caméra de recul	450
Peinture métallisée	950
Phares au xénon	1000
Xénons + feux de rte anti-éblouissement	1160

BMW Série 4 Gran Coupé *Formule gagnante*

428i M Sport — **53 450 €**

Rejet de CO_2 : **147 g/km** | Malus écologique : **900 €** | Puissance fiscale : **15 CV** | Garantie : **2 ans, km illimité**

Après la berline Série 3, la familiale Série 3 GT et le coupé Série 4, voici la Série 4 Gran Coupé. Reprenant donc la base d'une Série 4 classique, elle s'offre deux portes supplémentaires. Les sensations de conduite sont absolument identiques. Le châssis reste remarquablement équilibré et cette version "M Sport" dispose en série de la direction à démultiplication variable et de l'amortissement piloté. Une option qui n'empêche pas pour autant l'amortissement arrière de manquer de rigueur avec de fréquents rebonds sur chaussée déformée. Sans aller jusqu'à offrir la rondeur et la sonorité d'un six-cylindres en ligne, son quatre-cylindres essence deux-litres turbo de 245 ch fait néanmoins preuve d'une excellente souplesse et d'un bel agrément, surtout quand il est attelé à la très bonne boîte automatique à huit rapports. Sa ligne de toit rehaussée de 12 mm par rapport au coupé rend les places arrière aussi accueillantes que celles de la berline, même si de nombreuses familiales font mieux. Et le coffre s'offre un vrai hayon !

La Série 4 Gran Coupé se sépare de cette version 428i au profit de la 430i, forte de 252 ch mais facturée 60 150 € à finition équivalente.

+ Hayon pratique
Souplesse moteur
Boîte automatique réussie

– Tarif un peu élevé
Amortissement arrière
Places arrière

▶ **Essai paru dans l'AJ n° 912.**

NOTRE AVIS ★★★★☆

Aussi agréable à regarder que la Série 4 et aussi plaisante à vivre que la Série 3, la Série 4 Gran Coupé gagne sur tous les tableaux et trouve sa place dans la gamme, s'offrant même un vrai hayon de coffre. Reste un tarif élevé qui se justifie malgré tout par sa capacité à vous offrir le beurre et l'argent du beurre…

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne, essence
Cylindrée (cm³)	1 149
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	245 à 5 000
Couple maxi (Nm à tr/mn)	350 à 1 250
Transmission	aux roues arrière
Boîte de vitesses	BVA8
Dimensions (L/l/h) (m)	4,64/1,83/1,39
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	480

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	250
1 000 m D. A. (s)	nc
0 à 100 km/h (s)	6
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Consommations *

MOYENNE (L/100 km) : 6,3

Ville : 8,2	Route : 5,2	Autoroute : nc
Autonomie (km) : nc	Capacité réservoir (l) : 60	

* Données constructeur.

Équipements de série

ABS, 6 Airbags, ESP, capteurs pluie/luminosité, aide au parking AV/AR, jantes 17", GPS, clim. auto, radio-CD mp3, sièges élect. et chauffants, banquette fractionnable, rétros ext élect., accès et démarrage mains-libres, vitres AV/AR élect., direction à démultiplication variable, suspension pilotée, volant sport multifonction…

Options (€)

Peinture métallisée	950
Toit ouvrant électrique	1 200

Cadillac ATS *Il était une fois dans l'Ouest*

2.0 T 276 Premium — **48 690 €**

Rejet de CO_2 : **176 g/km** | Malus écologique : **3 000 €** | Puissance fiscale : **17 CV** | Garantie : **3 ans ou 100 000 km**

Pour sa nouvelle familiale, Cadillac retourne à la propulsion (une transmission intégrale est disponible), mais sur une plateforme neuve et avec un moteur inédit. Ce dernier suit la tendance : point de gros V6 ou V8 essence, mais un 4-cylindres essence de 2 litres turbocompressé développant 276 ch et 353 Nm disponibles dès 1 750 tr/mn. Nous vous conseillons d'opter pour la transmission automatique : vous apprécierez d'autant mieux l'agilité de cette berline, dotée d'une direction précise et d'un freinage efficace. La rivale de l'ATS est toute désignée, elle s'appelle BMW Série 3. À l'intérieur, l'américaine marque sa différence : la finition soignée donne satisfaction et sert une ambiance résolument futuriste. Mais le proéminent tunnel de transmission oblige à voyager plutôt à quatre, et léger, le coffre ne contenant que 381 dm³. La dotation, très fournie, comprend un grand écran tactile dernier cri, et la possibilité de connecter pas moins d'une dizaine d'appareils (avec ou sans fil) !

Cette ATS s'est donné les moyens de ses ambitions pour se poser en alternative crédible aux productions d'outre-Rhin.

+ Présentation soignée
Comportement agile
Équipements

– Mécanique peu noble
Coffre limité
Consommation élevée

▶ **Essai paru dans l'AJ n° 869.**

NOTRE AVIS ★★★★☆

Pour se hisser au niveau de ses rivales, la Cadillac ATS a mis les petits plats dans les grands. Élégante, sportive et richement équipée, cette berline familiale a tout pour plaire. Seule la sobriété limitée de sa mécanique… essence peut faire regretter le puissant V6 de 326 ch qui l'équipe aux États-Unis.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne, essence
Cylindrée (cm³)	1 998
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	276 à 5 500
Couple maxi (Nm à tr/mn)	353 à 1 750
Transmission	aux roues arrière
Boîte de vitesses	BVA6
Dimensions (L/l/h) (m)	4,65/1,81/1,42
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	381

Performances

Vitesse maxi (km/h)	240
1 000 m D. A. (s)	27,6
0 à 100 km/h (s)	7,4
Reprises 90 à 130 km/h (s) en 6e/5e/4e	10/7,4/6
Freinage 90/130 km/h (m)	32/65

Consommations

MOYENNE (L/100 km) : 9,3

Ville : 10,6	Route : 8,9	Autoroute : 8,5
Autonomie (km) : 677	Capacité réservoir (l) : 63	

Équipements de série

8 airbags, antidérapage + diff. à glissement limité, antipatinage, aide au park. AV/AR, affich. tête haute, clim auto bizone, Bluetooth, jantes alliage 18 pouces + pneus à roul. à plat, phares au xénon, régul vit., rétros ext. dégivrants, rétro int. électrochromatique, peinture métallisée, sellerie cuir, sièges et volant chauffants, syst. de reconnaissance des panneaux…

Options (€)

Alerte de franchissement, collision, angle mort, régul adaptatif, freinage auto.	2 166
Jantes polies	1 037

Citroën C5 *Eloge de la paresse*

2.0 BlueHDi 180 Exclusive — **38 250 €**

Rejet de CO_2 : **114 g/km** | Bonus/Malus : **0 €** | Puissance fiscale : **9 CV** | Garantie : **2 ans, km illimité**

Face à ses rivales tricolores plus modernes, la C5 peine à conserver sa place sur un segment des familiales déjà déserté... Elle a dû attendre bien plus longtemps que sa cousine 508 pour s'offrir les tout récents moteurs du groupe. Sa patience vient juste d'être récompensée. Le tout dernier BlueHDi 180, accouplé à une nouvelle boîte automatique EAT6 vient enfin de débarquer sous son capot. Un tandem réussi qui sied parfaitement à la philosophie de cette confortable familiale. La discrétion et le punch à mi régimes de ce BlueHDi participent au plaisir de conduite tout en baissant les consommations théoriques.

Grâce à sa boîte automatique moderne, la C5 n'a désormais plus à rougir face aux excellents systèmes DSG du groupe Volkswagen.

A vérifier par nos mesures. De son côté, la transmission automatique réserve une douceur appréciable et surtout une réactivité enfin à la hauteur de ses rivales. Il était temps ! Côté châssis, cette version équipée de la suspension hydractive III réserve un confort plutôt moelleux. Mais le châssis manque un peu de dynamisme comme sur la majorité des C5. La faute à un poids trop élevé...

▶ Essai non paru.

+ Moteur/boîte
Douceur de conduite
Confort

– Habitabilité AR
Tarifs conséquents
Détails d'ergonomie

NOTRE AVIS ★★★★☆

Le tandem BlueHDi 180/EAT 6 fonctionne plutôt bien. Dommage qu'il ait fallu attendre la fin de vie de cette confortable C5 pour enfin profiter d'une boîte automatique à la hauteur de ses rivales. Dans cette finition haut de gamme Exclusive, elle se montre généreuse mais fait payer ses qualités au prix fort.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne, diesel
Cylindrée (cm³)	1997
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	180 à 3750
Couple maxi (Nm à tr/mn)	340 à 2000
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVA6
Dimensions (L/l/h) (m)	4,83/1,86/1,50
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	534

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	222
1000m D. A. (s)	30
0 à 100 km/h (s)	9
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Consommations *

MOYENNE (L/100 km) : 4,4		
Ville : 5,2	Route : 3,8	Autoroute : nc
Autonomie (km) : nc	Capacité réservoir (l) : 70	

* Données constructeur.

Équipements de série

7 airbags, ABS, ESP, aide au stationnement AV et AR avec mesure de place, antibrouillards, bluetooth, climatisation automatique bizones, détection de sous gonflage, GPS avec écran tactile 7", jantes alu 18 pouces...

Options (€)

Pack cuir	1360
Pack hiver	460
Peinture métallisée	630
Toit ouvrant électrique	850

DS 5 *Ravalement de façade*

1.6 THP 165 Sport Chic — **40 250 €**

Rejet de CO_2 : **136 g/km** | Malus écologique : **250 €** | Puissance fiscale : **9 CV** | Garantie : **2 ans, km illimité**

Première DS à abandonner les chevrons, la DS 5 "phase II" adopte surtout une toute nouvelle calandre reprenant les éléments aperçus sur la DS 5LS chinoise, soit un visage plus moderne avec des optiques retravaillées avec leds et clignotants actifs façon Audi. Des éléments attrayants mais réservés à la version haut de gamme. À l'intérieur, l'ambiance aéronautique est conservée, de même que l'originale sellerie cuir bracelet de montre mais les assemblages ne sont toujours pas à hauteur des productions allemandes. L'ergonomie s'améliore en revanche nettement avec l'arrivée d'un système d'infodivertissement doté d'un écran tactile éradiquant nombre de boutons. La technologie MirrorLink peut prendre en compte votre smartphone (Android pour le moment). À l'arrière, les places ne sont toujours pas assez spacieuses. Sur la route, l'auto bénéficie de nouveaux amortisseurs améliorant le confort. Les moteurs essence évoluent, notamment en consommation, et on note avec intérêt l'arrivée de la boîte automatique à 6 rapports, mais dénuée de palettes au volant.

Le restylage élimine la calandre aux double chevron et rend la DS 5 plus classique.

▶ Essai non paru.

+ Duo moteur/boîte
Ergonomie
Confort amélioré

– Places arrière
Manque d'équipements
Dessin du volant

NOTRE AVIS ★★★★★

Avec ce restylage bienvenu, la DS 5s'offre enfin un duo moteur essence/boîte digne du rang auquel elle prétend appartenir. Ajoutez à cela un confort en nette amélioration et vous obtenez une berline familiale haut de gamme. Dommage que la qualité et l'offre technologique ne soient pas au rendez-vous.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne, essence
Cylindrée (cm³)	1598
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	165 à 6000
Couple maxi (Nm à tr/mn)	240 à 1400
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVA6
Dimensions (L/l/h) (m)	4,53/1,88/1,51
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	453

Performances

Vitesse maxi (km/h)	200
1000m D. A. (s)	31,1
0 à 100 km/h (s)	9,6
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	8,4
Freinage 90/130 km/h (m)	31/64

Consommations

MOYENNE (L/100 km) : 8,4		
Ville : 9,6	Route : 7,9	Autoroute : 7,8
Autonomie (km) : 714	Capacité réservoir (l) : 60	

Équipements de série

ABS/ESP, 6 airbags, régulateur/limiteur de vitesse, contrôle pression pneus, phares à diodes + xénon, climatisation automatique bizone, sellerie cuir, sièges AV électriques, clef mains-libres, autoradio-CD mp3 et GPS avec écran tactile, fonction Mirror Screen, Bluetooth, prise USB, radars de stationnement AV et caméra de recul, contrôle angle mort, jantes alliage 18 pouces...

Options (€)

Affichage tête haute	450
Hi-fi Denon	610

Ford Mondeo *Le sursaut de l'essence*

Hybrid 187 Titanium 4 portes — **34 950 €**

Rejet de CO_2 : **99 g/km** | Malus écologique : **1 695 €** | Puissance fiscale : **7 CV** | Garantie : **2 ans, km illimité**

Électricité ou hybride ? Au regard des contraintes générées par la technologie électrique, plusieurs constructeurs dirigent leurs efforts vers l'hybride. Ford a ainsi décidé d'implanter ce type de motorisation sur la Mondeo. Pour cette commercialisation, les ingénieurs ont donc greffé sous le capot un 4-cylindres de 2 litres essence fonctionnant sous le cycle d'Atkinson et l'ont associé à un moteur électrique pour fournir une puissance cumulée de 187 ch. Attrayante sur le papier, cette solution apporte en fait peu. Le mode électrique ne dispose que d'une autonomie de 2 kilomètres et encore à condition d'avoir le pied droit léger. Les automobilistes qui souhaitent moins polluer devront trouver un autre modèle. Une conclusion triste car la Mondeo est foncièrement une bonne voiture. Son comportement routier est sain et le confort appréciable notamment sur les longs trajets. En revanche au chapitre critique, l'Américaine offre une modularité limitée et une direction électrique qui rend perplexe.

Visuellement, difficile de différencier cette version hybride d'une Mondeo thermique si l'on excepte les badges et la monte pneumatique.

+ Agrément
+ Rapport performances/conso
+ Tarif

− Coffre réduit
− Freinage difficile à doser
− Direction peu informative

▶ **Essai paru dans l'AJ n° 929.**

NOTRE AVIS ★★★★☆

Les familiales hybrides ne sont pas encore légion sur le marché et cette Mondeo vient combler un vide avec des arguments tout à fait recevables. Ne manquant ni de rigueur ni d'équilibre, la Ford profite déjà des atouts de la version thermique et révèle un monde de douceur. Dommage que son freinage brutal vienne entacher le tableau.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	**4 cyl. en ligne + élec. essence**
Cylindrée (cm³)/Suralimen.	**1 999/1 turbo**
Batterie/Capacité (kWh)	**nc/nc**
Puissance maxi (ch à tr/mn)	**140 (187) à 6 000[1]**
Couple maxi (Nm à tr/mn)	**173 à 4 000**
Transmission	**aux roues avant**
Boîte de vitesses	**variation continue**
Dimensions (L/l/h) (m)	**4,87/1,86/1,51**
Nombre de places	**5**
Volume coffre (dm³)	**469**

[1] Cumul électrique.

Performances

Vitesse maxi (km/h)	**192**
1 000 m D. A. (s)	**30,2**
0 à 100 km/h (s)	**7,4**
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	**7,4**
Freinage 90/130 km/h (m)	**32/65**

Consommations

MOYENNE (l/100 km) : **6,5**

Ville : **6,4**	Route : **6,4**	Autoroute : **6,8**
Autonomie (km) : **815**	Capacité réservoir (l) : **53**	

Équipements de série

7 airbags, accès mains-libres, AFIL, autoradio-CD mp3 et ports USB, Bluetooth, détection piétons avec freinage auto., GPS, jantes alu 16 pouces, pare-brise chauffant, capteurs de pluie et de luminosité, radars AV/AR, reconnaissance des panneaux de signalisation, régulateur-limiteur de vitesse, système MyKey…

Options (€)

Caméra de recul	**300**
Peinture métallisée	**700**
Park Assist	**250**
Régulateur adaptatif	**500**

Ford Mondeo SW *Le bon compromis*

2.0 TDCi 180 Titanium — **37 450 €**

Rejet de CO_2 : **128 g/km** | Bonus/Malus : **0 €** | Puissance fiscale : **10 CV** | Garantie : **2 ans, km illimité**

L'intérêt d'un break par rapport à une berline, c'est son coffre et surtout son volume. La Ford Mondeo SW correspond parfaitement à cela. Certes les 500 dm³ du coffre ne sont pas un record dans la catégorie, mais l'auto dispose d'un hayon électrique et son agencement n'est pas entravé par des passages de roues mal dessine. Sur la route, l'auto affiche un excellent compromis entre confort et tenue de cap. Son 4 cylindres diesel de 180 ch est parfaitement épaulé par la boîte à double embrayage. L'ensemble est réactif, et assume parfaitement ses relances. Si l'engin n'est pas le plus alerte en ville, au vu de son gabarit, il se débrouille correctement. Mais c'est pour le voyage qu'il est le mieux armé avec une belle habitabilité, des rangements à foison et une dotation complète. On regrettera néanmoins une finition en retrait par rapport à ses rivales et un système d'infodivertissement peu intuitif. Pour tout ceci, Ford facture 1 000 € de plus que la berline. Ce n'est pas si cher payé…

Le break Mondeo est une réussite sur le plan du style. A l'intérieur, le poste de conduite est vaste mais l'ergonomique est perfectible.

+ Moteur et boîte réussis
+ Facilité de chargement
+ Espace et confort à bord

− Finition décevante
− Système multimédia raté
− Ordinateur fastidieux

▶ **Essai non paru.**

NOTRE AVIS ★★★★☆

Pour son break Mondeo, Ford a coché les bonnes cases. L'engin propose une belle capacité de chargement, un duo moteur - boîte aussi alerte que performant, une habitabilité digne du segment supérieur et un bon niveau d'équipements. N'hésitez pas à opter pour la finition Titanium bien plus riche, pour 2 000 € de plus seulement.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	**4 cyl. en ligne, diesel**
Cylindrée (cm³)	**1 997**
Suralimentation	**1 turbo**
Puissance maxi (ch à tr/mn)	**180 à 3 500**
Couple maxi (Nm à tr/mn)	**400 à 2 000**
Transmission	**aux roues avant**
Boîte de vitesses	**BVM6 robotisée**
Dimensions (L/l/h) (m)	**4,87/1,85/1,5**
Nombre de places	**5**
Volume coffre (dm³)	**516**

Performances

Vitesse maxi (km/h)	**206**
1 000 m D. A. (s)	**31,3**
0 à 100 km/h (s)	**9,8**
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	**8,4**
Freinage 90/130 km/h (m)	**33/66**

Consommations

MOYENNE (l/100 km) : **6,8**

Ville : **7,3**	Route : **6,6**	Autoroute : **6,4**
Autonomie (km) : **912**	Capacité réservoir (l) : **63**	

Équipements de série

Clé mains-libres, freinage auto à basse vitesse, alerte baisse de vigilance et franchissement de ligne, aide au démarrage en côte, régulateur-limiteur de vitesse, aide au stationnement AV/AR, système de navigation et d'infodivertissement, Bluetooth, prises USB, info trafic (TMC), points d'intérêt des Guides Michelin Vert et Rouge, 8 HP, feux AV/AR à leds, rétros chauffants et rabattables, barres de toit façon alu, volant réglable en hauteur et profondeur…

Options (€)

Caméra de recul	**300 €**

Hyundai i40 SW *Il ne lui manque que l'essentiel...*

1.7 CRDi 141 UEFA Euro 2016 — **36 000 €**

Rejet de CO_2 : **125 g/km** | Bonus/Malus : **0 €** | Puissance fiscale : **7 CV** | Garantie : **5 ans, km illimité**

Face aux Renault Mégane Estate et Peugeot 308 SW, le break i40 de Hyundai ne parvient pas à trouver sa clientèle. A sa décharge, il est vrai que cette carrosserie n'est pas non plus particulièrement recherchée. Mais le constructeur coréen reste confiant au point d'investir encore sur ce modèle en apportant quelques modifications en 2015. Au menu, des évolutions esthétiques avec un bouclier légèrement modifié, une calandre dotée d'une forme hexagonale grand format semblable à celle de la i30 qui lui confère un aspect plus moderne et agressif. Côté équipement, l'éclairage diurne et l'interface GPS ont été modernisés...

La i40 soigne sa présentation, une allure dynamique à l'extérieur et une planche de bord moderne, esthétique et bien agencée à l'intérieur.

+ Équipement généreux
+ Boîte de vitesses agréable
+ Habitabilité

– Boîte automatique chère
– Direction et châssis
– Performances

sans inflation sur le tarif final. Au chapitre dynamique, le break i40 reste, en revanche, le même, et c'est bien dommage. Ce modèle ne possède pas de défauts rédhibitoires mais il ne propose pas non plus d'arguments faisant pencher la balance en sa faveur. La hausse de puissance de son moteur, qui passe de 136 à 141 ch, ne change par exemple rien à l'agrément de conduite.

▶ Essai non paru.

NOTRE AVIS ★★★☆☆

Le break i40 n'est pas le plus véloce du segment, ni le plus agréable à conduire. Il constitue donc le choix de la raison plus que celui du cœur, grâce à un restylage réussi, un bon rapport prix/équipements, une conso modérée, un volume de coffre et une habitabilité confortables, couplés à une garantie très longue durée.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne, diesel
Cylindrée (cm³)	1 685
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	141 à 4 000
Couple maxi (Nm à tr/mn)	340 à 1 750
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVM7 robotisée
Dimensions (L./l./h) (m)	4,75 / 1,82 / 1,47
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	533

Performances

Vitesse maxi (km/h)	193
1 000 m D. A. (s)	32,8
0 à 100 km/h (s)	11,1
Reprises 90 à 130 km/h (s) en 7e/6e/5e	14,8 / 10,9 / 9,4
Freinage 90/130 km/h (m)	33 / 66

Consommations

MOYENNE (l/100 km) : 6,8

Ville : 6,8	Route : 6,4	Autoroute : 6,5
Autonomie (km) : 912	Capacité réservoir (l) : 70	

Équipements de série

Accès et démarrage sans clé, aide au démarrage en côte, caméra de recul, frein de parking électrique, régulateur-limiteur de vitesse, toit ouvrant panoramique électrique, système radio/CD/MP3 6 HP avec subwoofer et amplificateur, radio numérique terrestre, fonction My Music avec 5 Go de stockage, Bluetooth, AUX/USB, sellerie cuir, sièges avant ventilés à réglages élec. mémorisables, palettes de commandes au volant, vitres surteintées…

Options (€)

Peinture métallisée	560

Infiniti Q50 *Hybride ascendant sport*

Hybrid Sport — **56 050 €**

Rejet de CO_2 : **144 g/km** | Malus écologique : **500 €** | Puissance fiscale : **19 CV** | Garantie : **3 ans ou 100 000 km**

Gamme luxueuse de chez Nissan, Infiniti apporte une touche sportive à l'ensemble de ses châssis. La berline Q50 S Hybrid est à la hauteur des créations maison. Avalant avec grâce les enchaînements sinueux, elle transforme la moindre départementale en cour de récréation au point d'en oublier que l'on est à bord d'une berline de presque deux tonnes ! Sa direction adaptative à liaison électronique apporte en outre un ressenti exceptionnel. Cette excellente autoroutière comprend un système Active Lane Control qui lui permet de conserver sa trajectoire, à condition de l'avoir activé au démarrage. La Q50 profite de ses dimensions généreuses pour accueillir ses passagers arrière avec déférence, à l'exception de celui du milieu qui doit composer avec un tunnel central proéminent. De plus, la qualité de fabrication déçoit par rapport au standing de l'auto, surtout du côté de la qualité des matériaux. Et l'ambiance nocturne un peu tapageuse apparaît datée. Enfin, le volume de coffre reste en retrait, à cause des batteries nichées près des places arrière.

Contrairement à la gamme Lexus, Infiniti propose une alternative diesel : ici un 2.2 de 170 ch désormais épaulé par un 2.0t essence de 211 ch.

+ Agrément mécanique
+ Châssis dynamique
+ Performance et sobriété

– Volume de coffre
– Finition légère
– Lacunes d'équipements

▶ Essai paru dans l'AJ n° 894.

NOTRE AVIS ★★★★☆

En offrant des performances d'un V8 pour des consommations de quatre cylindres, la Q50 S Hybrid démontre les bienfaits de ce type de propulsion. Sa direction et son châssis lui offrent en outre un dynamisme de référence. Il ne lui manque qu'une qualité de vie à bord et un coffre dignes de la catégorie...

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	6 cyl. en V + élec, essence
Cylindrée (cm³)/Suralimen.	3 498 / non
Batterie/Capacité (kWh)	nc / nc
Puissance maxi (ch à tr/mn)	306 (+68) à
Couple maxi (Nm à tr/mn)	350 (+270) à
Transmission	aux roues arrière
Boîte de vitesses	BVA7
Dimensions (L./l./h) (m)	4,80 / 1,82 / 1,45
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	400

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	250
1 000 m D. A. (s)	nc
0 à 100 km/h (s)	5,1
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Consommations *

MOYENNE (l/100 km) : 6,2

Ville : 8,2	Route : 5,1	Autoroute : nc
Autonomie (km) : 1 100	Capacité réservoir (l) : 70	

* Données constructeur.

Équipements de série

6 airbags, caméra de recul, climatisation bizone automatique, écrans 7 et 8 pouces, ESP, GPS, jantes de 19 pouces, régulateur de vitesse, rétros ext. électriques dégivrants et rabattables, sellerie cuir, sièges AV chauffants, volant cuir…

Options (€)

Pack Confort (capteur pluie, radar de parking, clim. adaptative)	600
Pack Sécurité (régul. de vitesse intelligent, Active Lane Control, surv. angles morts, freinage d'urgence)	2 600
Peinture métallisée	900

Jaguar XE *Apprendre de ses erreurs*

2.0 D 180 R-Sport — **46 050 €**

Rejet de CO_2 : **109 g/km** | Bonus/Malus : **0 €** | Puissance fiscale : **9 CV** | Garantie : **3 ans, km illimité**

Premier atout de la nouvelle familiale Jaguar, son look. Une silhouette basse et une ligne de caisse rehaussée lui donnent une allure racée. On la prendrait presque pour un coupé. Même constat à l'intérieur, avec une assise située très bas et des places arrière à l'accès peu aisé et à l'espace très compté. Pourtant la XE est bel et bien une berline familiale. Jaguar a fait un effort sur la qualité de finition et l'ergonomie générale des commandes. La dotation est également à la page avec sellerie cuir, Wi-Fi, lecture des panneaux de signalisation... Sur la route, cette XE se montre digne de son plumage. Grâce à son châssis en aluminium et surtout à ses trains roulants (à double triangulation à l'avant et multibras à l'arrière), l'auto offre un excellent équilibre. Elle sait se faire dynamique en conduite sportive, mais aussi confortable pour des trajets plus paisibles. Le bloc diesel développe 180 ch et se montre à la hauteur de la tâche qui lui incombe. Il pourrait néanmoins être plus discret dans ses montées en régime.

Retour gagnant pour Jaguar sur le marché des berlines familiales. Cette XE est bien née.

+ Plaisir de conduite
Ligne séduisante
Alliance boîte/moteur

– Stop-start bruyant
Peu d'espace à l'arrière
Options nombreuses et chères

▶ Essai paru dans l'AJ n° 930.

NOTRE AVIS ★★★★☆

La nouvelle Jaguar XE suscite énormément d'éloges. Techniquement et esthétiquement, cette berline familiale dispose de tellement de qualités qu'elle pourra taquiner, sans crainte, les références allemandes. Le seul bémol, finalement, se situe au niveau de l'habitabilité et du volume du coffre.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne, diesel
Cylindrée (cm³)	1 999
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	180 à 4 000
Couple maxi (Nm à tr/mn)	430 à 1 750
Transmission	aux roues arrière
Boîte de vitesses	BVA8
Dimensions (L/l/h) (m)	4,68/1,85/1,42
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	392

Performances

Vitesse maxi (km/h)	215
1 000 m D. A. (s)	30,6
0 à 100 km/h (s)	9,4
Reprises 90 à 130 km/h (s) en 8e/7e/6e	16,9/11,1/9,5
Freinage 90/130 km/h (m)	32/64

Consommations

MOYENNE (l/100 km) : 6,4		
Ville : 7,2	Route : 6,3	Autoroute : 5,6
Autonomie (km) : 875	Capacité réservoir (l) : 56	

Équipements de série

6 airbags, accès et démarrage sans clé, AFIL, Bluetooth, châssis sport, clim. bizone, contrôle de pression des pneus, capteurs de pluie et de luminosité, jantes 18", lecture des panneaux de signalisation, prise USB et carte SD, radars de recul, autoradio-CD mp3 avec écran tactile et GPS, régul.-limiteur de vitesse, sellerie cuir…

Options (€)

Affichage tête haute	1 300
Caméra de recul	850
Régulateur de vitesse adaptatif	1 500
Sièges AV électriques	700

Kia Optima *Un nouvel opus réussi*

1.7 CRDi 141 Ultimate — **38 400 €**

Rejet de CO_2 : **116 g/km** | Bonus/Malus : **0 €** | Puissance fiscale : **8 CV** | Garantie : **7 ans ou 150 000 km**

Uniquement proposée avec un diesel de 141 ch, qui peut être couplé à une boîte à double embrayage à 7 rapports, cette nouvelle Optima s'offre un style classique, élégant et somme toute bien réalisé. A l'intérieur, le constat est identique. La planche de bord n'est pas une ode à l'originalité, mais la présentation est soignée. On regrettera toutefois des contre-portes en plastique dur à l'arrière, où l'espace pour trois passagers est au demeurant généreux, quand celles à l'avant sont moussées à souhait. Si le conducteur bénéficie d'autres attentions, comme le volant chauffant, il n'a pas droit à l'affichage tête haute. Quant au coffre, s'il se montre volumineux, son accès n'a rien d'aisé. Sur la route, le moteur se fait très silencieux. En revanche, il s'avère un peu trop brutal, en témoignent les coups de boutoir qui remontent dans le train avant insuffisamment filtré, lorsque le conducteur appuie trop fort sur l'accélérateur. Le seul vrai reproche sur cette familiale à la fois confortable, sobre et très bien insonorisée, qui affiche un rapport prix/équipements très attractif.

Si l'auto a de l'allure, le style de l'Optima est classique et sobre, mais il est aussi élégant et bien réalisé.

+ Agrément
Habitabilité
Prix/équipements

– Accès au coffre
Effets de couple
Pas d'affichage tête haute

▶ Essai paru dans l'AJ n° 949.

NOTRE AVIS ★★★★☆

A la fois élégante, spacieuse, facile à conduire, dotée d'un moteur volontaire et d'une boîte aussi douce que réactive, cette nouvelle Optima a tout pour réussir. Il faudra néanmoins la conduire tranquillement pour éviter les remontées de couple. Son prix et sa dotation très complète pourraient bien finir par vous séduire.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne, diesel
Cylindrée (cm³)	1 685
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	141 à 4 000
Couple maxi (Nm à tr/mn)	340 à 1 750
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVM7 robotisée
Dimensions (L/l/h) (m)	4,86/1,86/1,47
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	510

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	203
1 000 m D. A. (s)	nc
0 à 100 km/h (s)	11
Reprises 90 à 130 km/h (s)	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Consommations *

MOYENNE (l/100 km) : 4,4		
Ville : 5,1	Route : 4,1	Autoroute : nc
Autonomie (km) : nc	Capacité réservoir (l) : 70	

* Données constructeur.

Équipements de série

7 airbags, AFIL, radio CD-MP3, banquette AR 1/3 - 2/3, caméra 360°, capteurs pluie/luminosité, clim auto. bizone, écran 8", jantes 18", lecture des panneaux de signalisation, 3 modes de conduite, phares directionnels au xénon, radars de parkig AV/AR, régul. de vitesse adaptatif + limit., sièges chauffants en cuir, capteurs d'angle mort, GPS, toit ouvrant pano., volant chauffant…

Options (€)

Peinture métallisée	620

Lexus IS *Enfin une hybride sportive et sobre !*

300h F Sport — **47 390 €**

Rejet de CO_2 : **109 g/km** | Bonus écologique : **750 €** | Puissance fiscale : **9 CV** | Garantie : **3 ans ou 100 000 km**

En découvrant la Lexus IS 300h F Sport, difficile de croire qu'il s'agit d'un véhicule hybride. Ses boucliers imposants, ses jupes latérales ou ses jantes généreusement dimensionnées font plutôt penser à une sportive. Et pourtant, la familiale japonaise avec son moteur essence de 181 ch et électrique de 143 ch, appartient bien à la catégorie des hybrides, et ce, sans délaisser les sensations. Car derrière le volant, les virages s'enchaînent avec aisance grâce à un châssis rigoureux, des suspensions adaptatives et une direction ultra précise. Néanmoins, là où le bât blesse, c'est au niveau des performances. La Lexus IS ne procure pas d'accélérations détonantes. La transmission à variation continue musèle en effet les 223 ch cumulés et génère un sentiment de frustration. Mais il faut convenir que la Lexus IS 300h F Sport se révèle être une compagne de très grande qualité en apportant au quotidien un confort agréable, notamment sur autoroute, une insonorisation parfaite et une sobriété étonnante avec seulement 7 l/100 km.

Encore plus agressive, la version restylée de l'IS, présentée au dernier Salon de Pékin, devrait arriver en France d'ici la fin d'année...

▶ Essai non paru.

+ Agrément
+ Confort
+ Consommation

− Boîte à variation continue
− Manque de tonus
− Bonus abaissé

NOTRE AVIS ★★★★☆

Difficile de conclure avec enthousiasme. La Lexus IS 300h F Sport possède plusieurs atouts : confort, sobriété, technologie hybride, efficacité et ligne séduisante. Mais malgré ce tableau élogieux, l'absence de sensations, liée à l'impossibilité d'exploiter la puissance, nuit au bilan de cette "sportive".

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne + élec., essence
Cylindrée (cm³)/Suralimen.	2 494/nc
Batterie/Capacité (kWh)	nc/nc
Puissance maxi (ch à tr/mn)	181 à 6 000[1]
Couple maxi (Nm à tr/mn)	221 à 5 400 + 300
Transmission	aux roues arrière
Boîte de vitesses	variation continue
Dimensions (L/l/h) (m)	4,66/1,81/1 43
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	483

[1] +143 ch élec. pour 223 ch en cumulé.

Performances

Vitesse maxi (km/h)	201
1 000 m D. A. (s)	30,2
0 à 100 km/h (s)	9,1
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	7,6
Freinage 90/130 km/h (m)	33/69

Consommations

MOYENNE (l/100 km) : 7

Ville : 6	Route : 8,1	Autoroute : 7
Autonomie (km) : 943	Capacité réservoir (l) : 66	

Équipements de série

8 airbags, ABS, aide au démarrage en côte, aide au stationnement AV/AR, caméra de recul, clim. auto. bizone, colonne de direction élec., accès et démarrage mains-libres, freinage régénératif à gestion électronique, gestion active du son, indicateur de puissance, jantes alliage 18 pouces, Bluetooth, ordi. de bord, pack Navigation, sièges sport, chauffants et élec., contrôle pression des pneus, VSC...

Options (€)

Pack Sport (suspensions adapt.)	1 900
Toit ouvrant électrique	1 200

Mazda 6 *Evolution feutrée*

2.2 SkyActiv-D 150 Dynamique — **33 450 €**

Rejet de CO_2 : **104 g/km** | Bonus/Malus : **0 €** | Puissance fiscale : **7 CV** | Garantie : **3 ans ou 100 000 km**

Aussi élégante que séduisante, la Mazda6 est surement l'une des familiales tricorps les plus désirables du moment. Mais si vous avez une préférence pour les breaks, pas d'hésitation : il est tout aussi réussi... et au même tarif ! En scène depuis fin 2013, cette génération a subi une légère évolution de style (excepté sur les modèles d'entrée de gamme) décelable au niveau de la jonction des optiques et de la calandre, plus imbriquées. Sous sa robe que pourrait jalouser un coupé 4 portes, la grande berline de 4,87 m dissimule une habitabilité dans la moyenne de la catégorie. Seul le coffre peut décevoir par ses formes et son accès malaisé. La présentation intérieure est sérieuse, peut être trop. Idéalement motorisée par un 2.2 diesel SkyActiv de 150 ch, l'auto délivre d'excellentes performances, se montre plutôt raisonnable en consommations et convainc surtout sur le plan dynamique. Le châssis est réactif, le comportement s'avère rigoureux et les sensations sont au rendez vous !

Le regard félin, légèrement modifié en 2015, séduit. Il s'accompagne d'un comportement routier efficace et plaisant.

▶ Essai non paru.

+ Ligne homogène et gracieuse
+ Moteur performant et sobre
+ Comportement routier

− Détails perfectibles (habitacle)
− Accès et formes du coffre
− Grand gabarit

NOTRE AVIS ★★★★☆

Si le tarif n'est pas donné, il semble se calquer sur celui des ténors du segment. Du coup, en break, la Mazda6 se fait plus compétitive que ses concurrentes ! L'auto peut séduire par ses prestations dynamiques, pour son bloc moteur offrant un intéressant rapport consommations/performances mais son meilleur atout reste sa ligne !

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne, diesel
Cylindrée (cm³)	2 191
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	150 à 4 500
Couple maxi (Nm à tr/mn)	380 à 1 800
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVM6
Dimensions (L/l/h) (m)	4,87/1,84/1,45
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	522

Performances

Vitesse maxi (km/h)	206
1 000 m D. A. (s)	30,9
0 à 100 km/h (s)	9,4
Reprises 90 à 130 km/h (s) en 6e/5e/4e	13,4/10,2/8,6
Freinage 90/130 km/h (m)	33/68

Consommations

MOYENNE (l/100 km) : 5,4

Ville : 6	Route : 5,2	Autoroute : 5
Autonomie (km) : 1 048	Capacité réservoir (l) : 62	

Équipements de série

ABS, ESP, 6 airbags, capteurs pluie/luminosité, radar de parking AV/AR, jantes alliage 17", clim. auto. bizone, autoradio CD/USB, sièges AV chauff., banquette AR fractionnable, rétros. électriques, GPS avec écran tactile 7", régul./limiteur de vitesse, frein à main élec., démarrage sans clé, système de reconnaissance d'obstacle en marche arrière et de véhicule en approche, phares directionnels...

Options (€)

Peinture métallisée	500

Mercedes Classe C *Mini Pullman*

220d Executive — **46 050 €**

Rejet de CO_2 : **109 g/km** | Bonus/Malus : **0 €** | Puissance fiscale : **9 CV** | Garantie : **2 ans, km illimité**

Vous ne lui trouvez pas des faux airs de petite Classe S à cette Classe C ? Rassurez vous, la ressemblance est tout à fait volontaire et plutôt flatteuse pour la familiale Mercedes. Si la planche de bord s'offre bel et bien un dessin à part, l'ambiance luxueuse rappelle davantage celle d'une berline de la catégorie supérieure. Qualité des matériaux et assemblages sont absolument impeccables, malgré une présentation parfois ostentatoire aux yeux de certains. Par contre, l'utilisation du pavé tactile demande un peu d'habitude. Son diesel de 170 ch sait se montrer efficace. Relances et souplesse sont à la hauteur du prestige du blason et sa relative discrétion en font un compagnon agréable au quotidien surtout avec la boîte automatique. Et comme toujours, le confort de référence et son châssis absolument imperturbable en font une routière de très haut niveau. A qui il manque toutefois une once de dynamisme pour donner définitivement le sourire aux conducteurs les plus exigeants.

Pour 450 €, le Pack Exclusif troque cette calandre dynamique pour sa variante chic à fines lamelles et surplombée de l'Etoile Mercedes.

+ Confort de haut niveau
Moteur performant
Comportement sûr

– Options salées
Détails d'ergonomie
Tarifs exclusifs

▶ **Essai paru dans l'AJ n° 942.**

NOTRE AVIS ★★★★☆

Avec son diesel cœur de gamme 220 CDI, la Classe C devient une infatigable routière. En privilégiant le confort aux sensations de conduite, elle reste fidèle à l'ancienne imageMercedes, tout en offrant une dotation technologique et sécuritaire impressionnant. Avec une addition et des options toujours salées...

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne, diesel
Cylindrée (cm³)	2143
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	170 à 3800
Couple maxi (Nm à tr/mn)	400 à 1400
Transmission	aux roues arrière
Boîte de vitesses	BVA7
Dimensions (L./l./h.) (m)	4,69 / 1,81 / 1,44
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	503

Performances

Vitesse maxi (km/h)	221
1000 m D. A. (s)	29,7
0 à 100 km/h (s)	8,3
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	7,6
Freinage 90/130 km/h (m)	31/62

Consommations

MOYENNE (l/100 km) : 6,1

Ville : 7,1	Route : 5,9	Autoroute : 5,3
Autonomie (km) : 1082	Capacité réservoir (l) : 66	

Équipements de série

7 airbags, autoradio avec prise USB, climatisation bizones, connexion bluetooth, GPS, ordinateur de bord, phares à LED et essuie-glaces, automatiques, radars de recul, régulateur de vitesse, rétros électr. et dégivrants, ...

Options (€)

Régulateur adaptatif	700
Suspension pilotée	1300
Toit ouvrant électrique	1300
Peinture métallisée	1050
Sièges AV chauffants	400

Mercedes Classe C Break *Polyvalence en progrès*

350e Fascination — **64 700 €**

Rejet de CO_2 : **49 g/km** | Bonus écologique : **1 000 €** | Puissance fiscale : **10 CV** | Garantie : **2 ans, km illimité**

Après l'hybride diesel / électrique, Mercedes propose une essence / électrique. Une version rechargeable, incontournable désormais, qui permet de combiner écologie et élégance. L'auto permet ainsi de rouler en tout électrique en ville et dans les embouteillages sur près de 30 km... annoncés. Dans la réalité, cela tourne plutôt autour des 20 km. Mais en ayant le pied léger et en alternant intelligemment les deux modes de propulsion, on peut réduire considérablement sa consommation de carburant. Et à l'inverse, s'il on est pressé, les 211 ch du 4 cylindres acceptent sans broncher le renfort des 82 ch électrique. En mode sport, l'ensemble ne manque pas de tonus et met en évidence un comportement routier rigoureux. L'agrément est royal, les à-coups absents et l'on passe d'un mode à l'autre sans y prendre garde. Présentation et confort sont à l'avenant et même si le coffre perd pas mal de volume, 140 dm³ sous le cache-bagages, il conserve quelques aspects pratiques.

Pas facile de distinguer cette hybride qui ajoute juste à la version classique une trappe cachant la prise de charge sur le bouclier arrière.

+ Agrément et comportement
Mode élec. plaisant et pratique
Présentation/finition

– Tarif prohibitif
Autonomie élec. perfectible
Volume du coffre limité

▶ **Essai non paru.**

NOTRE AVIS ★★★★☆

Une silhouette élégante et racée, un habitacle flatteur et dynamique, un bon confort et un comportement rigoureux, la Classe C met la barre haut avant même de fourbir son dernier atout: une version hybride rechargeable lui permettant de rouler en tout électrique sur un peu plus de 20 km d'affilé. De quoi intéresser les écolos... fortunés!

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne + élec, essence
Cylindrée (cm³)/Suralimen.	1991 / non
Batterie/Capacité (kWh)	nc / 6,4
Puissance maxi (ch à tr/mn)	211 à 5500[1]
Couple maxi (Nm à tr/mn)	350 à 1200[2]
Transmission	aux roues arrière
Boîte de vitesses	BVM7 robotisée
Dimensions (L./l./h.) (m)	4,70 / 1,81 / 1,46
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	350

[1] + 82 ch élec. pour 280 ch cumulés. [2] + 340 nm élec.

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	246
1000 m D. A. (s)	nc
0 à 100 km/h (s)	6,2
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Consommations *

MOYENNE (l/100 km) : 2,4

Ville : nc	Route : nc	Autoroute : nc
Autonomie (km) : nc[1]	Capacité réservoir (l) : 50	

[1] 30 km en électrique.
* Données constructeur.

Équipements de série

7 airbags, affichage tête haute, AFIL, banquette 40/20/40, Bluetooth, caméra de recul, clim. auto., contrôle de pression des pneus, ESP, GPS, freinage d'urgence auto., jantes alliage 18, ordi. de bord, phares à LED, radars AV/AR, régul. de vitesse, rétros élec., toit ouvrant, Wi-Fi...

Options (€)

Caméra 360°	400
Clef mains-libres et hayon électrique	1100
Régulateur de vitesse adaptatif	700

Opel Insignia *Santé et sobriété*

2.0 CDTI 140 Cosmo — **32 650 €**

Rejet de CO_2 : **98 g/km** | Bonus/Malus : **0 €** | Puissance fiscale : **7 CV** | Garantie : **2 ans, km illimité**

Difficile de faire la distinction entre cette Insignia restylée en 2012 et l'ancienne, malgré une face avant légèrement revue (calandre, antibrouillards, éclairage diurne) et de nouveaux feux arrière. Pourtant, ces modifications discrètes lui permettent d'avoir une aérodynamique record en affichant un Cx de 0,25. De quoi optimiser les consommations, d'autant que les diesel profitent aussi d'une remise à niveau. Version cœur de gamme, le CDTI de 140 ch autorise des performances amplement suffisantes. Ne lui manque plus qu'une pincée de discrétion supplémentaire pour que tout soit parfait. Sans être le plus dynamique du segment, le châssis de l'Insignia se montre suffisamment enjoué et le confort d'un bon niveau pour en faire une familiale agréable pour tout le monde. Toujours accueillante pour les bagages avec son vaste coffre et son hayon, cette belle berline l'est un peu moins pour ses passagers arrière étant donné son gabarit. Elle profite depuis le restylage d'une interface GPS inédite et plus intuitive que précédemment.

Ce 2.0 CDTI de 140 ch est remplacé par un 1.6 CDTI de 136 ch bientôt à l'essai. A finition équivalente, l'auto augmente de 560 €.

+ Diesel sobre et efficace
+ Comportement sûr
+ Prix/équipement

– Encombrement/habitabilité
– Déficit d'image
– Ergonomie perfectible

▶ Essai non paru.

NOTRE AVIS ★★★☆☆

Comme beaucoup de familiales issues des constructeurs généralistes, l'Insignia souffre d'un déficit d'image. Et comme toujours, son restylage ne peut y faire grand-chose. Cela ne l'empêchera pas de vous séduire grâce à son moteur bien plus sobre, son rapport prix/équipement compétitif et son nouvel attirail technologique.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne, diesel
Cylindrée (cm³)	1 956
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	140 à 4 400
Couple maxi (Nm à tr/mn)	350 à 1 750
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVM6
Dimensions (L/l/h) (m)	4,84/1,86/1,50
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	530

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	205
1 000 m D. A. (s)	nc
0 à 100 km/h (s)	10,5
Reprises 90 à 130 km/h (s) en 6e/5e/4e	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Consommations *

MOYENNE (l/100 km) : 3,7

Ville : 4,6	Route : 3,3	Autoroute : nc
Autonomie (km) : 1 890	Capacité réservoir (l) : 70	

* Données constructeur.

Équipements de série

ABS, airbags frontaux, latéraux AV et rideaux, antibrouillards, clim. auto. bizone, Bluetooth, ESP, feux de jour à LED, GPS tactile, jantes alu 16", lecteur de carte SD, ordi. de bord, capteurs pluie/luminosité, autoradio-CD mp3, rétroviseur intérieur électrochrome, siège conducteur électrique, verrouillage centralisé par télécommande, volant cuir multifonctions réglable en hauteur et en profondeur....

Options (€)

Pack cuir	1 600
Peinture métallisée	620

Peugeot 508 *La marque au lion rugit de nouveau*

2.0 BlueHDi 150 Allure — **33 350 €**

Rejet de CO_2 : **105 g/km** | Bonus/Malus : **0 €** | Puissance fiscale : **7 CV** | Garantie : **2 ans, km illimité**

Les qualités de la Peugeot 508 lui permettaient de devancer nombre de ses rivales sur le marché français. Face à ce constat, la concurrence a réagi, notamment avec le lancement des récentes Volkswagen Passat et Ford Mondeo. Mais la marque au lion n'est pas restée là sans rien faire et a fait évoluer sa 508. Côté esthétique, la "nouvelle" familiale de Sochaux adopte ainsi une calandre proche de celle implantée sur la 308 GT, un capot redessiné ou encore des phares full LED. Dans l'habitacle, les modifications se résument à l'installation d'un écran multifonction tactile. Au chapitre mécanique, la 508 hérite du nouveau bloc diesel 2.0 BlueHDi doté d'une puissance de 150 ou 180 ch. Dans sa version 150 ch, cette familiale offre un bilan mitigé. Les performances sont, par exemple, peu éloquentes notamment en dessous de 1 500 tr/min. En revanche, côté consommation, la française affiche des valeurs intéressantes avec 5,8 l/100 km en moyenne pour des émissions de CO_2 de 105 g/km.

Pour relancer la carrière de sa 508, Peugeot lui a offert un restylage convaincant et de nouveaux moteurs en 2014.

+ Confort
+ Comportement routier
+ Consommation

– Moteur creux à bas régimes
– Options onéreuses
– Manque de rangements

▶ Essai paru dans l'AJ n° 916.

NOTRE AVIS ★★★★☆

Style plus moderne, châssis efficace, confort sans reproche, habitabilité spacieuse, moteur diesel économique... la nouvelle Peugeot 508 croule sous les qualités. Tableau parfait ? Pas tout à fait, malheureusement. Cette 508 souffre en effet d'un caractère assez terne à cause de performances limitées.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne, diesel
Cylindrée (cm³)	1 997
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	150 à 4 000
Couple maxi (Nm à tr/mn)	370 à 2 000
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVM6
Dimensions (L/l/h) (m)	4,83/1,83/1,46
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	545

Performances

Vitesse maxi (km/h)	208
1 000 m D. A. (s)	13,1
0 à 100 km/h (s)	9,5
Reprises 90 à 130 km/h (s) en 6e/5e/4e	13,6/10,4/9
Freinage 90/130 km/h (m)	32/65

Consommations

MOYENNE (l/100 km) : 5,8

Ville : 6,4	Route : 5,8	Autoroute : 5,2
Autonomie (km) : 1 241	Capacité réservoir (l) : 72	

Équipements de série

6 airbags, accès et démarrage mains-libres, affichage tête haute, aide au stationnement AV/AR, capteurs de pluie et de luminosité, climatisation automatique, ESP, feux de croisement à LED, jantes alliage de 17 pouces, autoradio-CD mp3 avec GPS, écran tactile et Bluetooth, sellerie mi-cuir, vitres et rétroviseurs électriques, volant cuir multifonctions...

Options (€)

Caméra de recul	350
Peinture métallisée	860
Phares full LED	1 100

Peugeot 508 SW *Toujours dans la course*

2.0 BlueHDi 180 Allure — **39 000 €**

Rejet de CO_2 : 110 g/km	Bonus/Malus : 0 €	Puissance fiscale : 9 CV	Garantie : 2 ans, km illimité

Restylée en 2014, la 508 offre depuis un dessin plus homogène et plus élégant. Le Lion a repris sa place au centre de la calandre, celle-ci adoptant une forme caractéristique plus statutaire. Un minimum pour rester dans la course face à une Renault Talisman des plus offensive ! Mais le meilleur atout de la familiale Peugeot et de cette version break reste un comportement routier exemplaire. Le train avant à pivot décuplé de cette 508 SW se montre très incisif, à l'instar de la direction ultra-précise. A cela s'ajoute une suspension ferme mais pas inconfortable pour des sensations réjouissantes sur la route. Un agrément général satisfaisant et seulement entaché par quelques à-coups de la boîte robotisée EAT6 et des performances un peu décevantes de la part d'un bloc de 180 ch. A bord, si certains équipements décevront les plus "geeks" d'entre nous, on appréciera la présentation soignée, le toit vitré panoramique et le bon confort des sièges. L'espace habitable séduit moins, de même que le volume du coffre qui profite au moins de formes régulières.

Arrivée en 2010 en berline et en break, la 508 est aux portes de la retraite.

+ Comportement routier
Agrément général
Présentation soignée

– Habitabilité arrière limitée
Performances décevantes
Ergonomie et technologie

▶ Essai paru dans l'AJ n° 959.

NOTRE AVIS ★★★★☆

La 508 conserve une belle élégance depuis le restylage. Mais c'est son comportement routier rigoureux et pas avare en sensation qui plaît surtout. La boîte robotisée s'apprécie dans les embouteillages et sur autoroute mais manque encore de fluidité. Les consommations sont raisonnables mais le 2.0 BlueHDi manque en revanche d'entrain.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne, diesel
Cylindrée (cm³)	1 997
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	180 à 3 750
Couple maxi (Nm à tr/mn)	400 à 2 000
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVM6 robotisée
Dimensions (L./l./h) (m)	4,83 / 1,83 / 1,49
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	565

Performances

Vitesse maxi (km/h)	207
1 000 m D. A. (s)	31,1
0 à 100 km/h (s)	9,2
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	8,8
Freinage 90/130 km/h (m)	33 / 67

Consommations

MOYENNE (l/100 km) : 6,6

Ville : 7,5	Route : 6,4	Autoroute : 5,8
Autonomie (km) : 1 091	Capacité réservoir (l) : 72	

Équipements de série

6 airbags, ESP, accès/démarrage mains-libres, affichage tête haute, toit vitré, radar AR, Bluetooth, clim. auto. bizone, régul./limit. de vitesse, feux de jour à LED, jantes alliage 17", capteurs pluie/luminosité, GPS, radio-CD mp3 USB, écran tactile 9,7", sellerie cuir/tissu…

Options (€)

Peinture métallisée	630
Clim. auto. quadrizone et stores AR	560
Sellerie cuir + sièges AV élec./chauff.	1 510
Aide au stationnement AV + caméra AR	850
Phares full LED	1 100

Renault Talisman *Nouvelle chance*

1.6 TCe 200 Initiale Paris — **40 300 €**

Rejet de CO_2 : 127 g/km	Bonus/Malus : 0 €	Puissance fiscale : 11 CV	Garantie : 3 ans ou 150 000 km

Face à une armada allemande très présente chez les familiales, Renault devait se réinventer. Pour donner le sourire à son conducteur, la Talisman propose quatre roues directrices sur certains modèles et un moteur TCe de 200 ch sur les versions essence haut de gamme. Partageant sa plate-forme avec le récent Espace V, elle dispose d'une plus grande amplitude entre les différents modes de conduite. En mode Sport, la sonorité du moteur est retravaillée, l'accélérateur réagit plus rapidement à la moindre sollicitation du pied droit. Malgré une boîte parfois hésitante, les 200 ch sont bien au rendez-vous et malmènent parfois la motricité. Par contre, les quatre roues directrices font merveille pour repousser les limites de l'adhérence. En mode Confort, la suspension se fait plus douce, mais devient carrément lâche, réagissant parfois sèchement sur certaines déformations. Dommage car la présentation est soignée et l'ergonomie bien pensée pour ceux qui apprécient le tout tactile puisque l'ensemble se gère via le grand écran central.

Grâce à ses quatre roues directrices, la Talisman se comporte presque comme une ballerine.

+ Châssis 4 roues directrices
Habitabilité arrière
Moteur volontaire

– Confort à basse vitesse
Finition perfectible
Freinage

▶ Essai paru dans l'AJ n° 946.

NOTRE AVIS ★★★★☆

Si vous recherchez une berline spacieuse capable de vous procurer de belles sensations et dotée d'un équipement complet, la Talisman est un choix à ne pas négliger. Son châssis est bien né, son moteur vigoureux, sa boîte bien calibrée. Avec un confort mieux maîtrisé et une finition plus sérieuse, elle aurait été parfaite !

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne, essence
Cylindrée (cm³)	1 618
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	200 à 6 000
Couple maxi (Nm à tr/mn)	260 à 2 000
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVM7 robotisée
Dimensions (L./l./h) (m)	4,85 / 1,87 / 1,47
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	596

Performances

Vitesse maxi (km/h)	237
1 000 m D. A. (s)	29,3
0 à 100 km/h (s)	8,4
Reprises 90 à 130 km/h (s) en 7e/6e/5e	17,2 / 12,4 / 9,4
Freinage 90/130 km/h (m)	30 / 63

Consommations

MOYENNE (l/100 km) : 8,6

Ville : 9,3	Route : 8,6	Autoroute : 7,9
Autonomie (km) : 593	Capacité réservoir (l) : 51	

Équipements de série

6 airbags, aide au parking AV/AR, caméra de recul, écran tactile 8,7", Bluetooth, clim auto bizone, audio Bose, jantes alliage 19", 4Control, régulateur/limit. de vitesse, rétros ext. rabattables élect., sellerie cuir, sièges élect. chauffants et ventilés, vitrage latéral feuilleté, volant multifonction…

Options (€)

Pack hiver : volant chauffant, lave-phares et buses chauffantes	350
Peinture métallisée	720
Toit ouvrant panoramique	1 100

Renault Talisman Estate *Un vrai porte-bonheur*

1.6 dCi 160 4Control Intens — **39 600 €**

Rejet de CO_2 : **120 g/km** | Bonus/Malus : **0 €** | Puissance fiscale : **8 CV** | Garantie : **2 ans, km illimité**

NOUVEAU MODÈLE

La version break de la Talisman est au catalogue. Une carrosserie séduisante pour les familles mais qui éprouve des difficultés à s'imposer face aux SUV... malgré des qualités supérieures.

Pour s'imposer parmi les breaks familiaux, un constructeur ne peut plus commercialiser un modèle doté d'uniquement un grand coffre. Aujourd'hui, le cahier des charges doit, en plus de la capacité d'emport, comporter une bonne habitabilité, un style séduisant et une conduite agréable. Bref, un mouton à cinq pattes ! Le Renault Talisman Estate était donc très attendu. Sur le look, mention bien. Le break de la marque au losange a fier allure avec ses ailes rebondies, ses feux arrière étirés et une ligne dynamique. Dans l'habitacle, l'ambiance est du même niveau c'est-à-dire plaisante. Attention toutefois à la qualité très perfectible de la finition. Les occupants profitent d'un espace appréciable notamment au niveau des places arrière. L'équipement est moderne et convaincant avec son écran tactile géant, l'affichage tête haute, la lecture des panneaux de signalisation et bien sûr les indispensables Bluetooth et prises USB. Le volume du coffre, sans être impressionnant, affiche une valeur de 583 dm³ qui le place sur le haut du panier de la catégorie. Concernant le chapitre dynamique, la Talisman Estate souffle le chaud et le froid. Le premier bémol concerne le moteur qui avec 160 ch apporte peu de dynamisme. Le deuxième repose sur l'amortissement piloté qui apporte un excellent confort mais aussi une souplesse exagérée. Cependant, la Talisman supplante ses rivales grâce à son système à quatre roues directrices 4Control qui lui confère une efficacité bluffante !

+ Agilité épatante (4Control)
Coffre spacieux
Rapport prix/équipements

− Finition médiocre
Vibrations à haute vitesse
Suspension parfois trop souple

Au chapitre technologique, le break Renault est à la page !

L'habitacle bénéficie d'une présentation correcte et d'une technologie moderne avec son écran géant.

▶ Essai paru dans l'AJ n° 959.

NOTRE AVIS ★★★★☆

La Renault Talisman Estate est assurément bien née. Doté d'un vaste coffre bien pensé, d'un habitacle plutôt agréable, spacieux et moderne, ce break répond aux besoins des familles. Le conducteur peut, quant à lui, profiter de l'épatant système 4Control mais doit se contenter de performances limitées.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne, diesel
Cylindrée (cm³)	1 598
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	160 à 4 000
Couple maxi (Nm à tr/mn)	380 à 1 750
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVM6 robotisée
Dimensions (L/l/h) (m)	4,87/1,87/1,46
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	583

Performances

Vitesse maxi (km/h)	198
1 000 m D. A. (s)	31,8
0 à 100 km/h (s)	10,2
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	9,2
Freinage 90/130 km/h (m)	31/62

Consommations

MOYENNE (l/100 km) : 6,7

Ville : 7,1	Route : 6,6	Autoroute : 6,3
Autonomie (km) : 701	Capacité réservoir (l) : 47	

Équipements de série

6 airbags, ABS, affichage tête haute, aide au stationnement AR, antibrouillards, banquette 2/3-1/3, Bluetooth, capteurs pluie/luminosité, clé mains-libres, climatisation auto. bizone, écran tactile, ESP, GPS, jantes alliage, régulateur/limiteur de vitesse, sellerie partiellement cuir…

Options (€)

Assistant créneau	1 270
Caméra de recul	1 270
Toit vitré (ouvrant ou fixe)	1 100

Skoda Rapid *Rationalité tchèque*

1.6 TDi 116 Edition — **23 685 €**

Rejet de CO_2 : **109 g/km** | Bonus/Malus : **0 €** | Puissance fiscale : **5 CV** | Garantie : **2 ans, km illimité**

Avec son design très passe-partout, la Rapid fait une carrière... discrète ! Et pourtant, elle dispose de nombreuses qualités.

Autant le dire immédiatement, la Skoda Rapid n'est pas une voiture faite pour rêver. Son credo est ailleurs et se nomme pratique ! Car, la familiale tchèque est avant tout un excellent outil pour servir l'ensemble des occupants. L'habitabilité est, par exemple, remarquable autant à l'avant qu'à l'arrière. Le volume du coffre est tout simplement immense. Des petites attentions sont distillées un peu partout avec une prise USB, une raclette de pare-brise bien pratique, un tapis de sol réversible, une banquette facile à manipuler, etc. Au chapitre dynamique, le bilan est aussi flatteur. La Rapid possède en effet un comportement routier sain et équilibré. Seul un petit effort au niveau du confort pourrait éventuellement être réclamé. Son moteur diesel, développant dorénavant 116 ch, assure des performances suffisantes pour emmener sans problème famille et bagages. Pourquoi hésiter dès lors ? Parce que face à ses rivales, la Skoda manque cruellement de personnalité dans la ligne mais aussi dans l'habitacle.

+ Rapport prix/équipement
Volume du coffre
Habitabilité

− Confort ferme
Moteur sonore
Présentation terne

▶ **Essai non paru.**

NOTRE AVIS ★★★★☆

La Rapid, malheureusement pour elle, appartient à cette catégorie de véhicules qui ne se fait pas remarquer malgré d'excellentes qualités. Cette familiale est en effet spacieuse, bon marché, bien équipée, économique, bien conçue, etc. Mais car il y a un mais, elle n'est vraiment pas attirante esthétiquement.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne.
Cylindrée (cm³)	1 598
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	116 à 3 500
Couple maxi (Nm à tr/mn)	250 à 1 550
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVM5
Dimensions (L./l./h) (m)	4,49/1,71/1,66
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	590

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	201
1 000 m D. A. (s)	nc
0 à 100 km/h (s)	10
Reprises 90 à 130 km/h (s) en 5e/4e/3e	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Consommations *

MOYENNE (l/100 km) : 4,2

Ville : 5,1	Route : 3,7	Autoroute : nc
Autonomie (km) : nc	Capacité réservoir (l) : 55	

* Données constructeur.

Équipements de série

ABS, 6 airbags, ASR, climatisation automatique, ESP, fermeture centralisée à distance, Isofix, GPS couleur, jantes alliage de 16 pouces, ordinateur de bord, radio-CD mp3 + USB + aux., régulateur-limiteur de vitesse, rétroviseurs extérieurs et lève-vitres électriques, volant réglable en hauteur et profondeur…

Options (€)

Lave-phares automatique	130
Peinture métallisée	540
Sièges AV chauffants	225
Radar de stationnement AV/AR	670

Skoda Octavia *Roulez surclassé*

2.0 TDI 150 Style — **29 110 €**

Rejet de CO_2 : **106 g/km** | Bonus/Malus : **0 €** | Puissance fiscale : **7 CV** | Garantie : **7 ans, km illimité**

La discrète Octavia multiplie les atouts : habitabilité, coffre, comportement sain, moteur sobre et tarif relativement compétitif.

Certes, elle partage sa base technique avec la Golf, mais la comparaison s'arrête là. En effet, avec ses 4,66 m de long, cette troisième génération de l'Octavia n'hésite plus entre le segment des compactes et celui des familiales. Pour autant, elle a su contenir son tarif au niveau de la compacte allemande, mais sur la route, le comportement de la berline tchèque se montre digne du segment supérieur. Sereine en toutes circonstances, l'Octavia révèle même une certaine agilité, ce qui n'est pas pour nous déplaire ! Cœur de gamme, le moteur 2.0 TDI de 150 ch offre des prestations honnêtes, tout en restant sobre. Dommage que le niveau sonore soit élevé. L'intérieur est sérieux et bien fini, dans la tradition Volkswagen. Côté confort, l'Octavia se montre plus prévenante qu'auparavant sur les imperfections de la chaussée. Leurs vertèbres préservées, vos passagers profiteront alors d'une habitabilité record, d'autant que l'impressionnant volume de coffre vous permettra d'emporter tous leurs bagages.

+ Coffre
Habitabilité
Rapport prix/équipements

− Habitacle austère
Niveau sonore
Léger manque de dynamisme

▶ **Essai paru dans l'AJ n° 873.**

NOTRE AVIS ★★★★☆

Jusqu'ici, la Skoda Octavia se situait à cheval sur deux catégories. L'actuelle mouture réunit le meilleur des deux mondes avec un tarif de compacte toute équipée, une habitabilité généreuse de familiale et un coffre géant digne d'une routière sans oublier un comportement routier très satisfaisant.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne. diesel
Cylindrée (cm³)	1 968
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	150 à 3 500
Couple maxi (Nm à tr/mn)	320 à 1 750
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVM6
Dimensions (L./l./h) (m)	4,66/1,82/1,46
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	590[1]

[1] Données constructeur.

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	218
1 000 m D. A. (s)	nc
0 à 100 km/h (s)	8,5
Reprises 90 à 130 km/h (s) en 6e/5e/4e	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Consommations *

MOYENNE (l/100 km) : 4,1

Ville : 5	Route : 3,6	Autoroute : nc
Autonomie (km) : 1 219	Capacité réservoir (l) : 50	

* Données constructeur.

Équipements de série

7 airbags, ABS, antibrouillards, Bluetooth, climatisation automatique, détecteurs de pluie/luminosité, ESP avec système de freinage multicollision, fermeture centralisée à distance, jantes alliage, lève-vitres et rétroviseurs extérieurs, ordinateur de bord, radio-CD mp3 + aux + USB, régulateur et limiteur de vitesse, surveillance de la pression des pneus…

Options (€)

Peinture métallisée	580
Toit ouvrant électrique	960

Subaru Levorg *Le choix de la différence*

1.6 GT-S Exclusive — **36 950 €**

Rejet de CO_2 : **164 g/km** | Malus écologique : **2 200 €** | Puissance fiscale : **10 CV** | Garantie : **3 ans ou 100 000 km**

Le Subaru Levorg présente deux facettes : un break bourgeois mais dynamique aussi avec ses d'appendices sportifs.

Subaru n'est certes pas la marque la plus importante en France au niveau des chiffres de ventes. Pourtant, le constructeur japonais possède une gamme originale et attrayante. La Levorg, par exemple, break familial de 4,70 m de long, est une offre efficace qui parvient en plus à se distinguer par une esthétique vraiment personnelle. A l'intérieur, les occupants apprécieront une habitabilité spacieuse et profiteront d'un niveau d'équipement riche. Tout ici est de série : cuir, GPS, caméra de recul... C'est bien simple, la liste des options se borne à la peinture métallisée. Sur le chapitre dynamique, le bilan de la Levorg est plus contrasté. La présence des quatre roues motrices semble inutile tellement le ingénieurs ont tout misé sur le confort. Il est vrai que le 1.6 essence est associé à une boîte CVT (à variateur) qui n'aime pas trop être bousculée. Reste la question du tarif. Comme les volumes de ventes sont modestes, les prix sont plutôt élevés même si le malus est pris en charge par le constructeur.

+ Position de conduite
Toucher de route

− Boîte à variateur
Offre moteur limitée !
Tarif pas assez attractif

▶ Essai non paru.

NOTRE AVIS ★★★☆☆

Jouer la différence est une bonne chose, mais autant le faire bien. Ne proposer qu'un moteur essence sur un segment très diésélisé est un pari perdu d'avance. Dommage, car l'auto a de vrais atouts comme son confort, sa tenue de route ou encore sa dotation très riche. En plus Subaru dispose d'un bloc diesel efficace !

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. à plat, essence
Cylindrée (cm³)	1 600
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	170 à 4 800
Couple maxi (Nm à tr/mn)	250 à 1 800
Transmission	intégrale
Boîte de vitesses	variation continue
Dimensions (L./l./h.) (m)	4,69 / 1,78 / 1,49
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	1 446[1]

[1] Banquette rabattue

Performances

Vitesse maxi (km/h)	201
1 000 m D. A. (s)	30,4
0 à 100 km/h (s)	8,9
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	8,6
Freinage 90/130 km/h (m)	34/68

Consommations

MOYENNE (L/100 km) : 8,6

Ville : 8,8	Route : 8,5	Autoroute : 8,5
Autonomie (km) : 698	Capacité réservoir (l) : 60	

Équipements de série

7 Airbags, détection des angles morts, feux de routes auto., capteurs pluie/luminosité, feux à leds, antibrouillards, rétros élect. chauffants avec rappel clignotants à leds, jantes 18", toit ouvrant électr., siège conducteur électr., sièges AV chauffants, banquette AR 60/40, volant cuir, accès et démarrage mains-libres, vitres AV/AR élect., clim. auto bizone, GPS, audio + USB, Bluetooth, caméra de recul, régul. vitesse...

Options (€)

Peinture métallisée	610

Toyota Avensis *Taillée pour convaincre*

2.0 D-4D 143 Executive — **31 500 €**

Rejet de CO_2 : **119 g/km** | Bonus/Malus : **0 €** | Puissance fiscale : **8 CV** | Garantie : **3 ans ou 100 000 km**

Un second restylage pour cette génération d'Avensis qui transfigure l'auto, plus que confortable à l'intérieur.

La rumeur disait que l'Avensis ne serait pas remplacée... finalement, non seulement la familiale nipponne continue, mais elle profite d'un restylage de taille. Capot, calandre, optiques, boucliers, rétroviseurs : tout change. Et même si cela ne lui permettra pas de rivaliser avec les ténors du segment en matière de vente, elle aura le mérite de proposer une alternative assurément agressive. Le style maison (Prius, Auris...) est mis en avant à l'extérieur, tandis que l'habitacle tente de dissimuler habilement un dessin daté en se concentrant sur une finition soignée, même si des progrès restent à faire. Cela dit, les matériaux plus cossus et la belle présentation bicolore de la planche de bord ne gâchent rien. De notables progrès concernent également la sécurité et le bien-être des occupants, sans oublier l'arrivée d'un nouveau bloc d'origine BMW. Un 2.0 diesel de 143 ch souple à bas régime, agréable à l'usage, franc à l'accélération. Seul le comportement routier, rigoureux, manque un peu de dynamisme dans les virages.

+ Comportement sûr
Agrément moteur
Prix/équipements

− Détails de finition
Sensation de conduite
Modèle datant de 2009

▶ Essai non paru.

NOTRE AVIS ★★★★☆

Parée d'un style agressif, la "nouvelle" Avensis parvient encore à progresser par rapport à l'ancienne qui possédait déjà de nombreuses qualités dynamiques. Sans parler du niveau d'équipement élevé. Cependant, si le bilan est plutôt positif, la familiale aura bien du mal à sortir de l'anonymat.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne, diesel
Cylindrée (cm³)	1 995
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	143 à 4 000
Couple maxi (Nm à tr/mn)	320 à 1 750
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVM6
Dimensions (L./l./h.) (m)	4,82 / 1,81 / 1,48
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	543

Performances

Vitesse maxi (km/h)	200
1 000 m D. A. (s)	31,7
0 à 100 km/h (s)	10
Reprises 90 à 130 km/h (s) en 6e/5e/4e	15,1 / 12,2 / 10,1
Freinage 90/130 km/h (m)	33/70

Consommations

MOYENNE (L/100 km) : 5,8

Ville : 6,3	Route : 5,6	Autoroute : 5,5
Autonomie (km) : 1 034	Capacité réservoir (l) : 60	

Équipements de série

7 airbags, frein de parking électrique, aide au démarrage en côte, régul./limit. de vitesse, freinage auto., alerte de franchissement de ligne, lecture des panneaux, gestion auto. des feux de route, clim. auto. bizone, radio 6 HP à écran tactile 8", Bluetooth, caméra de recul, capteurs de pluie et de luminosité, antibrouillards, accès et démarrage sans clé, volant cuir réglable en hauteur et profondeur, toit vitré panoramique...

Options (€)

Peinture métallisée	620

Toyota Prius *De nets progrès dans la conduite*

Hybride Dynamic — **30 400 €**

Rejet de CO_2 : **76 g/km** | Bonus écologique : **750 €** | Puissance fiscale : **4 CV** | Garantie : **3 ans ou 100 000 km**

Experte de la conduite économe, la Prius pâtissait d'un comportement routier pataud. Avec cette génération, Toyota a choisi de conserver les vertus environnementales et d'élever le plaisir.

Prendre le volant pour la première fois d'une Toyota Prius plonge dans un monde jusqu'alors inconnu pour l'automobiliste lambda. Ce modèle n'a pas été pensé pour des enragés de l'asphalte mais pour des maîtres-zen qui auront fait abstraction de l'esthétisme. Cette quatrième génération restera en effet sûrement dans les annales pour être la plus moche de toutes. En revanche, elle laissera le souvenir de celle étant la plus agréable à conduire à ce jour. Le constructeur nippon en plaçant les batteries sous le plancher a métamorphosé la conduite qui est devenue plus équilibrée grâce à une meilleure répartition des masses. Au chapitre mécanique, l'auto associe un petit moteur essence, fonctionnant toujours sous le cycle Atkinson, à un petit moteur électrique alimenté par une batterie au nickel-métal hydrure (NiMh). Une curiosité sachant que la concurrence, sur ce marché, utilise du lithium-ion... Mais bonne nouvelle, cet ensemble de modifications parvient à abaisser la consommation. Lors de notre essai, la moyenne n'est jamais tombée sous la barre des 5 l/100 km, c'est certes loin des 3,3 l/100 km annoncés par le constructeur, mais cela reste 0,5 l en dessous des résultats mesurés sur la version III. Pour les performances, passez votre chemin, la Prius botte en touche. Pour le reste, la Toyota ne change pas ou peu. Au chapitre des progrès, la finition s'est améliorée tout en restant perfectible. Enfin, l'habitabilité suffit pour voyager convenablement.

+ Douceur
Consommation contenue
Volume du coffre

− Moteur apathique (voie rapide)
Direction sans consistance
Style clivant

La répartition des masses profite de batteries placées sous la banquette

La présentation de la planche de bord fait très futuriste. Les matériaux sont de bonne facture.

▶ **Essai paru dans l'AJ n° 953.**

NOTRE AVIS ★★★★☆

Une fois passé au-delà de son style particulier, la Prius IV s'affirme comme une auto agréable à conduire à plus d'un titre. En ville, son mode tout électrique est un atout majeur. Son confort et son agrément ont sérieusement été revus à la hausse. Dommage que les longs trajets ne soient toujours pas faits pour elle.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne + élec, essence
Cylindrée (cm³)/Suralimen.	1 798/non
Batterie/Capacité (kWh)	nc/nc
Puissance maxi (ch à tr/mn)	122 à 5 200
Couple maxi (Nm à tr/mn)	142 à 3 600
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	variation continue
Dimensions (L./l./h) (m)	4,54/1,76/1,47
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	502

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	180
1 000 m D. A. (s)	nc
0 à 100 km/h (s)	10,6
Reprises 90 à 130 km/h (s)	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Consommations *

MOYENNE (l/100 km) : 3,3

Ville : 3,3	Route : 3,3	Autoroute : nc
Autonomie (km) : nc	Capacité réservoir (l) : 43	

* Données constructeur.

Équipements de série

ABS, 7 Airbags, AFIL adaptatif, détect. d'angles morts, cont. pression pneus, ESP, jantes alu 16 pouces, phares/codes auto, lecteur panneaux, détecteur luminosité, régul. vitesse adapt., détection piétons, clé mains-libres, Bluetooth, caméra de recul, chargeur de téléphone à induction, clim. auto. bizone, écran tactile 7", rétroviseurs extérieurs et vitres électriques...

Options (€)

Aide au stationnement AR	350
GPS	1 000
Jantes alu 15 pouces	- 500

Toyota Avensis Touring Sports *Remarquez moi!*

1.6 D-4D 112 Executive — **32 100 €**

Rejet de CO_2 : 110 g/km | Bonus/Malus : 0 € | Puissance fiscale : 6 CV | Garantie : 3 ans ou 100 000 km

Le restylage redonne un coup de jeune à une Avensis qui date de 2009. Suffisant pour la relancer?

Difficile de sortir de l'anonymat de la part d'une Toyota. Surtout dans un créneau de familiales en perte de vitesse. Pour tenter de se faire davantage remarquer, elle opte pour un restylage qui se voit vraiment, surtout à l'avant. Calandre, capot, optiques, bouclier et rétroviseurs sont entièrement nouveaux. Suffisant pour lui offrir le regard des dernières Toyota et lui redonner un bon coup de jeune pour un modèle datant de 2009. Dans sa version break baptisé Touring Sports, elle peut compter sur un coffre de 543 dm³. Un volume convenable, même si les références de la catégorie restent plus généreuses encore. L'habitacle peine à dissimuler son âge, même si les nouveaux garnissages renforcent la qualité perçue. Le petit diesel de 112 ch reste plutôt agréable. Par contre, sa boîte très longue et le poids élevé lui coupent vite les ailes à l'heure de rehausser le rythme. Du coup, les relances deviennent vite laborieuses. Ennuyeux de la part d'un break souvent appelé à rouler chargé.

+ Châssis sûr
Equipement complet
Vie à bord

− Relances timides
Conduite aseptisée
Poids élevé

▶ Essai non paru.

NOTRE AVIS ★★★☆☆

Avec son gros restylage, l'Avensis gagne en personnalité, même dans cette version Touring Sports. Conservant des qualités dynamiques à la page, malgré son âge avancé, elle manque toutefois de nerfs avec le petit diesel D-4D de 112 ch. Alors autant dépenser 1 000 € de plus et opter pour le 2.0 D-4D de 143 ch...

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne, diesel
Cylindrée (cm³)	1 598
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	112 à 4 000
Couple maxi (Nm à tr/mn)	270 à 1 750
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVM6
Dimensions (L./l./h.) (m)	4,82 / 1,81 / 1,48
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	543

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	176
1 000 m D. A. (s)	34
0 à 100 km/h (s)	nc
Reprises 90 à 130 km/h (s) en 6e/5e/4e	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc / 65

Consommations *

MOYENNE (l/100 km) : 6,1

Ville : nc	Route : nc	Autoroute : nc
Autonomie (km) : 983	Capacité réservoir (l) : 60	

* Données constructeur.

Équipements de série

7 airbags, accès et démarrage sans clés, aide au démarrage en côte, alerte de franchissement de ligne, antibrouillards, Bluetooth, caméra de recul, clim auto bizones, frein de parking électrique, gestion de feux de route automatiques, lecture des panneaux, phares et essuis-glace auto, radio CD 8HP à écran tactile 8", régulateur/limiteur de vitesse, toit vitré panoramique, volant cuir réglable en hauteur et en profondeur…

Options (€)

Peinture métallisée	620

Volkswagen Passat *Sans fil à la patte*

1.4 TSI GTE — **47 930 €**

Rejet de CO_2 : 37 g/km | Bonus écologique : 1 000 € | Puissance fiscale : 6 CV | Garantie : 2 ans. km illimité

Cette version GTE se distingue par sa signature lumineuse spécifique à l'avant et son liseré bleu sur la calandre.

La Passat GTE tombe à point nommé. Un peu comme si VW avait su prévenir l'avenir et anticiper le scandale dont il a été victime. Cette version hybride rechargeable entend proposer une alternative crédible au diesel. Dotée d'un moteur essence 1.4 TSI de 156 ch accouplé à un bloc électrique de 115 ch et une boîte DSG, elle promet de parcourir pratiquement 50 km en silence après avoir rechargé la batterie. L'opération prend quatre heures sur un secteur classique et 2h30 seulement en utilisant une wallbox. Séduisant, même si l'autonomie en tout électrique ne dépasse pas 30 à 40 km dans la vraie vie, selon la douceur de votre pied droit. Pour optimiser la consommation ou le plaisir au volant, divers modes de conduite sont proposés : hybride, tout électrique, mode recharge ou GTE. Dans ce dernier cas, la direction se durcit, la sonorité devient plus sportive et la puissance cumulée atteint 218 ch. Evidemment, les consommations s'envolent alors, mais quelle polyvalence!

+ Silence
Polyvalence
Consommations

− Coffre réduit
Temps de recharge
Tarif et bonus réduit

▶ Essai paru dans l'AJ n° 945.

NOTRE AVIS ★★★★☆

Cette Passat GTE est une réponse crédible aux détracteurs du diesel. Douce ou dynamique, elle s'adapte à toutes les envies. Très intéressante sur les petits trajets, elle devient plus gourmande sur de longs parcours autoroutiers. Dommage que le tarif reste élevé, surtout avec un bonus 2016 qui chute de 4 000 à 1 000 €.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne + élec., essence
Cylindrée (cm³)/Suralimen.	1 395 / 1 turbo
Batterie/Capacité (kWh)	nc / nc
Puissance maxi (ch à tr/mn)	156 +115 à 5 000
Couple maxi (Nm à tr/mn)	250 + 330 à 1 600
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVM6 robotisée
Dimensions (L./l./h.) (m)	4,77 / 1,84 / 1,46
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	510

Performances

Vitesse maxi (km/h)	212
1 000 m D. A. (s)	28,2 (32,2)[1]
0 à 100 km/h (s)	7,4 (10,8)[1]
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	5,7 (7,4)[1]
Freinage 90/130 km/h (m)	31 / 63[1]

[1] Mesures avec batteries à mi-charge

Consommations

MOYENNE (l/100 km) : 6,4 (7,2)[1]

Ville : 5,4	Route : 7	Autoroute : 6,8
Autonomie (km) : 781	Capacité réservoir (l) : 55	

[1] Mesures avec batteries à mi-charge

Équipements de série

6 airbags, ABS, ESP, abonnement Car-Net 12 mois, accès et démarrage sans clés Keyless, assistance au stationnement Park Assist, caméra de recul, clim trizones, jantes 17 pouces, régulateur adaptatif, sellerie cuir/alcantara, système multimédias (Android Auto, CarPlay, combiné d'instrument digital, Mirror Link, disque dur 64 Go, GPS et écran tactile 8 pouces)…

Options (€)

Peinture métallisée	640
Jantes 18 pouces	660

Volkswagen Passat SW *Efficace sur tous les tableaux*

2.0 TDI 190 Carat — **43 010 €**

Rejet de CO_2 : **119 g/km** | Bonus/Malus : **0 €** | Puissance fiscale : **10 CV** | Garantie : **2 ans, km illimité**

Les atouts de la Passat SW sont nombreux mais comme souvent au sein du groupe, la facture est salée.

Pour choisir un break, le volume du coffre est souvent le critère essentiel. Alors pas de perte de temps, direction le hayon qui une fois ouvert découvre un espace incroyable de 639 dm³. Mieux, dans la configuration sièges rabattus, le volume atteint une valeur record de 1780 dm³. Sans oublier le côté pratique avec, par exemple, un plancher mobile ou encore des tirettes qui permettent de replier les sièges facilement. Néanmoins, il ne serait pas honnête de limiter l'attrait de la Volkswagen Passat SW à cette seule qualité. Car, ce break accumule les points positifs. L'habitacle est spacieux, doté d'une finition très soignée et d'un niveau d'équipement qui tend plutôt vers le premium. La Passat propose en effet climatisation automatique trizone, assistant au créneau, régulateur de vitesse adaptatif, etc. En option, un système de conduite semi-autonome dans les embouteillages est même disponible. Et sur la route, le 2.0 TDI de 190 ch accouplé à la boîte DSG6 finissent de parfaire ce tableau.

+ Volume intérieur géant
Moteur performant et discret
Finition et confort

− Tarif élevé
Options nombreuses
Agilité

▶ **Essai paru dans l'AJ n° 959.**

NOTRE AVIS ★★★★☆

Difficile de trouver des défauts à la Passat break. Volkswagen est en effet parvenu à concevoir un véhicule qui allie une habitabilité remarquable, un niveau de technologie élevé et surtout un coffre immense et pensé dans ses moindres détails. Le véritable problème en fait repose sur son tarif élevé.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne, diesel
Cylindrée (cm³)	1968
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	190 à 3500
Couple maxi (Nm à tr/mn)	400 à 1750
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVA6
Dimensions (L/l/h) (m)	4,77/1,83/1,50
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	639

Performances

Vitesse maxi (km/h)	233
1 000 m D. A. (s)	30,3
0 à 100 km/h (s)	9,3
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	8,1
Freinage 90/130 km/h (m)	33/66

Consommations

MOYENNE (l/100 km) : 6,6

Ville : 7,2	Route : 6,4	Autoroute : 6,2
Autonomie (km) : 1 000	Capacité réservoir (l) : 66	

Équipements de série

6 airbags, ABS, affichage tête haute, aide stationnement AR, antibrouillards, banquette 2/3-1/3, Bluetooth, capteurs pluie/luminosité, clim auto bizone, vitres électrique, fermeture centralisée à distance, système audio, écran tactile, ESP, GPS, jantes alliage, régulateur-limiteur de vitesse, sellerie mi-cuir…

Options (€)

Phares à LED	1 010
Toit vitré ouvrant	1 000
Peinture métallisée	640

Volvo S60 *Sobre et efficace façon scandinave*

D4 190 Momentum — **37 860 €**

Rejet de CO_2 : **102 g/km** | Bonus/Malus : **0 €** | Puissance fiscale : **8 CV** | Garantie : **2 ans, km illimité**

Depuis plusieurs années maintenant, les formes cubiques typiques des modèles Volvo ne sont plus.

La S60 ne vieillit pas, elle mûrit. Témoin la qualité de son restylage de 2014 qui lui permet d'arborer une face avant dotée d'une grosse calandre au logo agrandi ainsi que des dessins d'optiques plus évolués. Mais le constructeur suédois ne s'est pas contenté de ce facelift. Il a aussi ajouté de nouveaux équipements avec par exemple un système multimédia/navigation connecté baptisé « Sensus » piloté au moyen d'un écran tactile de 7 pouces. Cependant au-delà de ces dispositifs agréables pour le confort, la S60 se distingue par un niveau de sécurité élevé grâce à de multiples airbags et des assistances à la conduite omniprésentes et bien évidemment efficaces. Sous la capot, l'implantation du D4 de 190 ch est aussi une nouveauté qui sied à merveille à la berline suédoise… même si nous attendions des performances plus importantes. Le moteur diesel D4 s'est en effet révélé quelque peu poussif et assez bruyant. Rien de rédhibitoire toutefois d'autant que la boîte auto distille un bon agrément.

+ Confort
Equipements de sécurité
Restylage réussi

− Beaucoup d'options
Habitabilité/coffre
Prix élevé

▶ **Essai non paru.**

NOTRE AVIS ★★★★☆

Esthétique, assez performante pour un usage quotidien moyen, la S60 possède des atouts. Sans oublier la griffe Volvo, soit un niveau de sécurité qui rassurera n'importe quelle famille. Parfaite ? Pas encore, son habitabilité limitée et son faible volume de coffre sont les deux gros défauts à corriger.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne, diesel
Cylindrée (cm³)	1969
Suralimentation	2 turbos
Puissance maxi (ch à tr/mn)	190 à 4250
Couple maxi (Nm à tr/mn)	400 à 1750
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVA8
Dimensions (L/l/h) (m)	4,64/1,87/1,48
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	443

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	210
1 000 m D. A. (s)	nc
0 à 100 km/h (s)	7,6
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Consommations *

MOYENNE (l/100 km) : 3,9

Ville : 4,5	Route : 3,6	Autoroute : nc
Autonomie (km) : nc	Capacité réservoir (l) : 67	

* Données constructeur.

Équipements de série

6 airbags, AFIL, climatisation automatique, ESP, jantes alliage, régulateur de vitesse actif, phares xénon, sellerie cuir/tissu, surveillance angle mort, rétros ext. électriques abattables…

Options (€)

Caméra de recul	500
Peinture métallisée	950
Toit ouvrant électrique	1 020
Système de navigation	1 200
Accès et démarrage mains-libres	840

ROUTIÈRES

Ce n'est pas le segment le plus dynamique. Alors, après l'arrivée d'une nouvelle génération de Mercedes Classe E, la commercialisation d'une inédite grande routière suédoise, cela fait sensation ! Pour le moment, c'est l'imposant break V90 qui est passé entre les mains de nos essayeurs mais la berline S90 suivra rapidement... en attendant l'introduction de sa version hybride.

SOMMAIRE

Volvo V90 D5 235 4WD	p. 86, 87
Audi A6 2.0 TDI 190	p. 88
Audi A7 Sportback 3.0 V6 TDI 272	p. 88
Audi A8 3.0 V6 TDI 262	p. 89
Bentley Flying Spur 4.0 V8	p. 89
Bentley Mulsanne 6.75 V8 Speed	p. 90
BMW 520d	p. 90
BMW 530xd Touring	p. 91
BMW 530d GT	p. 91
BMW 730d	p. 92
BMW 740 Ld	p. 92
Cadillac CTS 2.0 Turbo	p. 93
Jaguar XJ 3.0 D V6	p. 93
Jaguar XF 3.0D V6 300	p. 94
Lexus GS 450h	p. 95
Lexus LS 600h	p. 95
Maserati Ghibli 3.0 V6 Diesel 275	p. 96
Maserati Quattroporte 3.0 V6 Diesel 275	p. 96
Mercedes Classe E 220d	p. 97
Mercedes Classe S 350d Limousine	p. 98
Porsche Panamera S e-hybrid	p. 98
Skoda Superb Combi 2.0 TDI 150	p. 99
Tesla Model S P85D	p. 99

Volvo V90

Rien de plus à ajouter

D5 235 4WD Inscription Luxe — **69 470 €**

Rejet de CO_2 : **129 g/km** | Bonus/Malus : **0 €** | Puissance fiscale : **13 CV** | Garantie : **2 ans, km illimité**

La caricature passée des breaks Volvo ressemblant à des cubes n'est plus. Le constructeur suédois sait aujourd'hui allier l'esthétisme aux côtés pratiques réclamés par le quotidien. Mais est-ce suffisant pour supplanter les Allemands ?

Depuis le renouvellement de son catalogue débuté par la gamme S60 et V60, Volvo prouve que ses ambitions sont au plus haut. Récemment, le dernier XC90 a facilement pris une part du gâteau des SUV les plus huppés. Une jolie performance car en face, la concurrence est composée des constructeurs germaniques avec leur réputation de marque premium. Cependant, Volvo possède une arme que peu ont jusqu'à présent réussi à reproduire : l'originalité. Cette caractéristique s'est ainsi longtemps retrouvée au niveau des lignes extérieures. Avec le nouveau V90, les designers ont encore réussi à surprendre le monde automobile et surtout satisfaire l'historique clientèle. Le break Volvo dégage en effet une personnalité propre et atypique tout en adoptant certains codes stylistiques actuels. L'entrée dans l'habitacle ne changera pas cette impression. L'aménagement intérieur est original tout en distillant une sensation de "cocooning" agréable où raffinement et sobriété cohabitent en parfaite harmonie. Un tour de force qu'aucun autre constructeur ne parvient à réaliser. Les marques allemandes, par exemple, pêchent par une froideur évidente et récurrente alors que les anglaises ne parviennent pas à sortir d'une décoration digne d'un boudoir à l'ancienne. Bref, dans le détail le V90 offre des matériaux clairs et agréables au toucher. Le bois, le cuir, l'aluminium sont, malgré leurs différences, assemblés avec un soin irréprochable. Les dessins de la console centrale et du tableau de bord sont agréablement épurés, grâce notamment à l'implantation d'un grand écran tactile centralisant l'ensemble des commandes. Mais au-delà des qualités appréciables, un break doit avant tout être pratique. Or sur ce point, Volvo souffle le chaud et le froid. Le volume du coffre avec 560 dm³ ne figure plus comme une référence. Au contraire, il rentre dans le rang et se fait largement dépasser par Mercedes, Volkswagen et Skoda pour ne citer qu'eux. Heureusement, la conception a, elle, été soignée. Deux exemples sont à mettre en avant. Sous le

Malgré ses roues de 20 pouces, le V90 se montre confortable

+ Confort
Raffinement intérieur
Arsenal sécuritaire

– Comportement pataud
Prix costaud
Poids et encombrement

Le volume du coffre n'a rien d'extraordinaire, en revanche, sa conception a été très bien pensée.

NOUVEAU MODÈLE

plancher du coffre, un compartiment supplémentaire permet de ranger plusieurs objets. En outre, une paroi amovible autorise à compartimenter l'espace. Très pratique. Concernant le chapitre dynamique, le break Volvo, dans cette configuration Luxe, possède une philosophie axée sur le confort. Les réglages de suspensions sont typés souples afin de gommer les aspérités du revêtement et les pièges de la chaussée. Le résultat est fabuleux surtout qu'il est parfaitement épaulé par des sièges ergonomiques remarquables. Petit bémol néanmoins à l'arrière. l'implantation très basse des assises entraîne un médiocre soutien des cuisses des passagers affichant plus d'1,75 m sous la toise. Pour ceux qui recherchent un break dynamique voire sportif, il faut encore se tourner vers les modèles allemands. Cependant, Volvo a souvent l'habitude de commercialiser des versions vitaminées dans lesquelles les moteurs sont plus puissants et les comportements routiers plus incisifs. En attendant, il faut donc se contenter d'un bloc diesel de... 235 ch. Ce dernier d'ailleurs révèle les qualités d'ingénierie moteur du constructeur. Pour supprimer le temps de réponse du turbo et muscler les performances à bas régime, Volvo a développé un système, nommé PowerPulse, qui permet de stocker un surplus d'énergie et ainsi d'alimenter le turbo sur la plage comprise entre 825 et 2000 tr/mn. Une idée intéressante mais qui ne métamorphose pas le caractère tranquille du V90. Une fois assimilé, il ne vous restera plus qu'à enclencher le pilotage semi-automatique fonctionnant jusqu'à 130 km/h.

Dans la lignée de ses prédécesseurs historiques, le dernier break baptisé V90 montre le savoir-faire de Volvo.

L'habitacle offre une architecture originale, des matériaux de bonne qualité et une finition premium.

▶ **Essai paru dans l'AJ n° 961.**

NOTRE AVIS ★★★☆☆

Le nouveau Volvo V90 dévoile son caractère immédiatement. Le constructeur a en effet conçu son break avec un maître-mot: douceur. Le style à l'extérieur et à l'intérieur ainsi que le comportement routier encourage à être zen. Une philosophie intéressante que certains trouveront un peu trop poussée.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne, diesel
Cylindrée (cm³)	1969
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	235 à 4000
Couple maxi (Nm à tr/mn)	480 à 1750
Transmission	intégrale
Boîte de vitesses	BVA8
Dimensions (L./l./h.) (m)	4,94/2,02/1,48
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	560

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	240
1000 m D. A. (s)	nc
0 à 100 km/h (s)	7,2
Reprises 90 à 130 km/h (s)	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Consommations *

MOYENNE (l/100 km) : 4,9		
Ville : nc	Route : nc	Autoroute : nc
Autonomie (km) : nc	Capacité réservoir (l) : 60	

* Données constructeur.

Équipements de série

7 airbags, autoradio CD-mp3, capteurs de pluie et de luminosité, climatisation auto. bizone, détection piétons et grands animaux, écran tactile 9 pouces, jantes alliage 20 pouces, pilote semi-automatique, radars de stationnement AV/AR, caméra de recul, régulateur/limiteur de vitesse, sellerie cuir, toit ouvrant panoramique…

Options (€)

Boussole dans le rétroviseur	90
Caméra surround view	590
Clim. auto. quadrizone	660
Sièges AR chauffants	360
Suspension pneumatique AR	1980

Audi A6 *Chameau germanique*

2.0 TDI 190 Ultra S Line — **52 620 €**

Rejet de CO_2 : 113 g/km | Bonus/Malus : 0 € | Puissance fiscale : 10 CV | Garantie : 2 ans, km illimité

Avec une consommation moyenne qui se contente de 6,5 l/100 km tout en offrant 190 ch, Audi tape fort.

Audi a restylé son A6. Si si, puisqu'on vous le dit ! Allez, on vous aide un peu... le constructeur allemand a ajouté des boucliers redessinés ce qui, au passage, allonge cette routière de 17 mm, mais aussi une calandre plus moderne et des feux avant et arrière à LED. Les importantes modifications sont plutôt à aller chercher sous le capot, car avec ce bloc 2.0 TDI de 190 ch, on flirte ici avec la perfection. Du moins, si l'on parle consommation... Nos mesures affichent 6,5 l/100 km en moyenne. Une belle sobriété au vu des performances obtenues. Certes, pour arriver à de tels résultats, les prestations ont été un peu modifiées : la puissance du moteur arrive si généreusement sur le train avant que l'on a un peu l'impression que ce dernier se cherche, tandis que la boîte n'offre pas le lissage qu'on lui connaît. Mais tout cela se fait remarquer à pleine puissance, ce qui n'est pas la vocation première de cette voiture, née pour rouler sans – presque – s'arrêter. Le tout dans le plus grand confort.

+ Moteur sobre et puissant
Excellente finition
Comportement rassurant

– GPS lent
Prix trop important
Liste des options

▶ Essai paru dans l'AJ n° 921.

NOTRE AVIS ★★★★☆

Dans le milieu des routières, s'il ne devait en rester qu'une, ce serait sûrement l'Audi A6. Les kilomètres s'avalent dans un confort optimum, et ce, pour le plus grand plaisir de ses occupants. Par contre, pour les sensations, il faudra repasser. Mais ce n'est pas le but premier de cette élégante version.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne, diesel
Cylindrée (cm³)	1 968
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	190 à 3 800
Couple maxi (Nm à tr/mn)	400 à 1 750
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVM7 robotisée
Dimensions (L./l./h.) (m)	4,94 / 1,88 / 1,46
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	530

Performances

Vitesse maxi (km/h)	222
1 000 m D. A. (s)	30
0 à 100 km/h (s)	8,9
Reprises 90 à 130 km/h (s) en 7e/6e/5e	27,5 / 13,8 / 8,6
Freinage 90/130 km/h (m)	32 / 66

Consommations

MOYENNE (l/100 km) : 6,5		
Ville : 7,2	Route : 6,3	Autoroute : 6,1
Autonomie (km) : 1 123	Capacité réservoir (l) : 73	

Équipements de série

6 airbags, aide au stationnement AV/AR, capteurs pluie/luminosité, contrôle de la pression des pneus, clim. auto. bizone, GPS, jantes alliage 19 pouces, projecteurs Xénon Plus, régulateur de vitesse, rétros ext. rabattables à réglages élec., rétro. int. électrochrome, sellerie cuir/Alcantara, volant cuir multifonction réglable en hauteur et en profondeur…

Options (€)

Accès et démarrage mains-libres	405
Affichage tête haute	1 690
Park Assist	485

Audi A7 Sportback *Le meilleur est toujours caché*

3.0 V6 TDI 272 S Line — **73 440 €**

Rejet de CO_2 : 136 g/km | Malus écologique : 250 € | Puissance fiscale : 16 CV | Garantie : 2 ans, km illimité

L'A7 Sportback commence à dater... et pourtant cela ne se voit pas !

Comme souvent chez Audi, un restylage se borne à de légères évolutions esthétiques et des améliorations techniques plus poussées. Il en va ainsi du remaniement de l'A7 Sportback, opéré en 2014, qui ne semble pas bouger sur le plan du style. Depuis, elle reçoit d'innovantes technologie, comme le régulateur adaptatif avec fonction stop/start, le système de vision nocturne avec signalement des piétons et animaux, ou encore l'éclairage Matrix LED dont le faisceau s'adapte au réseau et au trafic. Côté moteur, le V6 TDI affiche 272 ch pour seulement 136 g de CO_2 par km. Une auto raisonnable sur le papier mais qui aussi 7,9 l/100 km. Ce qui reste honorable pour un engin de près de 1 800 kg. Cela ne l'empêche pas d'afficher les performances d'une sportive. Sur petites routes sinueuses, son poids grève le plaisir et malgré le système Drive Select, le comportement de ce coupé 4 portes est un peu pataud. Son domaine de prédilection reste l'autoroute, y offrant presque le confort d'une limousine.

+ Performances
Consommation
Confort

– Habitabilité arrière
Place centr. AR inconfortable
Manque de reprises

▶ Essai non paru.

NOTRE AVIS ★★★★☆

Confortable, très bien finie, sobre malgré une belle puissance et un poids non négligeable, cette A7 Sportback ne souffre aucune critique... Ou presque. Tout juste peut-on lui reprocher une habitabilité plutôt moyenne, notamment à l'arrière, au vu de son gabarit et un manque d'agilité sur petites routes.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	6 cyl. en V, diesel
Cylindrée (cm³)	2 967
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	272 à 3 500
Couple maxi (Nm à tr/mn)	580 à 1 500
Transmission	intégrale
Boîte de vitesses	BVA7
Dimensions (L./l./h.) (m)	4,97 / 1,92 / 1,42
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	458

Performances

Vitesse maxi (km/h)	250
1 000 m D. A. (s)	27
0 à 100 km/h (s)	6,6
Reprises 90 à 130 km/h (s) en 6e/5e/4e	10,1 / 7,4 / 5,6
Freinage 90/130 km/h (m)	32 / 64

Consommations

MOYENNE (l/100 km) : 7,9		
Ville : 8,9	Route : 7,7	Autoroute : 7
Autonomie (km) : 924	Capacité réservoir (l) : 75	

Équipements de série

8 airbags, capteurs de pluie et de luminosité, clim. auto., GPS, hayon électrique, jantes alliage 19 pouces, phares et clignotants à LED, radars de parking AV/AR, régulateur de vitesse, sellerie cuir Valcona/Alcantara, sièges AV sport à réglages électriques…

Options (€)

Affichage tête haute	1 690
Peinture métallisée	1 150
Phares Matrix LED à faisceau matriciel	1 170
Régulateur de vitesse adaptatif	1 790
Suspension pneumatique pilotée	1 885

Audi A8 *Elle vous a à l'œil !*

▶ 3.0 V6 TDI 262 Quattro — **88 580 €**

Rejet de CO_2 : **155 g/km** | Malus écologique : **1 600 €** | Puissance fiscale : **16 CV** | Garantie : **2 ans, km illimité**

Comme le veut la tradition outre-Rhin, l'Audi A8 profite de son arrivée à mi-carrière pour s'offrir quelques subtiles retouches. Redessinés, les feux avant ont bénéficié de toutes les attentions : ils peuvent désormais recevoir la technologie Matrix LED, qui garantit un éclairage sur-mesure quelles que soient les conditions de circulation. Nous regrettons toutefois qu'il faille se fendre d'un supplément de 3 120 € pour en bénéficier, surtout en regard du tarif de base. À bord, l'ambiance raffinée donne le ton : l'ergonomie est impeccable, quelle que soit la place occupée, on s'y trouve parfaitement installé. Une déception tout de même : notre modèle d'essai présentait quelques défauts de finition, ce qui nous paraît incongru sur une production d'Ingolstadt. Heureusement, le sourire revient lorsque l'on met le contact : fort en couple, le 3.0 TDI de 262 ch parvient à mouvoir l'engin sur un filet de gaz sans difficulté, tout en gagnant en puissance et sobriété. C'est une belle performance.

Proposée en option à 3 120 € sur l'A8, la dernière génération de feux adaptatifs vise à favoriser la sécurité passive.

▶ Essai non paru.

+ Éclairage dernier cri
Motorisation efficace
Vie à bord

– Détails de finition
Politique d'options
Prix dissuasif

NOTRE AVIS ★★★★☆

L'Audi A8 réalise un quasi-sans-faute. Sous une robe tirée à quatre épingles, on distingue une grande routière extrêmement aboutie. Spacieuse, hyper confortable, bien motorisée, elle peut se doter de technologies dernier cri pour peu que l'on ait recours à la trop longue et onéreuse liste des options !

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	6 cyl. en V, diesel
Cylindrée (cm³)	2 967
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	262 à 4 000
Couple maxi (Nm à tr/mn)	580 à 1 750
Transmission	intégrale
Boîte de vitesses	BVA8
Dimensions (L./l./h.) (m)	5,14 / 1,95 / 1,46
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	462

Performances

Vitesse maxi (km/h)	236
1 000 m D. A. (s)	27,3
0 à 100 km/h (s)	6,4
Reprises 90 à 130 km/h (s) en 8e/7e/6e	18,8 / 11,7 / 9,1
Freinage 90/130 km/h (m)	32 / 64

Consommations

MOYENNE (l/100 km) : 8,2

Ville : 9,7	Route : 7,8	Autoroute : 7,2
Autonomie (km) : 1 000	Capacité réservoir (l) : 82	

Équipements de série

8 airbags, accès et démarrage sans clé, clim. électronique, contrôle de pression des pneus, écran tactile, ESP, GPS Europe, jantes alu 17", peinture métallisée, projecteurs xénon Plus, radars de recul AV/AR, limiteur/régulateur de vitesse, rétros ext. dégivrants et rabattables élec., sellerie cuir, suspension pneumatique, Start/Stop, volant cuir réglable élec.…

Options (€)

Pack Technologique vision	7 675
Jantes alliage 19"	2 680
Régulateur de vitesse intelligent	2 430

Bentley Flying Spur *Classe anglaise en toute discrétion*

▶ 4.0 V8 Mulliner — **195 840 €**

Rejet de CO_2 : **254 g/km** | Malus écologique : **8 000 €** | Puissance fiscale : **41 CV** | Garantie : **3 ans, km illimité**

Le mythe Bentley perdure, mais autant être direct, certains "défauts" font tiquer pour une facture flirtant avec les 200 000 €. Les sièges, par exemple, très confortables, n'offrent aucune possibilité de réglage en approche ou en inclinaison ! Respect de la tradition pour les puristes, incongruité pour certains nouveaux propriétaires. La qualité des tapis de sol d'origine italienne déçoit également par rapport aux anciens Wilson qui possédaient un moelleux digne des moquettes de palace. Et que dire de l'absence de gouttière au-dessus des portes impliquant un arrosage en bonne et due forme à chaque ouverture ? Mais attention, la Flying Spur reste tout de même une vraie Bentley. L'habitacle offre un monde de raffinement et de volupté. Les matériaux et la qualité de fabrication sont sans concurrence… Pour autant le confort est perfectible à faible allure. Mais sur autoroute, elle est royale. Un vrai tapis roulant où le silence est de mise. Et bien que performant, son V8 de 507 ch se révèle aussi une merveille de douceur.

Une version V8 S de 528 ch vient épauler ce modèle V8 de 507 ch. Elle se démarque par son bouclier très inspiré par celui des Continental GT Speed.

▶ Essai paru dans l'AJ n° 932.

+ Puissance maîtrisée
Palace roulant
Freinage doux et vigoureux

– Prix de l'exclusivité
Gabarit encombrant
Amortissement à basse vitesse

NOTRE AVIS ★★★★☆

Pour les amoureux de l'automobile, cette Flying Spur entretient parfaitement le mythe du luxe que le constructeur britannique construit depuis un siècle. En revanche, les plus cartésiens apprécieront peu certains manques, surtout quand il faut débourser près de 200 000 € quand la concurrence fait mieux.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	8 cyl. en V, essence
Cylindrée (cm³)	3 993
Suralimentation	2 turbos
Puissance maxi (ch à tr/mn)	507 à 6 000
Couple maxi (Nm à tr/mn)	660 à 1 700
Transmission	intégrale
Boîte de vitesses	BVM8
Dimensions (L./l./h.) (m)	5,30 / 1,99 / 1,49
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	442

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	295
1 000 m D. A. (s)	nc
0 à 100 km/h (s)	5,2
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Consommations *

MOYENNE (l/100 km) : 10,9

Ville : 15,6	Route : 8,1	Autoroute : nc
Autonomie (km) : 820	Capacité réservoir (l) : 90	

* Données constructeur.

Équipements de série

6 airbags, aide au stationnement AV/AR, caméra de recul, capteurs pluie/luminosité, contrôle de la pression des pneus, climatisation, multizone automatique, couvercle de, coffre, sellerie cuir, sièges AV électriques, et chauffants, système audio GPS…

Options (€)

Accoudoir double à l'avant	306
Configuration 4+1 places	1 878
Jantes alliage 21"	2 970
Freins carbone céramique	12 738
Réfrigérateur de coffre	1 962

Bentley Mulsanne *Royal express*

6.75 V8 Speed — **338 000 €**

Rejet de CO_2 : **342 g/km** | Malus écologique : **8 000 €** | Puissance fiscale : **nc** | Garantie : **3 ans, km illimité**

+ Moteur puissant
Confort absolu
Raffinement intérieur

– Prix/fiscalité
Conso. gargantuesque
Encombrement majeur

La Mulsanne était déjà la plus exclusive des Bentley. En mode Speed, elle bouleverse encore un peu plus nos sens. D'abord notre vue, envoûtée par ce paquebot aux dimensions (plus de 5 m de long) et au poids hors norme (2 685 kg). Le toucher, sensible aux matériaux nobles et massifs, à l'instar du cendrier qui donne l'impression d'être taillé dans la masse. L'odorat, enivré par les effluves du voluptueux cuir travaillé sur mesure. Le goût (des sensations) exacerbé, une fois placé derrière le volant, à la faveur d'un V8 6.75 porté à 537 ch, au couple dantesque qui pousse par vagues successives.

Pour 2016, la Mulsanne se pare d'une calandre encore plus massive que celle-ci... et pas forcément élégante.

À titre de comparaison, le 0 à 100 km/h de la Speed égale celui d'une Maserati GranCabrio MC. L'ouïe, enfin, avec les vocalises somptueuses d'une mécanique remarquable... Mais il manque un dernier sens, celui des réalités que l'on retrouve devant le tarif de base, pourtant simple prémisse à un catalogue d'options inépuisable, chaque désir pouvant être exaucé sur demande.

▶ Essai non paru.

NOTRE AVIS ★★★★☆

Singulière, aux antipodes des limousines interchangeables, la Mulsanne était déjà au sommet de son art, qu'il s'agisse d'ambiance, de sensations ou de performances. Son emblématique V8, revu dans cette version Speed, en remet une couche pour se démarquer plus encore de la concurrence.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	8 cyl. en V, essence
Cylindrée (cm³)	6 750
Suralimentation	2 turbos
Puissance maxi (ch à tr/mn)	537 à 4 200
Couple maxi (Nm à tr/mn)	1 100 à 1 750
Transmission	aux roues arrière
Boîte de vitesses	BVA8
Dimensions (L/l/h) (m)	5,58/1,93/1,52
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	443

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	305
1 000 m D. A. (s)	nc
0 à 100 km/h (s)	4,9
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Consommations *

MOYENNE (l/100 km) : 14,6

Ville : 22,8	Route : 9,9	Autoroute : nc
Autonomie (km) : nc	Capacité réservoir (l) : 96	

* Données constructeur.

Équipements de série

Prises d'air, optiques AV et feux AR assombris, jantes 21" et badges en acier poli spécifiques, pack Mulliner Driving avec sièges et ciel de toit en cuir capitonné ou gaufré, emblèmes brodés, poignées intérieures frappées, levier de vitesses moleté, pédalier perforé en alliage…

Options (€)

Toit ouvrant	3 500
Rideaux AR	7 300
Réfrigérateur électrique	11 500

BMW Série 5 *Mamie fait de la résistance*

520d Luxury — **55 550 €**

Rejet de CO_2 : **114 g/km** | Bonus/Malus : **0 €** | Puissance fiscale : **10 CV** | Garantie : **2 ans, km illimité**

+ Comportement toujours au top
Excellent confort
Finition très soignée

– Places arrière un peu justes
Trop d'options trop coûteuses
Stop/Start peu discret

La BMW Série 5 appartient à la catégorie des routières. Et pour se hisser sur le haut du panier, les modèles de ce segment doivent notamment satisfaire à des critères d'habitabilité, de tenue de route (confort et dynamisme) et de consommation. Sur ces points, la berline de Munich, malgré des débuts qui remontent à 2010, répond présente. A l'intérieur, la présentation se montre fastueuse. La finition est soignée grâce à de bons assemblages et des matériaux nobles. Côté technologie, les nombreuses solutions suffisent à faire perdre la tête à beaucoup d'automobilistes. Mais quand ils sont assimilés quel régal même si certaines fonctions commencent à apparaître désuètes. Dans l'habitacle de la Série 5 finalement, les « petites » critiques concernent une habitabilité légèrement en retrait et un volume de coffre limité. Sur la route, la 520d affiche un comportement routier efficace tout en préservant le confort. Son efficace moteur diesel de 190 ch apporte dynamisme sans pénaliser la consommation moyenne.

Malgré son âge avancé et une concurrence féroce, la Série 5 affiche toujours beaucoup de qualités.

▶ Essai paru dans l'AJ n° 958.

NOTRE AVIS ★★★★☆

Avec la Série 5, l'entrée dans le monde du premium se fait de plain pied. Cette berline distille en effet toutes les qualités attendues (finition, performance, confort, dynamisme, etc) et son moteur se montre sobre. Mais dans cette catégorie, rien n'est gratuit. Car en plus d'un tarif très élevé, les options sont légions et chères.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne, diesel
Cylindrée (cm³)	1 995
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	190 à 4 000
Couple maxi (Nm à tr/mn)	400 à 1 750
Transmission	aux roues arrière
Boîte de vitesses	BVA8
Dimensions (L/l/h) (m)	4,90/1,86/1,47
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	506

Performances

Vitesse maxi (km/h)	216
1 000 m D. A. (s)	30,2
0 à 100 km/h (s)	8,8
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	9
Freinage 90/130 km/h (m)	32/66

Consommations

MOYENNE (l/100 km) : 7,1

Ville : 8	Route : 6,9	Autoroute : 6,5
Autonomie (km) : 986	Capacité réservoir (l) : 70	

Équipements de série

6 airbags, climatisation automatique, système audio, régulateur de vitesse, sièges AV à réglage électrique et chauffants, coffre automatisé, vitres et rétros électriques, fermeture centralisée à distance, jantes alliage…

Options (€)

Affichage tête haute	1 500
Boîte de vitesse automatique	2 300
Direction à quatre roues directrices	1 900
Park assist	360
Régulateur de vitesse adaptatif	1 790
Suspension pilotée	1 350

BMW Série 5 Touring *Pullman bavarois*

530xd Luxury — **67 950 €**

Rejet de CO_2 : **149 g/km** | Malus écologique : **900 €** | Puissance fiscale : **16 CV** | Garantie : **2 ans, km illimité**

+ Boîte automatique
Confort
Habitabilité / coffre

– Consommation
Moteur bruyant
Tarif

Subtilement restylée en 2014, cette version Touring de la Série 5 propose le nec plus ultra en matière de boîte automatique dans ce modèle 530xd, ainsi qu'une transmission intégrale intelligente faisant varier le couple entre les essieux en fonction des besoins. Cet arsenal, couplé au "vieux" 6-cylindres en ligne diesel bavarois (ici un peu bruyant), permet de déplacer avec aisance les quelque deux tonnes de la familiale allemande. En effet, cette nouvelle génération privilégie plutôt le confort des passagers au dynamisme caractéristique de ses devancières. A fortiori si vous optez pour la suspension pilotée optionnelle. On se surprendra alors à louer les aspects pratiques de ce break : l'habitabilité a bien progressé, ainsi que le coffre au volume généreux et aux formes bien carrées. Hélas, comme d'habitude chez BMW, ces qualités se payent au prix fort. L'équipement de série, assez fourni, compense en partie. Autre doléance, on regrettera l'appétit un peu élevé d'une mécanique vieillissante.

L'actuelle Série 5 Touring se démarque de ses devancières en se voulant plus spacieuse et confortable.

▶ **Essai paru dans l'AJ n° 894.**

NOTRE AVIS ★★★★☆

Réfractaires aux SUV, BMW a pensé à vous ! Plus habitable, doté d'un confort douillet et d'un volume de coffre intéressant, la Série 5 Touring est une redoutable autoroutière. Si l'ensemble moteur/boîte/transmission intégrale donne satisfaction, le tarif élitiste et la consommation élevée déçoivent.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	6 cyl. en ligne, diesel
Cylindrée (cm³)	2993
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	258 à 4000
Couple maxi (Nm à tr/mn)	560 à 1500
Transmission	intégrale
Boîte de vitesses	BVA8
Dimensions (L./l./h.)(m)	4,91 / 1,86 / 1,46
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	504

Performances

Vitesse maxi (km/h)	250
1000 m D. A. (s)	27,6
0 à 100 km/h (s)	6,7
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	7
Freinage 90/130 km/h (m)	32/66

Consommations

MOYENNE (l/100 km) : 9,9

Ville : 11,2	Route : 8,5	Autoroute : 7,5
Autonomie (km) : 707	Capacité réservoir (l) : 70	

Équipements de série

6 airbags, aide au parking AV/AR, Bluetooth, climatisation automatique bizone, contrôle de la motricité en descente, ESP, GPS, hayon motorisé, phares bixénon, prise USB, régul./limit. de vitesse, sellerie cuir, sièges AV élec., volant réglable électriquement…

Options (€)

Affichage tête haute	1500
Amortissement piloté et antiroulis	3700
Phares directionnels	2050
Régul. de vitesse adaptatif	1790

BMW Série 5 GT *Le coffre-fort*

530d Luxury — **71 750 €**

Rejet de CO_2 : **153 g/km** | Malus écologique : **1 600 €** | Puissance fiscale : **15 CV** | Garantie : **2 ans, km illimité**

+ Coffre plus vaste
Qualité de vie à bord
Confort

– Style discutable
Tarifs élevés
Châssis pataud

Difficile de distinguer cette Série 5 GT restylée de la précédente. Elle profite tout de même d'une gamme remaniée et de nouvelles finitions. La principale nouveauté se trouve à l'arrière où sa pente de hayon adoucie permet d'augmenter le volume du coffre. Avec une contenance de 490 à 630 dm³, selon la position de la banquette, celui-ci dispose d'une belle contenance, au point de concurrencer certains breaks. À l'instar de la Skoda Superb, il conserve une originale double ouverture du coffre façon malle ou hayon. Bien entendu, le bien-être de ses occupants reste la priorité de cette Série 5 atypique notamment à l'arrière où ils profitent d'une banquette coulissante sur 20 cm. La suspension pneumatique, désormais montée en série sur tous les modèles, apporte à l'ensemble un confort royal. Par contre, l'encombrement et le poids conséquent de la GT la rendent moins enjouée que la berline. Certes, le 6-cylindres diesel de cette 530d se montre toujours aussi réussi, mais le châssis pataud n'incite pas à hausser le rythme.

À l'exception des boucliers revus, la partie avant de la Série 5 GT restylée demeure inchangée, l'arrière évoluant plus notablement.

▶ **Essai non paru.**

NOTRE AVIS ★★★☆☆

Offrant davantage de coffre, la BMW Série 5 GT renforce son atout maître et se montre encore plus agréable à vivre. Son confort étonnant en fait une excellente voyageuse aux longs cours. Mais elle doit toujours faire face à des tarifs élevés, un agrément de conduite pas vraiment BMW, et un style massif.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	6 cyl. en ligne, diesel
Cylindrée (cm³)	2993
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	258 à 4000
Couple maxi (Nm à tr/mn)	560 à 1500
Transmission	aux roues arrière
Boîte de vitesses	BVA8
Dimensions (L./l./h.)(m)	5,00 / 1,90 / 1,56
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	490–630

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	246
1000 m D. A. (s)	nc
0 à 100 km/h (s)	6,2
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Consommations *

MOYENNE (l/100 km) : 5,8

Ville : 6,8	Route : 5,2	Autoroute : nc
Autonomie (km) : 1200	Capacité réservoir (l) : 70	

* Données constructeur.

Équipements de série

6 airbags, ABS, antibrouillards à diodes, banquette coulissante, clim. auto. à fonctions étendues, contrôle de pression des pneus, démarrage sans clés, feux xénon, hayon motorisé à double ouverture, jantes alliage 19 pouces, phares et essuie-glace auto., radars de parking AV/AR, autoradio-CD mp3, sièges AV électriques, suspension AR pneumatique, toit ouvrant panoramique, volant multifonctions réglable électriquement…

Options (€)

Affichage tête haute	1500

BMW Série 7 *Vivante... elle est vivante !*

730d Exclusive — **99 500 €**

Rejet de CO_2 : 124 g/km	Bonus/Malus : 0 €	Puissance fiscale : 15 CV	Garantie : 2 ans, km illimité

À l'instar d'Audi, la calandre en haricot de BMW se fait elle aussi de plus en plus imposante.

Pour contrer les Mercedes Classe S et Audi A8, BMW a dégainé cette énième génération de Série 7, sans faire les choses à moitié. Car, cette limousine sait contenter conducteur et passagers. Ainsi malgré ses 5,10 m de long et ses 1 830 kg, l'engin se montre plaisant et assez agile grâce à des trains roulants modernes. L'amortissement piloté Select Drive, les suspensions pneumatiques et les roues directrices arrière font preuve d'une efficacité impressionnante. Il est vrai que ces équipements sont aussi parfaitement secondés par son moteur 6-cylindres en ligne de 265 ch et sa boîte auto à 8 rapports. Concernant la consommation, la valeur annoncée de 4,7 l/100 km semble irréalisable mais reste néanmoins contenue face à ses rivales. Derniers raffinements enfin, le système de conduite semi-autonome ou la commande gestuelle pour gérer le volume ou prendre un appel intriguent par leur nouveauté mais aussi par leur fonctionnement parfois surprenant.

+ Confort
Équipements luxueux
Rapport performance/conso.

– Tarif exorbitant
Assistances intrusives
Gabarit imposant

▶ Essai paru dans l'AJ n° 942.

NOTRE AVIS ★★★★★

Avec sa nouvelle Série 7, BMW a mis la barre très haut. Confortable tout en étant à la fois sobre et performante, offrant un agrément irréprochable sur autoroute comme sur petite route. Elle n'a guère de défaut. À l'exception de son prix, et d'un système de conduite semi-autonome encore perfectible.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	6 cyl. en ligne, diesel
Cylindrée (cm³)	2 993
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	265 à 4 000
Couple maxi (Nm à tr/mn)	620 à 2 000
Transmission	aux roues arrière
Boîte de vitesses	BVA8
Dimensions (L./l./h.) (m)	5,10 / 1,91 / 1,48
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	515

Performances

Vitesse maxi (km/h)	250
1 000 m D. A. (s)	27,3
0 à 100 km/h (s)	6,3
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	6
Freinage 90/130 km/h (m)	32 / 66

Consommations

MOYENNE (l/100 km) : 7,6		
Ville : 8,6	Route : 7,4	Autoroute : 6,9
Autonomie (km) : 1 026	Capacité réservoir (l) : 78	

Équipements de série

7 airbags, affichage tête haute, aide au parking AV/AR, caméra de recul, clé intelligente + accès/démarrage sans clé, clim. auto. 4 zones, GPS, écran tactile 10,2", jantes de 19", AFIL, systèmes anti-angle mort et collision, lecteur de limitation de vitesse, phares full leds, régul. de vitesse, sellerie cuir intégrale, sièges AV Advanced chauffants, Surround View à 360°, système hi-fi Harman Kardon, toit ouvrant…

Options (€)

Active Confort Drive	3 000
4 roues directrices	1 500

BMW Série 7 *Un autre monde*

740 Ld Exclusive — **115 450 €**

Rejet de CO_2 : 142 g/km	Malus écologique : 500 €	Puissance fiscale : 20 CV	Garantie : 2 ans, km illimité

La Série 7, dans sa version limousine, fait découvrir un monde incroyable de voluptés et de douceur.

Trouver des défauts sur les véhicules récents est assez difficile tellement les standards de qualité ont évolué depuis 20 ans. Mais trouver des défauts sur la BMW Série 7 Ld Drive Exclusive relève tout simplement de la mission impossible. Son poids conséquent et sa longueur imposante impliquent une agilité de paquebot ? Et bien non, la limousine allemande se révèle précise et même presque agile avec une maîtrise parfaite du roulis, une puissance rassurante et un freinage extrêmement efficace. La consommation doit alors atteindre des sommets ? Une nouvelle fois, bonne surprise car le 6 cylindres en ligne diesel de 320 ch se contente de seulement 8 l/100 km. Mieux, ses émissions de CO_2 se limitent à 142 g/km. Pour le reste, la Série 7 Limousine est tout simplement remarquable à tous les niveaux. Le luxe, le raffinement et les équipements technologiques sont impressionnants. L'insonorisation et le confort de suspension atteignent un niveau insoupçonné. La finition ? Inutile de chercher, c'est parfait.

+ Niveau technologique
Finition luxueuse
Confort XXL

– Prix
Direction légère
Encombrement

▶ Essai paru dans l'AJ n° 959.

NOTRE AVIS ★★★★★

La BMW Série 7 Ld est une limousine polyvalente. Il est en effet tout aussi agréable d'être conducteur que passager. La transmission intégrale permet de profiter pleinement du moteur. Les suspensions et les sièges génèrent un confort incommensurable. Ce modèle ne suscite, en fait, que des superlatifs.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	6 cyl. en ligne, diesel
Cylindrée (cm³)	2 993
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	320 à 4 000
Couple maxi (Nm à tr/mn)	680 à 1 750
Transmission	intégrale
Boîte de vitesses	BVA8
Dimensions (L./l./h.) (m)	5,24 / 1,90 / 1,48
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	515

Performances

Vitesse maxi (km/h)	250
1 000 m D. A. (s)	26,4
0 à 100 km/h (s)	6,1
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	5,4
Freinage 90/130 km/h (m)	31 / 66

Consommations

MOYENNE (l/100 km) : 8		
Ville : 9,5	Route : 7,7	Autoroute : 6,8
Autonomie (km) : 975	Capacité réservoir (l) : 78	

Équipements de série

8 airbags, affichage tête haute, alerte de franchissement de ligne involontaire, climatisation automatique, régulateur de vitesse, sièges AV chauffants, toit ouvrant coulissant électrique, vitres électriques, fermeture centralisée à distance, système audio, volant chauffant, sellerie cuir…

Options (€)

Fonction TV	1 300
Sièges AV à ventilation active	1 200
Régulateur de vitesse actif ACC	1 950
Système de vision nocturne	2 250

Cadillac CTS *L.A. Confidential*

▶ 2.0 Turbo Premium — **59 690 €**

Rejet de CO_2 : **180 g/km** | Malus écologique : **3 000 €** | Puissance fiscale : **17 CV** | Garantie : **3 ans ou 100 000 km**

La CTS propose une allure tranchante et des phares adaptatifs dotés d'un éclairage à LED verticales.

Au milieu des grandes routières allemandes, la CTS offre une dose d'exotisme. Pourtant, ses formes acérées et son style épuré malgré ses près de 5 mètres de long ne vous transportent pas directement de l'autre côté de l'Atlantique. Son quatre cylindres turbo non plus. Déjà vu sur l'ATS, ce bloc fait correctement son boulot, mais il manque cruellement de caractère par rapport à ce que l'on attend d'une Cadillac. Et sa sonorité quelconque n'arrange rien. Cela n'empêche pourtant pas cette CTS de donner du plaisir à son conducteur grâce à son châssis très "européen". Maîtrisant à merveille ses mouvements de caisse et doté d'un train avant précis, il fait preuve d'une étonnante efficacité – mais néglige le confort avec ses suspensions fermes – qui rendent cette CTS plus vive que ses rivales européennes. L'habitacle moderne, technologique et bien fini est également conforme à nos standards. Au point de perdre une partie de son charme et de son identité américaine...

+ Châssis affuté
Dotation pléthorique
Présentation

– Moteur décevant
Confort ferme
Réseau limité

▶ Essai non paru.

NOTRE AVIS ★★★★☆

La Cadillac surprend là où on ne l'attend pas. À commencer par son dynamisme supérieur à celui des grandes routières européennes et une qualité de fabrication à la hauteur de ses concurrentes. Mais son quatre-cylindres insipide manque cruellement de charisme et son réseau ultra limité la dessert.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne, essence
Cylindrée (cm³)	1 998
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	276 à 5 500
Couple maxi (Nm à tr/mn)	400 à 3 000
Transmission	aux roues arrière
Boîte de vitesses	BVA5
Dimensions (L./l./h.) (m)	4,97 / 1,83 / 1,46
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	447

Performances

Vitesse maxi (km/h)	227
1 000 m D. A. (s)	27,8
0 à 100 km/h (s)	7
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	6,5
Freinage 90/130 km/h (m)	33 / 68

Consommations

MOYENNE (l/100 km) : 10,3

Ville : 11,3	Route : 9,7	Autoroute : 9,8
Autonomie (km) : 699	Capacité réservoir (l) : 72	

Équipements de série

ABS, airbags frontaux, latéraux AV/AR, rideaux et genoux, accès/démarrage mains-libres, affichage tête haute, aide au stationnement AV et AR, alerte de franchissement de ligne, amortissement piloté, avertisseur d'angles morts, caméra de recul, capteur pression des pneus, clim. auto., éclairage adaptatif, ESP, GPS tactile, phares bixénon, régul. de vitesse, sièges cuir AV élec./chauff., volant cuir électriques, toit ouvrant élec., syst. anti-collision, jantes alu…

Options (€)

Placages carbone	368

Jaguar XJ *Seul le nom est resté*

▶ 3.0 D V6 Luxe Premium — **87 400 €**

Rejet de CO_2 : **189 g/km** | Malus écologique : **4 000 €** | Puissance fiscale : **18 CV** | Garantie : **3 ans. km illimité**

Depuis 2015, la XJ adopte un regard différent de celui-ci. Son V6 diesel est aussi passé de 275 à 300 ch. Une version qu'il nous tarde d'essayer.

La XJ a fait table rase du passé pour adapter son design aux canons actuels et en se mettant presque à jour en matière de technologie avec un équipement haut de gamme (double vitrage, amortissement piloté…) et des options intéressantes (éclairage adaptatif, régulateur de vitesse actif…). La boîte auto à 6 rapports suit la tendance avec une commande proposant trois modes de conduite. Le V6 diesel de 3 l est ainsi bien épaulé et laisse libre cours aux vocalises particulièrement travaillées de ses 275 ch. Le couple de 600 Nm est disponible très tôt (1 000 tr/mn), ce qui confère à la XJ une onctuosité de fonctionnement remarquable. L'habitabilité est également un point fort de cette Jaguar qui progresse largement sur la précédente... mais qui n'est pas exempte de défauts. On notera un rayon de braquage pénalisant, une position de conduite difficile à trouver en raison d'une colonne de direction qui manque d'amplitude, et une instrumentation peu lisible au soleil.

+ Agrément de conduite
Habitabilité arrière
Sonorité moteur

– Habitabilité du coffre
Diamètre de braquage
Réglages du volant

▶ Essai paru dans l'AJ n° 800.

NOTRE AVIS ★★★★☆

Dans sa catégorie, l'atout numéro un de la XJ reste son tarif. Pour moins de 90 000 €, vous avez accès au meilleur de Jaguar : une auto à la silhouette évocatrice et à la motorisation performante, dotée d'un équipement décent et d'un grand agrément de conduite. Toutefois, ses défauts sont de l'ordre du détail.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	6 cyl. en V, diesel
Cylindrée (cm³)	2 993
Suralimentation	2 turbos
Puissance maxi (ch à tr/mn)	275 à 4 000
Couple maxi (Nm à tr/mn)	600 à 2 000
Transmission	aux roues arrière
Boîte de vitesses	BVA6
Dimensions (L./l./h.) (m)	5,25 / 1,89 / 1,45
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	520

Performances

Vitesse maxi (km/h)	231
1 000 m D. A. (s)	29,1
0 à 100 km/h (s)	8,3
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	6,8
Freinage 90/130 km/h (m)	30,9 / 62,1

Consommations

MOYENNE (l/100 km) : 8,2

Ville : 10,4	Route : 6,8	Autoroute : 6,8
Autonomie (km) : 1 000	Capacité réservoir (l) : 82	

Équipements de série

6 airbags, amortissement piloté, autoradio-CD, capteurs pluie/luminosité, clim. auto. quadrizone, double vitrage, jantes alliage 18 pouces, phares xénon, rétro. intérieur électrochromatique, rétros extérieurs électriques et dégivrants, sellerie cuir, sièges chauffants, toit panoramique en verre…

Options (€)

Pare-brise chauffant	430
Sièges ventilés avant et arrière	1 400
Système audio Bowers & Wilkins	3 020
Système multimédia arrière	2 260

Jaguar XF *Mue discrète*

3.0D V6 300 Portfolio — **71 870 €**

Rejet de CO_2 : **144 g/km** | Malus écologique : **500 €** | Puissance fiscale : **19 CV** | Garantie : **3 ans, km illimité**

Si la nouvelle Jaguar XF ne semble pas très éloignée du précédent opus, elle progresse pourtant énormément dans tous les domaines. Suffisant pour pérenniser sa place parmi les routières ?

L'esprit de rupture insufflé par la précédente génération est reconduit... sans trop de changement ! Pourtant, la calandre s'est fortement élargie, les feux arrière se sont étirés et les passagers du second rang gagnent des vitres de custode. L'auto ne joue pas non plus les téméraires dans l'habitacle, avec une planche de bord inspirée de la récente XE. Elle conserve le sélecteur rotatif escamotable de la console centrale et adopte comme il se doit des matériaux haut de gamme, telle sa sellerie cuir pleine fleur. Et si l'on perçoit quelques points perfectibles concernant les parties basses, dans l'ensemble, la qualité de finition progresse. L'habitabilité croît en même temps que l'empattement (2,96 m contre 2,91). L'auto fait le plein en équipements de confort et technologiques. Cependant, pour les plus récents, il faut remettre la main au porte-monnaie. Pour l'écran tactile panoramique associé à un GPS plus évolué, à un disque dur de 60 Go et à une instrumentation 100 % digitale, il faudra ainsi ajouter 2 160 €. De même pour la suspension pilotée, le stationnement assisté... (voir options). Sur la route, la XF se révèle aussi agréable à mener que distrayante, confortée par un châssis allégé et rigidifié, ainsi que des suspensions améliorées. Favorisant le confort, elle délivre un réel plaisir de conduite, bien aidée par son V6 diesel et son excellente boîte auto à 8 rapports, aussi réactifs qu'efficaces. Le comportement est rigoureux, agile et la motricité sans faille sur le mouillé.

+ Bel agrément moteur / boîte
Rapport perf. / conso.
Comportement routier

− Dotation high-tech en option
Détails de finition
Présentation classique

Confort, qualité dynamique et performances sont de rigueur

Pas d'excentricité, la présentation est aussi sérieuse que sobre. Matériaux de choix et finition (assez) soignée au programme.

▶ **Essai paru dans l'AJ n° 941.**

NOTRE AVIS ★★★★☆

Au premier coup d'oeil, difficile de distinguer cette XF de l'ancienne... Mais mises côte à côte, le regain d'agressivité et d'élégance de la nouvelle saute aux yeux. Comportement, confort et présentation progressent, de même que l'agrément à son volant et ses performances. Les allemandes peuvent trembler !

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	6 cyl. en V, diesel
Cylindrée (cm³)	2 993
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	300 à 4 000
Couple maxi (Nm à tr/mn)	700 à 2 000
Transmission	aux roues arrière
Boîte de vitesses	BVA8
Dimensions (L./l./h) (m)	4,96 / 1,99 / 1,46
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	540

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	250
1 000 m D. A. (s)	nc
0 à 100 km/h (s)	6,2
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	nc
Freinage 90 / 130 km/h (m)	nc

Consommations *

MOYENNE (l/100 km) : 5,5

Ville : 6,6	Route : 4,8	Autoroute : nc
Autonomie (km) : nc	Capacité réservoir (l) : 69	

* Données constructeur.

Équipements de série

6 airbags, aide au stationnement AV / AR, caméra de recul, alerte franchissement de ligne, freinage automatique, capteurs pluie / luminosité, écran tactile, GPS, climatisation automatique 4 zones, sellerie cuir pleine fleur, sièges AV électriques, feux xénon, reconnaissance panneaux...

Options (€)

Affichage tête haute	1 280
Stationnement assisté + surveillance caméra 360°	2 440
Suspensions pilotées	1 210

Lexus GS *Haut de gamme écologique*

▶ 450h Executive — 77 300 €

Rejet de CO_2 : **141 g/km** | Malus écologique : **500 €** | Puissance fiscale : **18 CV** | Garantie : **3 ans ou 100 000 km**

+ Agrément de conduite
Volume de coffre en progrès
Performances/consommation

– Prix élevé
Habitabilité arrière
Boîte BVA CVT peu sportive

Rivale des BMW Série 5 et Audi A6, la Lexus GS 450h ne sacrifie nullement son sens de l'écologie sur l'autel de la sportivité. Avec des rejets de CO_2 à 141 g/km, elle bat des records en la matière. Équipée d'une suspension adaptative, la GS 450h ne manque pas de dynamisme. Capable selon le constructeur de passer de 0 à 100 km/h en 5,9 s et d'atteindre 250 km/h, elle émet une agréable sonorité sous forte accélération. Seul point négatif : sa transmission à variation continue, moins plaisante que les boîtes automatiques de dernière génération. En mode Sport S+, tous ses sens sont en éveil. Elle bondit d'un virage à l'autre, freine avec autorité, vire à plat et relance sans broncher. Reste à vérifier que cette propulsion conserve la même aisance sous la pluie. On en oublierait presque que la Lexus est également capable de rouler en mode tout-électrique sur quelques kilomètres, et qu'elle fait preuve d'un très bon confort. Enfin, grâce à sa technologie hybride, elle se limite à 7,7 l/100 km en moyenne.

Inspirée de la GS F, la version restylée de cette GS a le bon goût de baisser son prix de 1 100 € dans cette finition. Pour le reste, les évolutions sont minimes.

▶ **Essai paru dans l'AJ n° 800.**

NOTRE AVIS ★★★★☆

Plus sobre que l'ancienne version, pourvue enfin d'un véritable coffre, la Lexus GS 450h affiche un comportement efficace, plus encore avec la finition F-Sport (1 400 € plus cher), dotée des roues arrière directrices. Dommage, sans décevoir, que la qualité de fabrication n'impressionne plus autant qu'avant…

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	6 cyl. en V + élec, essence
Cylindrée (cm³)/Suralimen.	3 456/non
Batterie/Capacité (kWh)	nc/nc
Puissance maxi (ch à tr/mn)	296 à 6 000 + 200 élec[1]
Couple maxi (Nm à tr/mn)	356 à 4 500
Transmission	aux roues arrière
Boîte de vitesses	BVA6
Dimensions (L/l/h) (m)	4,85/1,84/1,45
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	482

[1] 345 ch en cumulé.

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	250
1 000 m D. A. (s)	26,3
0 à 100 km/h (s)	6,7
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Consommations *

MOYENNE (l/100 km) : 7,7

Ville : 8,2	Route : 8,4	Autoroute : 8,1
Autonomie (km) : 857	Capacité réservoir (l) : 66	

* Données constructeur.

Équipements de série

Affichage tête haute, 10 airbags, Bluetooth, clim. automatique, capteurs de pluie et de luminosité, ESP, GPS, jantes alliage 18 pouces, peinture métallisée, phares adaptatifs, sélecteur de mode de conduite, sellerie en cuir, sièges AV électriques, suspension adaptative AVS, système anti-angles morts, système hi-fi Mark Levinson 17 HP avec écran de 12,3 pouces…

Options (€)

Régulateur de vitesse actif + AFIL	4 000

Lexus LS *Onéreux raffinement*

▶ 600h F Sport — 129 500 €

Rejet de CO_2 : **199 g/km** | Malus écologique : **6 500 €** | Puissance fiscale : **28 CV** | Garantie : **3 ans ou 100 000 km**

+ Performances
Confort
Équipement pléthorique

– Tarif
Poids
Volume du coffre

Lexus frappe fort en 2013 avec son modèle LS. Le constructeur a musclé le dessin de sa limousine avec un restylage et surtout apposé la griffe "Sport" afin de lui donner plus de caractère. Esthétiquement, la LS 600h F Sport en met plein les yeux grâce à une calandre plus agressive (déjà vue sur la GS), un capot nervuré et des passages de roues très marqués. Sous le capot, La LS 600h F Sport bénéficie toujours de ses deux performants moteurs thermique et électrique, mais leur rendement a été sensiblement amélioré avec une puissance cumulée de 445 ch et des émissions de CO_2 inférieures à 200 g/km. Sur la route, pas de mauvaise surprise puisque le plaisir de conduite est omniprésent avec des accélérations impressionnantes, une tenue de route efficace et une vivacité surprenante au regard du gabarit. Mais, attention, si la présentation se veut sportive, la marque distille avant tout confort et raffinement. La LS 600h F Sport offre ainsi des prestations haut de gamme comme le confirme la longue liste des équipements… de série.

La Lexus LS offre une alternative crédible aux incontournables berlines allemandes. Une nouvelle génération devrait bientôt être présentée.

▶ **Essai non paru.**

NOTRE AVIS ★★★★☆

Après ce restylage, la Lexus LS 600h F Sport atteint un niveau de prestations proche de la perfection. Comportement, performances, confort, insonorisation, finition, équipements… les arguments pour être envoûté sont nombreux. La Lexus pâtit finalement d'un seul défaut : un prix prohibitif pour beaucoup!

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	8 cyl. en V + élec, essence
Cylindrée (cm³)/Suralimen.	4 969/1 turbo
Batterie/Capacité (kWh)	nc/nc
Puissance maxi (ch à tr/mn)	394 à 6 400[1]
Couple maxi (Nm à tr/mn)	520 à 4 000
Transmission	intégrale
Boîte de vitesses	variation continue
Dimensions (L/l/h) (m)	5,09/1,88/1,47
Nombre de places	4
Volume coffre (dm³)	420

[1] + 224 ch élec., 445 en cumulé.

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	250
1 000 m D. A. (s)	nc
0 à 100 km/h (s)	6,1
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Consommations *

MOYENNE (l/100 km) : 8,6

Ville : 10,5	Route : 7,5	Autoroute : nc
Autonomie (km) : 970	Capacité réservoir (l) : 84	

* Données constructeur.

Équipements de série

ABS + contr. de motricité et de freinage, 8 airbags, allum. auto. phares et essuie-glaces, antibrouillards à LED, clim. auto. multizone + chauff. et rafraîch. des sièges + purif. de l'air, détect. d'angle mort, détect. des piétons, ESP, GPS/DD/internet/écran 12,3, jantes alliage 19", maintien dans la voie de circul., syst. précollision de freinage auto., régul. de vit. adaptatif, sièges à réglages élec., suspension pneum. adaptative, syst. hi-fi Mark Levinson 19 HP 450 W, syst. de vigilance du conducteur…

Maserati Ghibli *L'alternative italienne*

▶ 3.0 V6 Diesel 275 — **67 250 €**

Rejet de CO_2 : **158 g/km** | Malus écologique : **1 600 €** | Puissance fiscale : **17 CV** | Garantie : **3 ans, km illimité**

Moins longue que la Quattroporte, la Ghibli se positionne en rivale sérieuse des Audi A6 et BMW Série 5. Affichant un superbe équilibre reposant sur un immense empattement de 2,99 m, elle fait la part belle à l'habitabilité, tant à l'avant qu'à l'arrière. Le confort est appréciable et le cuir haute qualité (Poltrona Frau) omniprésent, même sur la planche de bord. L'auto se dote du premier diesel de la marque. Un V6 déjà vu sur le Jeep Grand Cherokee. Passé par Modène, il grimpe à 275 ch et s'associe ici à une boîte automatique à 8 rapports. Si le silence n'est pas son point fort, il sait se montrer volontaire pour faire oublier les 2 079 kg de la Ghibli !

Sorte de "petite" Quattroporte, la Ghibli en conserve la prestance et y ajoute une pointe d'agressivité.

+ Élégante
+ Agrément
+ Confort

– Moteur bruyant
– Consommations
– Finition perfectible

Avec la suspension pilotée, le mode Sport est le plus adéquat. Il affermit les réglages de suspensions et de la direction, modifie la réponse de l'accélérateur et change les vocalises en un grondement de V8. L'auto devient alors très plaisante à piloter avec un train arrière multibras qui ne rechigne pas à se laisser aller à quelques glissades. En revanche, la consommation ne séduit pas autant avec ses 9,5 l/100 km.

▶ Essai paru dans l'AJ n° 893.

NOTRE AVIS ★★★☆☆

La Ghibli même Diesel reste une Maserati, à savoir attachante et bourrée de défauts, qu'elle doit notamment à ce moteur un peu rustre, un peu bruyant et un peu trop glouton. Dommage, car la voiture est un régal à conduire, voire à piloter. Un bon conseil : délaissez le diesel et préférez l'essence !

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	6 cyl. en V, diesel
Cylindrée (cm³)	2 987
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	275 à 4 000
Couple maxi (Nm à tr/mn)	600 à 2 000
Transmission	aux roues arrière
Boîte de vitesses	BVA8
Dimensions (L./l./h.) (m)	4,97 / 1,94 / 1,46
Nombre de places	4
Volume coffre (dm³)	440

Performances

Vitesse maxi (km/h)	250
1 000 m D. A. (s)	28
0 à 100 km/h (s)	7,4
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	6,4
Freinage 90/130 km/h (m)	31/64

Consommations

MOYENNE (l/100 km) : 9,5

Ville : 11,1	Route : 9,2	Autoroute : 8,2
Autonomie (km) : 842	Capacité réservoir (l) : 70	

Équipements de série

8 airbags, autoradio-CD mp3, capteurs pluie/luminosité, échappement actif, radar de parking AV/AR, régulateur/limiteur de vitesse, sellerie cuir, sièges AV électriques, système multimédia GPS, écran 8,5" …

Options (€)

Toit ouvrant électrique	1 580
Système hi-fi Bowers & Wilkins	4 186
Navigation	2 521
Pack Sport	3 116
Pack Premium	3 116

Maserati Quattroporte *Pour tailler la route*

▶ 3.0 V6 Diesel 275 — **97 400 €**

Rejet de CO_2 : **163 g/km** | Malus écologique : **2 200 €** | Puissance fiscale : **17 CV** | Garantie : **2 ans, km illimité**

Depuis cette génération, la Quattroporte cède aux sirènes du diesel en utilisant le même V6 de 275 ch que sa petite sœur la Ghibli. Cela ne change pas fondamentalement cette limousine qui procure toujours de belles accélérations grâce au fabuleux couple proposé : 600 Nm. Les performances de la grande Maserati sont certes bien en retrait par rapport à celles procurées par son homologue essence (environ deux secondes plus rapide), mais elle reste tout à fait convenable, et surtout cette version "mazout" consomme, selon Maserati, 5 l/100 km de moins que la GTS et son V8 essence de 530 ch. Les deux voitures ne jouent pas tout à fait dans la même catégorie. Malgré son poids et sa taille imposants, l'engin se montre à la fois maniable et agile, même lorsque les virages s'enchaînent. Mais elle aimera par-dessus tout les longs trajets qui s'avaleront rapidement et sans trop d'arrêts à la pompe. Pour les mordus de belle sonorité, Maserati a prévu un échappement actif donnant l'illusion d'un V8.

La Quattroporte vient d'être restylée (voir pages nouveautés). Mais les modifications, par rapport à cette version, sont ténues.

+ Agrément de conduite
+ Consommation
+ Exclusivité

– Gabarit imposant
– Tarif élevé
– Options nombreuses

▶ Essai non paru.

NOTRE AVIS ★★★★★

L'installation d'un moteur diesel dans une limousine, fut-elle à vocation sportive ne surprend plus vraiment. Mêmes les puristes s'y sont résolus. Cette Quattroporte conserve l'agrément dynamique de la version essence, mais y ajoute une consommation bien contenue permettant d'avaler sans crainte les kilomètres.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	6 cyl. en V, diesel
Cylindrée (cm³)	2 987
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	275 à 4 000
Couple maxi (Nm à tr/mn)	600 à 2 000
Transmission	aux roues arrière
Boîte de vitesses	BVA8
Dimensions (L./l./h.) (m)	5,26 / 1,95 / 1,48
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	530

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	250
1 000 m D. A. (s)	nc
0 à 100 km/h (s)	6,4
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Consommations *

MOYENNE (l/100 km) : 6,2

Ville : 7,8	Route : 5,2	Autoroute : nc
Autonomie (km) : nc	Capacité réservoir (l) : 70	

* Données constructeur.

Équipements de série

6 airbags, capteurs de pluie et de luminosité, climatisation automatique bizone, jantes en alliage, radar de recul, sellerie cuir, vitres et rétroviseurs électriques, système de navigation, ESP, fermeture centralisée à distance…

Options (€)

Jantes GTS 20"	3 600
Peinture champagne	1 800
Étriers de frein (rouge, noir, etc.)	594
Climatisation 4 zones	2 640
Palettes au volant	984

Mercedes Classe E *Un coup d'avance*

220d Fascination — **65 300 €**

Rejet de CO_2 : **112 g/km** | Bonus/Malus : **0 €** | Puissance fiscale : **10 CV** | Garantie : **2 ans, km illimité**

NOUVEAU MODÈLE

Au sein des routières premium, la lutte est intense, chaque constructeur se rend coup pour coup. Avec sa nouvelle Classe E à la pointe de la technologie, Mercedes reprend une longueur d'avance.

La Classe E est le modèle emblématique de Mercedes. Et comme au niveau du design, il vaut mieux moderniser sans choquer, la marque allemande reprend sans états d'âmes les codes stylistiques de la dernière Classe S. Un compromis entre douceur et dynamisme. Dans l'habitacle, les écrans digitaux, et la dotation technologique personnalisable à souhait, prennent des proportions incroyables. L'habitacle conserve ses qualités habituelles, le confort et l'habitabilité constituant deux points forts. A l'avant, les occupants sont parfaitement installés dans des sièges en cuir, électriques, chauffants et ventilés. A l'arrière, les passagers profitent d'un vaste espace aux jambes, sans oublier une garde au toit suffisante. Et pour caser les bagages, le coffre, au demeurant peu pratique lors du chargement, offre un beau volume de 540 dm³. Une fois mis en route, le bloc de 192 ch s'apprécie plus pour son agrément et sa souplesse que pour son dynamisme. Grâce à la suspension adaptative Air Body Control (une option facturée 2 300 € !), cette Mercedes Classe E est un vrai tapis roulant. La grande routière trouve un compromis idéal entre précision de conduite et confort de roulement. En outre, il existe une assistance directionnelle : à condition de laisser les mains sur le volant, la direction est alors entièrement confiée à la Classe E qui suit les lignes blanches, jusqu'à 130 km/h. Avec la berline allemande, l'étape de la conduite autonome est donc très proche.

+ Confort de haut vol
Mécanique plaisante
Equipements impressionnants

− Rapport prix/prestations
Aides à la conduite intrusives
Ergonomie complexe

Pour la Classe E, la prochaine étape sera la conduite autonome

Comme d'habitude, la MercedesClasse E affiche une finition soignée... Mais il existe mieux ailleurs.

▶ Essai paru dans l'AJ n° 954.

NOTRE AVIS ★★★★☆

Les générations se suivent et se ressemblent. Même si les progrès de la technologie embarquée sont impressionnants, la nouvelle Mercedes Classe E est sans surprise. L'habitabilité, la finition, le comportement routier, l'agrément moteur sont sans fausse note. Mais, comme d'habitude aussi, le montant du chèque est élevé.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne, diesel
Cylindrée (cm³)	1 950
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	194 à 3 800
Couple maxi (Nm à tr/mn)	400 à 1 600
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVA9
Dimensions (L./l./h) (m)	4,93/1,86/1,47
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	540

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	240
1 000 m D. A. (s)	nc
0 à 100 km/h (s)	7,3
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Consommations *

MOYENNE (l/100 km) : 4,3

Ville : 4,7	Route : 4,1	Autoroute : nc
Autonomie (km) : nc	Capacité réservoir (l) : 66	

* Données constructeur.

Équipements de série

7 airbags, affichage tête haute, aide au parking active, assistant feux de route, détecteur d'angle mort, éclairage d'ambiance 64 couleurs, jantes alliage, projecteurs full leds, peinture métallisée, régulateur de vitesse adaptatif, rétros élec. rabattables et chauffants, sellerie cuir, sièges avant électriques et chauffants, système de sécurité préventive, système multimédia Command Online, toit ouvrant panoramique…

Options (€)

Attelage	1 100
Fermeture assistée des portes AV et AR	700

Mercedes Classe S *Deux pièces avec (ou sans) chauffeur*

▶ 350 d Limousine Executive — **106 300 €**

Rejet de CO_2 : **148 g/km** | Malus écologique : **900 €** | Puissance fiscale : **16 CV** | Garantie : **2 ans, km illimité**

Dans une Classe S, plus encore dans une version Limousine, les places vers lesquelles on se dirige de prime abord sont à l'arrière… L'espace y est royal, le confort digne d'un salon auquel les ingénieurs auraient ajouté différents types de massages ainsi que le chauffage et la ventilation. En route chauffeur ! Mais voilà, cette Classe S s'apprécie également au poste de conduite. Inutile donc d'embaucher un chauffeur, vous serez ravi de prendre sa place. L'engin fait certes 2 174 kg, mais il se manie comme une citadine. La suspension pneumatique dispose d'un système analysant le revêtement de la route afin d'adapter au mieux les réglages. Chez Mercedes, on parle de véritable tapis flottant sur la route. Outre le confort extrême procuré, cela permet de contenir les prises de roulis. Sans être une sportive, la Classe S accepte d'être menée à un train d'enfer, son V6 diesel répondant rapidement à la moindre sollicitation. Quant aux multiples aides à la conduite, elles ne doivent pas vous pousser à piquer un roupillon…

Dans cette version Limousine, la Classe S dépasse allègrement les 5 m de long. Radar de stationnement obligatoire !

+ Confort et espace
+ Agrément de conduite
+ Technologies d'avant-garde

− Tarif élevé
− Taille imposante
− Nombreuses options

▶ Essai paru dans l'AJ n° 894.

NOTRE AVIS ★★★★★

La nouvelle Classe S s'apprécie aussi bien aux places arrière que derrière le volant. Son confort bercera les passagers tandis que le conducteur (ou le chauffeur) prendra plaisir à faire voler la belle au-dessus de la route qui, malgré ses imperfections, ne dérangera pas la tranquillité des occupants. À vous de choisir votre place…

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	6 cyl. en V, diesel
Cylindrée (cm³)	2 987
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	258 à 3 600
Couple maxi (Nm à tr/mn)	620 à 1 600
Transmission	aux roues arrière
Boîte de vitesses	BVA7
Dimensions (L./l./h) (m)	5,25 / 1,90 / 1,50
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	504

Performances

Vitesse maxi (km/h)	250
1 000 m D. A. (s)	28,2
0 à 100 km/h (s)	7,5
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	6,5
Freinage 90/130 km/h (m)	34/68

Consommations

MOYENNE (l/100 km) : 8,3		
Ville : 9,8	Route : 8,2	Autoroute : 6,9
Autonomie (km) : 843	Capacité réservoir (l) : 70	

Équipements de série

6 airbags, ABS, Bluetooth, caméra de recul, clim. auto trizone, détecteur de somnolence, double USB, ESP, GPS, jantes alliage, limiteur/régulateur de vitesse, ordinateur de bord, pack Assistance à la conduite Plus, capteurs de pluie et de luminosité, phares à LED, sellerie cuir, sièges AV/AR électriques chauffants et massants, suspension pneumatique…

Options (€)

Airbags ceintures AR	1 450
Accès et démarrage mains-libres	1 750

Porsche Panamera *Autonomie illimitée*

▶ S e-hybrid — **107 207 €**

Rejet de CO_2 : **71 g/km** | Bonus écologique : **1 000 €** | Puissance fiscale : **20 CV** | Garantie : **2 ans, km illimité**

Un aller-retour Paris-Marseille sans passer par la station-service… Un rêve ? Pas pour Porsche apparemment avec sa Panamera S e-hybrid. L'auto est certes dotée d'un V6 essence de 333 ch, mais elle est surtout équipée d'un moteur électrique de 95 ch alimenté par une batterie au lithium-ion rechargeable. Le constructeur annonce ainsi 36 km d'autonomie, qu'il faut toutefois rapporter à 20 km dans la réalité. Une aubaine tout de même en ville. Sur autoroute aussi, le moteur électrique épaulant le thermique et lui permettant d'abaisser sensiblement sa consommation à vitesse stabilisée. Avec les 3 l/100 km annoncés par Porsche, l'autonomie serait ainsi de 2 580 km. La réalité est toute autre, car une fois les batteries vidées, la consommation grimpe à près de 7,5 l/100 km, ce qui reste très raisonnable au vu du poids de l'engin (2 095 kg). Les 129 kg de batterie n'empêchent pas les performances. Voyez plutôt : 5,5 secondes pour passer de 0 à 100 km/h et 270 km/h en vitesse de pointe.

Présentée depuis peu, la nouvelle génération de Panamera devrait donner un coup de vieux à celle-ci, technologiquement parlant, parce que pour le style…

+ Agrément
+ Consommation
+ Performances

− Tarif
− Nombreuses options
− Sonorité

▶ Essai paru dans l'AJ n° 887.

NOTRE AVIS ★★★★☆

Porsche affiche un enthousiasme débordant avec cette Panamera S e-hybrid. Si les 3 l/100 km semblent très généreux, la berline n'en reste pas moins surprenante tant au niveau de sa consommation que de ses performances. Le système hybride permet de rendre le V6 moins glouton tout en lui donnant un dynamisme bienvenu.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	6 cyl. en V + élec, essence
Cylindrée (cm³)/Suralimen.	2 995 / 1 turbo
Batterie/Capacité (kWh)	nc / nc
Puissance maxi (ch à tr/mn)	333 (+95) à 5 500
Couple maxi (Nm à tr/mn)	440 à 3 000[1]
Transmission	aux roues arrière
Boîte de vitesses	BVA8
Dimensions (L./l./h) (m)	5,02 / 1,93 / 1,42
Nombre de places	4
Volume coffre (dm³)	335

[1] +330 Nm élec.

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	270
1 000 m D. A. (s)	24,5
0 à 100 km/h (s)	nc
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Consommations *

MOYENNE (l/100 km) : 3		
Ville : nc	Route : nc	Autoroute : nc
Autonomie (km) : 2 580	Capacité réservoir (l) : 80	

* Données constructeur.

Équipements de série

7 airbags, ABS, ESP, antibrouillards, capteurs de pluie/luminosité, régul. de vitesse, feux de jour à LED, phares bixénon, clim. auto. bizone, autoradio-CD mp3 avec écran tactile 7 pouces, hayon élect., radar de recul, sellerie cuir partiel, sièges AV chauffants, amortissement piloté…

Options (€)

Phares à LED	2 655
Freins carbone-céramique	8 551
Régulateur de vitesse adaptatif	2 212
Sièges AV et AR ventilés	2 129

Skoda Superb Combi *Attention à la grosse tête*

2.0 TDI 150 Style — **37 600 €**

Rejet de CO_2 : **109 g/km** | Bonus/Malus : **0 €** | Puissance fiscale : **8 CV** | Garantie : **2 ans, km illimité**

La Superb Combi accentue encore son attrait par rapport à l'ancienne en étant grande et séduisante.

Skoda a longtemps pâti de modèles considérés comme peu séduisants. La marque avait bien évidemment pointé ce problème mais ne parvenait pas à le résoudre. Aujourd'hui, cette épine dans le pied appartient au passé grâce à la Superb et notamment sa version Combi. La concurrence a du souci à se faire car dorénavant, les modèles tchèques sont de qualité, attirants et toujours proposés avec un rapport qualité/prix appréciable. Pour preuve, la Skoda Combi dispose d'un volume de coffre impressionnant avec 660 dm³. En outre, certains de ses aménagements comme un seuil de chargement bas, des fixations et des séparations dans le coffre démontrent le souci de satisfaire le client au moment de la conception. Une attention qui se retrouve également dans l'habitacle ou les occupants profitent d'une habitabilité remarquable. Le niveau d'équipement, enfin, supporte peu la critique même si la politique de l'option prend un peu plus d'ampleur par rapport au passé. Rien de rédhibitoire cependant.

+ Coffre gigantesque
Présentation sérieuse
Habitabilité immense

– Équipements en option
Tarif en hausse
Ambiance austère

▶ Essai paru dans l'AJ n° 940.

NOTRE AVIS ★★★★☆

Esthétiquement séduisante, la Superb Combi est également un break très habitable et logeable. La présentation est parfaitement au niveau des meilleures, malgré une ambiance un peu trop sérieuse. On regrette toutefois un tarif qui, s'il est à la même hauteur que la concurrence, n'est plus vraiment "Skoda".

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne, diesel
Cylindrée (cm³)	1 968
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	150 à 4 000
Couple maxi (Nm à tr/mn)	340 à 1 750
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVM6 robotisée
Dimensions (L/l/h) (m)	4,86/1,87/1,48
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	660

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	216
1 000 m D. A. (s)	nc
0 à 100 km/h (s)	9
Reprises 90 à 130 km/h (s) en 6e/5e/4e	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Consommations *

MOYENNE (l/100 km) : 4,5		
Ville : 5,4	Route : 4	Autoroute : nc
Autonomie (km) : nc	Capacité réservoir (l) : 66	

* Données constructeur.

Équipements de série

7 airbags, ABS, ESP, ordi., régulateur de vitesse, radar de parking AV/AR, système Isofix, aide au démarrage en côte, climatisation automatique, contrôle de la pression des pneus, antibrouillards avec fonction éclairage dans les virages, système audio compatible Mirror Link, siège conducteur élec. à mémoires, sellerie cuir et Alcantara, sièges AV chauff., rétro. int. jour/nuit auto., feux AR à leds, jantes alliage 17…

Options (€)

Peinture métallisée	600
Ouverture du coffre mains-libres	670

Tesla Model S *Scalextric*

P85D — **111 700 €**

Rejet de CO_2 : **0 g/km** | Bonus écologique : **6 300 €** | Puissance fiscale : **1 CV** | Garantie : **4 ans, 80 000 km**

Cette version P85D laisse sa place à la P90D de 539 ch mais annoncée plus efficiente. Arrive aussi un restylage façon Model 3.

Il y a encore quelques années, Tesla produisait des roadsters électriques sur base de Lotus Elise. Aujourd'hui, la firme californienne fabrique et commercialise une limousine pouvant accueillir jusqu'à 7 passagers, et toujours électrique. La version P85D affiche la bagatelle de 700 ch répartis en deux moteurs, l'un placé à l'avant (224 ch) et l'autre sur l'essieu arrière (447 ch), offrant ainsi un équivalent de transmission intégrale. Une telle architecture permet de passer de 0 à 100 km/h en 4,1 s. Ça vous colle au siège ! Côté autonomie, la batterie propose une capacité de 85 kWh, ce qui lui ouvre un rayon d'action de 345 km. La version P85 annonce 502 km pour une puissance de seulement 380 ch… Si les performances sont dignes d'une supercar, le confort n'est pas au niveau d'une grande routière. Même constat concernant la qualité de présentation et ses détails de finition. Heureusement, on s'attardera plus sur son grand écran de navigation entièrement tactile et regroupant toutes les fonctions de la voiture.

+ Accélérations démentes
Belle autonomie
Volume de coffre

– Finition décevante
Confort pas au niveau
Direction peu sportive

▶ Essai paru dans l'AJ n° 930.

NOTRE AVIS ★★★★☆

La Model S P85D a fait le buzz sur la toile grâce à ses accélérations venues d'un autre monde et reléguant la moindre sportive thermique à des années-lumière. Elle a aussi pour elle son habitabilité et ses volumes de coffre immenses. Mais pour le confort et la finition, il y a encore des efforts à faire.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	synchrone électrique
Cylindrée (cm³)/Suralimen.	-/-
Batterie/Capacité (kWh)	nc/85
Puissance maxi (ch à tr/mn)	700 à
Couple maxi (Nm à tr/mn)	930 à
Transmission	intégrale
Boîte de vitesses	BVA1
Dimensions (L/l/h) (m)	4,97/1,97/1,45
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	150/745

Performances

Vitesse maxi (km/h)	250
1 000 m D. A. (s)	23,6
0 à 100 km/h (s)	4,1
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	3,6
Freinage 90/130 km/h (m)	36/73

Autonomie

Moyenne (km) : 345		
Ville : nc	Route : nc	Autoroute : nc
Conso. (kWh/100 km) : 17	Charge normale/rapide : nc/nc	

Équipements de série

8 airbags, accès/démarrage sans clé, AFIL, radio-CD mp3, banquette rabattable 2/3-1/3, Bluetooth, caméra de recul, capteurs pluie/luminosité, clim. auto. bizone, écran tactile, ESP, feux diurnes à LED, gestion auto. codes/phares, GPS, Internet, jantes alliage 19, lecture des panneaux de signalisation, phares xénon, régul. de vitesse actif, sellerie similicuir/Alcantara, syst. multimédia…

Options (€)

Peinture métallisée	1 000

MONOSPACES

La catégorie des monospaces est l'une des plus délaissées du marché, au profit notamment des SUV. Seul Ford semble persévérer avec ses B-Max, C-Max, S-Max et Galaxy. Et l'unique "vraie" nouveauté, c'est le restylage de l'Opel Zafira !

SOMMAIRE

Opel Zafira 2.0 CDTI 170	p. 100, 101
BMW Série 2 Active Tourer 225xe	p. 102
Citroën C3 Picasso 1.6 BlueHDi 100	p. 102
BMW Gran Tourer 220d	p. 103
Citroën C4 Picasso 2.0 BlueHDi 150	p. 104
Citroën Grand C4 Picasso 2.0 BlueHDi 150	p. 104
Citroën Berlingo 1.6 BlueHDi 120	p. 105
Dacia Dokker 1.5 dCi 90	p. 105
Dacia Lodgy 1.5 dCi 110	p. 106
Fiat 500L 1.3 MultiJet 95	p. 106
Fiat 500L Living 1.3 MultiJet 95	p. 107
Fiat Doblo 1.6 Multijet	p. 107
Ford B-Max 1.6 TDCi 95	p. 108
Ford C-Max 1.5 EcoBoost 150	p. 108
Ford Grand C-Max 1.5 TDCi 120	p. 109
Ford S-Max 2.0 TDCi 180	p. 110
Hyundai ix20 1.6 125	p. 110
Ford Galaxy 2.0 TDCi 180	p. 111
Kia Venga 1.6 CRDi 115	p. 112
Kia Carens 1.7 CRDi 141	p. 112
Mercedes Classe B 250e	p. 113
Mercedes Classe B 200d 136	p. 113
Nissan Note 1.5 dCi 90	p. 114
Opel Meriva 1.6 CDTi 136	p. 114
Opel Combo Tour 1.6 CDTi 95	p. 115
Peugeot Bipper Tepee 1.3 HDi 75	p. 115
Peugeot Partner Tepee 1.6 BlueHDi 120	p. 116
Peugeot 5008 1.6 BlueHDi 120	p. 117
Renault Kangoo 1.5 dCi 90	p. 117
Renault Scénic 1.5 dCi 110	p. 118
Renault Grand Scénic 1.5 dCi 110	p. 118
Renault Espace 1.6 dCi 160	p. 119
Seat Alhambra 2.0 TDI 150	p. 120
Toyota Prius+ 136h	p. 120
Toyota Verso 1.6 D-4D 112	p. 121
Volkswagen Golf Sportsvan 1.6 TDI 110	p. 121
Volkswagen Touran 2.0 TDI 150	p. 122
Volkswagen Touran 1.6 TDI 110	p. 123
Volkswagen Sharan 2.0 TDI 150	p. 123

Opel Zafira

En quête de reconnaissance

▶ 2.0 CDTI 170 Elite — **34 600 €**

Rejet de CO_2 : **129 g/km**	Bonus/Malus : **0 €**	Puissance fiscale : **9 CV**	Garantie : **2 ans, km illimité**

A l'instar des constructeurs français, Opel, malgré l'actuelle mode pour les SUV, ne souhaite pas délaisser la catégorie des monoplaces. Le Zafira reçoit donc un restylage pour séduire les clients encore adeptes de ce type de carrosserie.

Le temps des réjouissances pour les monospaces paraît aujourd'hui bien loin. Pourtant, en 1999, Opel marquait les esprits en commercialisant le Zafira, premier monospace compact à sept places. L'engouement permit d'enregistrer des ventes records et d'obliger les autres constructeurs à proposer cette double configuration. Renault avec le Scénic reprendra d'ailleurs le flambeau très rapidement. Depuis comme vous le savez, les crossovers et SUV sont arrivés, ont démodé les monospaces et révolutionné le paysage automobile. Le Zafira a donc perdu de sa splendeur, d'autant que la deuxième génération avait été jugée trop peu pratique. Ce millésime se contentait en effet d'une banquette coulissante évoluée, quand les concurrents proposaient des sièges arrière indépendants et amovibles. La leçon apprise, la marque à l'éclair revient avec une troisième génération qu'il ne faut d'ailleurs plus appeler Tourer mais de nouveau Zafira « tout court ». Pour autant, au-delà de cette évolution de patronyme, le Zafira s'affirme, dès le premier regard, par rapport à la précédente version, en recevant un regard plus expressif soutenu par des phares full LED. Toujours au chapitre esthétique, les modifications dans l'habitacle sont moins expressives et surtout sans surprise. L'ambiance générale est très proche de l'Astra à laquelle le monospace a, par exemple, repris l'équipement multimédia tactile. Mais les bonnes nouvelles de cette dernière mouture proviennent de son équipement, son ergonomie et son habitabilité. Le système Opel On Star, qui fait la fierté de la marque, comprend le wi-fi et une assistance téléphonique, joignable via un bouton sur le rétroviseur intérieur ou automatiquement en cas d'accident. 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 adaptatif ou encore la surveillance d'angles morts. Tous les monospaces n'en proposent pas autant. De même, l'ergonomie décriée encore sur le précédent millésime a été repensée. Le

> ***Le Zafira n'est ni passionnant, ni dynamique mais accueillant***

+ Douceur à l'usage
Fonctionnalité
Ergonomie en progrès

− Poids élevé
Encombrement
Manque d'aspects pratiques

Le coffre dispose d'un volume variant de 152 à 710 dm³ suivant la configuration, soit respectivement en 7 ou 5 places.

MODÈLE RESTYLÉ

résultat est sans comparaison tellement les progrès sont évidents. A l'arrière, les sièges sont indépendants et peuvent en plus s'encastrer dans le plancher pour former une grande surface plane en cas de gros chargement. Mieux: une configuration Lounge, de série sur la finition Elite, 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. Concernant l'espace à la troisième rangée, le Zafira comme tous les rivaux ne fait pas de miracles. Les assises sont à réserver à des passagers mesurant moins de 1,60 m. Pour les bémols, signalons l'absence de tablettes aviation au dos des sièges avant ou encore des plastiques qui habillent les parties basses assez quelconques. Sur la route, le Zafira devrait essentiellement contenter… les occupants. Les ingénieurs allemands semblent en effet avoir conçu ce monospace avec l'objectif d'optimiser le confort. L'amortissement se montre prévenant, particulièrement avec la suspension pilotée, et l'insonorisation contient idéalement les grondements du moteur. En fait, le Zafira est un mangeur de kilomètres à condition de les parcourir sur autoroute. Le comportement routier manque de dynamisme sur le réseau secondaire. De toute façon, le gabarit imposant limite automatiquement et rapidement les ardeurs des plus joueurs. Heureusement, le moteur 2.0 CDTI de 170 ch permet de sauver les meubles. Ses performances sont tout à fait correctes malgré la masse conséquente du monospace "compact"!

Opel a opté pour un comportement routier confortable plutôt que dynamique. Cohérent vu l'usage final.

Comme le C4 Picasso, le Zafira propose un grand toit panoramique. La console centrale a été redessinée.

▶ **Essai paru dans l'AJ n° 962.**

NOTRE AVIS ★★★★☆

Cette troisième génération ne révolutionne pas le genre des monospaces. Cependant, Opel a parfaitement repensé son Zafira en conservant les qualités de la précédente version tout en corrigeant certains défauts. Résultat, ce monoplace est très recommandable surtout avec ses équipements "connectés" et sécurisants.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne, diesel
Cylindrée (cm³)	1 956
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	170 à 3 750
Couple maxi (Nm à tr/mn)	400 à 1 750
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVM6
Dimensions (L./l./h) (m)	4,67 / 1,89 / 1,66
Nombre de places	7
Volume coffre 5/7 places (dm³)	152 / 710

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	208
1 000 m D. A. (s)	nc
0 à 100 km/h (s)	9,8
Reprises 90 à 130 km/h (s)	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Consommations *

MOYENNE (l/100 km) : 5,2		
Ville : 6,4	Route : 4,5	Autoroute : nc
Autonomie (km) : nc	Capacité réservoir (l) : 58	

* Données constructeur.

Équipements de série

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

Options (€)

Amortissement piloté	800

BMW Série 2 Active Tourer *Un monospace branché*

225xe Luxury — **43 750 €**

Rejet de CO_2 : **49 g/km** | Bonus écologique : **1 000 €** | Puissance fiscale : **5 CV** | Garantie : **2 ans, km illimité**

Depuis 2014, l'Active Tourer étrenne le concept traction et monospace chez BMW. Aujourd'hui, il y ajoute le concept hybride rechargeable. Un moteur essence 1.5 turbo de 136 ch est secondé par un bloc électrique de 88 ch, niché à l'arrière. Une fois les batteries chargées, il peut fonctionner seul sur une distance de 40 km. A condition de conserver un pied droit léger et de ne pas dépasser 120 km/h. Selon le programme de conduite choisi, le moteur thermique prend au besoin le relais, avec une puissance cumulée de 224 ch. De quoi donner des ailes à l'Active Tourer, même si dans ce cas, les consommations peuvent vite s'envoler. En utilisation normale, cette version hybride rechargeable apporte tout de même de réelles économies de carburant au quotidien, surtout dans le cas d'un trajet mixte. La proposition est tentante, même si l'implantation des batteries empiète sur le coffre. De toutes façons, l'Active Tourer n'a jamais été le monospace le plus accueillant, ni le plus modulable...

Une version courte, une longue à sept places et désormais une hybride rechargeable : l'Active Tourer en donne pour tous les goûts...

+ Douceur de conduite
Présentation flatteuse
Consommations

– Habitabilité
Aspects pratiques
Tarifs élevés

▶ **Essai non paru.**

NOTRE AVIS ★★★★☆

Si l'Active Tourer s'adresse aux familles, il n'est pas le plus habitable des monospaces. Surtout dans cette version xe dotée d'une batterie nichée sous l'habitacle. Cette technologie hybride rechargeable ne manque pourtant pas d'intérêt, aussi bien pour l'agrément de conduite que pour les économies de carburant...

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	3 cyl. en ligne + élec, essence
Cylindrée (cm³)/Suralimen.	1 499/1 turbo
Batterie/Capacité (kWh)	nc/nc
Puissance maxi (ch à tr/mn)	136 à 4 400[1]
Couple maxi (Nm à tr/mn)	220 à 1 250
Transmission	intégrale non permanente
Boîte de vitesses	BVA6
Dimensions (L./l./h.) (m)	4,35/1,80/1,59
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	400/1 350

[1] Pour 224 ch en cumulé.

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	202
1 000 m D. A. (s)	nc
0 à 100 km/h (s)	6,7
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Consommations *

MOYENNE (l/100 km) : 2.1

Ville : nc	Route : nc	Autoroute : nc
Autonomie (km) : nc	Capacité réservoir (l) : 51	

* Données constructeur.

Équipements de série

Airbags, frontaux, latéraux et rideaux AV, ABS, aide au stationnement AV/AR, antibrouillard, avertisseur de risques de collision, Bluetooth, clim auto trizones, ESP, GPS, Isofix, hayon électr., jantes alliage 17 pouces, phares à LED et essuie-glace. auto, radio CD MP3, sellerie cuir...

Options (€)

Peinture métallisée	790
Toit ouvrant panoramique	1 300
Sièges AV chauffants	400
Volant chauffant	200

Citroën C3 Picasso *Sobre, sauf sur les tarifs !*

1.6 BlueHDi 100 Exclusive — **23 100 €**

Rejet de CO_2 : **101 g/km** | Bonus/Malus : **0 €** | Puissance fiscale : **5 CV** | Garantie : **2 ans, km illimité**

En 2012, l'original et très pratique minispace dérivé de la citadine C3 profitait du Salon de Paris pour se mettre à jour au niveau du style (bouclier, calandre, feux à leds...), mais sous le capot, son offre diesel vieillissait. À la trappe les HDi 90 et 115, place au nouveau 1.6 BlueHDi de 100 ch ! Un seul bloc diesel pour accompagner le C3 Picasso pour ses dernières années, mais qui peut mettre en avant une meilleure sobriété, un bel agrément et une plus grande discrétion à vitesse stabilisée. En revanche, au démarrage à froid et à l'accélération, il se rappelle à nous... sans pour autant briller en performances. Il reste néanmoins bien adapté au gabarit du petit Picasso. À l'intérieur, si les équipements modernes manquent, l'auto conserve ses meilleurs atouts : son habitacle lumineux, sa présentation inspirée et ses astuces (tablettes, rétroviseur de surveillance du 2e rang, lampe de coffre amovible...). Le confort est bon, le châssis rigoureux, ne lui manque donc qu'une meilleure habitabilité arrière et des tarifs plus abordables.

Le 1.6 HDi de 90 ch est passé à la trappe au profit de ce BlueHDi de 100 ch. Voilà qui peut donner lieu à des offres intéressantes en concession sur l'ancien moteur.

+ Agrément de conduite
Visibilité
Banquette AR coulissante

– Tarifs trop élevés
Moteur encore bruyant
Habitabilité arrière

▶ **Essai non paru.**

NOTRE AVIS ★★★☆☆

Son petit gabarit le rend pratique en ville, sa modularité et son coffre aussi. Arrivé en 2009, il reste agréable à l'oeil et profite d'un comportement sûr. Désormais limité à un unique mais moderne bloc diesel, il offre un agrément satisfaisant et se montre plutôt sobre, un brin peu trop bruyant encore.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne, diesel
Cylindrée (cm³)	1 560
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	98 à 3 750
Couple maxi (Nm à tr/mn)	245 à 1 750
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVM5
Dimensions (L./l./h.) (m)	4,11/1,77/1,64
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	403-500

Performances

Vitesse maxi (km/h)	170
1 000 m D. A. (s)	35,4
0 à 100 km/h (s)	13,4
Reprises 90 à 130 km/h (s) en 5e/4e	21,2/14,3
Freinage 90/130 km/h (m)	33/69

Consommations

MOYENNE (l/100 km) : 5,6

Ville : 5,7	Route : 5,5	Autoroute : 5,7
Autonomie (km) : 893	Capacité réservoir (l) : 50	

Équipements de série

6 airbags, banquette AR 2/3-1/3 coulissante et inclinable, clim. auto., régul. de vitesse, rétros ext. rabattables élec., volant cuir et siège conducteur réglable en hauteur et profondeur, autoradio-CD mp3 avec prise audio, vitres élec., jantes alliage 16", radar de recul, capteurs pluie/luminosité, parfumeur d'ambiance...

Options (€)

Tablettes AR avec liseuses + stores latéraux et trappes AR + torche de coffre	500
Peinture métallisée	520
GPS et caméra de recul	1 010

BMW Gran Tourer *De la place pour tous*

220d xDrive Luxury — **46 800 €**

Rejet de CO_2 : 129 g/km	Bonus/Malus : 0 €	Puissance fiscale : 10 CV	Garantie : 2 ans, km illimité

Après l'Active Tourer, BMW continue son investissement dans la catégorie des monospaces. Le constructeur bavarois vient juste de dévoiler le Gran Tourer qui permet d'emmener sept personnes.

Au regard des ventes de son petit monospace Active Tourer, BMW s'est facilement décidé à investir le créneau supérieur qui accueille les versions 7 places. Le Gran Tourer voit ainsi sa longueur augmenter de 21 cm et son empattement de 11 cm. Esthétiquement, les différences sont inexistantes à l'avant et jusqu'au montant central. À l'arrière, en revanche, le Gran Tourer possède sa propre personnalité. Et contrairement à certains rivaux, le monospace bavarois a su éviter l'écueil du "sac à dos" disgracieux. Cela dit, les futurs propriétaires apprécient plutôt ce type de véhicule pour l'intérieur. Or sur ce chapitre, BMW a bien fait les choses en offrant un habitacle spacieux et bien pensé avec, par exemple, la banquette arrière coulissante. En revanche, l'accès à la troisième rangée nécessite des compétences de contorsionnistes.

+ Agrément de conduite
Présentation/finition
Dotation de série

− Prix élevé
Accès au 3e rang
Visibilité AV/AR

Comme souvent dans les modèles BMW, la finition est de très bonne facture et la présentation sobre

Toutefois, afin d'être honnêtes, nous sommes obligés de préciser qu'aucun constructeur n'a trouvé la parade pour résoudre ce problème. De même, les passagers installés sur les deux dernières assises pourront trouver le trajet très long, tant l'espace est réduit. Et que dire du coffre qui, en configuration 7 places, n'offre que 141 dm³. Concernant le dynamisme, le Gran Tourer est bel et bien un modèle BMW. Ses 190 ch délivrent des performances intéressantes. Sa transmission intégrale garantit sécurité et efficacité alors que la boîte automatique apporte beaucoup de douceur lors des changements de vitesse.

Avec la boîte automatique et la transmission 4x4, le tarif est costaud

▶ Essai paru dans l'AJ n° 936.

NOTRE AVIS ★★★★☆

L'arrivée du Gran Tourer parmi les monospaces 7 places devrait faire frémir la concurrence. Ce dernier est en effet bien né, car il possède les atouts de ses rivaux tout en ajoutant le savoir-faire BMW. Dommage que l'addition soit si onéreuse, car pour une fois, la dotation de série est complète.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne, diesel
Cylindrée (cm³)	1 995
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	190 à 4 000
Couple maxi (Nm à tr/mn)	400 à 1 750
Transmission	intégrale
Boîte de vitesses	BVA8
Dimensions (L./l./h) (m)	4,56/1,80/1,61
Nombre de places	5
Volume coffre 5/7 places (dm³)	560/145

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	218
1 000 m D. A. (s)	nc
0 à 100 km/h (s)	7,8
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Consommations *

MOYENNE (l/100 km) : 4,9

Ville : 5,5	Route : 4,5	Autoroute : nc

Autonomie (km) : 1 244 | Capacité réservoir (l) : 61

* Données constructeur.

Équipements de série

6 airbags, antibrouillards, appel d'urgence intelligent, avertisseur de collision, ESP, fixations Isofix, capteurs de pluie et de luminosité, régulateur/limiteur de vitesse, aide au stationnement AV/AR, clim. auto. bizone, Bluetooth, hayon électrique, GPS, sellerie cuir, stationnement assisté, vitres et rétros élec., volant cuir multifonction…

Options (€)

Affichage tête haute	1 550
Accès/démarrage sans clé	430
Peinture métallisée	760

Citroën C4 Picasso *Chaussure à son pied*

2.0 BlueHDi 150 Exclusive — **34 450 €**

Rejet de CO_2 : **110 g/km** | Bonus/Malus : **0 €** | Puissance fiscale : **7 CV** | Garantie : **2 ans, km illimité**

Arrivé mi-2013, le troisième Picasso (deuxième C4 Picasso) vient de présenter son millésime 2016 restylé, une version bientôt dans nos pages.

En héritant du 2.0 BlueHDi de 150 ch, le C4 Picasso se met en conformité avec la future norme Euro 6 grâce à son système de réduction des oxydes d'azote, mais il gagne surtout une mécanique à sa mesure et surtout à son poids. N'espérez pas pour autant de lui des performances n'est pas son truc. Économique (5,9 l/100 km en moyenne), le 2.0 HDi souffre même d'un léger creux à très bas régime et se révèle un poil bruyant. Heureusement, en ville, le stop-start par alterno-démarreur fait de l'excellent travail. Le C4 Picasso préfère privilégier le confort de ses occupants et l'accueil à bord. Là, il frise le sans-faute : sièges avant larges et moelleux à souhait, ambiance à bord lumineuse grâce au pare-brise panoramique, habitabilité assez généreuse à l'arrière, modularité bien pensée, grand coffre fonctionnel, dotation correcte. Bref, tout ce qu'il faut pour se faire aimer de toute la famille et voir les kilomètres défiler sans fatigue... mais avec peut-être une pointe d'ennui au volant.

+ Modularité
Ambiance à bord
Confort

− Comportement routier pataud
Prix dans cette finition
Détails de finition

▶ **Essai paru dans l'AJ n° 912.**

NOTRE AVIS ★★★★☆

Derrière des lignes fluides et modernes, le C4 Picasso a tout du parfait monospace compact, plaçant le confort de suspension au-dessus de tout. Doté d'un diesel de 150 ch, il surveille son appétit plutôt que jouer les fanfarons question performances mais reste prétentieux sur son tarif malgré sa dotation.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne, diesel
Cylindrée (cm³)	1 997
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	150 à 4 000
Couple maxi (Nm à tr/mn)	370 à 2 000
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVM6
Dimensions (L./l./h.) (m)	4,43 / 1,83 / 1,61
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	568

Performances

Vitesse maxi (km/h)	197
1 000 m D. A. (s)	31,8
0 à 100 km/h (s)	10,2
Reprises 90 à 130 km/h (s) en 6e/5e/4e	14,8 / 11,4 / 9,3
Freinage 90/130 km/h (m)	32 / 65

Consommations

MOYENNE (l/100 km) : 6,2		
Ville : 6,7	Route : 6,1	Autoroute : 5,9
Autonomie (km) : 887	Capacité réservoir (l) : 55	

Équipements de série

6 airbags, aide au démarrage en côte, aide au parking AV/AR, antibrouillards+éclairage d'intersection, radio-CD mp3, ASR, Bluetooth, clim. auto. bizone, caméra de recul, capteurs pluie/luminosité, détection de sous-gonflage, ESP, feux diurnes à LED, Isofix, jantes 17", ouverture/démarrage sans clé, régul. de vitesse actif, ordi. de bord, prise USB, rétros et vitres AV électriques, système multimédia+écran tactile 7", volant cuir réglable en hauteur…

Options (€)

Peinture métallisée	630

Citroën Grand C4 Picasso *Comme dans votre salon*

2.0 BlueHDi 150 Exclusive — **35 650 €**

Rejet de CO_2 : **102 g/km** | Bonus/Malus : **0 €** | Puissance fiscale : **7 CV** | Garantie : **2 ans, km illimité**

Commercialisé quelques mois après la version courte, ce Grand C4 Picasso vient en revanche d'être restylé en même temps.

Régnant hier en maîtres sur le marché des voitures familiales, les grands monospaces se sont doucement éclipsés au profit des monospaces compacts dans leurs versions 7 places. Et lorsque l'on monte à bord du Grand C4 Picasso, on comprend pourquoi. Avec ses 17 cm supplémentaires par rapport au C4 Picasso, il accueille royalement ses passagers. Les strapontins rangés dans le plancher du coffre se manipulent facilement et permettent de voyager correctement grâce à un espace aux jambes suffisant. En configuration 5 places, l'assise des sièges, de largeur identique, coulisse sur 15 cm et leurs dossiers s'inclinent. Quant au coffre, son volume est royal. Certes, avec 7 places, il faudra se contenter de 223 dm³, mais en version 5 places, il dispose de 610 dm³, une référence sur le segment. Le Grand C4 Picasso n'est pas qu'un simple transporteur de troupes, il sait également séduire son conducteur. Le 2.0 BlueHDi de 150 ch se montre performant et surtout relativement frugal.

+ Moteur peu gourmand
Modularité
Équipement high-tech

− Manque d'agilité
Confort ferme en 18 pouces
Maintien latéral des sièges

▶ **Essai paru dans l'AJ n° 893.**

NOTRE AVIS ★★★★☆

Le Citroën Grand C4 Picasso est probablement l'une des meilleures propositions de son segment. Offrant une belle habitabilité, un niveau d'équipements très correct, une finition réussie et séduisante, des prestations dynamiques et une consommation des plus raisonnables, il ne vous décevra pas.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne, diesel
Cylindrée (cm³)	1 997
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	136 à 4 000
Couple maxi (Nm à tr/mn)	370 à 2 000
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVM6
Dimensions (L./l./h.) (m)	4,60 / 1,83 / 1,63
Nombre de places	7
Volume coffre 5/7 places (dm³)	610–750 / 223

Performances

Vitesse maxi (km/h)	199
1 000 m D. A. (s)	31,1
0 à 100 km/h (s)	10,3
Reprises 90 à 130 km/h (s) en 6e/5e/4e	13,9 / 10,3 / 7,6
Freinage 90/130 km/h (m)	32 / 65

Consommations

MOYENNE (l/100 km) : 7,3		
Ville : 8	Route : 6,7	Autoroute : 7,1
Autonomie (km) : 873	Capacité réservoir (l) : 55	

Équipements de série

6 airbags, ESP, ABS, clim. auto. 2 zones, sièges avant massants, régulateur de vitesse actif, accès et démarrage sans clé, Bluetooth, USB, prise 230 V, prise aux., radio-CD mp3, écran tactile multifonctions, GPS, tablettes aviation, caméra de recul, radars de stationnement avant et arrière, stationnement automatique, capteurs de pluie/luminosité, feux diurnes, barres de toit, jantes alliage 17", kit anticrevaison, rétros ext. électriques dégivrants…

Options (€)

Jantes alliage 18"	410

Citroën Berlingo *Voyageur au long cours*

1.6 BlueHDi 120 Shine — **26 450 €**

Rejet de CO_2 : 115 g/km | Bonus/Malus : 0 € | Puissance fiscale : 6 CV | Garantie : 2 ans, km illimité

En pleine mode des SUV ou autres crossovers, la catégorie des ludospaces n'est pas moribonde mais pas loin. En fait, elle existe encore car ces véhicules sont avant tout des utilitaires adaptés pour un usage familial. D'ailleurs, le dernier Citroën Berlingo apporte beaucoup de satisfaction au niveau

Utilitaire dans son comportement, le Berlingo se révèle assez confortable et surtout très pratique.

de son habitacle. De nombreux rangements (dont le Modutop, option à 830 €) facilitent le quotidien et le nouvel écran tactile de 7 pouces, plus intuitif, remplace avantageusement le vieux système à molette. Sur la route, enfin, le Berlingo confirme cette philosophie puisqu'il se montre très confortable. Motorisé par le silencieux 1.6 HDi, le ludospace de la marque aux chevrons procure un bel agrément grâce à la souplesse offerte à bas régime et une bonne volonté à l'accélération. La boîte manuelle à six vitesses permet au conducteur de jouir d'une utilisation très agréable en raison d'un levier mieux guidé et d'un verrouillage plus franc des rapports. Le bilan général est donc plutôt positif.

+ Diesel onctueux et vif
Comportement routier
Intérieur confortable

– Augmentation des tarifs
Sièges AR lourds
Choix écran tactile ou CD

▶ **Essai non paru.**

NOTRE AVIS ★★★★☆

Doté d'un équipement renforcé et modernisé, plus à l'aise sur la route à la faveur d'un moteur tonique, sobre et silencieux, le Berlingo remanié améliore nettement son agrément de conduite et son confort à bord malgré son âge (presque 9 ans)... Reste cette sérieuse inflation budgétaire qu'il conviendra de comparer.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne, diesel
Cylindrée (cm³)	1 560
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	120 à 3 500
Couple maxi (Nm à tr/mn)	300 à 1 750
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVM6
Dimensions (L./l./h.) (m)	4,38 / 1,81 / 1,81
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	550 / 55

Performances

Vitesse maxi (km/h)	169
1 000 m D. A. (s)	34,7
0 à 100 km/h (s)	11,4
Reprises 90 à 130 km/h (s) en 6e/5e/4e	16,7 / 15 / 11,6
Freinage 90/130 km/h (m)	32 / 64

Consommations

MOYENNE (l/100 km) : 6,3

Ville : 6,5	Route : 5,9	Autoroute : 6,6
Autonomie (km) : 841	Capacité réservoir (l) : 53	

Équipements de série

Volant crocté de cuir, capteurs pluie/luminosité, radars de parking AV/AR, rétroviseurs et vitres AV élec., feux de jour à leds, antibrouillards, stores de vitres AR, trappes et tiroir de rangements, système de navigation avec écran tactile 7" (entraîne suppression du lecteur CD...), climatisation automatique, autoradio-CD mp3, prise USB, Bluetooth...

Options (€)

7 places	800
Toit vitré fixe	830

Dacia Dokker *Kangoo classe éco*

1.5 dCi 90 Silver Line — **14 300 €**

Rejet de CO_2 : 108 g/km | Bonus/Malus : 0 € | Puissance fiscale : 5 CV | Garantie : 3 ans ou 100 000 km

Si l'empattement du Dokker est identique à celui du Lodgy, le porte-à-faux arrière perd 13,5 cm. Cette caractéristique, associée à un tarage des suspensions spécifique, lui confère un confort plus ferme. Pas gênant, mais certains revêtements sont moins bien absorbés et génèrent alors une tendance

Esthétiquement très proche du Lodgy, le Dokker ne plaira pas à tout le monde. Mais son rapport prix/volume de coffre impressionne toujours !

au sautillement. L'accès au coffre se fait via deux portes asymétriques, dont l'angle d'ouverture atteint 180°. Les portes latérales arrière, coulissantes de série seulement sur cette finition (avec vitres à ouverture par compas), facilitent l'accès à bord. Voilà pour le côté pratique. Sur route, le Dokker s'apparente à un fidèle compagnon plus qu'à une voiture plaisir : l'ensemble moteur et boîte est suffisant, la tenue de route, sans problème, le freinage, dans la norme... inférieure, et sa conscience écologique n'est pas vraiment une priorité. Un petit regret transformé en avantage : l'ESP était en option à 300 € mais il est désormais de série car obligatoire. Mais le prix du Dokker n'a pas évolué pour autant !

+ Rapport prix/prestations
Espace intérieur
Aspects pratiques

– Plastiques rigides
Qualité visuelle
Suspension arrière sautillante

▶ **Essai paru dans l'AJ n° 863.**

NOTRE AVIS ★★★★☆

Sur le plan esthétique, la marque Dacia ne cesse de se bonifier. Engin dédié aux loisirs, le Dokker répond aux besoins d'une jeune famille active. Achat de raison, il est une vraie alternative au ludospace Renault Kangoo et à ses rivaux du même segment, le tout proposé à un prix... Dacia, son meilleur atout !

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne, diesel
Cylindrée (cm³)	1 461
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	90 à 3 750
Couple maxi (Nm à tr/mn)	200 à 1 750
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVM5
Dimensions (L./l./h.) (m)	4,37 / 1,76 / 1,86
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	800

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	162
1 000 m D. A. (s)	nc
0 à 100 km/h (s)	13,9
Reprises 90 à 130 km/h (s) en 5e/4e	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Consommations *

MOYENNE (l/100 km) : 4,5

Ville : 5,2	Route : 4,1	Autoroute : nc
Autonomie (km) : nc	Capacité réservoir (l) : 50	

* Données constructeur.

Équipements de série

4 airbags, antibrouillards, banquette AR 2/3-1/3, barres de toit, clim. manuelle, ferm. centralisée à distance, fixations Isofix, ordi. de bord, portes AR latérales coulissantes, rétros ext. élec., siège cond. et volant régl. en haut., vitres AV électriques...

Options (€)

Aide au parking arrière	200
Limiteur de vitesse	150
Jantes en alliage de 15 pouces	400
Peinture métallisée	480
Système de navigation	250

Dacia Lodgy *Il fait le job*

1.5 dCi 110 Silver Line 7 places — **15 700 €**

Rejet de CO_2 : **105 g/km** | Bonus/Malus : **0 €** | Puissance fiscale : **6 CV** | Garantie : **3 ans, km illimité**

A chaque nouveau modèle, le design Dacia s'améliore, sans répercussion sur les tarifs. Si le Lodgy adopte une allure de camionnette, calandre et optiques présentent ainsi des lignes bien moins austères que celle d'une Logan MCV! Et, au moment d'enfourner les bagages, on apprécie son gabarit, les formes cubiques de son coffre et son volume: en 5-places, l'auto offre une capacité de 870 dm³ (un record pour la catégorie) et, avec deux sièges de plus (500 € supplémentaires à la commande, non disponibles par la suite en accessoires), il reste encore 230 dm³. Au niveau du comportement, l'auto se déplace avec une certaine aisance. Les déformations de la chaussée ne perturbent pas le confort. Malgré l'absence d'ESP, l'engin réagit de façon très saine, notamment grâce à son empattement long. Les 107 ch du bloc Renault sont suffisants pour garantir des voyages paisibles. La direction et le freinage sont des plus corrects et le travail sur les suspensions permet de placer le Lodgy parmi les meilleurs.

Avec son long empattement, le Lodgy dispense un comportement routier proche de celui du break Logan MCV.

+ Rapport prix/prestations
Suspension
Volume de chargement

– ESP en option
Pas de régulateur de vitesse
Esthétique rudimentaire

▶ Essai paru dans l'AJ n° 854.

NOTRE AVIS ★★★☆☆

Loin de faire rêver, le Lodgy affiche des prétentions plutôt terre à terre: transporter la famille d'un point A à un point B dans un excellent confort et une ambiance sereine. Il ajoute un écran de navigation tactile que doit jalouser un Renault Scénic. Avec un ESP de série, le Lodgy aurait pu glaner une étoile de plus.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne, diesel
Cylindrée (cm³)	1 461
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	107 à 4 000
Couple maxi (Nm à tr/mn)	240 à 1 750
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVM6
Dimensions (L./l./h.) (m)	4,50 / 1,76 / 1,69
Nombre de places	7
Volume coffre 5/7 places (dm³)	870 / 230

Performances

Vitesse maxi (km/h)	170
1 000 m D. A. (s)	33,7
0 à 100 km/h (s)	11,6
Reprises 90 à 130 km/h (s) en 6e/5e/4e	22,9 / 16,5 / 12
Freinage 90/130 km/h (m)	33 / 68

Consommations

MOYENNE (l/100 km) : 6

Ville : 6,3	Route : 5,4	Autoroute : 6,4
Autonomie (km) : 833	Capacité réservoir (l) : 50	

Équipements de série

4 airbags, antibrouillards AV, banquette centrale 2/3-1/3, barres de toit, ceintures AV réglables en haut., clim. manuelle, fixations Isofix, limit. de vit., ordi. de bord, rétros ext. élec., siège cond. régl. en haut., verrouill. central. + com. à distance, vitres AV élec., volant régl. en hauteur et en profondeur, système de navigation, vitres arrière électriques…

Options (€)

ESP	300
Peinture métallisée	480
Radar de recul	200

Fiat 500L *Un peu plus de peps !*

1.3 MultiJet 95 Popstar — **20 690 €**

Rejet de CO_2 : **107 g/km** | Bonus/Malus : **0 €** | Puissance fiscale : **5 CV** | Garantie : **2 ans, km illimité**

Comme "la mamma" italienne, la Fiat 500L s'offre de larges hanches, un joli gabarit et quelques kilos en trop. Du coup, les 85 ch de son diesel de base 1.3 MultiJet manquaient cruellement de tonus, surtout avec armes et bagages. Fiat profite donc de l'occasion pour lui offrir 10 ch supplémentaires. Pas de quoi transformer cette 500 nourrie aux hormones en supersportive, mais le gain de puissance s'apprécie tout de même au quotidien. La 500L devient plus polyvalente et un peu plus agréable à conduire, même si le châssis pataud et sa direction imprécise n'en font pas une dévoreuse de départementales. Mais telle n'est pas la fonction de la 500L qui préfère prendre soin de la famille. On appréciera le vaste espace à bord, la banquette coulissante et les rangements aussi nombreux qu'accessibles. Sans, bien évidemment, oublier la modularité bien pensée grâce au fameux plancher réglable en trois positions. Dommage que les plastiques et les assemblages ne suivent pas.

Coûtant 1 000 € de moins que le 1.6 MultiJet de 120 ch, ce 1.3 MultiJet de 95 ch peut recevoir une boîte automatique facturée à 1 000 €.

+ Espace à bord
Modularité
Surplus de puissance

– Châssis pataud
Finition encore légère
Coffre étroit

▶ Essai non paru.

NOTRE AVIS ★★★☆☆

Profitant d'un diesel d'entrée de gamme un peu plus tonique pour prendre la route en charge, la 500L gagne en polyvalence. Ce drôle de monospace s'apprécie par sa qualité de vie à bord et son habitacle aussi modulable qu'astucieux mais fait l'impasse sur le plaisir de conduite et la finition…

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne, diesel
Cylindrée (cm³)	1 248
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	95 à 3 500
Couple maxi (Nm à tr/mn)	215 à 1 500
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVM5
Dimensions (L./l./h.) (m)	4,15 / 1,79 / 1,67
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	343–400

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	171
1 000 m D. A. (s)	nc
0 à 100 km/h (s)	13,9
Reprises 90 à 130 km/h (s) en 5e/4e/3e	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Consommations *

MOYENNE (l/100 km) : 4,1

Ville : 4,9	Route : 3,6	Autoroute : nc
Autonomie (km) : nc	Capacité réservoir (l) : 50	

* Données constructeur.

Équipements de série

ABS, airbags frontaux, latéraux AV et rideaux, banquette arrière 2/3-1/3 coulissante, Bluetooth, climatisation manuelle, écran multifonctions, ESP, jantes alliage 16", autoradio-CD mp3 avec ports USB, régulateur de vitesse, rétroviseurs électriques et dégivrants, vitres AV électriques, volant cuir multifonctions réglable en hauteur et en profondeur…

Options (€)

Navigation GPS	500
Pack Confort	650
Peinture métallisée	600

Fiat 500L Living *La Fiat multiplace*

1.3 MultiJet 95 Lounge — **23 590 €**

Rejet de CO_2 : **107 g/km** | Bonus/Malus : **0 €** | Puissance fiscale : **5 CV** | Garantie : **2 ans, km illimité**

Avec ses 4,35 m de long, la 500L Living n'a de "500" que le nom. Certes, le monospace compact reprend de la petite citadine certains traits stylistiques au niveau de la proue et dans le dessin de sa planche de bord, mais l'ensemble est plus sérieux, moins rétro... et plus pratique aussi. Rangements, modularité et emport font partie de ses caractéristiques principales. Ainsi la Living peut recevoir jusqu'à 7 places, les deux dernières étant des places d'appoint. En contrepartie, son spacieux coffre sur une version dotée de 5 places (638 dm³), fond à 493 dm³ sur la version 7 places (en configuration 5 places) et seulement 168 dm³ en utilisant les deux strapontins arrière. Si l'ambiance à bord séduit et le confort est d'un bon niveau, les plastiques clinquants demeurent. Adepte d'une conduite douce, la Living reçoit un nouveau 1.3 diesel de 95 ch plutôt efficace. Tant mieux, car il faut composer avec les 1 320 kg de l'engin, mais l'agrément reste satisfaisant et la consommation (annoncée) est très mesurée.

En passant à 95 ch, le diesel de cette version longue de la 500L s'en sort tout de même mieux que l'ancien 1.3 de 85 ch.

+ Belle sobriété (à vérifier)
7 places (en dépannage)
Modularité intéressante

– Prises de roulis marquées
Plastiques bas de gamme
Toit ouvrant intrusif à l'arrière

▶ **Essai non paru.**

NOTRE AVIS ★★★☆☆

La 500L Living peut emmener jusqu'à 7 personnes dans ses 4,35 m de long. Paré d'un style original, le monospace italien se dote désormais d'un bloc moteur diesel plus vif pour une consommation (annoncée) mesurée. Plutôt spacieux et confortable à l'usage, il bénéficie ici d'une dotation sans faille.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne, diesel
Cylindrée (cm³)	1 248
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	95 à 3 500
Couple maxi (Nm à tr/mn)	215 à 1 500
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVM6
Dimensions (L./l./h) (m)	4,35 / 1,78 / 1,66
Nombre de places	7
Volume coffre (dm³)	493

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	171
1 000 m D. A. (s)	nc
0 à 100 km/h (s)	14,4
Reprises 90 à 130 km/h (s) en 6e/5e/4e	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Consommations *

MOYENNE (l/100 km) : 3,9

Ville : 4,9	Route : 3,6	Autoroute : nc
Autonomie (km) : nc	Capacité réservoir (l) : 45	

* Données constructeur.

Équipements de série

ABS, airbags frontaux, latéraux AV et rideaux, banquette arrière 2/3-1/3 coulissante, Bluetooth, clim. auto., écran tactile, ESP, jantes alliage 16", radio-CD mp3/USB, régul. de vitesse, rétros élec. et dégivrants, vitres élec., volant cuir multif. réglable en haut./prof., capteurs pluie/luminosité, toit ouvrant élec., antibrouillards, tablettes aviation…

Options (€)

Radar anticollision + airbags genoux	450
Sièges chauffants	200
Machine à café Lavazza	249

Fiat Doblo *Un cargo plus attirant*

1.6 Multijet Lounge Pack 7 places — **22 490 €**

Rejet de CO_2 : **126 g/km** | Bonus/Malus : **0 €** | Puissance fiscale : **6 CV** | Garantie : **2 ans, km illimité**

Moins sexy que les crossovers de dernière génération, les ludospaces conservent néanmoins une belle cote d'amour auprès des familles à la recherche d'espace, et ce, à un tarif raisonnable. Pour rester dans la course, le Doblo se remaquille le bout du capot. Arborant désormais un style plus dynamique, il s'offre aussi un habitacle plus avenant. La planche de bord en net progrès quant à sa fabrication fait meilleure impression, et de nouveaux rangements, hélas trop petits, apparaissent. Mais le Doblo peut toujours compter sur son habitacle géant. Très habitable à cinq personnes, et généreux avec son coffre de 630 dm³, il permet de charger sans compter. Les deux sièges de troisième rangée supplémentaires autorisent à jouer les transporteurs de troupe – même si l'espace aux jambes compté les limite davantage à de petits gabarits –, mais le coffre s'en trouvera réduit. Son diesel 1.6 Multijet se montre agréable malgré un certain penchant pour la boisson, mais son remplaçant imminent – un 1.6 de 120 ch – devrait faire mieux.

Dans la gamme Fiat, au tour du Doblo de mettre ce 1.6 diesel de 105 ch à la retraite au profit de blocs de 95 ou 120 ch.

+ Tarif compétitif
Espace intérieur
Moteur volontaire

– Rangements petits
Habitabilité au 3e rang
Consommations

▶ **Essai non paru.**

NOTRE AVIS ★★★☆☆

Le Doblo profite de son restylage pour améliorer sa présentation, s'offrir de nouveaux équipements et soigner son agrément de conduite. Toujours agréable à vivre grâce à son habitacle géant et sa modularité futée, il se donne enfin les moyens pour se faire une place de choix chez les ludospaces.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne, diesel
Cylindrée (cm³)	1 598
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	105 à 4 000
Couple maxi (Nm à tr/mn)	290 à 1 500
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVM6
Dimensions (L./l./h) (m)	4,41 / 1,84 / 1,90
Nombre de places	7
Volume coffre 5/7 places (dm³)	630 / 103

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	164
1 000 m D. A. (s)	nc
0 à 100 km/h (s)	13,4
Reprises 90 à 130 km/h (s) en 6e/5e/4e	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Consommations *

MOYENNE (l/100 km) : 5,2

Ville : 6,1	Route : 4,7	Autoroute : nc
Autonomie (km) : nc	Capacité réservoir (l) : 60	

* Données constructeur.

Équipements de série

ABS + AFU, 4 airbags, antibrouillards, ESP, régulateur de vitesse, aide au démarrage en côté et au stationnement AR, Bluetooth, climatisation auto. bizone, portes latérales coulissantes (G et D), prises USB et aux. 12 V, rétroviseurs rabattables électriquement et chauffants, vitres électriques AV/AR, volant multifonction…

Options (€)

GPS avec écran tactile	500
Jantes en alliage 16"	500
Peinture métallisée	510
Sièges AV chauffants	200

Ford B-Max *Les portes du succès ?*

1.6 TDCi 95 Edition — **21 350 €**

Rejet de CO_2 : **104 g/km** | Bonus/Malus : **0 €** | Puissance fiscale : **5 CV** | Garantie : **2 ans, km illimité**

Arrivé en 2013 parmi les monospaces citadins, le B-Max se démarque par ses portes arrière coulissantes et l'absence de montant central. Une innovation qui procure une meilleure accessibilité, mais qui pénalise la largeur aux coudes du fait de l'encombrement des portes. Autre déception : la banquette, qui ne coulisse pas. Du coup, impossible de moduler le petit volume du coffre. Heureusement, l'habitacle est bien fini et correctement équipé, même si la manipulation des multiples boutons demande un temps d'adaptation. Châssis et moteurs sont repris de la Fiesta, bien née. Sur route, le B-Max se montre agile et amusant à mener. En outre, son confort de suspension vous permet d'effectuer de longs trajets en toute quiétude et le freinage se révèle efficace. Sous le capot, le 1.6 TDCi de 95 ch, bien connu, manque parfois un peu d'allant. Il n'en reste pas moins vaillant, et sa consommation se montre raisonnable. Dès lors, le Ford B-Max constitue une proposition atypique bienvenue.

Tradition Ford oblige, l'original B-Max a pris le parti de régaler son conducteur en priorité.

▶ **Essai paru dans l'AJ n° 877.**

+ Accès à bord
Agrément de conduite
Confort

– Habitabilité AR et coffre
Ergonomie du "cockpit"
Banquette fixe

NOTRE AVIS ★★★★☆

Le Ford B-Max cultive les paradoxes. Très accessible grâce à l'absence de montants centraux mais doté d'une habitabilité mesurée, agréable à conduire mais paré d'une mécanique favorisant l'économie, il brille autant par sa polyvalence que par ce côté décalé qui lui donne son charme et en fait une offre crédible.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne, diesel
Cylindrée (cm³)	1 560
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	95 à 4 000
Couple maxi (Nm à tr/mn)	215 à 1 750
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVM5
Dimensions (L./l./h.) (m)	4,08 / 1,76 / 1,61
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	354

Performances

Vitesse maxi (km/h)	170
1 000 m D. A. (s)	33,5
0 à 100 km/h (s)	13,9
Reprises 90 à 130 km/h (s) en 5e/4e	19 / 13,8
Freinage 90/130 km/h (m)	65 / 32

Consommations

MOYENNE (l/100 km) : 5,9

Ville : 5,9	Route : 5,7	Autoroute : 6,2
Autonomie (km) : 814	Capacité réservoir (l) : 47	

Équipements de série

7 airbags, antibrouillards, autoradio-CD, banquette AR rabattable, clim. manuelle, ESP, ordi. de bord, prise USB, rétros ext. élec., siège cond. régl. en hauteur, vitres AV/AR électriques…

Options (€)

Audio Pack 6	300
Jantes en alliage	430
Peinture métallisée	500
Régulateur de vitesse	230
Toit panoramique	500

Ford C-Max *En adéquation avec le style maison*

1.5 EcoBoost 150 Titanium X — **27 500 €**

Rejet de CO_2 : **139 g/km** | Malus écologique : **250 €** | Puissance fiscale : **8 CV** | Garantie : **2 ans, km illimité**

Ni les ailes, ni le capot n'ont été touchés, et pourtant, le C-Max restylé évolue nettement, s'inspirant des dernières créations maison. À l'intérieur, la planche de bord adopte l'interface multimédia SYNC 2 de la Focus. Bien entendu, habitabilité et modularité ne progressent pas. On peut ainsi enlever ou rabattre contre les sièges avant un, deux ou trois des sièges arrière, mais pas les escamoter dans le plancher comme chez nombre de concurrents. Décidé à ne pas faire que de la figuration, le C-Max se dote de nouveaux blocs, dont ce 1.5 essence de 150 ch. Tout aussi performant que celui qu'il remplace, il révèle un caractère et un appétit comparables. Toujours souple, disponible dès les plus bas régimes et discret, il participe au plaisir de conduite. Malgré des suspensions retravaillées pour offrir plus de dynamisme, ce C-Max conserve le même confort moelleux. Si le rapport prestations / prix reste compétitif, le tarif a augmenté de près de 3 800 € lors du restylage. Et pour l'offre 7 places, c'est 1 300 € de plus.

Important, le restylage de 2015 du C-Max pourrait presque faire croire à un nouveau modèle.

▶ **Essai non paru.**

+ Agrément de conduite
Rapport prix / équipements
Présentation en progrès

– Habitabilité
Modularité dépassée
Consommations élevées

NOTRE AVIS ★★★★★

Ce restylage pourtant profond ne modifie aucunement les prestations du C-Max. Malgré son nouveau bloc essence et son châssis revu, il réserve toujours les mêmes sensations en plaisir de conduite. Dommage qu'il ait progressé sur ses tarifs, mais pas sur l'habitabilité ni la modularité.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne, essence
Cylindrée (cm³)	1 499
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	150 à 6 000
Couple maxi (Nm à tr/mn)	240 à 1 400
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVM6
Dimensions (L./l./h.) (m)	4,38 / 1,83 / 1,61
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	525

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	204
1 000 m D. A. (s)	nc
0 à 100 km/h (s)	9,4
Reprises 90 à 130 km/h (s) en 6e/5e/4e	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Consommations *

MOYENNE (l/100 km) : 6,1

Ville : 7,8	Route : 5,1	Autoroute : nc
Autonomie (km) : nc	Capacité réservoir (l) : 55	

* Données constructeur.

Équipements de série

ABS, airbags front., lat. AV et rideaux, antibrouillards, Bluetooth, clim. auto. bizone, ESP, démarrage sans clés, feux de jour à leds, GPS avec écran tactile, jantes alliage 16", ordinateur de bord, capteurs pluie/luminosité, autoradio-CD mp3 avec ports USB, régulateur de vitesse, rétroviseur int. électrochrome, volant multifonctions réglable en hauteur et en profondeur…

Options (€)

Active Park Assist	490
Peinture métallisée	600

Ford Grand C-Max *Plus rationnel que séduisant*

1.5 TDCi 120 Titanium X — **29 600 €**

Rejet de CO_2 : **113 g/km** | Bonus/Malus : **0 €** | Puissance fiscale : **6 CV** | Garantie : **2 ans, km illimité**

Pour lancer son Grand C-Max, Ford a choisi une voie différente de celle suivie par les ténors de la catégorie. Retour sur une stratégie qui mérite de s'y attarder à plusieurs égards.

Le Ford Grand C-Max possède une particularité face à ses concurrents. Il donne la part belle au conducteur plutôt qu'aux passagers. Ce monospace se conduit presque comme une berline grâce à une direction précise et incisive, un train avant accrocheur et un amortissement parfaitement bien dosé. Pour les performances, le petit diesel 1.5 TDCi de 120 ch n'est pas un foudre de guerre mais il distille une belle souplesse et une douceur remarquable qui offrent un bel agrément au conducteur tant sur les routes du réseau secondaire que dans les centres-villes. Reste les passagers qui en plus peuvent être au nombre de sept. Cependant, ils ne voyageront pas dans un confort parfait. Loin de là. Au sein de la deuxième rangée, l'assise centrale, implantée entre deux vrais fauteuils, est juste un strapontin. L'idée de base est de proposer une modularité plus élevée puisqu'une fois rangé dans l'assise du siège de droite, un accès plus commode est offert aux passagers qui souhaitent accéder à la troisième rangée. Malheureusement, cette initiative est bien trop perturbée par le médiocre confort offert. De même, les occupants de la troisième rangée pâtiront de dossiers trop courts, plus courts même que les assises ! Ils se retrouvent par conséquent avec la tête trop près de la lunette arrière. La posture est des plus désagréables. Dernière « bizarrerie » enfin, les ingénieurs n'ont prévu aucun emplacement pour ranger le cache-bagages dans cette configuration sept places.

+ Portes latérales coulissantes
+ Comportement routier
+ Equipement

− Ergonomie
− Confort troisième rang
− Consommation

Le Grand C-Max maintient le cap face à la concurrence

Le tableau de bord dispose de commandes qui sont trop éparpillées. L'ergonomie est assez confuse.

▶ Essai paru dans l'AJ n° 942.

NOTRE AVIS ★★★☆☆

Parmi les monospaces, le Grand C-Max est clairement un OVNI. Contrairement à ses rivaux qui offrent des astuces pour optimiser l'habitabilité et l'ergonomie, ce dernier préfère d'abord séduire le conducteur. Une philosophie pas dénuée d'intérêt mais qui laissera sûrement les familles sceptiques.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne. diesel
Cylindrée (cm³)	1 499
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	120 à 3 600
Couple maxi (Nm à tr/mn)	270 à 1 750
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVM6
Dimensions (L/l/h) (m)	4,52/1,83/1,66
Nombre de places	5 ou 7
Volume coffre 5/7 places (dm³)	628/498

Performances

Vitesse maxi (km/h)	179
1 000 m D. A. (s)	34,9
0 à 100 km/h (s)	12,8
Reprises 90 à 130 km/h (s) en 6e/5e/4e	19,8/14,6/12
Freinage 90/130 km/h (m)	32/68

Consommations

MOYENNE (l/100 km) : 6,3

Ville : 6,3	Route : 6	Autoroute : 5,9
Autonomie (km) : 952	Capacité réservoir (l) : 60	

Équipements de série

6 airbags, ABS, allumage auto. des phares, autoradio-mp3, Bluetooth, volant cuir réglable en hauteur et profondeur, capteur de pluie, climatisation automatique bizone, écran tactile, ESP, jantes alliage, ordinateur de bord, régulateur de vitesse, rétroviseurs électriques et dégivrants…

Options (€)

Boîte automatique	1 700
Caméra de recul	250
Peinture métallisée	600
Toit vitré panoramique	1 000

Ford S-Max *Dernier des Mohicans*

2.0 TDCi 180 Titanium — **39 000 €**

Rejet de CO_2 : **139 g/km** | Malus écologique : **250 €** | Puissance fiscale : **9 CV** | Garantie : **2 ans, km illimité**

Pour cette deuxième génération, le S-Max conserve son style dynamique malgré son positionnement de grand monospace. Ses 4,80 m peuvent toujours accueillir jusqu'à 7 passagers. L'accès aux strapontins du coffre est désormais plus facile. L'ensemble des sièges peut se rabattre grâce à seul bouton.

Le nouveau Ford S-Max dispose d'une suspension pilotée améliorant la tenue de route de l'auto.

L'ergonomie du tableau de bord a également été repensée avec l'adoption d'un large écran tactile pour le système info-divertissement. Le comportement routier est toujours aussi plaisant. En ajoutant une suspension pilotée (2 000 €), Ford place la barre encore plus haut en proposant différents modes de conduite (Confort, Normal, Sport). Ainsi malgré le poids important de l'auto (1 726 kg), elle se montre très agile en toute circonstance, sans toutefois devenir une ballerine. Si les 180 ch du moteur diesel se montrent volontaires, ils manquent de tonus sous les 2 000 tr/mn. A noter, au rayon des équipements modernes, que le S-Max reçoit un limiteur intelligent ainsi qu'un freinage automatique d'urgence.

+ Dotation complète
+ Confort
+ Modularité

– Insonorisation
– Poids important
– Offre moteur limitée

▶ **Essai paru dans l'AJ n° 932.**

NOTRE AVIS ★★★★☆

Alors qu'un SUV affiche une modularité limitée, le S-Max propose un habitacle fait pour la famille avec de nombreuses astuces pour se sentir à l'aise à toutes les places et pour de longs voyages. On peut toutefois se demander si son poids ne sera pas un handicap avec des moteurs moins puissants…

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne, diesel
Cylindrée (cm³)	1 997
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	180 à 3 500
Couple maxi (Nm à tr/mn)	400 à 2 000
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVM6
Dimensions (L/l/h) (m)	4,80/1,92/1,66
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	965/285

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	211
1 000 m D. A. (s)	nc
0 à 100 km/h (s)	9,7
Reprises 90 à 130 km/h (s) en 6e/5e/4e	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Consommations *

MOYENNE (l/100 km) : 5

Ville : 5,6	Route : 4,6	Autoroute : nc
Autonomie (km) : 1 400	Capacité réservoir (l) : 70	

* Données constructeur.

Équipements de série

6 airbags, climatisation automatique bizone, capteurs de pluie et de luminosité, autoradio-CD mp3, freinage actif d'urgence, hayon motorisé, GPS, ordinateur de bord, pare-brise chauffant, 7 places, régulateur de vitesse…

Options (€)

Caméra à 180°	400
Climatisation trizone	350
Omission de la 3e rangée de sièges	– 750
Suspension avec amortisseurs à compensateur de charge	500
Toit ouvrant électrique	1 000

Hyundai ix20 *Le changement dans la continuité*

1.6 125 Créative — **21 950 €**

Rejet de CO_2 : **150 g/km** | Malus écologique : **900 €** | Puissance fiscale : **7 CV** | Garantie : **5 ans, km illimité**

Lancé en 2010, ce minispace concurrent des Kia Venga, Ford B-Max et C3 Picasso a subi un léger restylage au printemps 2015 (calandre et feux redessinés). Sous le capot, ce n'est pas non plus la révolution, seules les consommations sont (annoncées) légèrement à la baisse. La vraie nouveauté technique provient de la boîte auto., qui passe de 4 à 6 rapports. Son principal atout ? Sa fluidité et sa douceur, qui rendent l'ix20 plus agréable en ville. Sur route, en revanche, il ne faut pas hésiter à rétrograder et à enfoncer l'accélérateur en phase de relance. La faute à un moteur creux à bas régime. Côté châssis, l'ix20 se montre pataud, mais pas plus que certains de ses congénères.

La nouvelle face avant marquée par une impressionnante calandre hexagonale confère davantage de tempérament à l'ix20.

Le confort de suspension s'avère quant à lui correct, malgré une certaine prise de roulis. À l'intérieur, le dépoussiérage est tout aussi mesuré (levier de boîte auto., système audio). La présentation n'a pas changé et demeure en retrait par rapport à celle d'un C3 Picasso. L'habitabilité généreuse reste le point fort de l'engin. Quant au coffre, il atteint 440 dm³, soit un très bon score pour la catégorie.

+ Boîte auto.
+ Habitabilité / modularité
+ Niveau de garantie

– Finition décevante
– Comportement pataud
– Moteur creux à bas régime

▶ **Essai non paru.**

NOTRE AVIS ★★★★☆

L'ix20 offre un excellent rapport encombrement/habitabilité. Taillé pour la ville, il est aussi l'un des rares à proposer une boîte auto. en essence (avec le B-Max, à peine moins cher). Reste ses points noirs, comme son important malus, une finition en retrait par rapport à certains rivaux et le fait que la boîte auto. ne soit disponible qu'avec la finition Créative.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne, essence
Cylindrée (cm³)	1 591
Suralimentation	non
Puissance maxi (ch à tr/mn)	125 à 6 300
Couple maxi (Nm à tr/mn)	156 à 4 200
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVA6
Dimensions (L/l/h) (m)	4,10/1,77/1,60
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	440

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	178
1 000 m D. A. (s)	nc
0 à 100 km/h (s)	12,2
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Consommations *

MOYENNE (l/100 km) : 6,5

Ville : 8,6	Route : 5,2	Autoroute : nc
Autonomie (km) : nc	Capacité réservoir (l) : 48	

* Données constructeur.

Équipements de série

ABS, ESP, airbags front., lat. et rideaux, aide au démarrage en côte et au freinage d'urgence, capteurs pluie/luminosité, antibrouillards, contrôle de la pression des pneus, rétros. élect. chauffants, volant rég. prof. et h., aide au stationnement AR, régul.-lim. de vitesse, clim. auto., syst. audio avec commandes au volant, Bluetooth, My Music (1 Go de mémoire audio), prises AUX/USB, CD/MP3, 4 HP, 2 tweeters, verrouillage centralisé, jantes alliage 16…

Options (€)

peinture métallisée	500

Ford Galaxy *Famille d'accueil*

Dans une catégorie vampirisée par les SUV et crossovers, Ford continue pourtant de croire et d'investir dans les grands monospaces. Pour preuve, cette troisième génération du Galaxy.

Mais pourquoi diable Ford s'évertue encore à commercialiser de grands monoplaces ? Depuis plusieurs années, la clientèle de ce type de véhicule s'est en effet tournée vers les SUV. Même l'historique Renault Espace a changé de philosophie en adoptant des standards de crossovers. La raison est simple.

+ Habitabilité / modularité
+ Places d'appoint généreuses
+ Confort

– Poids élevé
– Moteur creux
– Tarif coquets

La silhouette monoplace reste la meilleure solution pour garantir une habitabilité maximum. Sur ce point, le Galaxy, avec une longueur de 4,85 m, a de l'espace à revendre. Et pour davantage satisfaire les besoins des familles, le monoplace à l'ovale bleu apporte une belle modularité. Les trois sièges individuels de la seconde rangée coulissent et s'escamotent ainsi en un tournemain. De même, les deux assises d'appoint, nichées sous le plancher du coffre, sont aisément accessibles et réservent suffisamment de longueur aux jambes pour accueillir deux adultes.

Cependant, cette facilité ne peut sauver le volume du coffre. Dans cette configuration, seuls 300 dm³ sont disponibles contre plus de 800 dm³ en version cinq places.

> ***Le Galaxy reste un grand monospace classique à la vocation familiale***

Concernant le dynamisme, le Ford Galaxy dispense sans surprise un comportement routier "familial". Les ingénieurs ont en effet conçu ce modèle pour qu'il soit avant tout confortable et non efficace. Même son moteur 2.0 TDCi, pourtant pourvu de 180 ch, peine au niveau des accélérations. Il est vrai le poids proche des deux tonnes n'aide pas. La philosophie incite donc à la tranquillité dont vous pouvez jouir, en hiver, sur les sièges chauffants.

▶ Essai non paru.

Fidèle à l'univers Ford, la planche de bordsouffre toujours d'une ergonomie perfectible. Dommage !

NOTRE AVIS ★★★☆☆

Accueillant, vaste et confortable, le Galaxy reste fidèle à ses principes. Ce grand monospace continue de faire le bonheur des familles et progresse partout. Mais voilà, son frère S-Max plus dynamique, plus attirant et à peine moins habitable risque d'être son pire ennemi. Surtout qu'il est nettement moins cher…

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne, essence
Cylindrée (cm³)	1 997
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	180 à 3 500
Couple maxi (Nm à tr/mn)	400 à 2 000
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVM6
Dimensions (L/l/h) (m)	4,85 / 1,92 / 1,75
Nombre de places	7
Volume coffre 5/7 places (dm³)	675–820 / 300

Performances

Vitesse maxi (km/h)	202
1 000 m D. A. (s)	32,4
0 à 100 km/h (s)	10,8
Reprises 90 à 130 km/h (s) en 6e/5e/4e	15,7 / 12,5 / 10
Freinage 90/130 km/h (m)	31 / 63

Consommations

MOYENNE ((l/100 km) : 7,7		
Ville : 8,1	Route : 7,7	Autoroute : 7,3
Autonomie (km) : 857	Capacité réservoir (l) : 66	

Équipements de série

6 airbags, ABS, antibrouillards, freinage d'urgence automatique, aide au stationnement AV et AR, Bluetooth, caméra de recul, fixations isofix, hayon à ouverture électrique, navigation GPS, jantes alliage 17 pouces, phares et essuie glace automatiques, radio CD MP3 avec écran tactile et deux ports USB, reconnaissance, des panneaux de signalisation, régul. de vitesse, volant multifonctions…

Options (€)

Caméra AV à 180 °	400
Phares adaptatifs à LED	1 250

Kia Venga *Le chic pratique ?*

1.6 CRDi 115 Premium — **22 900 €**

Rejet de CO_2 : 120 g/km | Bonus/Malus : 0 € | Puissance fiscale : 6 CV | Garantie : 7 ans ou 150 000 km

Le Venga restylée ne change pas en terme de comportement. Sécurisant et agréable, il affiche une mine plus chic qu'auparavant.

Comme encore trop de modèles Kia, le Venga fait les frais d'un manque de reconnaissance de la marque. Le nouveau Sportage devrait contribuer à améliorer les choses tandis que le Venga choisit la voie du restylage après 5 années de commercialisation. Des changements assez discrets qui concernent le bouclier avant et la calandre 3D qui lui donne un peu plus de caractère. A bord, on apprécie les sièges, l'ergonomie des commandes et l'impression d'espace. Un peu moins les plastiques rigides qui n'ont pas évolué. La banquette coulissante est un atout, mais des sièges arrière amovibles ou rabattables contre les sièges avant seraient les bienvenus (seuls les dossiers se rabattent). Le bloc CRDi de 115 ch n'évolue pas si ce n'est qu'il se montre plus sobre. Il reste donc efface et dynamique, toujours prêt dans les relances. Question dotation enfin, rien à redire, cette finition Premium fait le plein d'équipements. Mais du coup, le tarif est moins compétitif qu'à l'habitude.

+ Gabarit/habitabilité
Présentation avenante
Garantie de 7 ans

– Modularité perfectible
Comportement pataud
Visibilité de trois quarts avant

▶ Essai non paru.

NOTRE AVIS ★★★★☆

Légèrement restylé, le Venga se la joue plus chic qu'avant. Il conserve toutes ses qualités de confort et d'habitabilité. Il se montre pratique et spacieux mais pourrait faire mieux en modularité. Son 1.6 diesel de 115 ch reste un excellent choix. Vif, il a la bonne idée d'être près de 0,3 l/100 km plus sobre en moyenne.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne, diesel
Cylindrée (cm³)	1 582
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	115 à 4 000
Couple maxi (Nm à tr/mn)	260 à 1 900
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVM6
Dimensions (L./l./h.) (m)	4,07 / 1,77 / 1,60
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	440

Performances

Vitesse maxi (km/h)	178
1 000 m D. A. (s)	33,4
0 à 100 km/h (s)	11,2
Reprises 90 à 130 km/h (s) en 6e/5e/4e	16,4 / 13,3 / 10
Freinage 90/130 km/h (m)	32 / 66

Consommations

MOYENNE (l/100 km) : 6

Ville : 6,3	Route : 5,6	Autoroute : 6,2
Autonomie (km) : 800	Capacité réservoir (l) : 48	

Équipements de série

Aide au démarrage en côte et au freinage d'urgence, 6 airbags, alarme, antipatinage, banquette AR 60/40 coulissante, becquet de toit, cache-bagages, clim. manuelle, coffre à double compartiment, ESP, ordinateur de bord, radio mp3 + commandes au volant, système de navigation avec écran tactile 7, siège conducteur réglable en hauteur, toit ouvrant panoramique, verrouillage centralisé à distance, vitres AV/AR et rétroviseurs électriques…

Options (€)

Peinture métallisée	500

Kia Carens *Un challenger aux dents longues*

1.7 CRDi 141 Premium 7 places — **30 850 €**

Rejet de CO_2 : 118 g/km | Malus écologique : 150 € | Puissance fiscale : 7 CV | Garantie : 7 ans ou 150 000 km

Richement équipé, bien dessiné et modulable, le Kia Carens représente une alternative intéressante.

Kia poursuit sa révolution esthétique. Si cette quatrième génération du monospace coréen arbore un design très travaillé, sa modularité l'est tout autant. En effet, cette version 7 places dispose de trois sièges séparés au second rang, tous inclinables, rabattables et coulissants. Au troisième rang, deux autres sièges, également rabattables, peuvent se loger sous le plancher du coffre. La contenance peut alors atteindre 1 694 dm³ en ne conservant que les deux places avant. Et si l'on replie le dossier du passager, la longueur de chargement se voit portée à 2,15 m ! À l'intérieur, la bonne qualité des matériaux donne satisfaction. Mention spéciale à l'équipement pléthorique, incluant un GPS doté d'un écran tactile bien intégré et intuitif à l'usage. Enfin, même s'il doit composer avec un poids conséquent, le moteur 1.7 CRDi de 141 ch se montre souple, discret, vigoureux à bas régime et peu gourmand. À noter que le système stop-start est également proposé de série.

+ Niveau d'équipement
Modularité
Agrément de conduite

– Suspensions trop souples
Prise de roulis
Prix

▶ Essai paru dans l'AJ n° 877.

NOTRE AVIS ★★★★☆

Le Kia Carens ne manque pas d'atouts. Jugez plutôt : sa ligne est réussie, la modularité, certes classique, s'avère judicieuse, et la garantie de sept ans rassure. Une montée en gamme qui se traduit par un tarif en nette hausse, comparable aux rivaux européens, mais à l'image de marque plus établie.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne, diesel
Cylindrée (cm³)	1 685
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	141 à 4 000
Couple maxi (Nm à tr/mn)	331 à 1 750
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVM6
Dimensions (L./l./h.) (m)	4,52 / 1,80 / 1,60
Nombre de places	7
Volume coffre (dm³)	492 / 1 694

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	191
1 000 m D. A. (s)	nc
0 à 100 km/h (s)	10,4
Reprises 90 à 130 km/h (s) en 6e/5e/4e	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Consommations *

MOYENNE (l/100 km) : 5

Ville : 5,9	Route : 4,5	Autoroute : nc
Autonomie (km) : 1 160	Capacité réservoir (l) : 58	

* Données constructeur.

Équipements de série

ABS, accès/démarrage sans clé, aide parking AV/AR, 6 airbags, alarme, antibrouillards, capteurs pluie/luminosité, clim. auto., éclairage d'intersection, ESP, feux de jour à LED, GPS tactile, régul./limit. de vitesse, jantes alu 17", ordi. de bord, radio-CD+USB+Bluetooth, rétros ext. élec. rabattables, stop-start, toit ouv. panoramique, volant cuir…

Options (€)

Alerte de franchissement de ligne + phares adaptatifs au Xénon + assistance au créneau	1 200

Mercedes Classe B *Le monospace branché*

250e Intuition — **41 100 €**

Rejet de CO_2 : 0 g/km	Bonus écologique : 6 300 €	Puissance fiscale : 2 CV	Garantie : 2 ans, km illimité

Assez proche d'une Classe B thermique, cette version 250 e électrique s'en démarque par sa proue exemptée du restylage de 2014. Cette version étonne aussi à l'usage par son silence, par ses accélérations vives et son bel agrément. Une merveille dans les embouteillages. Réduite en revanche à la ville et ses alentours, elle revendique 200 kilomètres d'autonomie inatteignables. Dans la réalité, il faudra plutôt se limiter à 100 km, 130 en ayant une conduite très coulée, ce qui oblige à recharger l'auto tous les jours pour ne pas se retrouver avec un imprévu et une batterie presque vide! A l'intérieur, l'instrumentation propre au système électrique se double d'un écran de navigation plus grand (+ 2 cm) et d'un coffre qui augmente de 13 dm³! Inhabituel mais en contrepartie de cela, la banquette arrière n'est plus coulissante. L'auto n'en reste pas moins pratique. Un bon confort, une habitabilité appréciable et une présentation élégante complètent une offre pas vraiment abordable. Opter pour une Mercedes, qui plus est, électrique ne pouvait être bon marché!

Extérieurement, seuls certains éléments bleus de la carrosserie le différencient d'un autre Classe B.

+ Performances
+ Agrément de conduite
+ Volume du coffre conservé

– Modularité réduite
– Autonomie trop limitée
– Temps de recharge

▶ Essai non paru.

NOTRE AVIS ★★☆☆☆

Unique sur le marché des monospaces, l'offre électrique Mercedes vaut le détour pour qui apprécie les joies de la conduite presque silencieuse et recherche un véhicule à la fois spacieux et somme toutes pratique. Mais l'autonomie limitée du modèle comparée au prix demandé ternit fortement le tableau!

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	synchrone électrique
Cylindrée (cm³)/Suralimen.	-/-
Batterie/Capacité (kWh)	nc/nc
Puissance maxi (ch à tr/mn)	180 à
Couple maxi (Nm à tr/mn)	340 à
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVA1
Dimensions (L./l./h) (m)	4,36/1,81/1,60
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	501

Performances

Vitesse maxi (km/h)	161
1 000 m D. A. (s)	31
0 à 100 km/h (s)	7,8
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	6,5
Freinage 90/130 km/h (m)	31/64

Autonomie

Moyenne (km) : 100

Ville : nc	Route : nc	Autoroute : nc
Conso. (kWh/100 km) : 28	Charge normale/rapide : nc/10h15	

Équipements de série

ABS, ESP, aide au démarrage en côte, 7 airbags, capteurs de pluie et de luminosité, système d'avertissement des risques de collision, contrôle de la pression des pneus, Bluetooth, autoradio-CD mp3 avec USB et préinstallation GPS, feux de jour à LED, climatisation auto. bizone, câbles de recharge domestique et rapide, jantes alliage 16 pouces…

Options (€)

Peinture métallisée	850
Accès et démarrage mains-libres	700

Mercedes Classe B *La réponse du berger...*

200d 136 Sensation — **37 050 €**

Rejet de CO_2 : 111 g/km	Bonus/Malus : 0 €	Puissance fiscale : 7 CV	Garantie : 2 ans, km illimité

Depuis l'arrivée de la BMW Série 2 Active Tourer, la Classe B n'est plus seule sur le segment des monospaces compacts premium. Pour répondre à la firme bavaroise, la Mercedes s'offre donc un restylage. Au menu: calandre dans l'esprit des derniers modèles maison (CLA et GLA), boucliers redessinés et nouveaux projecteurs à LED selon les versions. Mais comme toujours, il faudra mettre la main au portemonnaie pour profiter des derniers équipements technologiques à la mode ou des aspects pratiques que l'on attend d'un monospace. La banquette coulissante reste ainsi en option (700€). Il faut dire qu'à l'instar d'une Série 2 Active Tourer, la Classe B n'offre pas la même habitabilité ni la même modularité que les monospaces compacts généralistes. Elle se rattrape avec une présentation plus chic. Bien que très disponible à très bas régimes, le diesel de 136 ch se montre un peu rugueux à l'usage. Et la boîte automatique (2 250 €) à sept rapports et double embrayage manque un brin de réactivité et oblige parfois à faire preuve de patience...

La proue de la Classe B restylée reprend les tics stylistiques des dernières Mercedes de la gamme.

+ Image de marque
+ Finition/présentation
+ Consommations raisonnables

– Moteur rugueux
– Boîte lente
– Options indispensables

▶ Essai paru dans l'AJ n° 923.

NOTRE AVIS ★★★☆☆

La Classe B n'est pas le monospace que l'on achète prioritairement pour la qualité de sa vie à bord, puisqu'elle facture en supplément la modularité d'un monospace. Mais elle s'apprécie surtout par sa présentation valorisante, son style chic, sa finition impeccable et son image de marque prestigieuse.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne, diesel
Cylindrée (cm³)	2 143
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	136 à 3 200
Couple maxi (Nm à tr/mn)	300 à 1 400
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVM7 robotisée
Dimensions (L./l./h) (m)	4,40/1,79/1,56
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	450

Performances

Vitesse maxi (km/h)	196
1 000 m D. A. (s)	32
0 à 100 km/h (s)	10
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	9,3
Freinage 90/130 km/h (m)	31/65

Consommations

MOYENNE (L/100 km) : 6,5

Ville : 7	Route : 6,2	Autoroute : 6,4
Autonomie (km) : 769	Capacité réservoir (l) : 50	

Équipements de série

6 airbags, autoradio-CD mp3, banquette rabattable, Bluetooth, capteurs pluie/luminosité, clim. bizone, éclairage d'ambiance de type bandeau LED, feux diurnes à LED, fixations Isofix, jantes alliage 17 pouces, ordi. de bord, planche de bord avec surpiqûres, régul./limit. de vitesse, rétros ext. dégivrants et rabattables élec., caméra de recul, projecteurs LED…

Options (€)

Assistant de stationnement	825
Peinture métallisée	850
Sièges cuir élec. et chauffants	2 950

Nissan Note *Alternative spacieuse et technologique*

▶ 1.5 dCi 90 Tekna — **20 500 €**

Rejet de CO_2 : **95 g/km** | Bonus/Malus : **0 €** | Puissance fiscale : **5 CV** | Garantie : **3 ans ou 100 000 km**

+ Confort
Consommation
Modularité

– Qualité des matériaux
Manque de dynamisme
Réglages volant limités

Tekna dispose d'une dotation très complète, incluant GPS, caméra de parking, alerte de franchissement de ligne et surveillance des angles morts… À la conduite, le nouveau Note se caractérise par un comportement très paisible : châssis et direction privilégient la douceur et le confort. Dès lors, le petit dCi de 90 ch remplit parfaitement sa mission, tout en étant raisonnable à la pompe.

▶ Essai non paru.

NOTRE AVIS ★★★★☆

Pour le prix d'une citadine, le Note vous gratifie de l'espace modulable d'un petit monospace. L'agrément de conduite en pâtit un peu, mais le faible appétit du dCi 90 compense. Enfin, la version Tekna vous donne accès à des équipements jusqu'ici inédits dans la catégorie. De quoi se laisser tenter !

A l'instar de son grand frère le Qashqai, le deuxième Nissan Note a conservé la silhouette de sa devancière malgré un style beaucoup plus affirmé. On ne s'en plaindra pas. En effet, l'excellente modularité demeure. La banquette coulissante permet aux passagers arrière d'étendre leurs jambes, ou à l'inverse, d'agrandir le coffre dont le volume se situe dans la moyenne, sans plus. Dans l'habitacle, si la présentation soignée distille une ambiance moderne et agréable, on déplorera néanmoins l'emploi de plastiques durs et surtout l'absence d'un réglage en profondeur du volant. D'autant plus étonnant que la finition

Considéré pourtant comme une citadine par Nissan, l'actuel Note a tout du parfait monospace urbain.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne, diesel
Cylindrée (cm³)	1 461
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	90 à 4 000
Couple maxi (Nm à tr/mn)	200 à 1 750
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVM5
Dimensions (L/l/h) (m)	4,10 / 1,70 / 1,53
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	325

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	171
1 000 m D. A. (s)	34,1
0 à 100 km/h (s)	11,9
Reprises 90 à 130 km/h (s) en 5e/4e	20,7 / 13,1
Freinage 90/130 km/h (m)	33 / 67

Consommations *

MOYENNE (l/100 km) : 5,4

Ville : 5,4	Route : 5,2	Autoroute : 5,6
Autonomie (km) : 759	Capacité réservoir (l) : 41	

* Données constructeur.

Équipements de série

Airbags frontaux, latéraux AV et rideaux AV/AR, ABS, antibrouillards, ESP, capteurs de pluie/luminosité, alerte de franchissement de ligne, surveillance des angles morts, régulateur/limiteur de vitesse, aide au stationnement et caméra 360°, banquette AR fractionnable 60/40 et coulissante, accès et démarrage mains-libres, clim. auto., GPS avec écran tactile, jantes alliage 16, radio-CD mp3/aux/USB, Bluetooth, vitres élec. AV/AR…

Options (€)

Peinture métallisée	520

Opel Meriva *De quoi avancer !*

▶ 1.6 CDTi 136 Elite — **25 000 €**

Rejet de CO_2 : **116 g/km** | Bonus/Malus : **0 €** | Puissance fiscale : **7 CV** | Garantie : **2 ans. km illimité**

+ Modularité
Moteur souple et discret
Qualité de présentation

– Agrément en ville
Boîte trop longue
Consommation

1.6 CDTi proposé, ici, dans sa version 136 ch (il existe aussi en 95 et 110 ch). Celui-ci se montre tout à fait vaillant pour bouger les 1 534 kg de l'engin et il se révèle surtout plus souple et bien plus discret que l'antédiluvien 1.7 CDTi… Seul reproche : les rapports de boîte sont interminables pour tenter de contenir une consommation qui n'est pourtant guère raisonnable.

▶ Essai paru dans l'AJ n° 915.

NOTRE AVIS ★★★☆☆

Toujours aussi pratique par sa modularité, affichant une qualité de fabrication correcte, le Meriva reçoit, enfin, un petit moteur digne de son rang. Ce dernier lui offre des performances lui permettant de ne craindre aucun dépassement. Dommage toutefois qu'il soit associé à une boîte bien trop longue.

Le remaniement du Meriva concerne surtout la partie mécanique. Néanmoins, de subtiles retouches ont été apportées sur l'esthétique de l'auto, notamment grâce à l'ajout de joncs chromés sur la calandre et tout autour des vitrages latéraux. On notera également l'apparition des projecteurs directionnels avec un bandeau de feux diurnes à LED. Dans l'habitacle, l'agencement est identique ; seul le système IntelliLink fait son apparition, mais l'écran étant placé trop loin, il reste non tactile. C'est donc sous le capot qu'il faut aller pour découvrir la vraie nouveauté de ce monospace. On y trouve le nouveau bloc

Avec ce moteur diesel, le Meriva s'était offert un (très) léger restylage à base de joncs chromés en 2013.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne, diesel
Cylindrée (cm³)	1 598
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	136 à 3 500
Couple maxi (Nm à tr/mn)	320 à 2 000
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVM6
Dimensions (L/l/h) (m)	4,30 / 1,82 / 1,62
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	438

Performances

Vitesse maxi (km/h)	197
1 000 m D. A. (s)	32,8
0 à 100 km/h (s)	11
Reprises 90 à 130 km/h (s) en 6e/5e/4e	13,4 / 10,3 / 9
Freinage 90/130 km/h (m)	32 / 66

Consommations

MOYENNE (l/100 km) : 6,6

Ville : 6,9	Route : 6,5	Autoroute : 6,5
Autonomie (km) : 818	Capacité réservoir (l) : 54	

Équipements de série

6 airbags, autoradio-CD mp3 avec reconnaissance vocale, banquette coulissante, Bluetooth, capteurs de pluie et de luminosité, clim. auto., GPS Europe, jantes alliage, prises aux./USB, régul. de vitesse, toit panoramique, système multimédia, vitres AV/AR élec., vitres latérales AR et lunette AR surteintées…

Options (€)

Attelage amovible	600
Caméra de recul	300
Feux diurnes et AR à LED	350
Filet de coffre	100

Opel Combo Tour *L'avare*

1.6 CDTi 95 Edition — **21 340 €**

Rejet de CO_2 : 124 g/km	Bonus/Malus : 0 €	Puissance fiscale : 5 CV	Garantie : 2 ans, km illimité

Clone du Fiat Doblo, l'Opel Combo Tour en conserve naturellement l'espace habitable généreux. Ainsi, trois adultes seront parfaitement à leur aise aux places arrière. De même, le volume de chargement, conséquent, s'avère modulable grâce à une banquette rabattable 2/3-1/3. D'ailleurs, l'habitacle du Combo Tour ne peut nier ses origines utilitaires : on déplore la qualité de finition approximative des plastiques, ainsi que la présentation désuète, même s'il est possible d'égayer l'ensemble par des touches colorées. On sera également déçu de la dotation : de série sur le Fiat, certains équipements tels que les vitres arrière électriques ou les radars de recul sont ici facturés. Pas de navigation intégrée non plus ; il faut se contenter d'un dispositif nomade. À la conduite, les importantes prises de roulis grèvent l'agrément, à l'instar du bruit moteur, excessif. Couplé à une boîte à six vitesses, ce dernier offre toutefois de bonnes reprises, malgré la présence d'à-coups désagréables à bas régime.

L'Opel Combo Tour offre un équipement de série inférieur au Fiat Doblo, et ce, pour un prix similaire.

+ Boîte à 6 vitesses
Rangements bien conçus
Reprises

− Comportement routier
Présentation/finition
Rapport prix/équipements

▶ Essai non paru.

NOTRE AVIS ★★☆☆☆

Le Combo Tour brille par son habitacle spacieux, doté de nombreux rangements, ainsi que par son volume de coffre classé parmi les meilleurs du segment. Cependant, sur les autres critères, l'Opel marque le pas. En effet, ses qualités dynamiques ainsi que son rapport prix/équipements le situent en retrait.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne, diesel
Cylindrée (cm³)	1 598
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	95 à 4 000
Couple maxi (Nm à tr/mn)	200 à 1 500
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVM6
Dimensions (L./l./h.) (m)	4,39 / 1,84 / 1,85
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	630

Performances

Vitesse maxi (km/h)	156
1 000 m D. A. (s)	37,9
0 à 100 km/h (s)	nc
Reprises 90 à 130 km/h (s) en 6e/5e/4e	17,3 / 14,2 / 13
Freinage 90/130 km/h (m)	nc / 71

Consommations

MOYENNE (l/100 km) : 7		
Ville : 7,1	Route : 6,6	Autoroute : 7,3
Autonomie (km) : nc	Capacité réservoir (l) : 60	

Équipements de série

ABS + AFU, airbags frontaux, 3 appuie-tête AR, banquette AR 2/3-1/3, climatisation manuelle, ESP, fermeture centralisée à télécommande, portes latérales coulissantes AR, volant réglable en hauteur et en profondeur…

Options (€)

Airbags latéraux AV	216
Antibrouillards	192
Aide au stationnement AR	300
Barres de toit	192
Régulateur de vitesse	240
Vitres électriques AR	200

Peugeot Bipper Tepee *Optimisation de l'espace*

1.3 HDi 75 Outdoor — **18 000 €**

Rejet de CO_2 : 119 g/km	Bonus/Malus : 0 €	Puissance fiscale : 4 CV	Garantie : 2 ans, km illimité

Chez Peugeot, l'appellation Tepee désigne une extrapolation "civile" d'un utilitaire. Le Bipper (3,97 m) est le plus petit d'entre eux, et sa gamme se compose de trois finitions. La version Outdoor de notre essai représente le milieu de gamme. Elle reçoit, entre autres, un second rang rabattable, une suspension rehaussée et des airbags latéraux. Une petite familiale dérivée d'un utilitaire n'estelle pas trop spartiate ? Si l'on se focalise sur la présentation, assurément si. Mais le Bipper Tepee est plus polyvalent qu'il n'y paraît. L'accès à bord est appréciable grâce aux deux portes coulissantes, et l'espace aux jambes (28 cm) est étonnant pour une auto de cette taille. Idem pour le volume de coffre. Agile et plaisante à conduire, la Peugeot est hélas trop bruyante pour envisager les longs trajets. Sur autoroute, le son dans l'habitacle atteint 72,2 dB – l'une des pires valeurs que nous ayons enregistrées. Et comme le 1.3 HDi s'essouffle plus qu'il ne pousse, on ne lui pardonne pas de donner autant de la voix.

Le 1.3 HDi passe de 75 à 80 ch (+450 €) sur le Tepee, une version bientôt dans nos pages.

+ Habitabilité étonnante
Accès à bord
Maniabilité

− Relances calamiteuses
Bruit sur autoroute
Présentation

▶ Essai non paru.

NOTRE AVIS ★★☆☆☆

Parfaitement adapté à l'univers urbain avec ses grandes surfaces vitrées, sa position de conduite en hauteur et son format de poche, le Bipper Tepee perd hélas tout intérêt sur les grands axes. Très bruyant, fermement amorti, il est trop gourmand faute d'un aérodynamisme soigné. Et les reprises sont calamiteuses…

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne, diesel
Cylindrée (cm³)	1 248
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	75 à 3 750
Couple maxi (Nm à tr/mn)	190 à 1 750
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVM5
Dimensions (L./l./h.) (m)	3,97 / 1,82 / 1,81
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	412

Performances

Vitesse maxi (km/h)	144
1 000 m D. A. (s)	38,8
0 à 100 km/h (s)	17,6
Reprises 90 à 130 km/h (s) en 5e/4e	29,2 / 26,6
Freinage 90/130 km/h (m)	36 / 75

Consommations

MOYENNE (l/100 km) : 6,6		
Ville : 6,4	Route : 6,1	Autoroute : 7,2
Autonomie (km) : 682	Capacité réservoir (l) : 45	

Équipements de série

ABS, 4 airbags, antibrouillards, banquette 1/3-2/3, barres de toit longitudinales, clim. manuelle, radio-CD, rétroviseurs ext. dégivrants, siège conducteur réglable en hauteur, stop-start, tôle de protection moteur, vitres AV électriques, volant réglable en hauteur et en profondeur…

Options (€)

Bluetooth + prise USB	310
ESP + contrôle de traction intelligent	460
Peinture métallisée	520
Radar de recul	310
Roue de secours	120

Peugeot Partner Tepee *Mon cher ludospace*

1.6 BlueHDi 120 Outdoor — **25 400 €**

Rejet de CO_2 : **115 g/km** | Bonus/Malus : **0 €** | Puissance fiscale : **6 CV** | Garantie : **2 ans, km illimité**

Après un premier jet en 2012, le Partner repasse par la case restylage. Il reprend les tout derniers diesel HDi maison, quelques équipements supplémentaires et fait monter les prix.

Lancé depuis 2008, le Partner Tepee accuse le poids des années. Après un premier restylage voici un peu plus de trois ans, le ludospace signé PSA s'offre un second toilettage. Il en profite pour reprendre les dernières tendances du design Peugeot : calandre "flottante" désormais dotée du lion, feux de jour à leds, bouclier et phares avant légèrement retouchés. De son côté, l'habitacle s'offre des inserts et un bandeau de planche de bord désormais gris. Cette version haut de gamme Outdoor y ajoute une sellerie revue et l'arrivée du tout nouvel écran couleur tactile de 7 pouces. Outre les indispensables connexion Bluetooth et port USB, il comprend le système MirrorScreen, permettant de récupérer l'affichage et certaines données de son smartphone sur l'écran. Le système Carplay, donnant accès à d'autres applications, sera quant à lui disponible en novembre. Cette interface à la page ouvre la voie vers des options plus modernes, comme la caméra de recul (260 € et 410 € avec les radars de stationnement avant). L'autre nouveauté se trouve sous le capot. Coiffant désormais la gamme diesel, le tout dernier 1.6 BlueHDi de 120 ch s'accorde parfaitement à cet imposant ludospace. Souple et suffisamment performant, il réserve un bel agrément et s'offre les services d'une boîte manuelle à six rapports. De quoi abaisser niveau sonore et consommations sur autoroute pour profiter pleinement de ce Partner Tepee plutôt agréable à conduire. Dommage que les sièges soient toujours aussi lourds à manipuler.

+ Équipements à la page
Moteur agréable et sobre
Boîte à 6 rapports

− Addition salée
Sièges lourds à manipuler
Restylé, mais vieillissant

> ***Ses tarifs se rapprochent de ceux d'un monospace***

Cette finition haut de gamme Outdoor profite du nouvel écran tactile de 7 pouces proposé en option sur Access et Active.

▶ **Essai non paru.**

NOTRE AVIS ★★★☆☆

Un meilleur agrément moteur, davantage de sobriété et des équipements remis au goût du jour : ce restylage améliore les prestations du Partner Tepee. Le ludospace en profite par contre pour augmenter sérieusement ses tarifs : 25 400 €. Cela commence vraiment à faire beaucoup pour un dérivé d'utilitaire.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne. diesel
Cylindrée (cm³)	1 560
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	120 à 3 500
Couple maxi (Nm à tr/mn)	300 à 1 750
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVM6
Dimensions (L/l/h) (m)	4,38/1,81/1,87
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	544

Performances

Vitesse maxi (km/h)	169
1 000 m D. A. (s)	34,7
0 à 100 km/h (s)	12
Reprises 90 à 130 km/h (s) en 6e/5e/4e	16,7/15/11,6
Freinage 90/130 km/h (m)	32/65

Consommations

MOYENNE (l/100 km) : 6,3

Ville : 6,5	Route : 5,9	Autoroute : 6,6
Autonomie (km) : 841	Capacité réservoir (l) : 53	

Équipements de série

ABS, airbags frontaux, latéraux AV et rideaux,, barres de toit, clim. auto. bizone, écran tactile 7", Bluetooth, ESP,, feux de jour à leds, capteurs pluie/luminosité, radar de recul, autoradio-CD mp3/USB,, régulateur/limiteur de vitesse, rétros électriques,, dégivrants et rabattables élec., tablettes aviation, au dos des sièges AV, 3 sièges AR indépendants,, coulissants et déposables, vitres AV électriques,, volant réglable en hauteur et en profondeur…

Options (€)

Peinture métallisée	550

Peugeot 5008 *Toujours une référence*

▶ 1.6 BlueHDi 120 Active — **29 250 €**

Rejet de CO_2 : **109 g/km** | Bonus/Malus : **0 €** | Puissance fiscale : **6 CV** | Garantie : **2 ans, km illimité**

Grâce à cette mise à jour mécanique, le 5008, malgré ses 6 ans, parvient à rester au sommet.

Face à ses rivaux plus récents, le Peugeot 5008 fait plus que résister, il reste au minimum sur le podium. Les raisons de cette longévité sont nombreuses. Tout d'abord, au chapitre routier, le monospace de la marque au lion offre un compromis performance / confort / efficacité de premier ordre… même si les passagers sont un peu chahutés à basse vitesse sur routes dégradées. Les recettes employées sont une direction précise, un train avant incisif et une excellente tenue de cap. Le moteur diesel de120 ch, quant à lui, manque certes un peu de nerf sous les 1500 tr / mn mais il fait preuve d'un allant très convenable… avec une consommation raisonnable. Dans l'habitacle, le 5008 a peu de défauts. La finition est correcte, la présentation du tableau de bord originale et l'ergonomie bien pensée. Il manque finalement juste quelques rangements supplémentaires. A souligner un volume de coffre record dans la catégorie et surtout ajustable grâce à une banquette coulissante pratique.

+ Finition / présentation
Comportement routier
Volume de coffre

− Tarif
Technologie en retrait
Confort (sur mauvaises routes)

▶ **Essai paru dans l'AJ n° 942.**

NOTRE AVIS ★★★★☆

Avec une puissance de « seulement » 120 ch, le 5008 pouvait perdre de son attrait. Il n'en est rien bien au contraire. Ses performances restent suffisantes au quotidien, la consommation a diminué, bref, le monospace Peugeot figure incontestablement parmi les incontournables dans une catégorie dense.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne, diesel
Cylindrée (cm³)	1 560
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	120 à 3 500
Couple maxi (Nm à tr/mn)	300 à 1 750
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVM6
Dimensions (L./l./h.) (m)	4,53 / 1,89 / 1,65
Nombre de places	5 ou 7
Volume coffre 5/7 places (dm³)	732 / 622

Performances

Vitesse maxi (km/h)	178
1 000 m D. A. (s)	34
0 à 100 km/h (s)	12,3
Reprises 90 à 130 km/h (s) en 6e/5e/4e	19,3 / 14,2 / 12
Freinage 90/130 km/h (m)	31 / 66

Consommations

MOYENNE (L/100 km) : 6,2

Ville : 6,7	Route : 6	Autoroute : 5,9
Autonomie (km) : 968	Capacité réservoir (l) : 60	

Équipements de série

6 airbags, ABS, allumage auto. des phares, autoradio-mp3, Bluetooth, capteur de pluie, climatisation automatique bizone, écran tactile, volant cuir réglable en hauteur et profondeur, ESP, jantes alliage, ordinateur de bord, régul de vitesse, rétroviseurs élec. et dégivrants…

Options (€)

Aide au stationnement AV	360
Boîte automatique	1 300
Caméra de recul (+ GPS)	1 150
Peinture métallisée	630
Système de navigation	950

Renault Kangoo *Apparences trompeuses*

▶ 1.5 dCi 90 Extrem — **22 750 €**

Rejet de CO_2 : **112 g/km** | Bonus/Malus : **0 €** | Puissance fiscale : **5 CV** | Garantie : **2 ans, km illimité**

Le Kangoo Extrem conserve un châssis strictement identique à celui des autres Kangoo, châssis emprunté au Scénic.

Berlingo XTR, Partner Tepee Outdoor ou Cross Caddy : bon nombre de ludospaces arborent déjà une parure tout-chemin. Il aura fallu attendre ce second restylage du Kangoo II pour que Renault intègre ce club de moins en moins fermé. En devenant Extrem, il enfile la tenue ad hoc : boucliers en plastique noir, barres de toit et décorations spécifiques le long des portes. Pourtant, il ne peut suivre un 4x4 de loisirs à l'heure de sortir des sentiers battus. La faute à une garde au sol trop basse, même si le système Extended Grip optionnel (400€) optimise la motricité pour se sortir d'un mauvais pas. Les impressions de conduite sont donc identiques à celles des autres Kangoo dont les suspensions se sont un peu raffermies depuis le restylage. Maîtrisant davantage ses mouvements de caisse, il délivre un confort appréciable. Bien qu'en progrès, l'insonorisation peut encore s'améliorer pour atténuer les envolées du bloc dCi 90, surtout s'il faut le solliciter pour relancer l'auto.

+ Modularité
Places arrière
Suspensions réussies

− Niveau sonore
Volume de coffre moyen
Tarifs un peu élevés

▶ **Essai non paru.**

NOTRE AVIS ★★★☆☆

Encore bruyant et un peu juste avec ce dCi 90, ce Kangoo restylé s'offre un châssis un peu plus dynamique. Aussi habitable et modulable qu'auparavant, son habitacle hérite d'une présentation plus léchée et savère agréable au quotidien, mais il perd quelques rangements dans cette version Extrem et reste encore cher.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne, diesel
Cylindrée (cm³)	1 461
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	90 à 4 000
Couple maxi (Nm à tr/mn)	200 à 1 750
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVM5
Dimensions (L./l./h.) (m)	4,22 / 1,83 / 1,81
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	509

Performances

Vitesse maxi (km/h)	153
1 000 m D. A. (s)	36,8
0 à 100 km/h (s)	14,8
Reprises 90 à 130 km/h (s) en 5e/4e	21,9 / 17,4
Freinage 90/130 km/h (m)	34 / 69

Consommations

MOYENNE (L/100 km) : 6,5

Ville : 6,1	Route : 6,2	Autoroute : 7,3
Autonomie (km) : 923	Capacité réservoir (l) : 60	

Équipements de série

Airbags frontaux, banquette arrière escamotable 2/3-1/3, clim. manuelle, Bluetooth, fermeture centralisée par télécommande, jantes alu 15", ordi. de bord, portes coulissantes, ports USB, radio-CD mp3 avec commandes au volant, régul.-limit. de vitesse, rétros élec. et dégivrants, sellerie cuir, toit ouvrant vitré, vitres AV électriques, volant réglable en hauteur…

Options (€)

Peinture métallisée	540
Climatisation automatique	470
ESP avec système Extended Grip	400

Renault Scénic *Le roi vacille*

1.5 dCi 110 eco² Bose Edition — **30 900 €**

Rejet de CO_2 : 105 g/km | Bonus/Malus : 0 € | Puissance fiscale : 5 CV | Garantie : 2 ans, km illimité

Présenté en mars dernier, le nouveau Scénic tranche par son dynamisme accru. Il remplacera celui-ci à la rentrée.

Pionnier des monospaces compacts, le Renault Scénic reste le numéro un des ventes de son segment. Cependant, avec un second restylage et le lancement d'une version "tout-chemin" baptisée Xmod, la marque au losange entend relancer la carrière de ce best-seller. En effet, face à une concurrence renouvelée, le Scénic commence à souffrir. Bien que Renault ait ajouté à la dotation quelques équipements technologiques (mais pas tous), on regrettera que la modularité n'ait pas évolué depuis longtemps : les sièges arrière sont toujours coulissants et amovibles, mais aujourd'hui, chez la concurrence, ils se replient dans le coffre.

+ Habitabilité
+ Confort
+ Consommation

– Prix
– Performances laborieuses
– Modularité dépassée

En revanche, le comportement routier se montre rassurant et le roulis bien maîtrisé. Seuls les plus sensibles déploreront quelques trépidations sur le train arrière. Côté motorisation, le 1.5 dCi 110 se montre peu performant et plutôt bavard. Des défauts compensés par un appétit très mesuré, qui permet de parcourir près de 1 000 km sans ravitailler. Une performance appréciable.

▶ **Essai paru dans l'AJ n° 884.**

NOTRE AVIS ★★★★☆

Question confort et espace intérieur, le Renault Scénic reste une référence. Il ravit également par son agrément de conduite et son appétit d'oiseau. Néanmoins, à ce niveau de prix, la concurrence présente une offre actualisée, notamment côté modularité et équipements technologiques. Pas le Scénic.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne, diesel
Cylindrée (cm³)	1 461
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	110 à 4 000
Couple maxi (Nm à tr/mn)	260 à 1 750
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVM6
Dimensions (L./l./h.) (m)	4,35 / 1,85 / 1,64
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	459 / 552

Performances

Vitesse maxi (km/h)	165
1 000 m D. A. (s)	34,6
0 à 100 km/h (s)	12,4
Reprises 90 à 130 km/h (s) en 6e/5e/4e	22,2 / 16,5 / 13,2
Freinage 90/130 km/h (m)	31 / 65

Consommations

MOYENNE (l/100 km) : 6,2

Ville : 6,4	Route : 6	Autoroute : 6,2
Autonomie (km) : 962	Capacité réservoir (l) : 60	

Équipements de série

6 airbags, aide au stationnement AR, radio-CD mp3 avec prise USB (système hi-fi Bose), Bluetooth, capteurs de pluie et de luminosité, climatisation automatique, ESP, GPS, jantes en alliage, régulateur-limiteur de vitesse, rétros élec., carte mains-libres, vitres électriques…

Options (€)

Alerte de franchissement de ligne + assistant feux de route	500
Caméra de recul	500
Peinture métallisée	600
Projecteurs bixénon directionnels	900

Renault Grand Scénic *Dernière ligne droite difficile*

1.5 dCi 110 Bose Edition 7 places — **32 000 €**

Rejet de CO_2 : 105 g/km | Bonus/Malus : 0 € | Puissance fiscale : 5 CV | Garantie : 2 ans, km illimité

Le nouveau Scénic disposera encore d'une version longue offrant 7 places et qui sera commercialisée, elle-aussi, à l'automne.

Longtemps roi incontesté des monospaces 7 places, le Grand Scénic voit son trône vaciller depuis l'arrivée d'une concurrence affûtée. Il est vrai que le modèle de la marque au losange est en recul sur plusieurs points. Ainsi, son volume de coffre est maintenant considéré comme limité, et ce, même lorsque la banquette arrière coulissante se trouve en position avancée. Il est également regrettable que ses sièges "à l'ancienne" doivent encore être ôtés de l'habitacle pour charger des objets encombrants. Heureusement, la finition de qualité – grâce à des plastiques flatteurs et une présentation agréable – remonte la note concernant l'intérieur. Au chapitre dynamique, son moteur diesel, bien que valeureux, pèche à tous les niveaux. Sa consommation moyenne n'est plus une référence dans la catégorie. Les performances confinent le Grand Scénic à un bon véhicule qui vous emmène d'un point A à un point B, mais pas plus. Le confort, à vitesse stabilisée sur autoroute, est en revanche excellent.

+ Consommation
+ Comportement routier
+ Silence du moteur

– Performances
– Volume du coffre
– Confort à basse vitesse

▶ **Essai non paru.**

NOTRE AVIS ★★★☆☆

Face à ses concurrents français que sont le Citroën Grand C4 Picasso et le Peugeot 5008, le Renault Grand Scénic sort K.O. Certes pratique avec ses 7 places, ses adversaires offrent cependant le même équipement, qui plus est doté d'un système de sièges escamotables commode. Vivement la nouvelle génération !

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne, diesel
Cylindrée (cm³)	1 461
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	110 à 4 000
Couple maxi (Nm à tr/mn)	260 à 1 750
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVM6
Dimensions (L./l./h.) (m)	4,56 / 1,85 / 1,68
Nombre de places	7
Volume coffre (dm³)	556 / 706

Performances

Vitesse maxi (km/h)	169
1 000 m D. A. (s)	35,2
0 à 100 km/h (s)	13
Reprises 90 à 130 km/h (s) en 6e/5e/4e	23,5 / 17,6 / 13,4
Freinage 90/130 km/h (m)	32 / 64

Consommations

MOYENNE (l/100 km) : 6,6

Ville : 6,8	Route : 6,5	Autoroute : 6,4
Autonomie (km) : 909	Capacité réservoir (l) : 60	

Équipements de série

6 airbags, aide au stationnement AR, autoradio-CD mp3 avec prise USB (système hi-fi Bose), Bluetooth, capteurs de pluie et de luminosité, climatisation automatique, ESP, GPS, jantes en alliage, régulateur/limiteur de vitesse, rétroviseurs extérieur électriques, carte mains-libres, vitres AV/AR électriques…

Options (€)

Peinture métallisée	570
Toit ouvrant	900
Sellerie cuir	1 700
Phares bixénon	900

Renault Espace *Changement de philosophie*

1.6 dCi 160 Intens 5 places — **43 900 €**

Rejet de CO_2 : **120 g/km** | Bonus/Malus : **0 €** | Puissance fiscale : **8 CV** | Garantie : **3 ans ou 100 000 km**

En 30 ans, les générations de Renault Espace se sont succédé en gardant une ligne de monospace. En 2015, l'Espace revient avec un dessin remis au goût du jour pour contrer les crossovers.

Il était attendu depuis belle lurette ce nouvel Espace. Renault a d'ailleurs sorti les grands moyens en créant un Espace au dessin novateur, même si l'esprit "monovolume" a été préservé. Cependant, au-delà de l'esthétisme, cette génération épate au chapitre dynamique. Grâce au système 4Control qui permet aux roues arrière d'être aussi directrices, l'Espace possède une maniabilité et une précision de direction impressionnantes, malgré une longueur de 4,86 m. En option, un pack avec suspension pilotée ajoute à ce dynamisme un confort digne d'une limousine. Et pour les plus perfectionnistes, Renault propose le système Multi-Sense offrant la possibilité d'agir sur la direction, l'amortissement, la réponse à l'accélérateur, les changements de rapports, etc. afin de personnaliser sa conduite. Une bonne initiative, mais qui possède tout de même une limite. L'Espace ne peut ainsi pas se métamorphoser en sportive à cause d'un moteur poussif. La puissance de 160 ch est en effet insuffisante pour tirer efficacement les 1 700 kg de l'auto. Toutefois, les futurs propriétaires rechercheront surtout une habitabilité. Or sur ce point, le bilan est mitigé principalement à cause des petites places implantées au rang 3. Contrairement à l'ancienne génération, l'Espace n'est plus un vrai 7 places, mais un 5 + 2 comme beaucoup de ses rivaux. Dommage, car l'ergonomie est une fois encore bien pensée, notamment avec le système One Touch qui permet de rabattre les sièges d'un seul doigt.

Avec cet opus 5, l'Espace se met à la mode du crossover

+ Tenue de route exemplaire
+ Confort
+ Présentation avantageuse

− Manque de puissance
− Finition perfectible
− Espace aux places de rang 3

La présentation est agréable, notamment grâce à l'écran central, mais la qualité de finition pèche encore.

▶ Essai paru dans l'AJ n° 931.

NOTRE AVIS ★★★★☆

Face à ses rivaux, le nouvel Espace soutient largement la comparaison et les devance même au niveau du compromis confort/agrément. En revanche, les adeptes historiques resteront dubitatifs devant la diminution de l'habitabilité en mode 7 places. Un changement de philosophie gagnant? Le temps répondra.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne, diesel
Cylindrée (cm³)	1 598
Suralimentation	2 turbos
Puissance maxi (ch à tr/mn)	160 à 4 000
Couple maxi (Nm à tr/mn)	380 à 1 750
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVM6 robotisée
Dimensions (L./l./h) (m)	4,86 / 1,89 / 1,68
Nombre de places	5/7[1]
Volume coffre 5/7 places (dm³)	680/247

[1] - 1 500 € en 5 places.

Performances

Vitesse maxi (km/h)	202
1 000 m D. A. (s)	33,6
0 à 100 km/h (s)	12
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	11,4
Freinage 90/130 km/h (m)	31/64

Consommations

MOYENNE (l/100 km) : 7,8

Ville : 8,4	Route : 7,6	Autoroute : 7,5
Autonomie (km) : 744	Capacité réservoir (l) : 58	

Équipements de série

6 airbags, aide au démarrage en côte, ESP, freinage actif d'urgence, surveillance angles morts, phares à LED, régulateur de vitesse adaptatif, affichage tête haute, caméra de recul, carte mains-libres, système multimédia tactile 8,7", GPS, Bluetooth, prises USB et aux., sièges AR rabattables électriquement, hayon motorisé, sellerie cuir, sièges AV chauff. et massants…

Options (€)

Amortiss. + jantes 19	1 700
7 places	1 500
Toit ouvrant panoramique	1 100

Seat Alhambra *En progrès sur tout, sauf sur l'austérité*

2.0 TDI 150 Premium 7 — **43 650 €**

Rejet de CO_2 : **137 g/km** | Bonus/Malus : **0 €** | Puissance fiscale : **8 CV** | Garantie : **2 ans, km illimité**

Le clone du VW Sharan a été restylé en 2015, sans que rien ne vienne troubler leur ressemblance. Sous le capot, l'Alhambra en profite pour accueillir des mécaniques plus puissantes et moins gourmandes: le 1.4 TSI 150 essence et les 2.0 diesel de 184 et 150 ch. À l'essai, ce dernier s'est montré efficace, bien épaulé par la boîte à double embrayage DSG6, parfaitement adaptée au transport de troupe. L'équipement technologique s'est lui enrichi de série du freinage anti-collision et du détecteur de fatigue. À bord, le confort se trouve également amélioré, grâce aux nouvelles suspensions pilotées (en option). Et en version haut de gamme Premium 7, la plus intéressante, affichée à 3 300 € de moins que le Sharan à finition identique (Carat), la dotation devient carrément royale (Alcantara, hayon et portes latérales élect., toit ouvrant pano., syst. connecté Full Link…). De quoi profiter de l'immense volume intérieur à l'ambiance toujours aussi austère, certes, mais aux matériaux et à la finition soignés.

Le restylage a porté sur la grille de calandre, des jantes aux dessins inédits, des projecteurs et des feux arrière à leds.

+ Habilité / modularité
Rapport prix / équipement
Confort (avec susp. pilotées)

– Design et ambiance austères
5 places sur autres finitions
Gabarit imposant

▶ **Essai non paru.**

NOTRE AVIS ★★★★☆

L'Alhambra n'a rien d'un Sharan low cost. Bien fini, sobre et performant avec 7 personnes à bord, ou 5 avec un gros volume de bagages, il constitue au contraire une sérieuse alternative dans le segment. Son sens aigü de l'essentiel pourrait toutefois rebuter les férus d'originalité (Renault Espace) ou d'élégance (Ford Galaxy).

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne, diesel
Cylindrée (cm³)	1 968
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	150 à 3 500
Couple maxi (Nm à tr/mn)	340 à 3 000
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVM6 robotisée
Dimensions (L./l/h) (m)	4,85 / 1,90 / 1,72
Nombre de places	7
Volume coffre 5/7 places (dm³)	809 / 267

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	188
1 000 m D. A. (s)	nc
0 à 100 km/h (s)	nc
Reprises 90 à 130 km/h (s) en 6e/5e/4e	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Consommations *

MOYENNE (l/100 km) : 7,6

Ville : nc	Route : nc	Autoroute : nc
Autonomie (km) : nc	Capacité réservoir (l) : 70	

* Données constructeur.

Équipements de série

3ème rangée 2 sièges, phares bixénon, rétro électriques dégivrants, aide au stationnement, jantes alliage 17, clim. et phares auto., régul. de vit., 7 airbags, Stop-start, volant multifonction, dém. sans clé, vit. AR surteintées, aide au dém. en côte, sièges AV chauffants…

Options (€)

Amortissement piloté	890
Airbags latéraux arrière	220
Peinture métallisée	765

Toyota Prius+ *Style carnassier*

136h Dynamic — **33 700 €**

Rejet de CO_2 : **101 g/km** | Malus écologique : **750 €** | Puissance fiscale : **5 CV** | Garantie : **3 ans ou 100 000 km**

Un habitacle spacieux, une bonne modularité, jusqu'à 7 places disponibles (ou un grand coffre en 5 places), voilà le type d'arguments que nombre de ses concurrents peuvent aussi mettre en avant. Mais ce qui caractérise essentiellement la Prius+, c'est sa technologie hybride. Reprenant l'ensemble moteur de la berline Prius, la + bénéficie en sus de batteries 50 % moins encombrantes. Elle se recharge en roulant et permet d'évoluer en mode électrique jusqu'à 45 km/h, sur 2 km (en continu). Au-delà, le 1.8 de 99 ch prend le relais, l'ensemble se contentant de 5,9 l/100 km. Une valeur correcte, mais qui s'accompagne d'un agrément moteur… enquiquinant. En effet, à l'accélération, il faut avoir le pied léger ; la boîte CVT donnant toujours cette sensation de patiner si l'on force. Confortable avant tout, la + montre vite ses limites sur le plan dynamique, ce qui paraî paradoxal quand on se retrouve face à elle. Surtout depuis son restylage de 2015 et l'ajout d'une proue particulièrement offensive !

Avant d'avoir essayé la Prius+ au style pour le moins agressif, difficile de croire en son caractère doux, et pourtant !

+ Habitacle 7 places spacieux
Conduite douce en ville
Insonorisation en progrès

– Petit coffre en 7 places
Moteur limité en pleine charge
Transmission CVT qui "patine"

▶ **Essai non paru.**

NOTRE AVIS ★★★☆☆

Seul monospace compact hybride du marché, offrant de plus 7 places, la Prius+ est plus à l'aise en ville qu'en dehors. Sa technologie est intéressante, mais une version rechargeable sur secteur serait plus adaptée. Pour le reste, l'auto ne manque pas d'attraits question confort, habitabilité et personnalité.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne + élec, essence
Cylindrée (cm³)/Suralimen.	1 798 / nc
Batterie / Capacité (kWh)	nc / nc
Puissance maxi (ch à tr/mn)	99 à 5 200[1]
Couple maxi (Nm à tr/mn)	142 à 4 000[2]
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVA1
Dimensions (L./l/h) (m)	4,62 / 1,78 / 1,60
Nombre de places	7
Volume coffre (dm³)	445

[1] +82 ch élec. pour 136 ch en cumulé. [2] +207 Nm élec.

Performances

Vitesse maxi (km/h)	168
1 000 m D. A. (s)	34,1
0 à 100 km/h (s)	12,3
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	8,8
Freinage 90/130 km/h (m)	34,2 / 71

Consommations

MOYENNE (l/100 km) : 5,9

Ville : 4,8	Route : 6,6	Autoroute : 6,4
Autonomie (km) : 763	Capacité réservoir (l) : 45	

Équipements de série

ABS, affi. tête haute, cam. de recul, 7 airbags, antibrouillards, capteurs pluie/luminosité, clim. auto., ESP, fermeture centrale à distance, jantes alu 16", ordi. de bord, écran tactile, autoradio-CD mp3 + USB, régul. de vit., rétros élec. dégivr., vitres AV/AR élec., volant cuir multifonction régl. en haut. et profond., ouverture et démarrage sans clé…

Options (€)

Système de navigation	950

Toyota Verso *Quand un "petit rien" peut tout changer*

1.6 D-4D 112 Design 7 places — **28 800 €**

Rejet de CO_2 : 112 g/km | Bonus/Malus : 0 € | Puissance fiscale : 6 CV | Garantie : 3 ans ou 100 000 km

Pour son Verso restylé en 2013, Toyota a modifié le plumage, mais aussi et surtout le ramage. Sur le premier point, les designers ont installé l'agressive calandre similaire aux autres modèles de la marque. Harmonisation oblige. Toutefois, le plus intéressant se trouve sous le capot. Toyota a en effet emprunté le petit moteur diesel 1.6… à BMW, afin de proposer une offre "coeur de gamme". Une bonne idée, qui montre cependant ses limites dès les premiers kilomètres. Le 1.6 D-4D avec seulement 112 ch peine et distille des performances très modestes. Heureusement, tout n'est pas noir. Les chiffres de consommation sont en baisse et le niveau sonore a largement été réduit par rapport à l'ancienne version. Sinon, ce monospace japonais remplit parfaitement sa mission de véhicule familial. L'habitabilité et la modularité ont été bien pensées avec notamment des sièges arrière indépendants et coulissants, un volume de coffre parmi les meilleurs de la catégorie ou encore un plancher parfaitement plat.

Le Toyota Verso est aussi disponible en 7 places grâce à l'ajout de deux strapontins dans le coffre (+ 700 €).

+ Agrément en hausse
Consommation
Habitabilité / modularité

– Performances en baisse
Lacunes d'équipements
Tarif coquet

▶ Essai non paru.

NOTRE AVIS ★★★☆☆

Sur le nouveau Verso, la greffe du 1.6 D-4D de 112 ch convient aux familles qui souhaitent un monospace pratique, spacieux, silencieux, frugal et doté d'une bonne qualité de fabrication. Pour les conducteurs qui s'attachent davantage aux performances, il faudra opter pour le diesel D-CAT de 150 ch.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne, diesel
Cylindrée (cm³)	1 598
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	112 à 4 000
Couple maxi (Nm à tr/mn)	270 à 1 750
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVM6
Dimensions (L./l./h.) (m)	4,46 / 1,79 / 1,62
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	484

Performances

Vitesse maxi (km/h)	177
1 000 m D. A. (s)	34
0 à 100 km/h (s)	11,8
Reprises 90 à 130 km/h (s) en 6e/5e/4e	19,2 / 15,6 / 12,4
Freinage 90/130 km/h (m)	32 / 64

Consommations

MOYENNE (l/100 km) : 6,1		
Ville : 6	Route : 5,9	Autoroute : 6
Autonomie (km) : 902	Capacité réservoir (l) : 55	

Équipements de série

7 airbags, antibrouillards, caméra de recul, climatisation automatique bizone, capteurs de pluie et de luminosité, ESP, jantes en alliage 16 pouces, régulateur/limiteur de vitesse, rétroviseurs extérieurs électriques et rabattables, système multimédia…

Options (€)

Peinture métallisée	620
Radar de recul	350
Système de navigation	700
Toit vitré panoramique	800

Volkswagen Golf Sportsvan *Plutôt Confortvan*

1.6 TDI 110 Confortline — **29 040 €**

Rejet de CO_2 : 101 g/km | Bonus/Malus : 0 € | Puissance fiscale : 5 CV | Garantie : 2 ans. km illimité

La Sportsvan reprend la philosophie de la Golf Plus : le style est celui de la compacte allemande dans un écrin légèrement plus volumineux. Au final, l'engin offre une meilleure habitabilité, sans pour autant proposer le style cubique du Touran. Une fois à l'intérieur, les passagers ne sont pas dépaysés, l'ergonomie est, sans surprise, idéale. Si cette version existe avec une boîte manuelle à 5 rapports, privilégiez plutôt la BVM6, plus sobre et plus agréable à manier. Avec ses vitrages importants l'auto offre une belle visibilité panoramique facilitant ainsi les manœuvres en ville. Sur route, cette Sportsvan est bien une Golf : point de roulis, direction informative et précise. Le tout procure un excellent confort, et ce, pour tous les passagers. En revanche, aussi vaillant soit-il, le TDI 110 n'est pas le plus sportif de la gamme. Ses reprises sont toutefois honorables. Pour la partie modularité, la banquette est bel et bien coulissante, mais si vous voulez plus, il faudra vous tourner vers le Touran.

L'auto est un mélange de Golf pour le style et le comportement et de Golf Plus pour l'esprit spacieux.

+ Agrément de conduite
Qualité de fabrication
Visibilité

– 5e rapport trop long
Prix élevé
Coffre limité

▶ Essai paru dans l'AJ n° 916.

NOTRE AVIS ★★★★☆

Sans être vraiment sportive, cette Sportsvan affiche un comportement très similaire à celui d'une Golf tout en proposant la modularité de sa devancière, la Plus… Son moteur ne démérite absolument pas, mais il gagnerait à proposer un cinquième rapport plus court ; autrement, passez directement à la version à 6 rapports.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne, diesel
Cylindrée (cm³)	1 598
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	110 à 3 200
Couple maxi (Nm à tr/mn)	250 à 1 500
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVM5
Dimensions (L./l./h.) (m)	4,34 / 1,81 / 1,58
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	480

Performances

Vitesse maxi (km/h)	186
1 000 m D. A. (s)	33,4
0 à 100 km/h (s)	11,5
Reprises 90 à 130 km/h (s) en 5e/4e	17,6 / 11,8
Freinage 90/130 km/h (m)	32 / 68

Consommations

MOYENNE (l/100 km) : 6		
Ville : 6,2	Route : 5,9	Autoroute : 5,9
Autonomie (km) : 883	Capacité réservoir (l) : 50	

Équipements de série

7 airbags, alerte de pression des pneus, autoradio-CD mp3, Bluetooth, capteurs de pluie et de luminosité, climatisation auto. bizone, détection de fatigue du conducteur, jantes 16", limit./régul. de vitesse, ordi. de bord, radars de station. AV/AR, rétros élect. chauffants, rétro intérieur électrochrome…

Options (€)

GPS	680
Caméra de recul	260
Dossier passager AV rabattable	195
Kit mains-libres	390

Volkswagen Touran *Et pourtant si différent...*

2.0 TDI 150 Carat 7 places — **35 980 €**

Rejet de CO_2 : **117 g/km** | Bonus/Malus : **0 €** | Puissance fiscale : **8 CV** | Garantie : **2 ans, km illimité**

NOUVEAU MODÈLE

Le Touran nouveau est arrivé. Si, si, il s'agit bel et bien du nouveau monospace compact de Volkswagen. Sous sa ligne très proche de l'ancien, il cache une base technique toute nouvelle.

Il y a peu de chances pour que vous vous retourniez sur ce monospace très classique en vous exclamant : "tiens, voici le nouveau Touran !". L'engin affiche, en effet, une grande similitude avec l'ancienne mouture. Sa silhouette cubique est certainement un gage d'espace habitable important, d'où le succès de l'auto.

+ Encombrement/habitabilité
+ Système multimédia efficace
+ Performance/consommation

− Prix/dotation en régression
− Style passe-partout
− Rangements d'appoints

Sur les 13 cm pris en longueur, 11 sont réservés à l'empattement. Les passagers arrière, notamment ceux situés sur les strapontins seront ravis. Toutefois, sa taille accrue ne se transformera pas en poids supplémentaire. La plateforme MQB permet de contenir la masse tout en améliorant le toucher de route. De quoi redonner le sourire au conducteur. L'engin est ainsi plus équilibré qu'auparavant, il se déplace plus en douceur et procure un grand confort, notamment lorsqu'il dispose de la suspension pilotée (1 084 €). Avec le TDI 150 ch, il peut doubler même avec ses 7 passagers et leurs petits bagages (150 dm³ alors). Malgré une certaine présence sonore, ce bloc affiche une belle sobriété. Côté présentation, le Touran continue de jouer les élèves très sérieux. Il présente bien : ses matériaux sont de bonne facture, les ajustements sont bons, et tous les détails ont été soignés. Tout ceci est propre, net, mais triste. Il aurait certainement été possible de faire aussi bien mais avec un peu plus de fantaisie. Au rayon des équipements, le Touran fait dans le complet, mais tout n'est, en revanche, pas toujours proposé de série. Attention à la note finale.

Passez le cap de sa silhouette pour goûter son confort et sa douceur

La planche de bord est tout nouvelle et l'ergonomie est proche de celle de la Golf : impeccable.

▶ Essai paru dans l'AJ n° 938.

NOTRE AVIS ★★★★☆

Plus grand, plus vaste, plus confortable, économe, toujours tiré à quatre épingles et à la pointe des équipements connectés high-tech, le Touran revient aux avant-postes avec une copie quasi parfaite. Mais il fait payer un peu cher ses qualités. Et puis pour l'originalité et le glamour, il faudra repasser !

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne. diesel
Cylindrée (cm³)	1 968
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	150 à 3 500
Couple maxi (Nm à tr/mn)	340 à 1 750
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVM6
Dimensions (L/l/h) (m)	4,53/1,83/1,66
Nombre de places	7
Volume coffre 5/7 places (dm³)	677/150

Performances

Vitesse maxi (km/h)	199
1 000 m D. A. (s)	10
0 à 100 km/h (s)	31,7
Reprises 90 à 130 km/h (s) en 6e/5e	12,4/17,2
Freinage 90/130 km/h (m)	32/64

Consommations

MOYENNE (l/100 km) : 6,4

Ville : 6,6	Route : 6,2	Autoroute : 6,4
Autonomie (km) : 906	Capacité réservoir (l) : 58	

Équipements de série

7 airbags, Bluetooth, clim. auto., capteurs pluie/luminosité, écran tactile 6,5", GPS, Park Assist, régulateur de vitesse adaptatif, rétro. int. électrochrome, rétros ext. dégivrants rabattables électriquement, sièges AV Top Confort....

Options (€)

Accès et démarrage sans clé	396
Hayon électrique	420
GPS	2 167
Pack	690
Pack leds	1 180
Peinture métallisée	640

Volkswagen Touran *Grand mais lourd*

1.6 TDI 110 Confortline — **31 680 €**

Rejet de CO_2 : **105 g/km** | Bonus/Malus : **0 €** | Puissance fiscale : **6 CV** | Garantie : **2 ans, km illimité**

A peine arrivé, le Touran remplace déjà ce bloc TDI de 110 ch par un inédit TDI 115 ch facturé 670 € de moins à finition équivalente.

Le Touran a été repensé de A à Z et VW nous l'a promis plus léger. Mais il se révèle plus lourd que son prédécesseur de 25 kg. Malgré la présence d'une boîte de vitesses à 6 rapports, le moteur manque de souffle à bas régime et les reprises sont paresseuses. Coté châssis, le Touran se veut avant tout rassurant et confortable. Il fait passer le plaisir de conduite au second plan. Le précédent était déjà un monospace à l'habitabilité généreuse : 13 cm plus long et avec un empattement augmenté de 11 cm, il offre 5 places très spacieuses. Et, à condition d'avancer les sièges de la deuxième rangée, il est possible d'installer 7 adultes à bord. Les astuces ne manquent pas, tel le cache-bagages qui se range dans le plancher quand il est inutilisé. La climatisation possède un réglage séparé pour les places arrière. On appréciera la finition soignée, et l'écran tactile intuitif. C'est au niveau du budget que les choses se gâtent ! Et il se montre assez gourmand en ville. Heureusement, l'équipement de série est plutôt complet.

+ Habitabilité
Volume du coffre
Finitions

− Prix élevé
Manque de tonus
Moteur sonore

▶ **Essai paru dans l'AJ n° 942.**

NOTRE AVIS ★★★★☆

Le Touran est l'équivalent d'un loft sur roues : spacieux, lumineux et facile à aménager. Mais s'il est heureusement plus mobile qu'un loft, le monospace Volkswagen manque de dynamisme. Si ses performances sont correctes, ses défauts sont difficilement excusables vu le tarif exigé, et il doit faire beaucoup mieux côté consommations.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne, diesel
Cylindrée (cm³)	1 598
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	110 à 3 200
Couple maxi (Nm à tr/mn)	250 à 1 500
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVM6
Dimensions (L./l/h) (m)	4,53 / 1,83 / 1,66
Nombre de places	7
Volume coffre (dm³)	502[1]

[1] Pour 677 dm³, banquette avancée.

Performances

Vitesse maxi (km/h)	187
1 000 m D. A. (s)	34,6
0 à 100 km/h (s)	12,7
Reprises 90 à 130 km/h (s) en 6e/5e/4e	12,3 / 15,5 / 21,4
Freinage 90/130 km/h (m)	31 / 64

Consommations

MOYENNE (l/100 km) : 6,3

Ville : 7	Route : 6	Autoroute : 5,9
Autonomie (km) : 921	Capacité réservoir (l) : 58	

Équipements de série

6 airbags, ABS, allumage automatique des phares, capteur de pluie, ordinateur de bord, autoradio mp3/Bluetooth, climatisation automatique bizone, écran tactile, ESP, jantes alliage, régulateur de vitesse, rétroviseurs élec. et dégivrants, radar AV/AR…

Options (€)

GPS	886 €
Peinture métallisée	640 €
Toit ouvrant	1 170 €
Boîte de vitesse automatique	1 750

Volkswagen Sharan *Encore plus familial*

2.0 TDI 150 Confortline 7 places — **42 490 €**

Rejet de CO_2 : **136 g/km** | Malus écologique : **250 €** | Puissance fiscale : **8 CV** | Garantie : **2 ans, km illimité**

Le Sharan évolue peu extérieurement, mais il s'offre une nouvelle interface et des évolutions moteur.

Comme souvent chez VW, le restylage extérieur du Sharan reste discret : nouveaux feux arrière à leds et radar de régulateur adaptatif intégré dans le logo avant. Il profite tout de même de l'occasion pour s'offrir le GPS et la connectivité Car-Net, permettant de récupérer des applications spécifiques. D'autres options technologiques voient le jour : assistant actif de maintien sur la voie de circulation, alerte d'angles morts ou possibilité de récupérer certaines applications de son smartphone sur l'écran. Désormais doté de 7 places en série, il soigne ses vertus familiales : grandes portes latérales coulissantes, espace à bord généreux malgré des assises fermes et fixations Isofix désormais en série sur la troisième rangée de sièges. Le Sharan reprend les derniers moteurs maison, dont ce TDI 150 ch. Plutôt sobre, il constitue le juste milieu et s'accorde parfaitement avec la boîte robotisée DSG. Mais les tarifs s'envolent, 2 160 €, ce qui commence à faire vraiment très cher l'option, même chez Volkswagen !

+ Habitabilité
Modularité
Équipements

− Tarif de la boîte DSG
Places d'appoint justes
À-coups en manoeuvres

▶ **Essai non paru.**

NOTRE AVIS ★★★★☆

Dans une catégorie de grands monospaces sinistrée, le Sharan confirme son positionnement vraiment familial. Ses nouveaux équipements technologiques, ses 7 places en série et son habitacle accueillant en font un grand voyageur doté d'un diesel plutôt agréable. Qui facture, hélas, ses qualités au prix fort.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne, essence
Cylindrée (cm³)	1 968
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	150 à 3 500
Couple maxi (Nm à tr/mn)	340 à 1 750
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVM6 robotisée
Dimensions (L./l/h) (m)	4,86 / 1,91 / 1,72
Nombre de places	7
Volume coffre (dm³)	300 / 955

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	200
1 000 m D. A. (s)	nc
0 à 100 km/h (s)	10,3
Reprises 90 à 130 km/h (s) en 6e/5e/4e	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Consommations *

MOYENNE (l/100 km) : 5,2

Ville : 5,9	Route : 4,7	Autoroute : nc
Autonomie (km) : nc	Capacité réservoir (l) : 70	

* Données constructeur.

Équipements de série

ABS, airbags frontaux, latéraux AV et rideaux, Bluetooth, alerte antisommeil, climatisation automatique trizone, ESP, GPS, capteurs de pluie et de luminosité, jantes alliage 16", 4 vitres électriques, régulateur de vitesse, rétroviseurs ext. électriques et dégivrants, rétroviseur int. antiéblouissement, sièges supplémentaires en rang 3, 3 sièges AR coulissants et escamotables, volant réglable en hauteur et en profondeur…

Options (€)

Peinture métallisée	740
Stationnement Park Assist 2.0	455

SOMMAIRE

Ford Edge 2.0 TDCi 210 AWD	p. 124, 125
Audi A4 Allroad 2.0 TDI 190 / Q3 2.0 TDI 120	p. 126
Audi Q2 1.6 TDI 116	p. 127
Audi Q5 2.0 TDI 190 / Q7 3.0 V6 TDI 272	p. 128
BMW X1 25d xDrive / X3 18d sDrive	p. 129
BMW X4 M40i / X5 30d xDrive	p. 130
BMW X5 40e xDrive / X6 M50d xDrive	p. 131
Citroën C4 Cactus 1.6 BlueHDi 100	p. 132
Citroën C4 Aircross 1.6 e-HDi 115 4x2	p. 132
Citroën C5 2.0 BlueHDi 150	p. 133
Dacia Sandero Stepway 1.5 dCi 90	p. 133
Dacia Lodgy 1.5 dCi 110 / Dokker 1.5 dCi 90 Stepway	p. 134
Dacia Duster 1.5 dCi 110	p. 135
DS 4 Crossback 2.0 BlueHDi 180	p. 135
Fiat Panda Cross 0.9 TwinAir 90	p. 136
Fiat 500X 1.6 Multijet 120	p. 136
Ford EcoSport 1.0 EB 125 / Kuga 1.5 EB 182 4x4	p. 137
Ford Ranger 3.2 TDCi 200	p. 138
Honda HR-V 1.6 i-DTEC 120	p. 138
Honda CR-V 1.6 i-DTEC 4WD	p. 139
Hyundai Tucson 1.7 CRDi 115	p. 139
Hyundai Santa Fe 2.2 CRDi 200	p. 140
Jaguar F-Pace 3.0D V6	p. 140
Jeep Renegade 1.4 MultiAir 140	p. 141
Jeep Cherokee 2.0 Mjt 140 / Grand Cherokee SRT	p. 142
Kia Soul 1.6 CRDi 136 / Soul EV Electrique	p. 143
Kia Sportage 2.0 CRDi 136 / Sorento 2.2 CRDi 200 4x4	p. 144
Kia Niro 2.0 141 hybride	p. 145
Land Rover Evoque 2.0 TD4 180	p. 146
Land Rover Discovery Sport 2.0 TD4 150	p. 146
Land Rover Range Sport 3.0 SDV6 Hybride	p. 147
Land Rover Range Rover 5.0 V8 S/C 510	p. 147
Lexus NX 300h 4WD / RX 450h	p. 148
Maserati Levante 3.0 V6 430	p. 149
Mazda CX-3 1.5 Skyactiv-D 105 4x4	p. 150
Mazda CX-5 2.2 SkyActiv-D 150	p. 150
Mercedes GLA 220d 4Matic / Classe GLC 220d	p. 151
Mercedes Classe GLE 500e / Classe GLS 350d	p. 152
Mini Countryman Cooper S All4 190	p. 153
Mitsubishi ASX 2.2 Di-D 4WD	p. 153
Mitsubishi Outlander 2.0 PHEV	p. 154
Nissan Juke 1.5 dCi 110	p. 155
Nissan Qashqai 1.6 dCi 130	p. 155
Nissan X-Trail 1.6 dCi 130	p. 156
Opel Adam Rocks 1.0 115 Ecotec	p. 156
Peugeot 2008 1.2 PureTech 110	p. 157
Opel Mokka 1.4 turbo 4x2	p. 158
Peugeot 3008 1.6 BlueHDi 120	p. 158
Peugeot 508 RXH 2.0 BlueHDi 180	p. 159
Porsche Macan S Diesel	p. 159
Porsche Cayenne S E-Hybrid	p. 160
Renault Captur 1.2 TCe 120	p. 160
Renault Kadjar 1.6 dCi 130 4WD	p. 161
Seat Leon X-Perience 2.0 TDI 184 4Drive	p. 161
Seat Ateca 2.0 TDI 190 4Drive	p. 162
Skoda Yeti 1.2 TSI 110 / Octavia Scout 2.0 TDI 150	p. 163
SsangYong Tivoli 160 e-XDi 2WD	p. 164
Subaru Outback 2.0D 150	p. 164
SsangYong Tivoli XLV 160 e-XDi 115 AWD	p. 165
Suzuki S-Cross 1.6 DDiS 4x2	p. 166
Suzuki Vitara 1.6 DDiS 120 4x4	p. 166
Toyota RAV4 Hybride 197 2WD	p. 167
Volkswagen Golf Alltrack 2.0 TDI 184 4x4	p. 167
Volkswagen Passat SW Alltrack 2.0 TDI 150 4x4	p. 168
Volkswagen Touareg 3.0 V6 TDI	p. 168
Volkswagen Tiguan 2.0 TDI 150 4Motion	p. 169
Volvo V40 Cross Country T5 AWD	p. 170
Volvo V60 Cross Country D4 190	p. 170
Volvo XC60 D3 150 / XC90 D5 2.0 225 AWD	p. 171

Ford Edge

Ford invente le melting pot automobile

▶ 2.0 TDCi 210 AWD Sport — **51 500 €**

Rejet de CO_2 : **152 g/km** | Malus écologique : **1 600 €** | Puissance fiscale : **6 CV** | Garantie : **2 ans, km illimité**

Le pari est audacieux. Ford, constructeur généraliste, commercialise un SUV à un tarif si élevé qu'il vient se positionner face aux premiums. Le droit à l'erreur est donc absent car les clients qui franchiront le cap refuseront d'être déçus.

Après le succès du Kuga, Ford a décidé de se lancer dans un nouveau défi et pas des moindres. Le constructeur américain commercialise un imposant SUV baptisé Edge qui est censé venir chasser sur les terres des marques premiums. Une folie ? Un peu mais surtout issue d'une stratégie marketing qui veut repositionner Ford dans le haut de gamme. Or aujourd'hui, c'est effectivement ce type de carrosserie qui séduit les clients. Pour preuve, Porsche avec les Cayenne et Macan, Maserati avec le Levante ou Bentley avec le Bentayaga possèdent ces modèles spécifiques. Evidemment, le constructeur américain n'a pas encore l'outrecuidance d'aller concurrencer ces « cadors ». Pour le moment, il se contente de titiller le trio allemand. Au niveau des dimensions, par exemple, le Ford Edge avec une longueur de 4,81 m se positionne juste au dessus du Q5 d'Audi (4,63 m), du Classe GLC de Mercedes (4,66 m) et du X3 de BMW (4,66 m). Une différence d'environ 20 centimètres qui pourrait bien lui être utile lorsqu'un client devra se décider envers l'un ou l'autre des véhicules. Car au-delà de l'aspect statutaire des modèles germaniques, les propriétaires de SUV souhaitent aussi posséder un véhicule pratique et habitable pour leur famille. Une bonne nouvelle pour Ford puisque son SUV ne fait pas énormément tourner les têtes. Sa silhouette ne présente aucune originalité particulière et se veut plutôt massive. La seule particularité (peu visible) repose sur le fait d'avoir intégré des portes couvrant le bas de caisse. Une bonne idée mais qui se veut plus pratique surtout sur un tout-terrain qu'esthétique. Les occupants ont ainsi l'avantage d'entrer ou sortir de l'habitacle sans salir le bas de pantalon ou l'ourlet d'une longue robe... après une séance de gymkhana sur des chemins boueux. L'habitacle marque-t-il davantage les esprits ? Cela dépend des attentes que l'on a d'un SUV. L'Edge satisfait une nouvelle fois plus par ses qualités pratiques. L'ensemble des commandes tombe bien sous les mains, preuve d'une ergonomie bien conçue. Les rangements

> ***Avec deux modèles, Ford a créé une gamme simple voire très simpliste***

+
- Tenue de route
- Habitabilité
- Transmission 4x4 efficace

–
- Direction/diam. de braquage
- Banquette étroite
- Caractère pataud

Ses 4,81 m de longueur permettent au SUV à l'ovale bleu d'afficher un volume de coffre impressionnant.

NOUVEAU MODÈLE

sont suffisamment nombreux. Les équipements de dernière technologie, type écran tactile doté des dernières fonctionnalités multimédias, sont aussi présents. La finition est correcte et l'habitabilité, enfin, offre un espace suffisant pour tous les occupants. Malheureusement ses motifs de satisfaction sont entachés de bémols étonnants et surtout gênants. A l'arrière, la banquette attise les foudres car son rembourrage est insuffisant. De plus, son assise fixe limite fortement sa modularité. Dernier point de reproche, cette assise mesure 131 cm de largeur alors que celle aux coudes atteint 161 cm. Une différence de 30 cm qui laisse franchement perplexe. Dès lors, le Edge peut-il dès lors supplanter la concurrence grâce au chapitre dynamique ? Autant écourter le suspense, ce n'est pas le cas. Face aux rivaux germaniques, il est largement distancé. Equipé d'un bloc 2.0 TDCi de 180 ou 210 ch, le SUV américain peine sévèrement notamment à cause d'un poids supérieur à deux tonnes. Sur la version 180 ch qui est en boîte manuelle, il faut rétrograder régulièrement pour espérer conserver un semblant de puissance mais malheureusement les spécificités de cette transmission n'encouragent pas à sa manipulation. Cette version dotée de la boîte automatique s'en sort un peu mieux mais parce qu'elle procure de la douceur. Pour les automobilistes désirant du dynamisme, passez votre chemin. Car en plus, le comportement routier est plus que pataud. Heureusement que la transmission intégrale et la gestion électronique du système 4x4 viennent sauver l'ensemble.

Les dimensions du Ford Edge lui donnent un gabarit d'inspiration plus américaine qu'européenne.

La technologie digitale est omniprésente au niveau de l'instrumentation et de l'ordinateur de bord.

▶ **Essai paru dans l'AJ n° 960.**

NOTRE AVIS ★★★☆☆

L'implantation du Ford Edge en Europe est loin d'être gagnée. Ce SUV aux dimensions américaines propose en effet trop peu de qualités pour séduire une clientèle qui se tourne généralement vers le premium. A part une habitabilité remarquable, ses limites (performance, modularité, etc) s'affichent trop.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne, diesel
Cylindrée (cm³)	1 997
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	210 à 3 750
Couple maxi (Nm à tr/mn)	450 à 2 000
Transmission	intégrale
Boîte de vitesses	BVA6
Dimensions (L./l./h.) (m)	4,81 / 2,19 / 1,70
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	602

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	211
1 000 m D. A. (s)	nc
0 à 100 km/h (s)	9,4
Reprises 90 à 130 km/h (s)	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Consommations *

MOYENNE (l/100 km) : 5,9		
Ville : 6,5	Route : 5,5	Autoroute : nc
Autonomie (km) : nc	Capacité réservoir (l) : 69	

* Données constructeur.

Équipements de série

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

Options (€)

BLIS	500
Caméra AV grand angle	400
Ceintures de sécurité AR avec airbags	225
Pack attelage démontable	850
Park assist	250
Projecteurs adaptatifs 100 % full LED	1 550

Audi A4 Allroad *Passe partout*

2.0 TDI 190 S Line — **54 550 €**

Rejet de CO_2 : **128 g/km** | Malus écologique : **150 €** | Puissance fiscale : **10 CV** | Garantie : **2 ans, km illimité**

Bien aidé par une garde au sol rehaussée de 34 mm, l'Allroad apprécie au besoin la conduite tout-chemin.

Des protections de bas de caisse, des passages de roues en plastique noir (ou peints en option) et des sabots de protection en aluminium : l'A4 Allroad s'offre la panoplie du break baroudeur. Mais pas seulement car la garde au sol est augmentée de 34 mm et l'auto reçoit la nouvelle transmission Quattro "Ultra", permettant de "déconnecter" les roues arrière. De quoi économiser 0,3 l/100 km sur route. Toujours aussi efficace sur terrains glissants, ce système est assisté par un mode Offroad, optimisant son fonctionnement et celui de l'antipatinage favorisant la motricité. Enfin, un assistant à la descente limite la vitesse sur forte pente pour éviter que votre Allroad ne se transforme en luge. Pas un vrai franchisseur mais un modèle qui ne fait pas semblant pour autant. Sur le bitume, l'Allroad s'adapte à son conducteur grâce à ses modes de conduite personnalisables. Un peu moins dynamique que le break classique, il conserve un bon confort et un bel agrément mécanique avec le bloc TDI 190 associé à la boîte double embrayage S tronic, imposée ici.

+ Confort (suspension pilotée)
Aptitudes tout-chemin
Présentation

– Facture conséquente
Lacunes d'équipement
Dynamisme en retrait

▶ Essai paru dans l'AJ n° 957.

NOTRE AVIS ★★★★☆

La marque aux anneaux démontre sa maîtrise du break surélevé. L'A4 Allroad apporte plus de polyvalence par rapport à ses concurrents directs et propose une alternative séduisante aux SUV familiaux plus encombrants. Sans concurrence sur ce domaine par rapport à BMW et Mercedes, Audi en profite pour saler l'addition...

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne, diesel
Cylindrée (cm³)	1 968
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	190 à 4 200
Couple maxi (Nm à tr/mn)	400 à 1 750
Transmission	intégrale non permanente
Boîte de vitesses	BVM7 robotisée
Dimensions (L/l/h) (m)	4,75/1,84/1,49
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	505

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	220
1 000 m D. A. (s)	nc
0 à 100 km/h (s)	7,8
Reprises 90 à 130 km/h (s) en 7e/6e/5e	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Consommations *

MOYENNE (l/100 km) : 5

Ville : 5,6	Route : 4,7	Autoroute : nc
Autonomie (km) : nc	Capacité réservoir (l) : 58	

* Données constructeur.

Équipements de série

Accès et démarrage mains libres, Bluetooth, caméra de recul, chargeur de portable à induction, clim auto trois zones, phares bixénon et feux avant diurnes à LED, GPS, freinage auto d'urgence, jantes alliage 18 pouces, phares et essuie glace auto, régulateur de vitesse, rétro intérieur jour/nuit auto, sellerie cuir…

Options (€)

Régulateur de vitesse	1 190 €
Sièges AV électriques	930
Suspensions pilotées	1 190 €
Toit ouvrant électrique	1 750

Audi Q3 *Premium classique*

2.0 TDI 120 Ambiente — **33 010 €**

Rejet de CO_2 : **119 g/km** | Bonus/Malus : **0 €** | Puissance fiscale : **6 CV** | Garantie : **2 ans, km illimité**

Modèle à succès dans la catégorie premium, le Q3 affiche un peu plus de personnalité depuis son restylage de 2014.

Remarquable à sa calandre chromée accolée aux optiques depuis 2014, le Q3 reçoit depuis peu un bloc TDI 120 ch qui abaisse le prix d'accès, à partir de 30 470 € en entrée de gamme. Seulement 120 ch pour 1 569 kg à la pesée, il peut en revanche inquiéter question dynamisme et performances... Pourtant après une première prise en main sur autoroute, il ne déçoit pas. Le bloc est un peu moins réactif que le TDI 150 et les deux premiers rapports un peu courts génèrent quelques à-coups désagréables mais l'ensemble reste cohérent et suffisamment efficace au quotidien. Sur les pavés, les suspensions s'en sortent bien. C'est un peu moins évident sur chaussées dégradées ou l'amortissement réagit sèchement. Rien de dramatique et en contrepartie, on apprécie le comportement vif et le roulis maîtrisé. Dans l'ensemble confortable, plutôt spacieux à l'avant, le Q3 pêche à l'arrière avec un espace mesuré aux jambes, et un coffre limité, au seuil de chargement haut. Reste un tarif encore trop élevé pour une dotation sérieuse mais perfectible.

+ Bloc TDI volontaire
Appétit raisonnée
Présentation/finition soignées

– Tarif un peu excessif
Moteur bruyant à froid
Seuil de coffre trop haut

▶ Essai paru dans l'AJ n° 959.

NOTRE AVIS ★★★☆☆

Facturée 1 720 € de moins que le Q3 2.0 TDI 150, cette version allégée de 30 ch s'en sort plutôt bien en agrément de conduite. Si vous évoluez surtout en ville ou sur de petits parcours, elle fera même très bien l'affaire, mais sans apporter un réel avantage en consommation. Mais la menace viendra plutôt de l'imminent Q2 !

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne, diesel
Cylindrée (cm³)	1 968
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	120 à 3 250
Couple maxi (Nm à tr/mn)	290 à 1 500
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVM6
Dimensions (L/l/h) (m)	4,39/1,83/1,61
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	342

Performances

Vitesse maxi (km/h)	180
1 000 m D. A. (s)	33,6
0 à 100 km/h (s)	11,4
Reprises 90 à 130 km/h (s) en 6e/5e/4e	21,2/16/11,8
Freinage 90/130 km/h (m)	31/63

Consommations

MOYENNE (l/100 km) : 6,2

Ville : 6,4	Route : 6	Autoroute : 6,2
Autonomie (km) : 1 032	Capacité réservoir (l) : 64	

Équipements de série

6 airbags, banquette AR frac., déclenchement auto des phares et des essuie-glaces, radar de recul, régul. de vitesse, sièges avant réglables en hauteur, clim manuelle, vitres électriques, fermeture centralisée à distance, jantes alliage, rétro. extérieurs rabattables électriquement…

Options (€)

Stationnement auto. Park Assist	600
Système de navigation	720
Toit ouvrant panoramique	1 530
Sellerie cuir	1 835
Peinture métallisée	815

Audi Q2 *Il crapahute... en ville*

1.6 TDI 116 Design — **29 000 €**

Rejet de CO_2 : nc	Bonus/Malus : 0 €	Puissance fiscale : 6 CV	Garantie : 2 ans, km illimité[1]

[1] Prix estimé.

NOUVEAU MODÈLE

Face au succès et à la prolifération des SUV urbains, Audi dégaine le premier devant BMW et Mercedes avec son "petit" Q2 qui se démarque un peu plus qu'à l'habitude question design !

Cela n'a pas pu vous échapper: les SUV sont partout! Après les berlines et les monospaces, ce sont les citadines qui visées! Juke, 2008 ou Captur mais aussi Countryman côté premium, il y en a déjà pour tous les goûts... ce qui n'empêche pas Audi de se lancer! Au programme un SUV aux muscles saillants mais doté ici d'un petit 1.6 TDI de 116 ch. Juste suffisant pour donner l'entrain nécessaire et éviter l'ennui au volant. Bien épaulé par une boîte de vitesses agréable à manier, le 4 cylindres diesel souffre pourtant d'un léger creux à bas régime. Un handicap qui passera quasiment inaperçu au quotidien. Difficile en revanche de passer sous silence (!) le peu de discrétion du bloc! Bien plus agile qu'un Q3, le Q2 met plus de bonne volonté à s'inscrire dans les virages et vire à plat sans se laisser déborder par le roulis, bien aidé par une efficace direction paramétrique. Mieux, cela n'affecte pas le confort de suspension, le Q2 faisant preuve d'un bel équilibre entre bonne filtration des défauts et maintien de caisse. Mais 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 avec son ambiance confinée et sa position de conduite très proche de celle d'une berline, il se veut plus sportif, plus raffiné aussi. Et sa débauche d'équipements ne gâte rien! Virtual Cockpit, régulateur de vitesse adaptatif, détecteur d'angles morts... Tout y est... pour un tarif qui s'annonce relevé!

Caractère incisif et petite surface vitrée, le Q2 est presque sportif !

+ Confort et comportement
Outils technologiques
Présentation et finition

− Bloc TDI un peu rustre
Prix et nombre d'option
Aspects pratiques perfectibles

A l'intérieur, ceux qui connaissent l'A1 et l'A3 ne seront pas vraiment dépaysés !

▶ Essai paru dans l'AJ n° 963.

NOTRE AVIS ★★★★☆

Le Q2 ne révolutionne pas le genre mais 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!

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne, diesel
Cylindrée (cm³)	1595
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	116 à 4000
Couple maxi (Nm à tr/mn)	250 à 1500
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVM6
Dimensions (L./l./h.) (m)	4,19 / 1,79 / 1,51
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	405

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	nc
1 000 m D. A. (s)	nc
0 à 100 km/h (s)	nc
Reprises 90 à 130 km/h (s)	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Consommations *

MOYENNE (l/100 km) : nc

Ville : nc	Route : nc	Autoroute : nc
Autonomie (km) : nc	Capacité réservoir (l) : 50	

* Données constructeur.

Équipements de série

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

Options (€)

Accès et démarrage sans clé	485
Système de GPS MMI Plus	2810
Sellerie cuir	1800
Régul. de vitesse adaptatif	650
Phone Box	410
Peinture métallisée	800

Audi Q5 *L'amour dure huit ans*

2.0 TDI 190 Quattro Avus — **56 680 €**

Rejet de CO_2 : **149 g/km** | Malus écologique : **900 €** | Puissance fiscale : **11 CV** | Garantie : **2 ans, km illimité**

La robe de la seconde génération de Q5 sera un peu plus virile (et moins classique), marquée à l'avant par une proéminente et saillante calandre octogonale.

Lancé en 2008, restylé en 2012, toujours alerte au niveau des ventes, le Q5 sera remplacé cette année. Avec des consommations améliorées, le millésime 2015 a pourtant de beaux restes et devance régulièrement ses rivaux, pourtant plus jeunes (BMW X3, Mercedes GLC...), lors des comparatifs. Ses points forts : un ensemble motorisation-transmission intégrale-boîte S tronic, agréable et performant. Sur route, le Q5 s'avère plaisant à conduire, offrant un excellent compromis entre réactivité et confort. Il montre beaucoup d'aisance en courbes et procure une sensation de sécurité optimale. Autre motifs de fierté : son habitabilité généreuse et son excellente modularité, grâce à sa une banquette coulissante sur 10 cm libérant un volume de coffre qui constitue alors une référence dans la catégorie. Reste qu'il faut savoir tourner la page. L'habitacle, certes bien équipé, doté de matériaux et d'une finition irréprochable commence néanmoins à dater. Il est temps de tirer sa révérence. Salut l'artiste !

+ Moteur/boîte S tronic
Tenue de route
Banquette coulissante

– Fermeté à basse vitesse
Malus pénalisant
Fin de carrière

▶ **Essai paru dans l'AJ n° 943.**

NOTRE AVIS ★★★★☆

L'Audi Q5 est une voiture bien née. Elle affronte les années sans perdre de ses vertus. Le SUV demeure ainsi une valeur sûre, sur le plan de la conduite et des aspects pratiques, avec un habitacle accueillant et modulable. Seuls son prix élevé et son niveau d'émissions de CO_2 constituent de réels handicaps face à ses rivaux.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne, diesel
Cylindrée (cm³)	1968
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	190 à 3800
Couple maxi (Nm à tr/mn)	400 à 1750
Transmission	intégrale
Boîte de vitesses	BVM7 robotisée
Dimensions (L/l/h) (m)	4,63/1,90/1,67
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	460/540[1]

[1] Banquette coulissante

Performances

Vitesse maxi (km/h)	200
1000m D. A. (s)	31,1
0 à 100 km/h (s)	9,4
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	8,8
Freinage 90/130 km/h (m)	31/63

Consommations

MOYENNE (l/100 km) : 7,8

Ville : 8	Route : 7,8	Autoroute : 7,7
Autonomie (km) : 962	Capacité réservoir (l) : 75	

Équipements de série

4 airbags, ESP, aide au stationnement AV/AR, syst. arrêt en côte, frein de parking électroméca., régul. de vit., détec. pluie-lum., phares et essuie-glaces auto., antib., clim. auto. trizone, rétro int. j/nuit auto., GPS 3D, lect. DVD (audio-vidéo), CD/MP3, SD/AUX, Bluetooth, 11 HP, volant sport cuir multifonction, sellerie cuir, sièges AV élect., susp. sport, jantes 19, peint. intégrale, vitres AR surteintées, coffre élect....

Options (€)

Toit ouvrant panoramique	1725
Airbags lat. AR	425

Audi Q7 *Limousine haute sur pattes*

3.0 V6 TDI 272 Ambition Luxe — **72 640 €**

Rejet de CO_2 : **149 g/km** | Malus écologique : **900 €** | Puissance fiscale : **16 CV** | Garantie : **2 ans, km illimité**

Doté d'un gabarit imposant, le Q7 offre heureusement en contrepartie une belle habitabilité.

Ne vous fiez pas à sa silhouette imposante... Le Q7 II cache des trésors de technologies. En attendant la nouvelle A8 (prévue l'an prochain), Audi innove avec son grand SUV. Le régulateur de vitesse adaptatif reprend les données fournies par le système de navigation, s'adaptant ainsi au trafic. Le pilote automatique contrôle les pédales, à vous le volant. Cependant attention, à vous de négocier les stops et les feux tricolores. Pour la conduite pure et dure, l'option roues arrière directrices rend le Q7 plus agile qu'auparavant, malgré ses 1995 kg (soit une baisse de 325 kg). Mais l'avant de l'auto reste assez lourd dans les enchaînements de virages serrés. Et la direction remonte assez mal les informations. Malgré les 30 ch de plus par rapport à l'ancienne version, le Q7 reste assez doux à l'usage, bien aidé par sa boîte automatique. Digne des meilleures limousines, il profite d'une efficace suspension pilotée et rend les longs trajets agréables... Cet opus s'apparente finalement à une A8 équipée de deux places supplémentaires.

+ Confort
Technologie dernier cri
Raffinement

– Comportement peu agile
Tarif
Silhouette imposante

▶ **Essai paru dans l'AJ n° 935.**

NOTRE AVIS ★★★★☆

Le couple moteur/boîte est un bel exemple de douceur et de sobriété. L'habitacle est à la fois spacieux et soigné. Ce Q7 est digne d'une limousine et il vous affranchit des contraintes des voyages ennuyeux. Dommage qu'il reste encore un peu pataud malgré la présence des quatre roues directrices.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	6 cyl. en V, diesel
Cylindrée (cm³)	2967
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	272 à 3250
Couple maxi (Nm à tr/mn)	600 à 1500
Transmission	intégrale
Boîte de vitesses	BVA8
Dimensions (L/l/h) (m)	5,06/1,97/1,75
Nombre de places	7
Volume coffre (dm³)	890

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	234
1000m D. A. (s)	nc
0 à 100 km/h (s)	6,3
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Consommations *

MOYENNE (l/100 km) : 5,7

Ville : 6,2	Route : 5,4	Autoroute : nc
Autonomie (km) : 1315	Capacité réservoir (l) : 75	

* Données constructeur.

Équipements de série

6 airbags, accès mains-libres, Bluetooth, climatisation automatique bizone, caméra de recul, ESP, GPS Google Earth, hayon électrique, instrumentation digitale, jantes alliage 18 pouces, capteurs de pluie et de luminosité, projecteurs au xénon, radars AV/AR, sellerie cuir, sièges élec. AV et conducteur à mémoire...

Options (€)

Suspension pilotée	2490
Toit vitré ouvrant	2150
Tour Assistance (Traffic Jam Assist + Predictive Assist + Lane Assist)	2290

BMW X1 *Virage à 180°*

25d xDrive xLine — **49 100 €**

Rejet de CO_2 : **132 g/km** | Malus écologique : **150 €** | Puissance fiscale : **13 CV** | Garantie : **2 ans, km illimité**

Moins break et plus SUV, le nouvel X1 ne manque pas d'allure !

Changement de philosophie : né break surélevé à tendance propulsion, le X1 se transforme en vrai SUV à tendance traction. L'engin est plus court mais plus haut. Cela se vérifie à l'intérieur où tous les passagers sont installés plus en hauteur. Par ailleurs, l'architecture permet d'afficher un espace habitable plus grand qui profite aussi au coffre.. Que les fans de 4x4 se rassurent, ce deuxième X1 conserve sa transmission intégrale, mais au lieu de passer de 100 % à l'arrière vers l'avant, le couple passe de l'avant vers l'arrière. A la conduite cela se ressent quelque peu. Vous pouvez également opter pour la direction à assistance variable et que pour la suspension pilotée. Côté moteur, le bruit est plutôt envahissant, mais heureusement que le stop/start lui coupe la chique à l'arrêt. Quant à la puissance, on cherche encore les 231 ch, qui sont mal secondés par une boîte aux rapports trop longs. L'auto a pour elle un excellent confort, sauf aux places arrière, et de belles capacités sur terrains délicats.

+ Silhouette plus SUV
Habitabilité
Aspects pratiques

– Sonorité quelconque
Boîte paresseuse
Moteur manquant de vigueur

▶ Essai paru dans l'AJ n° 938.

NOTRE AVIS ★★★★☆

Certains préfèreront cette ligne plus SUV que break surélevé. Mais au-delà du style, ce deuxième opus se veut plus spacieux et plus fonctionnel. Dommage que de nombreux équipements ne soient encore accessibles qu'en option. Et surtout, on optera pour un autre moteur que ce 4 cylindres bruyant et apathique.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne, diesel
Cylindrée (cm³)	1 995
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	231 à 4 400
Couple maxi (Nm à tr/mn)	450 à 1 500
Transmission	intégrale non permanente
Boîte de vitesses	BVA8
Dimensions (L/l/h) (m)	4,44/1,83/1,62
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	498[1]

[1] Banquette avancée : **608 dm³**

Performances

Vitesse maxi (km/h)	224
1 000 m D. A. (s)	28,6
0 à 100 km/h (s)	7,7
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	7,2
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Consommations

MOYENNE (l/100 km) : 7,2

Ville : 8,4	Route : 6,7	Autoroute : 6,5
Autonomie (km) : 708	Capacité réservoir (l) : 61	

Équipements de série

6 airbags, climatisation automatique bizone, frein à main électrique, hayon motorisé, jantes en alliage 18", projecteurs leds, radars de stationnement AV/AR, rétros extérieurs rabattables électriquement, sellerie cuir/tissu, système de navigation…

Options (€)

Direction DirectDrive	260
Pack ConnectedDrive	2 600
Pack Simplicity	650
Palettes au volant	150
Peinture métallisée	790

BMW X3 *Les petits plats dans les grands*

18d sDrive Lounge Plus — **46 500 €**

Rejet de CO_2 : **133 g/km** | Malus écologique : **150 €** | Puissance fiscale : **8 CV** | Garantie : **2 ans, km illimité**

Grâce à son restylage, le X3 ressemble de plus en plus à ses grands frères X5 et X6.

Afin de résister à une concurrence toujours plus féroce – aussi bien externe qu'interne –, le X3 s'est offert un restylage bienvenu. La proue rappelle désormais celle du X5, plutôt valorisant. Dans le même temps, l'auto reçoit un tout nouveau bloc 2.0 diesel qui, dans sa version d'entrée de gamme, développe 150 ch. Associé uniquement à une transmission 4x2, il se montre suffisamment tonique pour emmener l'engin, et ce, sans bruit parasite ni vibration. Si vous ajoutez 2 200 €, vous pourrez l'associer à l'excellente boîte automatique à 8 rapports qui apporte de la douceur tout en exploitant parfaitement le potentiel du moteur grâce à un étagement resserré. Cela se traduit par des reprises toniques, sans pour autant grever la consommation. Certains regretteront l'absence de transmission intégrale, mais cela n'aurait fait qu'accroître le poids… À l'occasion de ce restylage, le X3 en profite pour recevoir une dotation en équipements enrichie qui, malheureusement, se paie au prix fort.

+ Moteur discret et vaillant
Confort
Étagement de la boîte auto

– Prix élevé
Accélération modeste
Freinage

▶ Essai non paru.

NOTRE AVIS ★★★★☆

Malgré une puissance modeste pour ce gabarit, ce petit bloc diesel de 150 ch ne démérite absolument pas. Au contraire, il profite du poids contenu de ce X3 4x2 pour proposer des performances correctes et une belle sobriété. Esthétiquement, l'engin gagne en prestance et son équipement est des plus flatteurs.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne, diesel
Cylindrée (cm³)	1 995
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	150 à 4 000
Couple maxi (Nm à tr/mn)	360 à 1 500
Transmission	aux roues arrière
Boîte de vitesses	BVA8
Dimensions (L/l/h) (m)	4,65/1,89/1,67
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	468

Performances

Vitesse maxi (km/h)	195
1 000 m D. A. (s)	33,2
0 à 100 km/h (s)	11,3
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	10,5
Freinage 90/130 km/h (m)	33/66

Consommations

MOYENNE (l/100 km) : 7,5

Ville : 8	Route : 7,2	Autoroute : 7,2
Autonomie (km) : 893	Capacité réservoir (l) : 67	

Équipements de série

6 airbags, ABS, capteurs de pluie et de luminosité, climatisation automatique trizone, écran tactile 6,5 pouces, ESP, fixations Isofix, jantes alliage 17 pouces, ordinateur de bord, radars de parking AV/AR, régulateur de vitesse, rétros extérieurs électriques et dégivrants, rétro. intérieur électrochromatique, sellerie cuir, système multimédia avec commande iDrive, vitres AV/AR électriques…

Options (€)

Boîte auto. à 8 rapports	2 200
Peinture métallisée	950

BMW X4 *Macho né sous X*

M40i — **69 800 €**

Rejet de CO_2 : **199 g/km** | Malus écologique : **6 500 €** | Puissance fiscale : **25 CV** | Garantie : **2 ans, km illimité**

Derrière son kit carrosserie évocateur, le X4 M40i cache une mécanique et un châssis plus affutés.

A la différence du X6 qui se décline dans une version M, le petit frère X4 n'est disponible qu'en version M Performance. Ce positionnement moins radical et sportif que son grand frère ne l'empêche pas de muscler son jeu. Derrière son style plus macho se cache un châssis virilisé : barres anti-roulis renforcées, suspensions plus fermes, transmission intégrale davantage typée propulsion et freinage majoré. Difficile de résister à l'envie d'avaler une petite départementale à rythme soutenu. L'agilité et l'équilibre plus joueur que le X4 d'origine donnent le sourire à son conducteur. Le six en ligne biturbo de 360 ch également ! Tonique et mélodieux, il se joue des quelques 1 900 kg de ce joli bébé et expédie la 0 à 100 km/h en 4,9 s seulement. Pas mal pour un SUV, non ? Revers de médaille, le confort ferme fatigue vite sur longs parcours. Il faut dire que les metteurs au point ont durci exagérément les suspensions pour permettre au X4 de virer à plat. Difficile de tout avoir !

+ Performances
+ Comportement plaisant
+ Agrément moteur

– Confort ferme
– Addition salée
– Visibilité arrière limitée

▶ **Essai non paru.**

NOTRE AVIS ★★★★☆

Plus dynamique que l'Audi SQ5, le X4 M40i donne beaucoup de plaisir derrière le volant. Son châssis affuté et son six cylindres au caractère bien trempé en font un modèle attachant. Ses qualités s'obtiennent au prix d'un confort vraiment ferme et d'un tarif élevé, surtout si l'on pioche dans les nombreuses options.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	6 cyl. en ligne, essence
Cylindrée (cm³)	2 979
Suralimentation	2 turbos
Puissance maxi (ch à tr/mn)	360 à 5 800
Couple maxi (Nm à tr/mn)	465 à 1 350
Transmission	intégrale
Boîte de vitesses	BVA8
Dimensions (L/l/h) (m)	4,68 / 1,91 / 1,63
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	500

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	250
1 000 m D. A. (s)	nc
0 à 100 km/h (s)	4,9
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Consommations *

MOYENNE (l/100 km) : 8,6

Ville : 11,3	Route : 7	Autoroute : nc
Autonomie (km) : nc	Capacité réservoir (l) : 67	

* Données constructeur.

Équipements de série

ABS, airbags, clim auto trizones, jantes alliage 19 pouces, kit carrosserie M, navigation GPS, ordinateur de bord, phares full LED, radars de stationnement AV/AR, radio CD avec bluetooth et port USB, régulateur de vitesse, sélecteur de modes de conduite, verrouillage centralisé par télécommande, volant cuir réglable en hauteur et en profondeur…

Options (€)

Peinture métallisée	950

BMW X5 *Vieux sage*

30d xDrive Lounge Plus 7 places — **70 450 €**

Rejet de CO_2 : **162 g/km** | Malus écologique : **2 200 €** | Puissance fiscale : **16 CV** | Garantie : **2 ans, km illimité**

Le style reprend l'ergonomie connue des autres BMW. La qualité est également au rendez-vous.

Le X5 est un modèle important chez BMW. Pour le renouveler, le constructeur bavarois a choisi d'y aller par petites touches. Esthétiquement, le nouveau diffère peu de l'ancien. La proue évolue avec un porte-à-faux rallongé (+ 3 cm), mais l'encombrement général est inchangé. Cela induit une habitabilité équivalente, mais dans le domaine, le X5 offrait déjà un bel espace à cinq occupants, voir sept comme ici ! La présentation intérieure se veut plus moderne avec une planche de bord reprenant le design des autres modèles récents de la gamme. Côté mécanique, cet opus dispose d'un moteur diesel revu, offrant plus de puissance (258 ch) pour une consommation en baisse : 9 l/100 km. Une sacrée performance pour un véhicule de près de 2,3 t. Toutefois, ne vous attendez pas à un comportement sportif digne des coupés de la marque allemande. Les réglages d'amortissement favorisent davantage le confort que le dynamisme de l'auto. Le X5 semble vouloir s'assagir.

+ Mécanique douce
+ Confort général
+ Équipement complet

– Direction sensible
– Prise de roulis
– Accès à la 3e rangée

▶ **Essai paru dans l'AJ n° 896.**

NOTRE AVIS ★★★★☆

Plus luxueux, plus puissant, tout en étant plus sobre, mieux fini, le nouveau X5 a tout pour lui. Toutefois, les passionnés de BMW seront déçus du choix orienté confort. L'agrément est bel et bien présent, mais le dynamisme n'est pas au niveau de ce que l'on attend d'une BMW. Les temps changent !

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	6 cyl. en ligne, diesel
Cylindrée (cm³)	2 993
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	258 à 4 000
Couple maxi (Nm à tr/mn)	540 à 1 500
Transmission	intégrale
Boîte de vitesses	BVA8
Dimensions (L/l/h) (m)	4,89 / 1,94 / 1,76
Nombre de places	5/7
Volume coffre 5/7 places (dm³)	609 / 534

Performances

Vitesse maxi (km/h)	221
1 000 m D. A. (s)	28,4
0 à 100 km/h (s)	7
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	4,7
Freinage 90/130 km/h (m)	33 / 65

Consommations

MOYENNE (l/100 km) : 9

Ville : 9,7	Route : 8,6	Autoroute : 8,7
Autonomie (km) : 944	Capacité réservoir (l) : 85	

Équipements de série

6 airbags, climatisation automatique bizone, GPS, hayon électrique, projecteurs bixénon, radar de stationnement AV/AR, sellerie cuir, sièges AV électriques à mémoire conducteur, volant réglable électriquement en hauteur et en profondeur…

Options (€)

Caméra de parking	500
Peinture métallisée	1 150
Sièges AV chauffants	400
Toit ouvrant panoramique	1 950

BMW X5 *L'alibi écolo*

40e xDrive Lounge Plus — **73 000 €**

Rejet de CO_2 : **77 g/km** | Bonus écologique : **1 000 €** | Puissance fiscale : **13 CV** | Garantie : **2 ans, km illimité**

Extérieurement seuls le "e" de xDrive 40e et la trappe de recharge sur l'aile avant gauche distinguent ce X5 d'un autre. Le Mastodonte perd aussi la possibilité de passer à 7 places et près de 200 dm³ de coffre dans l'affaire. Heureusement, l'espace habitable est préservé. A bord, rien ne change vraiment par rapport à une version 100 % thermique. Seuls les compteurs annoncent la couleur. Pour le reste, la qualité de finition et d'assemblage, ainsi que la présentation ne déçoivent pas. Sur la route, que peut bien donner ce "petit" 4 cylindres de 245 ch (tout de même !) face aux 2 344 kg de l'engin ? Il se débrouille plutôt bien, du moins tant qu'il est aidé par les 113 ch du moteur électrique. Sans faire des étincelles, les 313 ch (en cumulé) ne sont pas ridicules. En revanche, en agrément, ce X5 montre ses limites. Son poids le rend pataud dans les changements rapides de direction et sa route favorite restera la ligne droite. Pour la ville optez pour le mode 100 % électrique qui offrira une autonomie d'environ 20 km. Quant à la consommation, elle tombe à 8,1 l/100 km.

Le X5 hybride ressemble à tous les autres X5, à ceci près qu'il dispose d'une trappe pour la prise de recharge sur l'aile avant gauche.

+ Consommation
+ Autonomie en tout électrique
+ Finition digne d'une Série 7

– Poids important
– Agrément sur petite route
– Volume du coffre

▶ Essai paru dans l'AJ n° 950.

NOTRE AVIS ★★★★☆

Techniquement, BMW rend une copie quasiment parfaite. Le système hybride permet de contenir la consommation tout en procurant de belles accélérations. Toutefois, le poids imposant de l'engin grève l'agrément et le plaisir. Finalement, avec 500 kg de moins, un thermique seul pourrait fort bien faire le job...

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne + élec. essence
Cylindrée (cm³)/Suralimen.	1 997 / 1 turbo
Batterie / Capacité (kWh)	Li-ion / 9
Puissance maxi (ch à tr/mn)	245 à 5 000[1]
Couple maxi (Nm à tr/mn)	350 à 1 250
Transmission	intégrale
Boîte de vitesses	BVA8
Dimensions (L/l/h) (m)	4,89 / 1,94 / 1,76
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	436

[1] + 113 ch élec. pour 313 ch cumulés.

Performances

Vitesse maxi (km/h)	209
1 000 m D. A. (s)	27,8
0 à 100 km/h (s)	7,2
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	5,8
Freinage 90/130 km/h (m)	32 / 66

Consommations

MOYENNE (l/100 km) : 8,1

Ville : 5,9	Route : 8,4	Autoroute : 10,1
Autonomie (km) : 1 049	Capacité réservoir (l) : 85	

Équipements de série

6 airbags, aide au parking AV/AR, AFIL, autoradio/lecteur de CD, Bluetooth, clim. automatique bizone, hayon électrique, volant réglable en hauteur et profondeur, sellerie cuir, sièges AV électriques et chauffants, vitres AV/AR élec., fermeture centralisée à distance, jantes alliage 18 pouces…

Options (€)

Affichage tête haute	1 500
Caméra de recul	500
Peinture métallisée	1 150
Toit ouvrant électrique	1 950

BMW X6 *Le diesel sort ses muscles*

M50d xDrive — **99 500 €**

Rejet de CO_2 : **174 g/km** | Malus écologique : **2 600 €** | Puissance fiscale : **26 CV** | Garantie : **2 ans, km illimité**

Sur papier, le concept était assez improbable : un coupé sur une base d'un 4x4... 400 000 exemplaires plus tard, BMW remet ça avec cette nouvelle génération du X6. Et comme un bonheur n'arrive jamais seul, le constructeur a décidé de poursuivre l'aventure "M", ici dans sa version diesel. Les ingénieurs ont donc vu les choses en grand : un V6 avec pas moins de trois turbos, histoire d'en avoir à tous les étages. Le 3.0 développe 381 ch et un couple phénoménal de 740 Nm disponible dès 2 000 tr/min. Pour faire passer autant de puissance, le X6 se montre agile comme un singe. Système antiroulis, blocage de différentiel, direction asservie, gestion sportive de la boîte automatique à 8 rapports, conduite pilotée de l'amortissement… il ne manque rien pour faire de ce monstre de 2,3 t une bête de course. Le train avant ne bouge pas et l'arrière se cale, consentant même à faire quelques glissades si le coeur vous en dit. Tout ça sans "trop" consommer. Que demander de plus ?

Athlète exceptionnel, le X6 M50d affiche qui plus est une belle sobriété.

+ Performances exceptionnelles
+ Technologie embarquée
+ Consommation maîtrisée

– Habitabilité
– Rétrovision
– Prix des options

▶ Essai paru dans l'AJ n° 926.

NOTRE AVIS ★★★★☆

L'impressionnant X6 est comme le bon vin. Avec l'âge, il se bonifie. Plus élégant, un peu plus habitable, encore plus affûté, il est surtout dans cette version un monstre de puissance et de technologies. Et cerise sur le gâteau, il ne réclame pas beaucoup de carburant dans cette version M50d pour satisfaire ses occupants.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	6 cyl. en V, diesel
Cylindrée (cm³)	2 993
Suralimentation	3 turbos
Puissance maxi (ch à tr/mn)	381 à 4 000
Couple maxi (Nm à tr/mn)	740 à 2 000
Transmission	intégrale
Boîte de vitesses	BVA8
Dimensions (L/l/h) (m)	4,90 / 1,98 / 1,70
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	580

Performances

Vitesse maxi (km/h)	250
1 000 m D. A. (s)	26,3
0 à 100 km/h (s)	5,9
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	6,1
Freinage 90/130 km/h (m)	32 / 67

Consommations

MOYENNE (l/100 km) : 10,8

Ville : 11,6	Route : 10,5	Autoroute : 10,2
Autonomie (km) : 787	Capacité réservoir (l) : 85	

Équipements de série

6 airbags, blocage automatique du différentiel, contrôle de freinage en courbe, contrôle de traction dynamique, EfficientDynamics, hayon électrique, Bluetooth, jantes en alliage 20", kit carrosserie M, Pack Advanced Full LED, Pack Safety (avertisseur de franchissement de ligne de risque de collision système anticollision à basse vitesse), Pack Dynamic Drive (suspensions antiroulis et contrôle dynamique de la transmission), radar de recul AV/AR, GPS…

Options (€)

Caméra Surround View	800

Citroën C4 Cactus *Ode à la légèreté*

1.6 BlueHDi 100 Shine — **22 200 €**

Rejet de CO_2 : **94 g/km** | Bonus/Malus : **0 €** | Puissance fiscale : **4 CV** | Garantie : **2 ans, km illimité**

Les Airbump latéraux protègent le Cactus des bobos quotidiens.

C'est bien connu : dans le sport automobile, le poids, c'est l'ennemi. Tous les constructeurs traquent donc les kilos superflus pour éviter de voir les consommations exploser. Et bien chez les SUV, c'est pareil. Ainsi le C4 Cactus se contente de 1 200 kg, une prouesse aujourd'hui. Cette légèreté permet au 1.6 HDi 100 ch d'offrir un agrément de conduite très satisfaisant. Ce moteur se montre souple et économique avec une consommation moyenne mesurée de 5,1 l/100 km. Le C4 Cactus se révèle également très confortable, car bien suspendu. L'intérieur est assez spacieux, le coffre facile à utiliser et relativement grand. Si la banquette rabattue ne permet pas d'obtenir un plancher plat, au moins elle est désormais fractionnable. Mais les vitres arrière sont toujours fixes. Dommage. Car avec sa bouille sympathique, ses protections de carrosserie innovantes, son intérieur original et ses prestations rassurantes, il ne manque pas d'un certain piquant.

+ Ligne décalée
+ Moteur
+ Consommations

– Visibilité arrière
– Vitres fixes à l'arrière
– Plancher de coffre non plat

▶ Essai paru dans l'AJ n° 929.

NOTRE AVIS ★★★★☆

En équipant le C4 Cactus de ce moteur, doté qui plus est d'un stop-start, Citroën marque des points. Et pour 800 € de plus, cette version peut désormais recevoir la boîte ETG6. Elle offre néanmoins un véritable agrément de conduite. Sa consommation très mesurée plaide clairement en sa faveur.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne, diesel
Cylindrée (cm³)	1 560
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	100 à 3 750
Couple maxi (Nm à tr/mn)	254 à 1 750
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVM5
Dimensions (L./l./h.) (m)	4,15 / 1,73 / 1,48
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	405

Performances

Vitesse maxi (km/h)	173
1 000 m D. A. (s)	34,2
0 à 100 km/h (s)	12,1
Reprises 90 à 130 km/h (s) en 5e/4e	19,8 / 12,2
Freinage 90/130 km/h (m)	32 / 64

Consommations

MOYENNE (l/100 km) : 5,1

Ville : 5,2	Route : 5	Autoroute : 5,2
Autonomie (km) : 882	Capacité réservoir (l) : 45	

Équipements de série

6 airbags, aide au démarrage en pente, Airbump, antibrouillards, jantes alliage 16", lève-vitres AV élec., régul.-limiteur de vitesse, Pack Auto (clim. auto + capteurs pluie/luminosité), Pack Navigation (système de navigation + autoradio-CD mp3 6HP + fonction Jukebox 8 Go), rétros ext. réglables électriquement, tablette tactile 7" de commande des fonctionnalités, vitres latérales et lunette arrière surteintées…

Options (€)

Pack SOS et assistance	300
Roue de secours	120

Citroën C4 Aircross *Le bon alibi*

1.6 e-HDi 115 4x2 Confort — **29 450 €**

Rejet de CO_2 : **119 g/km** | Bonus/Malus : **0 €** | Puissance fiscale : **6 CV** | Garantie : **2 ans, km illimité**

Malgré des modifications importantes, on reconnaît les portes et les rétroviseurs du Mitsubishi ASX.

Au moins d'être très attentif, difficile de retrouver le Mitsubishi ASX sous les traits du C4 Aircross. Contrairement au C-Crosser, les codes stylistiques de Citroën ont été habilement intégrés. Cependant, à l'intérieur, l'ergonomie reste identique, et si les matériaux choisis sont plus valorisants, l'ensemble manque d'homogénéité. Sous le capot, c'est le 1.6 e-HDi de 115 ch d'origine PSA qui officie. Courageux à allure modérée, bruyant si l'on passe les 3 000 tr/mn sans se faire plus performant, il est plutôt sobre à l'usage. Par rapport à l'ASX, le réglage des suspensions a été revu. Plus moelleux, il s'accommode bien des jantes de 18 pouces. La direction à assistance électrique est en revanche collante et désagréable pour les petits angles de braquage, et la commande de boîte se révèle revêche. Le maintien des sièges, les bruits aérodynamiques à vitesse élevée et le stop-start nippon, peu discret, déçoivent aussi, mais cela demeure pardonnable face aux qualités de l'auto, qui profite de l'excellente habitabilité de l'ASX.

+ Design séduisant
+ Confort appréciable
+ Belle sobriété

– Direction collante
– Commande de boîte revêche
– Tarif élevé

▶ Essai paru dans l'AJ n° 853.

NOTRE AVIS ★★★★☆

Comparé au C-Crosser, lui aussi conçu sur une base Mitsubishi, le C4 Aircross est une véritable réussite. Esthétique, bien conçu, il peut s'appuyer sur une mécanique relativement sobre et une bonne habitabilité. Mauvais points en revanche pour la boîte et la direction. Question prix, l'Aircross la joue premium.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne, diesel
Cylindrée (cm³)	1 560
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	115 à 3 600
Couple maxi (Nm à tr/mn)	270 à 1 750
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVM6
Dimensions (L./l./h.) (m)	4,34 / 1,80 / 1,63
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	375[1]

[1] Avec caisson de basses.

Performances

Vitesse maxi (km/h)	182
1 000 m D. A. (s)	34,1
0 à 100 km/h (s)	12
Reprises 90 à 130 km/h (s) en 6e/5e/4e	16,2 / 13,5 / 12
Freinage 90/130 km/h (m)	32 / 66

Consommations

MOYENNE (l/100 km) : 6,6

Ville : 6,9	Route : 6,3	Autoroute : 6,6
Autonomie (km) : 900	Capacité réservoir (l) : 60	

Équipements de série

7 airbags, capteurs pluie/luminosité, antibrouillards, clim. auto., connexions USB et Bluetooth, jantes en alliage de 16 pouces, régulateur de vitesse, rétroviseurs extérieurs rabattables électriquement…

Options (€)

GPS tactile	1 660
Pack Style	810
Peinture métallisée ou nacrée	700
Système audio hi-fi Rockford Fosgate	760
Toit vitré panoramique	860

Citroën C5 *Break d'échasse*

2.0 BlueHDi 150 Tourer XTR — **38 550 €**

Rejet de CO_2 : 110 g/km | Bonus/Malus : 0 € | Puissance fiscale : 7 CV | Garantie : 2 ans, km illimité

Depuis le remaniement de gamme, la plus aventurière des C5 breaks devient Tourer XTR. Derrière ce nouveau patronyme se cache également les tout derniers diesel BlueHDi. Dans sa version forte de 150 ch, ce bloc se montre hélas creux à bas régimes et oblige son conducteur à rester au dessus de 1 800 tr/min pour profiter d'un minimum de punch. Regrettable surtout que cette C5 boxe chez les poids lourds. Derrière son style discret, cette version XTR profite de sa suspension Hydractive III pour s'offrir une garde au sol variable. Elle atteint jusqu'à 21 cm en position haute. Mais dans ce cas, la vitesse se limite à 10 km/h et les suspensions figées n'assurent aucun confort. En outre, une version normale dotée de cette suspension remplit exactement le même service. Le XTR profite juste de son paramétrage différent pour s'élever 15 mm plus bas en dessus de 70 km/h. Les autres prestations de ce break doté d'un coffre plutôt accueillant restent identiques aux modèles classiques.

A l'exception de sabots de protection sous les boucliers et de discrets passages de roues en plastique, la XTR joue les discrètes.

▶ Essai non paru.

+ Hauteur de caisse variable
Coffre pratique
Confort en position normale

− Tarif coquets
Moteur creux
Confort en position haute

NOTRE AVIS ★★★☆☆

En devenant XTR, le plus aventurier des C5 Tourer profite d'un moteur plus moderne. Si son BlueHDi 150 n'est pas vraiment plus agréable que son prédécesseur, il devrait en revanche se montrer bien plus sobre. Le reste de ce break bien équipé ne change guère et son tarif reste élevé pour un modèle vieillissant.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne, diesel
Cylindrée (cm³)	1 997
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	150 à 4 000
Couple maxi (Nm à tr/mn)	370 à 2 000
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVM6
Dimensions (L/l/h) (m)	4,84/1,86/1,48
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	538

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	211
1 000 m D. A. (s)	31
0 à 100 km/h (s)	10
Reprises 90 à 130 km/h (s) en 6e/5e/4e	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Consommations

MOYENNE (l/100 km) : 4,2

Ville : 4,9	Route : 3,8	Autoroute : nc
Autonomie (km) : nc	Capacité réservoir (l) : 71	

* Données constructeur.

Équipements de série

7 airbags, ABS, ESP, aide au stationnement AV et AR avec mesure de place, barres de toit, bluetooth, clim auto bizones, détection de sous gonflage, GPS avec écran tactile 7", jantes alu 18 pouces, phares directionnels Xenon, suspension Hydractive III, radio CD MP3, régulateur/limiteur de vitesse, sellerie mixte cuir/tissu, sièges AV électriques…

Options (€)

Filet de retenue charges hautes	170
Pack cuir	1 360
Système audio HiFi	660

Dacia Sandero Stepway *Elle a tout d'une grande*

1.5 dCi 90 Prestige — **14 150 €**

Rejet de CO_2 : 105 g/km | Bonus/Malus : 0 € | Puissance fiscale : 5 CV | Garantie : 3 ans ou 100 000 km

Low-cost pour le prix, pas pour la présentation et la dotation. Plus présentable, mieux finie et mieux équipée pour un tarif toujours aussi compétitif, la Sandero se permet même d'être encore plus séduisante dans sa livrée Stepway. Un véritable coup de cœur. Sous sa robe sérieuse, agrémentée d'un coloris attrayant, l'auto cache un intérieur à la finition en très net progrès. Certes les plastiques restent durs, mais ils sont plaisants à l'œil. Si l'habitabilité ne change pas, la modularité s'est améliorée. Question sécurité, notons la présence de l'ESP (obligatoire). Une fois le moteur mis en route, il reste discret en raison d'une bonne insonorisation.

Quelques parements façon 4x4, et la nouvelle mais classique Sandero se mue en une véritable crapahuteuse… des villes.

Le 1.5 dCi 90 convient parfaitement à l'usage de la voiture. La direction hydraulique se montre en revanche lourde, notamment lors les manœuvres, mais elle offre une meilleure précision sur route qu'une assistance électrique. Cette Sandero dont les trains roulants absorbent parfaitement les pièges de la route se montre très avenante. À noter que la climatisation se révèle un peu bruyante.

▶ Essai paru dans l'AJ n° 870.

+ Prix
Esthétique
Équipement riche

− Direction lourde
Climatisation bruyante
Prise au vent latéral

NOTRE AVIS ★★★☆☆

La Sandero Stepway affiche une bouille séduisante, bénéficie d'une présentation attrayante, dispose d'une dotation d'équipements complète et se montre à la fois douce et confortable à conduire. Le tout pour un tarif inférieur à celui de l'entrée de gamme de la Clio IV. Alors que demander de plus ?

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne, diesel
Cylindrée (cm³)	1 461
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	90 à 3 750
Couple maxi (Nm à tr/mn)	220 à 1 750
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVM5
Dimensions (L/l/h) (m)	4,08/1,74/1,62
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	320

Performances

Vitesse maxi (km/h)	160
1 000 m D. A. (s)	34,7
0 à 100 km/h (s)	12,2
Reprises 90 à 130 km/h (s) en 5e/4e	18,3/14,2
Freinage 90/130 km/h (m)	33/66

Consommations

MOYENNE (l/100 km) : 5,7

Ville : 5,6	Route : 5,4	Autoroute : 6,2
Autonomie (km) : 877	Capacité réservoir (l) : 50	

Équipements de série

4 airbags, aide au parking AR, antibrouillards, antidérapage, banquette AR rabattable 60/40, barres de toit, clim manuelle, Bluetooth, GPS, ordi. de bord, peinture métallisée, radio CD + Aux. + USB, régulateur-limiteur de vitesse, rétros extérieurs élec. et dégivrants, siège conducteur réglable en hauteur, vitres élec. AV et AR, volant cuir réglable en hauteur…

Options (€)

Cartographie Europe	100
Roue de secours	120
Sellerie cuir	600

Dacia Lodgy *Paré pour la jungle... urbaine*

▶ 1.5 dCi 110 Stepway 7 places — **16 800 €**

Rejet de CO_2 : 105 g/km	Bonus/Malus : 0 €	Puissance fiscale : 6 CV	Garantie : 3 ans, km illimité

Depuis l'automne 2015, la Stepway chapeaute les trois niveaux de finition disponibles pour le Lodgy. Reconnaissable à ses sabots imitation alu sous les pare-chocs et ses protections latérales, la Stepway hérite au passage d'un nouveau système de navigation multimédia, de vitres électriques à l'arrière et d'un radar de recul. En revanche, toujours pas de suspension surélevée ni de transmission intégrale. La bête n'a donc pas vocation à s'affranchir des sentiers battus. Mais ses enjolivements la préservent des petits chocs de la vie quotidienne. À bord, si la Dacia n'est pas hyper-pratique avec ses simples banquettes, elle offre un bel espace pour 7 passagers. En version Stepway, la sellerie s'agrémente en outre de surpiqûres et de broderies spécifiques, alors que la planche de bord arbore des cerclages de compteurs et d'aérateurs bleutés, qui égaye un habitacle fonctionnel. Pour couronner le tout, l'engin s'avère confortable, fiable et économe. Que peut-on demander de plus ?

Avec la version Stepway, le Lodgy adopte un tempérament musclé qui s'inspire de l'univers crossover.

+ Look
Habitabilité et confort
Fiabilité et sobriété

− Modularité restreinte
Pas de 4x4
Image de marque

▶ Essai non paru.

NOTRE AVIS ★★★★☆

Le Lodgy, au regard de son prix, du nombre de places assises (5 places - 500 €) et de sa fiabilité, constitue une alternative intéressante pour les familles nombreuses. En version Stepway, l'intérieur s'égaye un peu, la silhouette apparaît moins pataude et la carrosserie s'avère beaucoup mieux protégée.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne, diesel
Cylindrée (cm³)	1 461
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	107 à 4 000
Couple maxi (Nm à tr/mn)	240 à 1 750
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVM5
Dimensions (L./l./h.) (m)	4,53 / 1,77 / 1,69
Nombre de places	7
Volume coffre 5/7 places (dm³)	827 / 207

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	170
1 000 m D. A. (s)	nc
0 à 100 km/h (s)	nc
Reprises 90 à 130 km/h (s) en 5e/4e/3e	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Consommations *

MOYENNE (l/100 km) : 6

Ville : nc	Route : nc	Autoroute : nc
Autonomie (km) : nc	Capacité réservoir (l) : 50	

* Données constructeur.

Équipements de série

ABS, 4 airbags frontaux et latéraux, Stop & Start, régul.-limit. de vitesse, radar de recul, antibrouillards AV, détection pression des pneus, rétros ext. élect. dégivrants, jantes 16, volant cuir, ceintures AV et siège cond. réglables en haut., Média Nav avec écran tactile 7…

Options (€)

Peinture métallisée	480
Sellerie cuir	600

Dacia Dokker *L'appel du Dokker*

▶ 1.5 dCi 90 Stepway — **15 700 €**

Rejet de CO_2 : 108 g/km	Bonus/Malus : 0 €	Puissance fiscale : 5 CV	Garantie : 3 ans, km illimité

Aux côtés de l'ogre Duster, Dacia commercialise un véhicule un peu moins renommé, baptisé Dokker. Un déficit d'image injuste car ce ludospace peut contenter assurément un bon nombre de famille. Tout d'abord parce qu'il autorise de transporter cinq occupants qui pourront partir avec de nombreuses valises. Le volume du coffre est en effet très confortable avec 747 dm³ soit 238 dm³ de plus que son cousin Renault Kangoo ! Au chapitre équipement, le ludospace roumain est aussi assez généreux avec de série une climatisation manuelle, un système de navigation ou encore une aide au stationnement arrière. Néanmoins, ses qualités ne se limitent pas à cette thématique et se trouvent également sur le chapitre dynamique. Grâce à un gabarit contenu, le Dokker se montre très agile en ville. Sur route, le bilan est tout aussi positif. Son moteur 1.5 dCi de 90 ch offre, par exemple, des performances correctes tout en maîtrisant sa consommation. Le comportement routier, enfin, apporte un agrément suffisant.

Face aux mini SUV, la catégorie des ludospaces peine à séduire. Dommage car le Dokker ne manque pas d'intérêt avec son vaste habitacle.

+ Tarif
Volume du coffre
Dotation de série

− Confort ferme
Baroudeur d'opérette
Présentation/plastiques durs

▶ Essai non paru.

NOTRE AVIS ★★★☆☆

La marque de fabrique de dacia reste incontestablement un rapport qualité/prix sans concurrence. Des défauts liés à son statut de low-cost, comme une ambiance austère, existent, mais face à ses qualités, ils sont bien vite oubliés. Pour les besoins quotidiens d'une famille, le Dacia Dokker est idéal.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne, diesel
Cylindrée (cm³)	1 461
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	90 à 4 000
Couple maxi (Nm à tr/mn)	220 à 1 750
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVM5
Dimensions (L./l./h.) (m)	4,39 / 1,77 / 1,81
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	747

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	163
1 000 m D. A. (s)	nc
0 à 100 km/h (s)	13,3
Reprises 90 à 130 km/h (s) en 5e/4e/3e	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Consommations *

MOYENNE (l/100 km) : 4,2

Ville : 4,4	Route : 4,1	Autoroute : nc
Autonomie (km) : nc	Capacité réservoir (l) : 50	

* Données constructeur.

Équipements de série

4 airbags, antibrouillards, banquette AR 2/3-1/3, barres de toit, climatisation manuelle, fixations Isofix, système de navigation, portes arrière latérales coulissantes…

Options (€)

Sièges AV chauffants	200
Jantes alliage Nepta 15 pouces	400
Peinture métallisée	480
Accoudoir conducteur	100

Dacia Duster *La tête de gondole de Dacia*

1.5 dCi 110 Prestige — **17 600 €**

Rejet de CO_2 : 115 g/km | Bonus/Malus : 0 € | Puissance fiscale : 6 CV | Garantie : 3 ans ou 100 000 km

Au regard du succès de Dacia, les autres constructeurs ont arrêté d'être méprisants. Il est vrai que le Duster, une sacrée trouvaille de la marque low-cost, s'est déjà vendu à près d'un million d'exemplaires dans le monde depuis ces débuts ! Et ce succès risque de continuer. Au fil des années, le Duster parvient en effet à gommer certains problèmes et à optimiser ses qualités. La présentation par exemple même si elle reste en-dessous de la concurrence, progresse de millésime en millésime. Le moteur diesel 1.5 dCi de 110 ch offre des performances suffisantes et une consommation raisonnable.L'habitabilité est toujours impressionnante. La modularité pourrait, avec une simple banquette coulissante, passer un cap. Le niveau d'équipement est en hausse puisqu'aujourd'hui, le GPS est de série sur la finition Prestige. Et le tarif n'a pas, pour autant, augmenté de façon spectaculaire. Car bien sûr, le SUV roumain conserve toujours sa qualité essentielle : un prix qui défie toute concurrence.

Les années passent, l'esthétique s'affine et les Duster continuent de se vendre comme des petits pains.

+ Tarif
+ Habitabilité
+ Insonorisation en progrès

– Modularité
– Direction démultipliée
– Présentation

▶ Essai non paru.

NOTRE AVIS ★★★★☆

Contrairement à la première Logan peu engageante à part son prix, le Dacia Duster possède un look qui attire. Difficile dès lors pour ses rivaux de résister car désormais, le SUV roumain propose en plus un niveau d'équipement correct et un agrément de conduite largement satisfaisant au quotidien.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne, diesel
Cylindrée (cm³)	1 468
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	107 à 4 000
Couple maxi (Nm à tr/mn)	260 à 1 750
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVM6
Dimensions (L/l/h) (m)	4,3 / 1,82 / 1,63
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	505

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	169
1 000 m D. A. (s)	nc
0 à 100 km/h (s)	11,8
Reprises 90 à 130 km/h (s)	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Consommations *

MOYENNE (L/100 km) : 4,4

Ville : 4,5	Route : 4,3	Autoroute : nc
Autonomie (km) : nc	Capacité réservoir (l) : 50	

* Données constructeur.

Équipements de série

ESP, 7 airbags, autoradio CD, prise USB, Bluetooth, ordinateur de bord, système de navigation, aide au stationnement AR, climatisation manuelle, régulateur de vitesse, antibrouillards, barres de toit, vitres AV/AR et rétroviseurs ext. électriques…

Options (€)

Peinture métallisée	480
Sièges chauffants AV	200
Sellerie cuir	600
caméra et radar de recul	150

DS 4 Crossback *Maquillage inutile*

2.0 BlueHDi 180 — **37 850 €**

Rejet de CO_2 : 115 g/km | Bonus/Malus : 0 € | Puissance fiscale : 9 CV | Garantie : 2 ans. km illimité

Créer un nouveau véhicule en lui donnant un look de baroudeur, voilà ce que propose DS avec la DS 4 Crossback. Cette tendance n'est pas nouvelle et permet éventuellement de vendre davantage de véhicules. Face au faible renouvellement (pour le moment) de sa gamme, la marque française tente donc des coups marketing. Car dans les faits, ce crossover apporte peu, mises à part des rentrées d'argent supplémentaires pour DS. En effet, l'ajout de passages de roues en plastique, de barres de toit, de coques de rétroviseurs, de jantes et d'une calandre noires est facturé 1 700 euros supplémentaires par rapport à une DS 4 classique. Un supplément d'autant plus indigeste que l'habitacle lui n'a reçu aucune modification. Dommage car côté conduite, l'auto est convaincante. La base est saine et offre un excellent confort en toute circonstance. Attention néanmoins à quelques prises de roulis pas très agréables notamment pour les passagers arrière... qui ne peuvent toujours pas baisser les vitres..

Barres de toit et protections de passage de roues, c'est un peu limitée pour jouer les baroudeurs !

+ Tenue de route
+ Duo moteur/boîte
+ Equipement riche

– Places arrière étriquées
– Surcoût élevé
– Intérieur pas assez marqué

▶ Essai non paru.

NOTRE AVIS ★★★☆☆

Quel est l'intérêt d'affubler la compacte DS 4 d'un kit de baroudeur ? La réponse est simple : vendre ses modèles plus cher. Franchement, sans les artifices esthétiques, une DS 4 avec ce moteur sobre et performant, associé à une boîte réactive et intelligente conviendrait parfaitement. Mais vous aurez l'air moins à la mode...

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne, diesel
Cylindrée (cm³)	1 997
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	181 à 3 750
Couple maxi (Nm à tr/mn)	400 à 2 000
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVA6
Dimensions (L/l/h) (m)	4,29 / 1,81 / 1,54
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	465

Performances

Vitesse maxi (km/h)	205
1 000 m D. A. (s)	30,5
0 à 100 km/h (s)	9,2
Reprises 90 à 130 km/h (s) en 6e/5e/4e	13,4 / 9,4 / 7,4
Freinage 90/130 km/h (m)	31 / 65

Consommations

MOYENNE (L/100 km) : 6,8

Ville : 7,3	Route : 6,5	Autoroute : 6,6
Autonomie (km) : 882	Capacité réservoir (l) : 60	

Équipements de série

6 airbags, barres de toit, caméra de recul et aide au parking AV/AR, clé mains-libres, clim. auto. bizone, Bluetooth, contrôle angle mort, écran tactile avec GPS, jantes 18", phares à leds + xénon, capteurs pluie et luminosité, radio CD-mp3, régul./limit. vitesse, sellerie mixte cuir/tissu, fermeture centralisée à distance…

Options (€)

AFIL	510
Prise 230V	120
siège cond. élect. + sièges AV chauffants	650
sièges AV massants	300

Fiat Panda Cross *Le panda de la jungle*

0.9 TwinAir 90 — **18 640 €**

Rejet de CO_2 : **114 g/km** | Bonus/Malus : **0 €** | Puissance fiscale : **5 CV** | Garantie : **2 ans, km illimité**

Si les Panda sont nombreuses à crapahuter, la version Cross est la plus extrême du lot. Par rapport à la 4x4, elle rehausse sa garde au sol de 9 mm pour la porter à 161 mm. La panoplie devient plus baroudeuse encore : protections de carrosserie plus marquées, antibrouillards surélevés et bandeaux latéraux élargis. Un vrai mini 4x4 qui s'offre en outre des angles de franchissement (attaque, ventral et fuite) plus importants. Sa transmission dotée d'un blocage de différentiel, son sélecteur Terrain Control et sa monte pneumatique spécifique lui permettent de grimper là ou de nombreux SUV restent sur place. Hélas, malgré ses cinq chevaux supplémentaires, le manque de punch à bas régimes de son bicylindre essence se fait sentir lors des franchissements. Dommage tant le potentiel de la Panda Cross est impressionnant. Sur la route ce caractère creux oblige son conducteur à rétrograder constamment pour se relancer énergiquement. Et son centre de gravité plus haut perché ne favorise pas le dynamisme.

La baroudeuse de salon Trekking n'est plus. Ne reste donc que la Cross, qui elle, ne fait pas semblant !

+ Allure atypique
+ Capacités de franchissement
+ Dotation généreuse

– Tarif élevé
– Moteur creux et vibrant
– Direction trop légère

▶ **Essai non paru.**

NOTRE AVIS ★★★☆☆

Derrière sa bouille joviale, la Panda Cross est une vraie franchisseuse. Pour y parvenir, elle peut compter sur sa transmission intégrale efficace et ses angles conséquents. Dommage que son TwinAir creux lui coupe les ailes à l'heure de la grimpette. Certes, elle n'est pas donnée, mais quelle belle efficacité…

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	2 cyl. en ligne, essence
Cylindrée (cm³)	875
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	90 à 5 500
Couple maxi (Nm à tr/mn)	145 à 1 900
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVM5
Dimensions (L/l/h) (m)	3,71 / 1,67 / 1,66
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	225

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	167
1 000 m D. A. (s)	nc
0 à 100 km/h (s)	12
Reprises 90 à 130 km/h (s) en 5e/4e	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Consommations *

MOYENNE (L/100 km) : 4,9

Ville : 5,9	Route : 4,3	Autoroute : nc
Autonomie (km) : nc	Capacité réservoir (l) : 35	

* Données constructeur.

Équipements de série

6 airbags, ABS avec répartiteur de freinage, climatisation automatique, garde au sol surélevée, blocage de différentiel électronique, jantes alliage 15 pouces, sélecteur Terrain Control, transmission, intégrale intelligente, autoradio CD MP3, vitres AV électriques…

Options (€)

Peinture métallisée	470
Radar de recul	300

Fiat 500X *Patrimoine esthétique préservé*

1.6 Multijet 120 Lounge — **25 190 €**

Rejet de CO_2 : **109 g/km** | Bonus/Malus : **0 €** | Puissance fiscale : **6 CV** | Garantie : **2 ans, km illimité**

La gamme de la Fiat 500 continue de s'agrandir sept ans après son lancement. Aux côtés des modèles 500, 500C (cabriolet), 500 L et 500 L Living, le constructeur italien lance le 500X afin de surfer sur le succès des SUV compacts très en vogue dans les centres-ville. Autant dire que la transmission intégrale disponible au catalogue ne devrait pas représenter le gros des ventes. En revanche, le 500X devrait plus facilement séduire les familles, l'habitabilité étant évidemment en hausse tout comme le volume du coffre. Ces atouts ont, hélas, une contrepartie : un encombrement plus important qui réduit l'aisance urbaine (a contrario de la 500 classique). Sur la route, le bilan dynamique est contrasté. Le comportement routier se montre en effet sécurisant, équilibré et efficace pour un usage quotidien. Mais attention au confort limité, notamment avec les pneus de 18 pouces. Le moteur, enfin, séduit par son agrément, bien secondé par le bon étagement de la boîte manuelle à 6 rapports.

Grâce à son gabarit, le 500X gagne en habitabilité face à la 500 normale, mais perd en encombrement.

+ Look
+ Présentation originale
+ Comportement routier

– Diamètre de braquage
– Places arrière
– Détails de finition

▶ **Essai paru dans l'AJ n° 929.**

NOTRE AVIS ★★★☆☆

Après l'esthétisme décevant des 500L et 500L Living, le 500X s'en sort nettement mieux avec ses lignes séduisantes au même titre que la petite 500. Ajoutez des qualités recherchées (habitabilité, coffre, présentation, finition), et le 500X pourrait très vite devenir un succès dans une catégorie en forte expansion.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne, diesel
Cylindrée (cm³)	1 598
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	120 à 3 750
Couple maxi (Nm à tr/mn)	320 à 1 750
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVM6
Dimensions (L/l/h) (m)	4,26 / 1,81 / 1,67
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	374

Performances

Vitesse maxi (km/h)	186
1 000 m D. A. (s)	33,5
0 à 100 km/h (s)	11,3
Reprises 90 à 130 km/h (s) en 6e/5e/4e	15,1 / 12,3 / 11,1
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Consommations

MOYENNE (L/100 km) : 6,6

Ville : nc	Route : nc	Autoroute : nc
Autonomie (km) : nc	Capacité réservoir (l) : 48	

Équipements de série

4 airbags, aide au démarrage en pente, alerte de franchissement de ligne, phares xénon, phares antibrouillard, radar de stationnement AR, contrôle de pression des pneus, jantes en alliage 18 pouces, régulateur de vitesse, volant en cuir, capteurs de pluie et de luminosité, clim. auto., vitres électriques AV/AR, stop-start, GPS…

Options (€)

Sellerie cuir	1 200
Toit ouvrant panoramique	1 100
Roue de secours	200
Alarme	300

Ford EcoSport *Des améliorations insuffisantes*

1.0 EcoBoost 125 Titanium — **20 800 €**

Rejet de CO_2 : 125 g/km | Bonus/Malus : 0 € | Puissance fiscale : 7 CV | Garantie : 2 ans, km illimité

À bord de l'EcoSport au comportement routier amélioré, le sentiment de dominer la route est complet.

La première version de l'EcoSport n'a pas rencontré le succès escompté. Avec cette évolution, dotée d'un équipement plus riche et pourvue d'une tenue de route améliorée, Ford entend corriger le tir. Pour verrouiller l'opération, le constructeur mise sur le petit 1.0 EcoBoost, l'un des meilleurs 3-cylindres au monde. Doté de 125 ch, exempt de vibrations, ce bloc se montre à la fois sobre et souple. À bas régime et lors de grosses relances, il peut manquer de tonicité, mais rien de rédhibitoire. Autre motif de satisfaction : la disparition de l'encombrante roue de secours fixée sur la porte du coffre (option à 200 €), au profit d'une caméra de recul. Hélas, le coffre s'ouvre toujours latéralement, ce qui se révèle peu pratique au quotidien. À bord, la hauteur de toit et l'espace réservé aux jambes à l'arrière s'avèrent suffisants. Plus raffiné (volant ergonomique, cerclages chromés, nouveaux revêtements de sièges), l'habitacle souffre cependant toujours de la piètre qualité des matériaux et de leurs ajustements approximatifs.

+ Motorisation performante
Équipement complet
Look original

– Finition / matériaux
Porte du coffre
Tarif

▶ Essai paru dans l'AJ n° 946.

NOTRE AVIS ★★☆☆☆

Doté d'une excellente motorisation et d'une série d'équipements intéressants, l'EcoSport accumule malheureusement les lacunes : finition approximative, plastiques bas de gamme, ouverture de porte de coffre peu commode au quotidien, et ce alors qu'il affiche un tarif identique à celui des stars de la catégorie.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	3 cyl. en ligne, essence
Cylindrée (cm³)	999
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	125 à 6 000
Couple maxi (Nm à tr/mn)	170 à 1 400
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVM5
Dimensions (L/l/h) (m)	4,00 / 1,77 / 1,65
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	333

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	180
1 000 m D. A. (s)	nc
0 à 100 km/h (s)	12,7
Reprises 90 à 130 km/h (s) en 5e/4e/3e	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Consommations *

MOYENNE (l/100 km) : 5,4

Ville : 6,6	Route : 4,7	Autoroute : nc
Autonomie (km) : nc	Capacité réservoir (l) : 52	

* Données constructeur.

Équipements de série

7 airbags, antibrouillards, allumage automatique des feux et des essuie-glaces avant, Bluetooth et commande vocale Ford Sync, clim. auto., volant cuir multifonction, déverrouillage et aide au stationnement arrière, feux de jour à leds, radio CD-MP3, écran couleur 4,2, régulateur de vitesse, fixations Isofix aux places arrière, jantes alliage 16 pouces, entrée et démarrage mains-libres, barre de toit en alu, vitres électriques…

Options (€)

Peinture métallisée	500
Jantes alliage 17 pouces	400

Ford Kuga *Association malheureuse*

1.5 EcoBoost 182 4x4 Titanium — **33 000 €**

Rejet de CO_2 : 171 g/km | Malus écologique : 2 200 € | Puissance fiscale : 6 CV | Garantie : 2 ans, km illimité

Récemment présenté à Genève, le Kuga restylé dans l'esprit du récent Edge arrivera dans les prochaines semaines.

Rival du Honda CR-V, du Jeep Cherokee, du Mazda CX-5 ou encore du Nissan X-Trail, le Ford Kuga doit faire avec un dessin certes dynamique, mais sans grande personnalité. De plus, il ne propose pas de variante 7 places. Enfin, cette version essence de 182 ch, obligatoirement servie par une boîte automatique à l'agrément restreint, est uniquement proposée en version 4x4… au grand dam de vos finances, à l'achat et à la pompe. À 33 000 €, la note est salée, mais au moins la dotation est sérieuse. Si celle-ci vous importe peu, la finition Trend (par ailleurs, correctement fournie) fera l'affaire pour 30 600 €. Mieux encore, la version 150 ch du 1.5, en 4x2 et boîte manuelle, débute à 25 900 €. Elle s'avère moins gourmande et le bloc se révèle moins atone qu'associé à la boîte automatique. Vous pourrez ainsi profiter du bon comportement du Kuga, déjà sécurisant en 4x2, et de son habitacle spacieux pour cinq personnes, bien insonorisé et sérieux dans sa présentation.

+ Bon confort général
Comportement routier
Dotation sérieuse

– Appétit peu modéré
Ergonomie compliquée
Boîte auto. peu agréable

▶ Essai non paru.

NOTRE AVIS ★★☆☆☆

Mal associés, ce bloc 1.5 Eco-Boost et cette boîte automatique. L'agrément en pâtit fortement, les consommations aussi. Mieux vaut se tourner vers une version 1.5 de 150 ch, voire une version diesel – encore plus sobre en boîte manuelle et en 4x2 –, à moins d'avoir l'utilité des quatre roues motrices..

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne, essence
Cylindrée (cm³)	1 498
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	182 à 5 700
Couple maxi (Nm à tr/mn)	240 à 1 600
Transmission	intégrale
Boîte de vitesses	BVA6
Dimensions (L/l/h) (m)	4,52 / 1,83 / 1,74
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	478

Performances

Vitesse maxi (km/h)	195
1 000 m D. A. (s)	32,1
0 à 100 km/h (s)	10,6
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	9,8
Freinage 90/130 km/h (m)	31 / 65

Consommations

MOYENNE (l/100 km) : 10,5

Ville : 11,5	Route : 9,8	Autoroute : 10,2
Autonomie (km) : 571	Capacité réservoir (l) : 60	

Équipements de série

7 airbags, capteurs pluie/luminosité, clim. auto. bizone, Bluetooth, caméra de recul, contrôle de pression des pneus, radar de recul, accès/démarrage sans clé, GPS, prise USB, régulateur de vitesse, autoradio-CD mp3, jantes alliage 17", vitres élec., banquette AR inclinable…

Options (€)

Radar de stationnement AV	300
Peinture métallisée	600
Sièges cuir + élec. (cond.) et chauff. AV	1 300
Sellerie cuir intégrale	2 000

Ford Ranger *La cavalerie recharge*

3.2 TDCi 200 Wildtrack — **42 190 €**

Rejet de CO_2 : 229 g/km | Bonus/Malus : 0 € | Puissance fiscale : 11 CV | Garantie : 3 ans ou 100 000 km

Plutôt réussie, cette génération de Ranger se pare avec le restylage d'une proue expressive et rutilante.

Trois ans à peine après son arrivée, le Ranger se remaquille. Il en ressort une face avant totalement redessinée, plus dynamique et plus agressive. La ligne extérieure conserve son profil classique, disposant de 4 portes et 5 places dans cette version double cabine. Il profite d'une nouvelle planche de bord, modernisée, éliminant nombre de boutons mais conservant ses plastiques durs sur les parties basses. Le nouvel interface multimédia doté d'un écran élargi s'apprécie même si son ergonomie s'avère perfectible. A noter l'élégante partie haute de la planche de bord recouverte de cuir sur la finition Wildtrak ainsi qu'une dotation générale très complète. La sellerie cuir bicolore n'est pas mal non plus. Dans les ornières, le Ranger impressionne mais sur la route son 3.2 diesel se fait surtout entendre et manque d'allant... à moins d'écraser l'accélérateur. Bonne nouvelle de ce côté, il se montre pour autant plus sobre qu'avant. La boîte auto se révèle efficace et douce et le pick-up offre un comportement sécurisant... mais pataud avec son gabarit !

+ Présentation plus avenante
Vrai tout-terrain
Consommation en baisse

– Bloc 3.2 diesel peu agréable
Plastiques bas durs
Gabarit... encombrant

▶ Essai paru dans l'AJ E&4x4 n° 75.

NOTRE AVIS ★★★☆☆

Habilement remanié, le Ranger ne manque pas d'allure. Il est toujours aussi efficace en tout-terrain, profite d'une boîte automatique efficace et si son bloc diesel est bruyant sans être très performant, le Ranger dépasse tout de même les 2,3 t, il se montre assez raisonnable sur la boisson. Présentation intérieure et dotation sont en progrès.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	5 cyl. en ligne, diesel
Cylindrée (cm³)	3 196
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	200 à 3 000
Couple maxi (Nm à tr/mn)	470 à 2 750
Transmission	intégrale
Boîte de vitesses	BVA6
Dimensions (L./l./h.) (m)	5,35 / 1,86 / 1,84
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	1,55 / 1,56[1]

[1] Longueur et largeur en mètre de la benne.

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	174
1 000 m D. A. (s)	nc
0 à 100 km/h (s)	10,4
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Consommations *

MOYENNE (l/100 km) : 8.7

Ville : 11,2	Route : 7,3	Autoroute : nc
Autonomie (km) : 920	Capacité réservoir (l) : 80	

* Données constructeur.

Équipements de série

ABS+AFU, aide au démarrage en côte et au stationnement AR avec caméra, airbags frontaux, latéraux et genoux conducteur, alarme, antibrouillards, Bluetooth, clim. auto. bizone, console réfrigéré, contrôle en descente et de la pression des pneus, ESP, GPS, écran tactile 8…

Options (€)

Peinture métallisée	600
Rideau de plateau coulissant	2 000
Aide au stationnement avant	180
Crochet d'attelage	480

Honda HR-V *L'arme de reconquête*

1.6 i-DTEC 120 Exclusive Navi — **28 420 €**

Rejet de CO_2 : 108 g/km | Bonus/Malus : 0 € | Puissance fiscale : 6 CV | Garantie : 3 ans ou 100 000 km

Sur le marché saturé des SUV compacts, le HR-V mise entre autre sur une ligne séduisante. Bonne pioche !

De retour sur le segment des crossovers urbains en Europe, le HR-V adopte un style nerveux mais pas ostentatoire. Un dessin sportif qui colle à l'air du temps. Ses 4,29 m de long lui offrent une habitabilité supérieure à celle de ses concurrents notamment à l'arrière où la banquette pourrait en revanche être plus confortable. Le coffre est généreux pour la catégorie et doté d'un seuil de chargement large et bas. L'espace intérieur modulable bien pensé se dote de la fameuse banquette à l'assise se rabattant vers le haut libérant un plancher plat et une belle hauteur sous plafond. Sous le capot, son bloc diesel de 120 ch est une fois de plus un modèle de sobriété et de souplesse. Brillant à bas régime mais bruyant dans l'action, et peu aidé par l'insonorisation perfectible de l'habitacle, il n'en demeure pas moins agréable au quotidien. Si la tenue de route est rigoureuse, le confort des suspensions en pâtit sur sols dégradés. Côté tarif, si le ticket d'entrée est si élevé, à motorisation et finition équivalente, la différence de prix se réduit fortement face à ses rivaux.

+ Habitabilité-modularité
Souplesse du moteur
Niveau d'équipement

– Insonorisation
Confort des suspensions
Tarif d'entrée de gamme

▶ Essai paru dans l'AJ n° 940.

NOTRE AVIS ★★★☆☆

Cette seconde génération du HR-V témoigne du savoir-faire de Honda en matière d'aménagement et de motorisation. Le rapport prix/équipement est également intéressant. Mais le crossover présente aussi des lacunes question agrément quant au confort des suspensions, à la finition intérieure et à l'insonorisation.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne, diesel
Cylindrée (cm³)	1 597
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	120 à 4 000
Couple maxi (Nm à tr/mn)	300 à 2 000
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVM6
Dimensions (L./l./h.) (m)	4,29 / 1,77 / 1,60
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	470

Performances

Vitesse maxi (km/h)	188
1 000 m D. A. (s)	32,6
0 à 100 km/h (s)	10,7
Reprises 90 à 130 km/h (s) en 6e/5e/4e	13,8 / 11,4 / 9,6
Freinage 90/130 km/h (m)	32 / 68

Consommations

MOYENNE (l/100 km) : 5,2

Ville : 5,3	Route : 5,2	Autoroute : 5,2
Autonomie (km) : 962	Capacité réservoir (l) : 50	

Équipements de série

Régulateur/limiteur de vitesse, clim. auto. bizone, sièges AV chauffants, rétros ext. électriques, radars de stationnement, caméras de recul et de lecture des panneaux, aide au démarrage en côte, freinage auto. d'urgence, 6 airbags, capteurs de pluie et de luminosité, antibrouillards AV, radio-CD 6 HP, système de téléphonie mains-libres Bluetooth, prise USB, système de navigation…

Options (€)

Peinture métallisée	550
Extension garantie 24 mois	609

Honda CR-V *Retour aux affaires*

1.6 i-DTEC 4WD Executive Navi — **39 670 €**

Rejet de CO_2 : **139 g/km** | Bonus/Malus : **0 €** | Puissance fiscale : **9 CV** | Garantie : **3 ans ou 100 000 km**

Parvenu en milieu de carrière, le Honda CR-V, comme le veut la coutume chez les constructeurs, reçoit un restylage. L'objectif étant bien évidemment de maintenir les ventes avant de lancer la prochaine génération. Et comme souvent, les changements esthétiques sont discrets, car à part l'avant (boucliers et optiques redessinés), rien ne change au niveau de la carrosserie. Dans l'habitacle, en revanche, le CR-V est plus généreux en adoptant notamment un tout nouveau système multimédia piloté par un écran tactile de 7 pouces, et ce, dès le premier niveau de finition. Toujours à l'intérieur, signalons que le CR-V n'a pas perdu ses qualités et continue à proposer une habitabilité remarquable et un volume de coffre immense. Sur le plan dynamique, Honda a pris note des critiques de l'ancien bloc de 120 ch et décliné le 1.6 i-DTEC dans une version de 160 ch. Le SUV ne devient pas un bolide pour autant avec des performances toujours sages, mais désormais doubler n'est plus une punition.

Le CR-V bénéficie d'un restylage discret et surtout d'un moteur plus puissant développant 160 ch.

+ Polyvalence
Taille du coffre
Confort général

– Performances discrètes
Tarif
Consommations moyennes

▶ Essai non paru.

NOTRE AVIS ★★★★☆

Le Honda CR-V confirme qu'il répond parfaitement aux besoins des familles au quotidien, voire plus. Toujours dotée d'un coffre volumineux et d'une habitabilité vaste, cette génération du SUV japonais reçoit dorénavant des performances convenables, un confort encore optimisé, et son léger restylage est réussi.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne, diesel
Cylindrée (cm³)	1 597
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	160 à 4 000
Couple maxi (Nm à tr/mn)	350 à 2 000
Transmission	intégrale
Boîte de vitesses	BVA9
Dimensions (L./l./h) (m)	4,60 / 2,10 / 1,68
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	608

Performances

Vitesse maxi (km/h)	193
1 000 m D. A. (s)	32,3
0 à 100 km/h (s)	10,4
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	10,8
Freinage 90/130 km/h (m)	32 / 65

Consommations

MOYENNE (l/100 km) : 7,4

Ville : 8	Route : 7,3	Autoroute : 7
Autonomie (km) : 783	Capacité réservoir (l) : 58	

Équipements de série

8 airbags, alarme, antibrouillards, caméra de recul, capteurs de pluie et luminosité, climatisation automatique, éclairage actif d'intersections, ESP, GPS, HDC, jantes en alliage 18 pouces, ordinateur de bord, palettes de changement de rapport au volant, phares xénon, radar de parking AV/AR, régulateur de vitesse, sellerie cuir/Alcantara, sièges AV chauffants….

Options (€)

Peinture métallisée	610
Pack Aero	1 500
Pack Vega	1 950

Hyundai Tucson *Retour aux sources*

1.7 CRDi 115 Executive — **33 400 €**

Rejet de CO_2 : **119 g/km** | Bonus/Malus : **0 €** | Puissance fiscale : **6 CV** | Garantie : **5 ans. km illimité**

Après une génération d'ix35, Hyundai revient au Tucson. Si la recette reste sensiblement la même avec un gabarit similaire, visuellement le nouveau venu en impose plus avec une proue dopée aux stéroïdes ! A l'intérieur, la présentation plus soignée et la planche de bord bicolore donnent le ton : le Tucson monte en gamme. On ne peut pas en dire autant de l'ancien bloc diesel 1.7 CRDi de l'ix35, bruyant même au ralenti. Pour autant, il ne démérite pas lorsqu'on le malmène, se montrant efficace dans les relances et sachant se faire à la fois doux et souple pour évoluer sur un filet de gaz en ville. L'engin n'est pourtant pas un poids plume, et il faut souvent jouer du levier de vitesses pour le relancer, la faute aux derniers rapports trop longs. Le nouveau châssis lui permet d'offrir un dynamisme plaisant, sans atteindre le niveau d'agilité d'un Peugeot 3008. En revanche, la direction se fait trop artificielle. Pour le confort, le Tucson s'en sort bien, même en 17" et les occupants sont bien installés. Le prix est élevé mais la dotation complète.

Avec sa proue imposante, le nouveau Tucson ne risque pas de passer inaperçu !

+ Dotation
Espace habitable
Présentation

– Prix
Moteur bruyant
Direction artificielle

▶ Essai non paru.

NOTRE AVIS ★★★★☆

Spacieux, bien équipé et sobre, le Hyundai Tucson est un SUV situé dans la bonne moyenne de la catégorie. Il est également très doux et se montre docile dans son maniement. Le confort est tout à fait correct, quelle que soit la place. Son tarif est un peu élevé, mais en rapport avec sa dotation…

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne, diesel
Cylindrée (cm³)	1 685
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	115 à 4 000
Couple maxi (Nm à tr/mn)	280 à 1 250
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVM6
Dimensions (L./l./h) (m)	4,48 / 1,85 / 1,65
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	585

Performances

Vitesse maxi (km/h)	174
1 000 m D. A. (s)	34,3
0 à 100 km/h (s)	12,4
Reprises 90 à 130 km/h (s) en 6e/5e/4e	20 / 13,7 / 11,6
Freinage 90/130 km/h (m)	33 / 69

Consommations

MOYENNE (l/100 km) : 6,1

Ville : 6,2	Route : 5,9	Autoroute : 6,3
Autonomie (km) : 1 016	Capacité réservoir (l) : 62	

Équipements de série

6 airbags, ABS, AFU, AFIL, antibrouillards, ESP, Isofix AR, lecture des panneaux de signalisation, capteurs pluie/luminosité, régul./limiteur de vitesse, accès/démarrage mains-libres, aide au démarrage en côte, aide au stationnement AV/AR, Bluetooth, caméra de recul, clim. auto. bizone, écran tactile 8", GPS, jantes 17", ordi. de bord, autoradio-CD mp3 + USB, rétros élec. chauff./rabattables élec., sellerie cuir, sièges AV élec., volant cuir/sièges AV chauff.…

Options (€)

Peinture métallisée	600

Hyundai Santa Fe *Le soin du détail*

2.2 CRDi 200 Executive 4x4 — **50 350 €**

Rejet de CO_2 : **177 g/km** | Malus écologique : **2 200 €** | Puissance fiscale : **12 CV** | Garantie : **5 ans, km illimité**

Le Santa Fe chasse chez les SUV familiaux premium emmenés par les BMW X3, Audi Q5 et Mercedes GLC.

Un bouclier avant légèrement redessiné, des feux à LED désormais placés au dessus des antibrouillards et des intérieurs de phares revus : il faut la perspicacité de Sherlock Holmes pour différencier ce Santa Fe restylé de son prédécesseur. Il profite par contre de l'occasion pour passer son gros diesel aux normes Euro 6. En récupérant trois chevaux supplémentaires, il porte son cheptel à 200 unités. Derrière ce gain de puissance insignifiant, le 2.2 CRDi en profite pour devenir plus silencieux, aussi bien en ville au ralenti qu'à allure stabilisée sur autoroute. Il gagne surtout en souplesse et en douceur de fonctionnement, parfaitement aidé par une boîte automatique qui autorise des passages de rapport très fluides à défaut d'être rapides. Moins dynamique que ses rivaux allemands, le Santa Fe peut en revanche compter sur un habitacle plus généreux et deux places supplémentaires à l'arrière. La banquette coulissante du milieu permet d'optimiser la place selon ses besoins.

+ Progrès moteur
Habitabilité
Equipements

– Tarifs élevés
Châssis pataud
Boîte un peu lente

▶ **Essai non paru.**

NOTRE AVIS ★★★★☆

Derrière des modifications esthétiques mineures, le Santa Fe restylé s'offre une mécanique plus agréable. Toujours accueillant et modulable, il profite également de nouveaux équipements, (freinage automatique et détecteur d'angles morts) mais le tarif frise alors les 50 000 € en finition Executive. Cher pour une Hyundai.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne, diesel
Cylindrée (cm³)	2 199
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	200 à 3 800
Couple maxi (Nm à tr/mn)	440 à 1 800
Transmission	intégrale
Boîte de vitesses	BVA5
Dimensions (L/l/h) (m)	4,69 / 1,88 / 1,69
Nombre de places	7
Volume coffre (dm³)	585

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	203
1 000 m D. A. (s)	nc
0 à 100 km/h (s)	9,6
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Consommations *

MOYENNE (l/100 km) : 6,7		
Ville : 8	Route : 6,1	Autoroute : nc
Autonomie (km) : nc	Capacité réservoir (l) : 75	

* Données constructeur.

Équipements de série

ABS, ESP, 6 airbags, accès et démarrage mains libres,, park assist, assistance au maintien dans la voie, jantes alu 19", caméra de recul, clim auto bizones, compteurs « supervision », bluetooth, 7 places, toit panoramique, sellerie cuir, régulateur/limiteur de vitesse, système multimédias avec écran 7"…

Options (€)

Peinture métallisée	600

Jeep Renegade *La légende résiste au temps*

1.4 MultiAir 140 Limited — **26 600 €**

Rejet de CO_2 : **140 g/km** | Malus écologique : **250 €** | Puissance fiscale : **8 CV** | Garantie : **2 ans, km illimité**

En plus d'un look atypique, le Jeep Renegade offre des qualités appréciables en ville et sur route.

Pour beaucoup, Jeep reste le constructeur du mythique modèle Willys rustre et peu confortable. Pourtant, la marque américaine produit depuis longtemps des modèles adaptés à nos usages modernes. Le Renegade en est la dernière preuve. Ce SUV urbain, à la silhouette singulière, possède ainsi un habitacle assez spacieux à l'ambiance séduisante. Le coffre possède un volume correct, mais surtout des formes cubiques facilement exploitables facilitant la vie des familles. Au chapitre dynamique, le "petit" Jeep pâtit de son moteur 1.4 MultiAir. Silencieux et actif à bas régimes, ce bloc montre ses limites en s'essoufflant très vite lorsqu'il est poussé dans ses derniers retranchements. Le rendement s'en trouve dès lors affecté, tout comme la consommation. De même, le confort – avec des suspensions plutôt sèches et rebondissantes – laisse dubitatif. Heureusement, la boîte de vitesses, la direction et le freinage remontent la note finale de l'agrément général.

+ Look
Présentation
Coffre

– Performances
Consommation
Confort

▶ **Essai paru dans l'AJ n° 929.**

NOTRE AVIS ★★★☆☆

Les atouts du Jeep Renegade sont finalement assez similaires à ceux de ses concurrents, priorité donnée aux aspects pratiques. Mais contrairement aux autres, le SUV urbain américain possède un charisme indéniable. Un avantage non négligeable qui pourrait bien faire pencher la balance en sa faveur.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne, essence
Cylindrée (cm³)	1 368
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	140 à 5 000
Couple maxi (Nm à tr/mn)	230 à 1 750
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVM6
Dimensions (L/l/h) (m)	4,26 / 1,80 / 1,67
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	370

Performances

Vitesse maxi (km/h)	171
1 000 m D. A. (s)	32,7
0 à 100 km/h (s)	10,6
Reprises 90 à 130 km/h (s) en 6e/5e/4e	22,6 / 16 / 11,3
Freinage 90/130 km/h (m)	31 / 62

Consommations

MOYENNE (l/100 km) : 9		
Ville : 9,2	Route : 8,9	Autoroute : 9
Autonomie (km) : 533	Capacité réservoir (l) : 48	

Équipements de série

8 airbags, alerte de franchissement de ligne, contrôle de pression des pneus, phares antibrouillard, Bluetooth, autoradio-CD mp3, GPS à commande vocale, volant multifonctions, régulateur de vitesse, climatisation automatique, vitres électriques AV/AR, sellerie cuir, jantes en alliage, système stop-start…

Options (€)

Sièges AV électriques	600
Volant et sièges AV chauffants	550
Toit ouvrant panoramique	1 250
Roue de secours	250

Jaguar F-Pace *De la trempe des grands*

3.0D V6 Portfolio — **71 900 €**

Rejet de CO_2 : **159 g/km** | Malus écologique : **2 200 €** | Puissance fiscale : **19 CV** | Garantie : **3 ans ou 100 000 km**

NOUVEAU MODÈLE

Pour cette première incursion dans l'univers des SUV haut de gamme, Jaguar n'est pas loin d'effectuer un coup de maître, avec son F-Pace. Reste que la future star monnaye chèrement son talent.

Le F-Pace débarque pour semer le doute dans l'esprit de ceux qui ne jurent que par l'aristocratie allemande. Pour parvenir à ses fins, le félin s'appuie sur l'élégance massive et racée de sa silhouette. Il peut aussi compter sur son gabarit, habilement situé entre un BMW X3 et un X5. Laissant aux Land Rover le tout-terrain, le F-Pace est un SUV qui s'apprécie sur le bitume, où son performant et silencieux V6 diesel de 300 ch donne le meilleur. Là, l'anglais est de la trempe d'un Porsche Macan : agile, facile à mener, scotché à l'asphalte grâce, notamment, à l'efficacité de sa transmission intégrale. À bord, la position de conduite se révèle aussi très séduisante. Assez haute, elle bénéficie de la qualité d'assise et de maintien d'une bonne berline. À l'arrière, si le convive du centre pâtit d'un dossier très raide, l'espace se montre accueillant. Le coffre, bien fait, affiche un beau volume (650 dm³). On n'avait jamais vu une Jaguar aussi pratique ! Pour couronner le tout, le F-Pace propose de série un très bon système multimédia développé à partir d'un écran tactile central généreux (10,2 pouces). Le tout, couplé à une excellente Hi-Fi de 380 W. Avec un tel niveau de prestation, on regrettera certains assemblages perfectibles. Un handicap à l'heure d'aborder l'aspect financier. Car le F-Pace est facturé plus cher à l'achat qu'un BMW X3 ou qu'un Porsche Macan équivalent. Et ce, sans compter le catalogue d'options aussi fourni qu'onéreux.

+ Plaisir de conduite
Vraie familiale
Silhouette élégante

− Prix d'achat et des options
Finition imparfaite
Autonomie / CO_2

> ***Son gabarit est habilement situé entre celui des BMW X3 et X5***

En haut de gamme Portfolio, le F-Pace étale beau cuir, aluminium, placages laqués. Dommage, certains assemblages sont imparfaits.

▶ Essai non paru.

NOTRE AVIS ★★★★☆

Bien né, le Jaguar F-Pace plaira aux familles aisées qui peuvent se faire plaisir. Que cela soit au volant, pour les parents, ou à l'arrière, côté enfants, l'anglais tient toutes les promesses que sa jolie ligne suggère. En revanche, ceux qui cherchent un SUV vraiment familial, prêt à crapahuter en tout-chemin, en seront pour leurs frais.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	6 cyl. en V, diesel
Cylindrée (cm³)	2 993
Suralimentation	2 turbos
Puissance maxi (ch à tr/mn)	300 à 4 000
Couple maxi (Nm à tr/mn)	700 à 2 000
Transmission	intégrale
Boîte de vitesses	BVA8
Dimensions (L/l/h) (m)	4,73 / 1,94 / 1,67
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	650 / 508[1]

[1] avec l'option roue de secours galette

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	241
1 000 m D. A. (s)	nc
0 à 100 km/h (s)	6,2
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	nc
Freinage 90 / 130 km/h (m)	nc

Consommations *

MOYENNE (l / 100 km) : 6

Ville : 6,9	Route : 5,6	Autoroute : nc
Autonomie (km) : nc	Capacité réservoir (l) : 66	

* Données constructeur.

Équipements de série

6 airbags, aide au dém. en côte, au freinage d'urgence et à la détection de piéton, alerte franchissement de ligne, radar stat. AR, syst. de stabilisation dynamique véhicule et remorque, dir. assist. asservie à la vit., stop / start, JaguarDrive Control, vitres élec., détec. pluie, clim auto., syst. multimédia sur écran tactile avec entrées USB / AUX, iPod, Hi-Fi 380 watts…

Options (€)

Peinture métallisée	910
Toit panoramique fixe	1 210

Jeep Cherokee *Une synthèse de SUV et franchisseur*

2.0 Multijet 140 Limited 4x4 — **43 350 €**

Rejet de CO_2 : **147 g/km** | Malus écologique : **900 €** | Puissance fiscale : **8 CV** | Garantie : **2 ans, km illimité**

Le Jeep Cherokee est un des exemples de ce qu'est capable de réaliser l'industrie automobile mondiale. Sa carrosserie provient de l'esprit américain alors que son moteur est issu de l'Italie, en l'occurrence Fiat. Un melting-pot qui se révèle finalement abouti car le Cherokee possède plus de qualités que de défauts. Sur la route, le 4x4 se remarque par son insonorisation, son confort et sa consommation. Malgré un moteur de seulement 140 ch et un poids élevé, le Cherokee montre au quotidien un appétit frugal appréciable. Concernant les défauts, le comportement routier est assez pataud, la boîte de vitesses est trop ferme et le bloc diesel manque de puissance pour offrir des performances convenables. Cependant, ces critiques sont largement effacées par un niveau d'équipements de série impressionnant. Pour preuve, sur la version Limited, seules trois options sont au catalogue ! Enfin, que dire des capacités en tout-terrain. C'est simple le Cherokee est à l'évidence un vrai franchisseur.

Qui dit Jeep dit tout-terrain. Et ce Cherokee reste logiquement fidèle à cette tradition historique.

▶ Essai non paru.

+ Equipement impressionnant
Sobriété exemplaire
Modularité soignée

– Moteur à la peine
Qualité de finition
Coffre trop petit

NOTRE AVIS ★★★☆☆

Au-delà de son look atypique, le Jeep Cherokee se révèle en fait très proche de ses rivaux. Il offre en effet les mêmes standards avec un équipement complet, une consommation contenue ou encore une habitabilité remarquable. Et ses quelques défauts sont compensés par ses capacités hors-pair de 4x4.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne, diesel
Cylindrée (cm³)	1 956
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	140 à 3 750
Couple maxi (Nm à tr/mn)	350 à 1 500
Transmission	intégrale
Boîte de vitesses	BVM6
Dimensions (L./l./h.) (m)	4,63 / 1,86 / 1,67
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	390

Performances

Vitesse maxi (km/h)	183
1 000 m D. A. (s)	34,6
0 à 100 km/h (s)	12,8
Reprises 90 à 130 km/h (s) en 6e/5e/4e	18 / 13,3 / 11,4
Freinage 90/130 km/h (m)	32 / 68

Consommations

MOYENNE (l/100 km) : 7

Ville : 7,4	Route : 6,9	Autoroute : 6,6
Autonomie (km) : 857	Capacité réservoir (l) : 60	

Équipements de série

7 airbags, vitres AR surteintées, aide au démarrage en côte, capteurs de pluie/luminosité, alarme, banquette coulissante 40/60, caméra de recul, chargeur de téléphone par induction, contrôle de stabilité en condition de remorquage, contrôle de pression des pneus, clim. auto. bizone, démarrage sans clé, éclairage d'intersection, GPS, hayon motorisé, jantes de 18 pouces, ordinateur de bord, prise 230V, régulateur de vitesse, rétros rabattables élec., sellerie cuir, sièges élec. AV chauffants et ventilés, Bluetooth…

Jeep Grand Cherokee *Grand huit*

SRT — **83 500 €**

Rejet de CO_2 : **327 g/km** | Malus écologique : **8 000 €** | Puissance fiscale : **39 CV** | Garantie : **2 ans, km illimité**

A l'exception de nouveaux phares à diodes, le restylage du Grand Cherokee SRT tient de l'anecdote. Il troque en revanche son antique boîte automatique à 5 vitesses pour la toute dernière boîte ZF dotée de huit rapports. L'agrément de conduite y gagne grâce à une douceur et une réactivité qui s'adaptent à tous les styles de conduite. Un mode manuel très réussi et un "launch control" complètent la panoplie, histoire de profiter pleinement du V8 Hemi 6,4 l de 468 ch ! Ce bloc typiquement américain ne manque pas de tempérament, même si son prédécesseur de 425 ch glougloutait et grondait davantage. Difficile de résister, surtout que ce mastodonte donne du plaisir derrière le volant malgré ses 2,5 t sur la balance. Confortable en mode Normal, sa suspension adaptative devient une vraie planche de bois en mode Circuit. Dans ce cas, le contrôle de trajectoire partiellement déconnecté permet un joli déhanché de la poupe en sortie de courbe, même si l'électronique ne reste jamais constamment en sommeil !

A l'automne, la version restylée du Grand Cherokee fera son apparition. Elle se démarquera de celle-ci par son bouclier avant remontant sous les phares.

▶ Essai non paru.

+ Sensations de conduite
Boîte réussie
V8 encore expressif

– Consommations
Direction trop légère
Finition

NOTRE AVIS ★★★★☆

Face à une concurrence allemande techniquement mieux armée, le Grand Cherokee oppose un caractère bien trempé, un V8 encore expressif et de vraies sensations derrière le volant. Un tempérament qui le rend particulièrement attachant, bien aidé en cela par sa nouvelle boîte automatique très réussie.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	8 cyl. en V, essence
Cylindrée (cm³)	6 417
Suralimentation	non
Puissance maxi (ch à tr/mn)	468 à 6 250
Couple maxi (Nm à tr/mn)	624 à 4 100
Transmission	intégrale
Boîte de vitesses	BVA8
Dimensions (L./l./h.) (m)	4,82 / 1,94 / 1,76
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	457

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	257
1 000 m D. A. (s)	nc
0 à 100 km/h (s)	5
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Consommations *

MOYENNE (l/100 km) : 14

Ville : 20,7	Route : 10,1	Autoroute : nc
Autonomie (km) : 930	Capacité réservoir (l) : 94	

* Données constructeur.

Équipements de série

ABS, airbags frontaux, latéraux AV, rideaux et genoux conducteur, aide au parking AV/AR, accès et démarrage sans clé, caméra de recul, clim. auto., contrôle de pression des pneus, Bluetooth, ESP, feux de jour à LED, hayon motorisé, ordi. de bord, phares xénon directionnels, autoradio-CD mp3, capteurs de pluie/luminosité, régulateur de vitesse et de distance, sellerie cuir/Alcantara, sièges AV électriques, surveillance d'angles morts, suspension pilotée, volant cuir électrique et chauffant…

Kia Soul *Le look avant tout !*

▶ 1.6 CRDi 136 L — **21 900 €**

Rejet de CO_2 : 128 g/km | Bonus/Malus : 0 € | Puissance fiscale : 7 CV | Garantie : 7 ans ou 150 000 km

Le nouveau Soul conserve l'allure générale extérieure de l'ancien mais progresse fortement à l'intérieur.

Le Soul a mûri. Clairement. Cette deuxième génération ne souffre désormais quasiment d'aucun défaut. Reposant sur une nouvelle plateforme, la caisse a été rigidifiée et les suspensions modifiées ce qui lui confère un comportement routier sain, rassurant et confortable, quoiqu'un peu ferme. Surtout, l'intérieur a été profondément revu, en mieux. La planche de bord se montre flatteuse à l'œil avec l'usage de matériaux de qualité et le dessin général s'avère beaucoup plus moderne. Et le GPS est désormais au catalogue. L'espace habitable a grandi, ce qui est la moindre des choses lorsque l'on a pris 20 cm de plus en longueur. Dommage que le coffre n'ait pas également profité de cette extension. Sous le capot, le Soul reçoit le 1.6 CRDi de 136 ch qui équipe la plupart des modèles Kia. Ce bloc se montre très sobre (4,8l / 100 km annoncés – 128 g/km de CO_2), mais il manque trop de caractère. Avec une ligne qui affiche une telle personnalité, on aurait aimé un peu plus de répondant !

+ Présentation flatteuse
Rapport prix/équipements
Habitabilité intérieure

– Volume du coffre
Suspensions
Moteur sans caractère

▶ Essai paru dans l'AJ n° 917.

NOTRE AVIS ★★★★☆

Il a été l'un des premiers SUV urbains, marché aujourd'hui en pleine explosion, mais n'a pas été reconnu comme tel, car trop précurseur à son époque. Cette deuxième génération vient donc reconquérir ce qui lui appartient de droit avec des tarifs assez doux, une belle présentation et d'honorables prestations.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne, diesel
Cylindrée (cm³)	1 582
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	136 à 4 000
Couple maxi (Nm à tr/mn)	260 à 1 500
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVM6
Dimensions (L./l/h) (m)	4,14 / 1,80 / 1,59
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	354

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	180
1 000 m D. A. (s)	nc
0 à 100 km/h (s)	10,7
Reprises 90 à 130 km/h (s) en 6e/5e/4e	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Consommations *

MOYENNE (l/100 km) : 4,8

Ville : 5,5	Route : 4,2	Autoroute : nc
Autonomie (km) : nc	Capacité réservoir (l) : 48	

* Données constructeur.

Équipements de série

6 airbags, aide au démarrage en côte, capteurs luminosité, antibrouillards, banquette 40/60, caméra de recul, clim. auto., contrôle pression des pneus, ESP, ioniseur d'air, jantes 17", ordi. de bord, autoradio-CD mp3 avec kit mains-libres, Bluetooth et prise USB, régulateur/limiteur de vitesse, rétros élec. et chauffants, vitres élec., volant et levier de vitesses en cuir…

Options (€)

Pack Explorer (GPS, système audio Infinity)	1 500

Kia Soul EV *Âme électrique*

▶ Electrique Ultimate — **36 900 €**

Rejet de CO_2 : 0 g/km | Bonus écologique : 6 300 € | Puissance fiscale : 1 CV | Garantie : 7 ans ou 150 000 km

Le Soul EV séduit par son look ; beaucoup moins par son comportement routier.

Kia joue aussi la carte de l'électrique avec un Soul qui n'a jamais été aussi branché. Mais comme pour la plupart des voitures électriques, il ne fait pas de miracle en matière d'autonomie. En fonction de la conduite, il sera difficile de dépasser les 150 kilomètres. Vous n'aurez pas pour autant à choisir entre le confort et l'autonomie, car il est équipé d'une pompe à chaleur indépendante ainsi que d'un système de ventilation peu énergivore. Pour recharger, la trappe dissimulée dans la calandre propose deux prises : rapide et lente. Dans le premier cas, la batterie se remplit à 80 % en 30 minutes. Dans le second, elle se branche sur n'importe quelle prise domestique (12 à 15 heures pour 100 %). Les pneus basse résistance ne brillent pas par leurs capacités d'adhérence et les amortissements peinent à maintenir les mouvements de caisse. Malgré un moteur volontaire et l'implantation des batteries dans le plancher qui réduit la hauteur du centre de gravité, le Soul s'apprécie donc plus à allure de plaisance qu'à rythme soutenu.

+ Agrément de conduite
Niveau d'équipements
Système de chauffage annexe

– Comportement routier
Mouvements de caisse
Prix

▶ Essai paru dans l'AJ n° 923.

NOTRE AVIS ★★★★☆

En héritant d'une belle âme électrique, le Soul séduit par sa douceur et son silence d'utilisation. Mais son tarif ne lui facilite pas la tâche, d'autant qu'Audi et Volkswagen offrent respectivement – et ce, à des prix quasi comparables – une A3 e-Tron et une Golf hybrides rechargeables plus polyvalentes.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	synchrone électrique
Cylindrée (cm³)/Suralimen.	-/-
Batterie/Capacité (kWh)	lithium-ion / nc
Puissance maxi (ch à tr/mn)	110 à [1]
Couple maxi (Nm à tr/mn)	285 à
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVA1
Dimensions (L./l/h) (m)	4,14 / 1,80 / 1,59
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	281

[1] 81,4 kW

Performances

Vitesse maxi (km/h)	146
1 000 m D. A. (s)	33,9
0 à 100 km/h (s)	11,2
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	12
Freinage 90/130 km/h (m)	36 / 74

Autonomie

Moyenne (km) : 18,4

Ville : 14,8	Route : 16,7	Autoroute : 23,6
Conso. (kWh/100 km) : 18[2]	Charge normale/rapide : nc/nc	

[2] En ville, 114 km sur autoroute.

Équipements de série

Aide au démarrage en côte, antibrouillards, assistance au freinage d'urgence, climatisation bizone, contrôle de pression des pneumatiques, ESP, feux diurnes à LED, jantes alliage 16 pouces, pompe à chaleur, prise charge rapide, CHAdeMO et prise recharge normale, radars de parking AV/AR, sellerie en cuir, sièges AV/AR chauffants, sièges AV ventilés, GPS avec écran tactile, prise Aux. et USB, kit mains-libres Bluetooth, vitres électriques…

Kia Sportage *La Corée du sud marque des points*

2.0 CRDi 136 GT Line — **32 700 €**

Rejet de CO_2 : **127 g/km** | Bonus/Malus : **0 €** | Puissance fiscale : **7 CV** | Garantie : **7 ans ou 150 000 km**

A bord du Sportage, la finition est sérieuse et suscite peu de critiques. En GT Line, le cuir est de série à l'intérieur, et l'extérieur est agressif !

Kia a su se positionner très tôt sur la vague SUV. Mais son Sportage vieillissait. Le nouveau donne un sacré coup de boost à la franchise tout en s'adaptant à ses clients. Ainsi le SUV évoluant la plupart du temps en milieu urbain, ses ingénieurs l'ont voulu plus maniable malgré une longueur en hausse. Le diamètre de braquage a donc été repensé pour faciliter les manoeuvres. Les radars de stationnement ne sont pas superflus pour autant. Le Sportage peut aussi parcourir de longues distances sans problèmes. Encore que sur ce point, le SUV coréen n'est pas exempt de tout reproche. Son confort est ainsi en retrait par rapport à ses principaux concurrents. En cause le choix de favoriser son dynamisme. En contrepartie, malgré son poids, l'agilité du Sportage est à saluer. De plus, il prend peu de roulis. Dommage que son moteur de 136 ch ne permette pas d'augmenter la cadence, offrant plus d'agrément que de dynamisme. Dans l'habitacle, la présentation sobre mais soignée fait dans le sérieux façon germanique. L'espace est généreux et le confort des sièges s'apprécie.

+ Présentation soignée
Bonnes performances
Habitabilité généreuse

− Confort juste correct
Comportement perfectible
Insonorisation moyenne

▶ **Essai paru dans l'AJ n° 954.**

NOTRE AVIS ★★★★☆

Les atouts du Kia Sportage sont parfaitement identifiés et devraient séduire une clientèle qui recherche un véhicule différent. Son look est valorisant et son niveau d'équipement apporte l'essentiel. Il doit perfectionner son comportement mais le nouveau Sportage a, à l'évidence, progressé... Une avancée qui se ressent aussi sur le prix.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne, diesel
Cylindrée (cm³)	1 995
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	136 à 2 750
Couple maxi (Nm à tr/mn)	373 à 1 500
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVM6
Dimensions (L./l./h.) (m)	4,48 / 1,85 / 1,64
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	497

Performances

Vitesse maxi (km/h)	178
1 000 m D. A. (s)	32,6
0 à 100 km/h (s)	10,4
Reprises 90 à 130 km/h (s) en 6e/5e/4e	13,9 / 10,6 / 10
Freinage 90/130 km/h (m)	31 / 62

Consommations

MOYENNE (l/100 km) : 6,9

Ville : 6,8	Route : 6,9	Autoroute : 7,1
Autonomie (km) : 899	Capacité réservoir (l) : 62	

Équipements de série

6 airbags, aide au démarrage en côte, alerte de franchissement de ligne, autoradio avec commandes au volant, banquette AR fractionnable, climatisation automatique, jantes alliage 19 pouces, ordinateur de bord, ouverture des portes et démarrage sans clé, radars de stationnement AV/AR, régulateur/limiteur de vitesse, Rétroviseurs électriques et dégivrants, système de navig., vitres AV/AR élec., volant cuir réglable en hauteur et profondeur…

Options (€)

Pack sécurité avancée	1 000

Kia Sorento *La grenouille et le boeuf*

2.2 CRDi 200 4x4 Ultimate — **49 990 €**

Rejet de CO_2 : **174 g/km** | Malus écologique : **2 200 €** | Puissance fiscale : **12 CV** | Garantie : **7 ans ou 150 000 km**

Le Sorento aurait pu être l'égal d'un Classe GLE, mais son comportement n'est pas aussi rigoureux.

Avoir pour objectif de lutter parmi les meilleurs est une chose, mais il faut savoir raison gardée... Ainsi le Sorento veut-il se prendre pour un Mercedes GLE. Ses dimensions ont pris quelques cm, au point de gagner deux places supplémentaires dans le coffre. Pas vraiment royales pour les longs trajets. Sa banquette de rang deux est coulissante. Une bonne idée pour exploiter au mieux le volume généreux du coffre. Le tableau de bord offre une présentation moderne et soignée. Le bloc diesel fait le job. Il se montre discret, souple et sait montrer une belle vitalité quand il le faut. Il est bien aidé par la boîte automatique. En revanche, l'engin n'est pas du tout dynamique et il prend facilement du roulis pénalisant l'agrément et le confort des passagers. Dommage, car pour rivaliser avec une concurrence haut de gamme, il fallait faire un sans faute. Ceci est d'autant plus rageant, que le rapport prix/équipements est très bon malgré un tarif plutôt salé de près de 50 000 €.

+ Rapport prix/équipement
Habitabilité généreuse
Présentation intérieure

− Châssis pataud
Performances moyennes
Image de marque

▶ **Essai non paru.**

NOTRE AVIS ★★★☆☆

Il a tout pour plaire : accueillant, même pour sept passagers, plutôt confortable, doté d'un duo moteur/boîte plutôt vigoureux et volontaire et surtout il dispose d'une dotation en équipements bien fournie. De quoi faire pâlir la concurrence, même haut de gamme. Mais voilà, le châssis manque de rigueur.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne, diesel
Cylindrée (cm³)	2 199
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	200 à 3 800
Couple maxi (Nm à tr/mn)	441 à 1 750
Transmission	intégrale
Boîte de vitesses	BVA6
Dimensions (L./l./h.) (m)	4,78 / 1,89 / 1,69
Nombre de places	7
Volume coffre (dm³)	605

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	203
1 000 m D. A. (s)	nc
0 à 100 km/h (s)	9,6
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Consommations *

MOYENNE (l/100 km) : 6,7

Ville : 7,7	Route : 6,1	Autoroute : nc
Autonomie (km) : 1 044	Capacité réservoir (l) : 70	

* Données constructeur.

Équipements de série

ABS, 6 Airbags, accès à bord et démarrage mains-libres, aide au parking AV/AR avec caméra à 360°, Bluetooth, clim. auto. trizone, détecteur d'angles morts, ESP, frein de parking électrique, GPS, écran tactile 8, hayon électrique, jantes alliage 19, capteurs de pluie et de luminosité, phares xénon directionnels, régulateur adaptatif, sellerie cuir, sièges AV chauffants, ventilés et réglables électriques…

Options (€)

Peinture métallisée	620
Peinture blanc nacré	720

Kia Niro *Et pourquoi pas !*

Chez Kia, l'actualité du SUV bat son plein. Après le renouvellement du Sorento l'an dernier et celui du Sportage plus récemment, le constructeur poursuit son offensive avec le Niro, un crossover... hybride.

Les modèles hybrides ont le vent en poupe, les SUV aussi... Kia sort donc un SUV hybride ! Et si Toyota, Mitsubishi, ou encore Peugeot ont déjà le leur, Kia compte se démarquer avec une offre moins puissante mais surtout moins chère. Le Niro se dote ainsi d'une petite combinaison thermique-électrique de 141 ch cumulés. Bien suffisant pour évoluer en ville. C'est d'ailleurs là que le Niro s'apprécie. La mécanique douce, sans à-coup, permet une conduite fluide, même lorsque le moteur thermique se met en action. Tant mieux car excepté dans les manœuvres à basse vitesse, il est impossible d'évoluer en électrique seul, dommage. Pour autant la consommation reste mesurée (5,7 l/100 km lors de notre essai) et permet de garder le sourire jusqu'au sortir des villes. Là, le Niro se montre un peu juste et ses accélérations linéaires demandent de la patience. Il ne faut ainsi pas hésiter à rétrograder à l'abord d'une côte ou lors d'un dépassement. Au moins, cela se fait en douceur. Les passagers apprécieront. L'amortissement filtre bien les défauts de la chaussée (un peu sèchement à basse vitesse), le comportement est sain mais pas dynamique. D'autant plus si vous êtes bien chargé. Les passagers ne sont en tout cas pas à plaindre, l'habitacle est bien insonorisé, suffisamment spacieux pour cinq et le coffre correct. La présentation séduit à l'oeil, la finition est sérieuse et si certains plastiques déçoivent, Kia compense par une dotation très généreuse dès l'entrée de gamme Motion, à partir de 26 990 €.

+ Bon prix / équipement
+ Agrément de conduite
+ Habitabilité arrière

− Performances moyennes
− Confort à basse vitesse
− Autonomie électrique

Conduite fluide pour le Niro en ville, sans surprise en dehors

Une présentation sérieuse et plutôt soignée doublée d'une dotation complète.

▶ Essai paru dans l'AJ n° 960.

NOTRE AVIS ★★★☆☆

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

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne + élec, essence
Cylindrée (cm³) / Suralimen.	1 956 / 1 turbo
Batterie / Capacité (kWh)	nc / nc
Puissance maxi (ch à tr/mn)	105 à 5 700[1]
Couple maxi (Nm à tr/mn)	147 à 4 000[2]
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVM6 robotisée
Dimensions (L./l./h.) (m)	4,36 / 1,81 / 1,55
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	427

[1] + 43 ch élec. pour 141 ch cumulés. [2] pour 265 mkg à 1 000 tr/mn cumulés.

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	162
1 000 m D. A. (s)	nc
0 à 100 km/h (s)	11,5
Reprises 90 à 130 km/h (s) en 6e/5e/4e	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Consommations *

MOYENNE (l/100 km) : 3,9		
Ville : 3,9	Route : 3,8	Autoroute : nc
Autonomie (km) : nc	Capacité réservoir (l) : 45	

* Données constructeur.

Équipements de série

7 airbags, ABS + AFU, accès et démarrage sans clé, aide au démarrage en côte, AFIL, Bluetooth, caméra de recul, radars AV/AR, clim auto bizone, contrôle pression pneus, ESP, freinage anticollision, jantes alu 18 pouces, régulateur de vitesse adaptatif, système multimédia + écran tactile 8" + USB/Aux, vitres élec. AV/AR, volant cuir multif. réglable en hauteur et profondeur…

Options (€)

Toit ouvrant élec + sièges AV ventilés	800

Land Rover Evoque *Seul contre les Allemands*

2.0 TD4 180 SE — **47 120 €**

Rejet de CO_2 : **134 g/km** | Malus écologique : **150 €** | Puissance fiscale : **10 CV** | Garantie : **3 ans ou 100 000 km**

Le récent restylage a réussi à préserver l'identité de l'Evoque tout en renforçant sa personnalité.

Depuis les débuts de sa commercialisation, l'Evoque a clairement participé au redressement spectaculaire de la marque britannique. Il est vrai que ce SUV premium possède des avantages non négligeables par rapport à ses concurrents germaniques. Tout d'abord son style qui a été encore peaufiné avec le récent restylage. Sa silhouette mi-coupé/mi-SUV a immédiatement fait succomber de nombreux clients. Et l'habitacle conforte cet esthétisme léché. Malgré quelques lacunes en équipement (GPS en option !), l'Evoque offre à ses occupants une sensation de travail bien fait. Les superbes sièges électriques en cuir sont d'ailleurs particulièrement confortables. En revanche, le SUV d'outre-manche perd de sa superbe sur les routes. Il procure certes un agréable confort mais les performances et le dynamisme laissent sur sa faim alors que la puissance du nouveau moteur diesel TD4 est de 180 ch. La faute en revient à un poids conséquent (1895 kg) qui en plus ne joue pas en faveur de la consommation.

+ Confort
+ Finition
+ Insonorisation

− Consommation
− Poids
− Comportement routier

▶ **Essai non paru.**

NOTRE AVIS ★★★★☆

Le Land Rover Range Rover Evoque cultive les paradoxes. Sa silhouette laisse penser, par exemple, que le comportement routier sera joueur. Que nenni. Ce SUV préfère rester fidèle aux traditions britanniques où raffinement et confort sont érigés en priorité. Une philosophie qui se défend mais qui se paye chère.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne, diesel
Cylindrée (cm³)	1 999
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	180 à 4 000
Couple maxi (Nm à tr/mn)	430 à 1 500
Transmission	intégrale
Boîte de vitesses	BVA9
Dimensions (L./l./h) (m)	4,35 / 1,98 / 1,63
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	392

Performances

Vitesse maxi (km/h)	190
1 000 m D. A. (s)	32,4
0 à 100 km/h (s)	10,2
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	10,8
Freinage 90/130 km/h (m)	32 / 66

Consommations

MOYENNE (l/100 km) : 8,1

Ville : 8,7	Route : 7,9	Autoroute : 7,8
Autonomie (km) : 667	Capacité réservoir (l) : 54	

Équipements de série

Régulateur de vitesse, volant cuir multifonction réglable en hauteur et profondeur, airbags frontaux, latéraux et rideaux AV/AR, ABS, ESP, Isofix, phares et essuie-glaces auto., aide au stationnement AR, Bluetooth, climatisation auto. Bizone, frein de parking auto., jantes alliage 18 pouces, radio-CD USB, rétroviseurs extérieurs rabattables électriquement…

Options (€)

Caméra de recul	420
Peinture métallisée	823
GPS	823

Land Rover Discovery Sport *Petit gourmand*

2.0 TD4 150 HSE 5 places — **46 600 €**

Rejet de CO_2 : **139 g/km** | Malus écologique : **250 €** | Puissance fiscale : **9 CV** | Garantie : **2 ans. km illimité**

La belle polyvalence du Discovery Sport s'apprécie : 5 à 7 places, de l'agrément, un bon confort et des capacités en tout-terrain

Bien que très récent, le Discovery Sport en profite pour remettre à jour ses diesel. Baptisé Ingénium, son nouveau 2.0 disponible en 150 ou 180 ch entend maîtriser consommations et émissions. Sur le papier tout du moins car dans la vraie vie, notre version d'essai consomme 8,3 l/100 km. C'est tout de même trois litres de plus que les promesses du constructeur. Il sirote 9 l/100 km en ville et tout de même 8 l/100 km sur route, soit un litre de plus que les BMW X3 et Audi Q5 de puissances comparables. Il faut dire que ses 2 mètres de largeur et ses deux tonnes engendrent un certain appétit. Ce bloc ultra moderne profite tout de même de sa technologie pour se faire oublier tant ses vibrations et son silence le rendent agréable au quotidien. Une qualité qui favorise le confort de conduite. Toujours aussi familial grâce à ses strapontins optionnels (1 448 €) qui permettent d'accueillir deux personnes supplémentaires, le Discovery Sport devient un redoutable crapahuteur au besoin, comme tout Land Rover qui se respecte…

+ Confort moelleux
+ Capacités off road
+ Moteur discret

− Moteur trop gourmand
− Aspects pratiques
− Dynamisme à parfaire

▶ **Essai paru dans l'AJ n° 947.**

NOTRE AVIS ★★★★☆

Pas beaucoup plus sobre que l'ancien, ce nouveau diesel se montre en revanche plus discret et participe à l'agrément général. Familial à ses heures malgré des aspects pratiques à peaufiner, le Disco Sport se montre toujours aussi confortable et efficace en tous chemins. Histoire de laisser ses rivaux sur le bord de la route.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne, diesel
Cylindrée (cm³)	1 999
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	150 à 3 500
Couple maxi (Nm à tr/mn)	380 à 1 750
Transmission	intégrale
Boîte de vitesses	BVA9
Dimensions (L./l./h) (m)	4,60 / 2,07 / 1,73
Nombre de places	7
Volume coffre 5/7 places (dm³)	478 / 85

Performances

Vitesse maxi (km/h)	176
1 000 m D. A. (s)	34,7
0 à 100 km/h (s)	12,8
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	13,8
Freinage 90/130 km/h (m)	36 / 76

Consommations

MOYENNE (l/100 km) : 8,3

Ville : 9	Route : 8	Autoroute : 8
Autonomie (km) : 651	Capacité réservoir (l) : 54	

Équipements de série

AFIL, caméra de recul, ESP, interface avec navigation GPS et écran tactile 8 pouces, jantes alliage, limiteur/régulateur de vitesse, phares au xénon, sellerie cuir, vitres AV/AR électriques, clim. automatique, fermeture centralisée à distance…

Options (€)

Accès démarrage sans clés	660
Hayon électrique	810
7 places	1 448

Land Rover Range Sport *Passage à l'hybridation réussi*

3.0 SDV6 Hybride Autobiography Dynamic — **103 100 €**

Rejet de CO_2 : **164 g/km** | Malus écologique : **2 200 €** | Puissance fiscale : **20 CV** | Garantie : **3 ans ou 100 000 km**

Le Range Rover Sport n'a pas encore acquis les lettres de noblesse de son grand frère. Cependant, le constructeur multiplie les initiatives afin de rendre son Range Rover Sport toujours plus séduisant. Dernière en date : le passage à l'hybridation, qui permet au V6 diesel de faire jeu égal en puissance et en couple avec le V8, mais en consommant 25 % de moins et en gagnant 60 g/km de CO_2 ! Cependant, en pratique, le moteur électrique montre vite ses limites (1,6 km !) dans son rôle de propulseur unique. Passé la déception écologique, le Range Rover Sport devrait, tout de même, ravir ses futurs propriétaires. Le moteur est tonique et la boîte automatique à 8 rapports est rapide. La fabuleuse tenue de route incite également à jouer, malgré un gabarit imposant. Direction précise et freinage efficace complètent enfin ce tableau. Mais la plus grande qualité du Range se trouve dans son confort qui n'est jamais pris en défaut. L'habitacle, garni de sièges particulièrement agréables, incite d'ailleurs à rester dedans.

Le modèle Sport reste avant tout un Range Rover avec des capacités de franchissement exceptionnelles.

▶ Essai non paru.

+ Hybridation réussie
Comportement routier
Confort

– Prix élevé
Commande de boîte
Qualité de la caméra de recul

NOTRE AVIS ★★★★☆

Concernant la technologie hybride, le Range Rover Sport peut mieux faire, surtout face à la concurrence. Ne suffirait pour cela que d'un moteur électrique plus puissant et d'un système plus évolué… Cependant, pour une première, le Range Rover Sport Hybride reçoit aisément les encouragements du jury.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	6 cyl. en V.
Cylindrée (cm³)	2 993
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	354 à 4 000
Couple maxi (Nm à tr/mn)	700 à 1 500
Transmission	intégrale
Boîte de vitesses	BVA8
Dimensions (L/l/h) (m)	4,85/2,07/1,78
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	784

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	225
1 000 m D. A. (s)	nc
0 à 100 km/h (s)	6,7
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Consommations *

MOYENNE (l/100 km) : 6,4

Ville : 6,7	Route : 6,3	Autoroute : nc

Autonomie (km) : 1 200 | Capacité réservoir (l) : 80

* Données constructeur.

Équipements de série

6 airbags, aide au stationnement AV/AR, bloc instrumental virtuel, caméra de recul, capteurs pluie/luminosité, contrôle de la pression des pneus, climatisation auto. bizone, jantes de 21 pouces, pare-brise chauffant, projecteurs xénon, régulateur/limiteur de vitesse, rétros ext. rabattables élec., sellerie cuir, système de navigation, volant cuir multifonctions…

Options (€)

7 places	1 710
Régul. de vitesse adaptatif	2 020
Toit ouvrant panoramique	2 263

Land Rover Range Rover *Dandy de campagne*

5.0 V8 S/C 510 Autobiography LWB — **141 900 €**

Rejet de CO_2 : **299 g/km** | Malus écologique : **8 000 €** | Puissance fiscale : **43 CV** | Garantie : **2 ans. km illimité**

Le Range Rover reste un cas à part chez les grands SUV. Il laisse à ses rivaux allemands le luxe d'avaler les courbes tambours battant et de vous malmener les vertèbres à la moindre accélération sur route. Cet anglais cosy et atypique préfère distiller une ambiance luxueuse inimitable, un confort digne d'un pullman et une capacité à grimper aux arbres en tous chemins. L'opération séduction commence dans un habitacle moderne, mêlant le cuir et cette touche typiquement britannique qui le rend bien plus chaleureux que ses concurrents. Cela continue avec le réveil du V8 compressé dont la sonorité de hors bord enchante les oreilles. Ses 510 ch (ou 550 ch pour les plus exigeants) lui permettent de se jouer des 2,5 tonnes de cet élégant pachyderme. S'il n'a bien évidemment rien d'une ballerine sur la route, il conserve tout de même toute sa dignité face à un prédécesseur plus pataud. Le tout avec un confort qui donne l'impression de pouvoir survoler la route et une efficacité étonnante à l'heure de sortir des sentiers battus.

Le Range est désormais disponible dans une version 550 ch du V8 suralimenté par un compresseur.

▶ Essai paru dans l'AJ E&4x4 n° 68.

+ Confort et ambiance uniques
Agrément mécanique
Capacités tout terrain

– Poids encore élevé
Gabarit imposant
Consommations

NOTRE AVIS ★★★★★

Il existe peut-être des SUV plus performants sur route, mais aucun d'entre eux ne parvient à concurrencer directement ce dandy britannique. Alchimie entre luxe anglais, puissance, confort d'exception et capacité à franchir les pires obstacles, le Range est unique en son genre. C'est ce qui le rend si attachant.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	8 cyl. en V, essence
Cylindrée (cm³)	4 999
Suralimentation	nc[1]
Puissance maxi (ch à tr/mn)	510 à 6 000
Couple maxi (Nm à tr/mn)	625 à 2 500
Transmission	intégrale
Boîte de vitesses	BVA8
Dimensions (L/l/h) (m)	5,20/1,99/1,84
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	510/2 030

[1] Un compresseur

Performances

Vitesse maxi (km/h)	225
1 000 m D. A. (s)	25,1
0 à 100 km/h (s)	5,8
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	4,9
Freinage 90/130 km/h (m)	34/69

Consommations

MOYENNE (l/100 km) : 15

Ville : 19,4	Route : 13,2	Autoroute : 12,3

Autonomie (km) : 700 | Capacité réservoir (l) : 105

Équipements de série

accès et démarrage sans clés, caméras panoramiques, clim auto quatre zones, fermeture assistée des portes et du coffre, navigation GPS avec écran tactile, phares au xénon, sellerie cuir, sièges AV électriques et massants, sièges AR électriques et ventilés, syst. audio Hi-fi Meridian 18 HP, télévision numérique, analogique, toit panoramique ouvrant avec rideau électrique, volant chauffant en cuir…

Options (€)

Peinture métallisée	1 132

Lexus NX *Faux méchant*

300h 4WD Executive — **60 690 €**

Rejet de CO_2 : **121 g/km** | Bonus/Malus : **0 €** | Puissance fiscale : **8 CV** | Garantie : **3 ans ou 100 000 km**

Le Lexus NX est l'un des rares SUV familiaux premium à ne pas proposer de diesel dans sa gamme.

Ne vous fiez pas à son air agressif ni à sa calandre béante en forme de sablier : le Lexus NX n'a rien d'un dur ! Son système hybride comprenant un 2.5 essence de 155 ch, couplé ici à deux moteurs électriques (143 ch à l'avant et 68 à l'arrière), fonctionne à la manière d'une Prius. Les batteries qui se rechargent à la décélération et au freinage favorisent une conduite apaisée et permettent de rouler quasiment en silence sur près de 2 kilomètres en ville. La boîte CVT apporte une douceur exceptionnelle à l'ensemble. Mais au moment de hausser le rythme, elle emballe inutilement un moteur qui manque cruellement de punch. Les 197 ch promis sur la fiche technique apparaissent autrement plus timides dans la vraie vie. Les suspensions souples et le châssis plutôt pataud n'incitent pas à monter l'allure dans ce NX qui n'apprécie pas d'être bousculé. Malgré une banquette installée assez bas, les places arrière sont plutôt accueillantes, mais la batterie nichée dans le coffre rend l'espace de chargement biscornu.

+ Style sportif
Douceur de conduite
Équipements

− Mécanique indolente
Châssis pataud
Visibilité arrière

▶ **Essai non paru.**

NOTRE AVIS ★★★★☆

Le NX propose une offre décalée sur le segment des SUV familiaux premium. Cela commence par un style agressif et un habitacle à la présentation sportive. Son moteur hybride apporte une douceur de conduite exceptionnelle à défaut du dynamisme proposé chez la concurrence allemande.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne,
Cylindrée (cm³)	2494
Suralimentation	non
Puissance maxi (ch à tr/mn)	155 à 5700[1]
Couple maxi (Nm à tr/mn)	210 à 4200
Transmission	intégrale
Boîte de vitesses	BVA6
Dimensions (L./l./h.) (m)	4,63/1,85/1,65
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	555

[1] Pour 197 ch en cumulé (pour 143 + 68 ch élec.).

Performances

Vitesse maxi (km/h)	185
1 000 m D. A. (s)	31,3
0 à 100 km/h (s)	9,7
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	9,3
Freinage 90/130 km/h (m)	35,4/70,3

Consommations

MOYENNE (l/100 km) : 8		
Ville : 7	Route : 8,5	Autoroute : 8,5
Autonomie (km) : 700	Capacité réservoir (l) : 56	

Équipements de série

8 airbags, accès sans clé, caméra de recul, capteurs de pluie et de luminosité, climatisation bizone, GPS, hayon électrique, jantes en alliage 18 pouces, ordinateur de bord, peinture métallisée, radars de parking AV/AR, régulateur de vitesse adaptatif, sellerie cuir, sièges AV chauffants, toit panoramique…

Options (€)

Pack Technologie	2200
Suspension adaptative	1150

Lexus RX *Minimum syndical*

450h F Sport Executive — **81 900 €**

Rejet de CO_2 : **127 g/km** | Bonus/Malus : **0 €** | Puissance fiscale : **16 CV** | Garantie : **3 ans. km illimité**

Les formes sont toujours aussi géométriques et même plus avec cette imposante nouvelle calandre.

Malgré son look ultra agressif, le dernier RX pourrait s'essouffler face à une concurrence affûtée. En cause un système hybride qui n'évolue pas et n'est pas rechargeable. La présentation intérieure se modernise avec un large écran central, pratique, malgré une ergonomie perfectible. Quant à la dotation de notre version d'essai, elle a absolument tout et réduit la liste des options à un toit ouvrant proposé en option… gratuite ! L'habitabilité est très correcte pour les passagers arrière qui bénéficient d'un plancher plat. Sur la route, le RX 450h n'est toujours pas un foudre de guerre. Ainsi, malgré leurs 313 ch cumulés, les moteurs peinent à bouger les 2 210 kg de l'engin. Un poids qui grève également le comportement général de l'auto trop sensible aux prises de roulis. Seul le confort tire son épingle du jeu grâce à des trains roulants qui avalent bien les imperfections de la route. Si le V6 essence s'avère doux à l'utilisation, l'apport du bloc électrique est limité. Ce système est surtout utile en ville mais la batterie offre à peine 3 km d'autonomie.

+ Moteur mélodieux
Equipement complet
Confort

− Technologie dépassée
Transmission CVT
Coffre peu pratique

▶ **Essai paru dans l'AJ n° 947.**

NOTRE AVIS ★★★☆☆

Le bilan du dernier Lexus RX 450h est contrasté. Sur le plan du « luxe », peu de critiques peuvent être exprimées. La marque a visiblement pensé son SUV pour être avant tout un cocon soyeux. Une idée intéressante mais qui impacte négativement la conduite. Pour ne rien arranger, sa technologie hybride est dépassée.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	6 cyl. en V + élec, essence
Cylindrée (cm³)/Suralimen.	3456/non
Batterie/Capacité (kWh)	nc/nc
Puissance maxi (ch à tr/mn)	313 à
Couple maxi (Nm à tr/mn)	335 à 4600
Transmission	intégrale
Boîte de vitesses	variation continue
Dimensions (L./l./h.) (m)	4,89/1,90/1,69
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	539

Performances

Vitesse maxi (km/h)	210
1 000 m D. A. (s)	30,4
0 à 100 km/h (s)	9,5
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	7,2
Freinage 90/130 km/h (m)	34/68

Consommations

MOYENNE (l/100 km) : 8,9		
Ville : 5,9	Route : 10,4	Autoroute : 10,4
Autonomie (km) : 730	Capacité réservoir (l) : 65	

Équipements de série

10 airbags, GPS, affichage tête haute, aide au maintien dans la file, amortissement piloté, radio CD-mp3, banquette AR 40/20/40 et coulissante, caméra de recul, capteurs pluie/luminosité, chargeur tél. à induction, clim. auto. bizone, hayon élect., jantes alliage 20", peinture métal., radars de parking AV/AR, régul. adapt. de vitesse, sellerie cuir, surveillance d'angles morts, alerte anti-collision et détection de piétons, rétros et volant élec./chauffants…

Options (€)

Toit ouvrant électrique	gratuit

Maserati Levante *Mieux vaut tard...*

3.0 V6 430 S — **90 500 €**

Rejet de CO_2 : **253 g/km** | Malus écologique : **8 000 €** | Puissance fiscale : **33 CV** | Garantie : **3 ans, km illimité**

Après des années d'attente, le SUV Maserati devient enfin une réalité. Baptisé Levante, il se targue d'établir une nouvelle référence dans le segment des 4x4 haut de gamme. Présomptueux ? Un peu !

Moribond il y a encore quelques années, Maserati revient doucement grâce à des modèles plus "accessibles" telle la Ghibli et maintenant le Levante. Pas à n'importe quel prix tout de même, ce dernier ne débutant qu'à 72 800 € (V6 diesel 275 ch). Une belle alternative aux SUV allemands au dessin séduisant et à la proue agressive. Et si la poupe est moins avenante, elle revendique en contrepartie 580 dm³ de coffre ! L'empattement très généreux (3 m) dégage beaucoup d'espace... pour cinq. La finition est sérieuse au premier coup d'œil, mais dans le détail certains défauts agacent à ce tarif. La présentation mixe luxe et sportivité mais manque d'authenticité... de GPS, de palettes au volant et de caméra de recul aussi ! A moins d'aller piocher dans les options. Un peu rude à 90 500 € le SUV ! C'est bien le tarif excessif de cette version 3.0 V6 essence biturbo de 430 ch. Pour se rattraper, le Levante fait preuve d'un tempérament efficace même s'il est très linéaire et séduit par sa sonorité rocailleuse.

+ Spacieux et confortable
Belles performances
Sonorité moteur réussie

− Feelling de direction
Freins peu endurants
Gabarit imposant

> ***Le Levante flatte l'oeil, les oreilles et incite à jouer du pied droit !***

Il faut reconnaître que malgré ses 2 100 kg, il ne déçoit pas sa famille...même s'il montre ses limites plus vite. Confortable en toute circonstance, il n'apprécie pas d'être trop chahuté, sa direction trop gluante et ses freins sont vite dépassés. -Presque-sportif donc mais pétri de bonnes intentions, il ne manquera pas de séduire, d'autant qu'il ne sera que rarement poussé dans ses retranchements. En tout- terrain également, où il se montre de toute façon assez efficace avec sa garde au sol rehaussable de 40 mm.

L'ambiance à bord se veut haut de gamme et raffinée, mais la présentation manque d'influence italienne !

▶ Essai paru dans l'AJ n° 958.

NOTRE AVIS ★★★☆☆

Si l'on s'en tient à l'espace à bord et la bonne santé de la mécanique, le Levante mériterait une étoile de plus. Mais ses lacunes d'équipements et son manque de dynamisme lui font perdre des points. Alors qu'il s'annonce comme une référence, sa tâche risquer de s''avérer ardue face aux BMW X5 et Porsche Cayenne.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	6 cyl. en V, essence
Cylindrée (cm³)	2 979
Suralimentation	2 turbos
Puissance maxi (ch à tr/mn)	430 à 5 750
Couple maxi (Nm à tr/mn)	580 à 5 000
Transmission	intégrale
Boîte de vitesses	BVA8
Dimensions (L./l/h) (m)	5,00 / 1,97 / 1,68
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	580

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	264
1 000 m D. A. (s)	nc
0 à 100 km/h (s)	5,2
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Consommations *

MOYENNE (l/100 km) : 10,9

Ville : 15	Route : 8,5	Autoroute : nc
Autonomie (km) : nc	Capacité réservoir (l) : 80	

* Données constructeur.

Équipements de série

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

Options (€)

Calandre Black Piano	202
Palettes au volant	303
Peinture métallisée	1 190
Intérieur cuir et soie Zegna	5 445

Mazda CX-3 *Du caractère jusqu'au bout des chromes*

▶ 1.5 Skyactiv-D 105 4x4 Sélection — **28 950 €**

Rejet de CO_2 : 123 g/km	Bonus/Malus : 0 €	Puissance fiscale : 6 CV	Garantie : 3 ans ou 100 000 km

Le style félin du CX-3 fait mouche et place le petit crossover japonais dans la catégorie des modèles semblant être en mouvement, et ce, même à l'arrêt ! Un atout de taille pour ne pas passer inaperçu sur un segment très compétitif où les Renault Captur et Peugeot 2008 règnent en maîtres.

Imposant pour un petit crossover, le CX-3 ne manque pas d'allure avec son regard félin et son museau chromé !

Reprenant les éléments techniques de la Mazda2, le CX-3 se distingue avec cette offre 4x4 (à noter que la même finition en version 4x2 s'affiche 1 800 € moins cher) et par un gabarit plus imposant que celui des françaises. Malheureusement, l'habitabilité et le volume de coffre n'en profitent pas, surtout dans cette finition Sélection dotée d'un efficace, mais encombrant, système audio Bose annexant 70 dm³ du coffre ! Sur la route, le comportement est sûr et rigoureux et le petit bloc diesel ne démérite pas. Mais ses 106 ch montrent leurs limites (sans manquer de le faire savoir...). Le 1.5 Skyactiv-D fait aussi les frais d'une boîte à l'étagement trop long et aux passages accrocheurs.

+ Esthétique et finition
+ Équipement riche
+ Confort

− Moteur sonore
− Volume du coffre
− Commande de boîte

▶ Essai paru dans l'AJ n° 936.

NOTRE AVIS ★★★★☆

Parmi les derniers arrivés sur le segment, le CX-3 pèche par un rapport gabarit/habitabilité décevant et un tarif coquet. De plus, son petit bloc diesel, bien qu'efficace et sobre, peine avec seulement 105 ch. Restent un comportement et une dotation sans faille... et surtout un look dynamique des plus séduisants.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne, diesel
Cylindrée (cm³)	1 499
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	105 à 4 000
Couple maxi (Nm à tr/mn)	270 à 2 500
Transmission	intégrale
Boîte de vitesses	BVM6
Dimensions (L./l./h.) (m)	4,28 / 1,77 / 1,54
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	287

Performances

Vitesse maxi (km/h)	176
1 000 m D. A. (s)	32,5
0 à 100 km/h (s)	10,3
Reprises 90 à 130 km/h (s) en 6e/5e/4e	15,4 / 11,6 / 10,2
Freinage 90/130 km/h (m)	32 / 66

Consommations

MOYENNE (l/100 km) : 5,3		
Ville : 5,1	Route : 5	Autoroute : 5,8
Autonomie (km) : 906	Capacité réservoir (l) : 44	

Équipements de série

4 airbags, affichage tête haute, avertisseur de franchissement de ligne, Bluetooth, contrôle pression des pneus, caméra de recul, clim. auto., démarrage sans clé, écran tactile avec GPS, phares leds et directionnels, prise USB, régulateur de vitesse, sièges AV chauffants, surveillance angles morts…

Options (€)

Boîte automatique	1 800
Peinture métallisée	500
Sellerie cuir/Alcantara	500

Mazda CX-5 *Sur le même tempo*

▶ 2.2 SkyActiv-D 150 Dynamique — **33 000 €**

Rejet de CO_2 : 119 g/km	Bonus/Malus : 0 €	Puissance fiscale : 8 CV	Garantie : 3 ans ou 100 000 km

Le CX-5 dispose de sérieux atouts à faire valoir, à commencer par ses excellents moteurs diesel. Pour son restylage, Mazda a appuyé là où ça fait du bien : le plaisir de conduite. Ainsi, les réglages des trains et de la direction ont été revus pour offrir un excellent compromis entre confort et tenue de route. Les enchaînements de virages sont un vrai régal. Côté moteur, le 2.2 SkyActiv-D était déjà très au point en matière de performances et de sobriété. Mazda a juste amélioré l'insonorisation. Pour le reste, on notera une dotation en assistance à la conduite complétée par un détecteur de véhicule en approche, la reconnaissance d'obstacle en marche arrière, une aide au maintien de la trajectoire ainsi qu'un régulateur adaptatif avec avertisseur d'obstacle et freinage intelligent. Concernant le style, le CX-5 reçoit une nouvelle calandre et de nouvelles optiques à LED, ainsi qu'un éclairage intelligent sur la version haut de gamme. Seule la planche de bord apparaît vieillotte dans ce tableau.

La présentation est plus austère que celle des récentes productions Mazda, mais l'assemblage est soigné.

+ Agilité
+ Moteur
+ Équipement plus complet

− Image méconnue
− Présentation intérieure
− Restylage très léger

▶ Essai paru dans l'AJ n° 932.

NOTRE AVIS ★★★★☆

Toujours excellent côté moteurs, le CX-5 ajoute à son palmarès une meilleure agilité grâce à un châssis peaufiné. Mazda adjoint de nouveaux systèmes d'aides à la conduite, améliorant la sécurité. De quoi permettre à son SUV de se faire une place au soleil face à une concurrence féroce et pas forcément mieux dotée.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne, diesel
Cylindrée (cm³)	2 191
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	150 à 4 500
Couple maxi (Nm à tr/mn)	380 à 1 800
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVM6
Dimensions (L./l./h.) (m)	4,56 / 1,84 / 1,67
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	503[1]

[1] Données constructeur.

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	202
1 000 m D. A. (s)	nc
0 à 100 km/h (s)	9,2
Reprises 90 à 130 km/h (s) en 6e/5e/4e	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Consommations *

MOYENNE (l/100 km) : 4,6		
Ville : 5,4	Route : 4,1	Autoroute : nc
Autonomie (km) : 1 217	Capacité réservoir (l) : 56	

* Données constructeur.

Équipements de série

6 airbags, aide au stationnement AV/AR, alerte de véhicule en approche et reconnaissance d'obstacles en marche arrière, antibrouillards, clim. auto. bizone, Bluetooth + USB, contrôle pression des pneus, ESP, frein de parking élec., GPS + écran tactile, jantes alliage 19, capteurs pluie/luminosité, autoradio-CD mp3, régul.-limit. de vitesse, rétro. intérieur jour/nuit auto., sièges AV chauffants, vitres AR surteintées…

Options (€)

Peinture métallisée	500

Mercedes GLA *Vive les chemins… bien entretenus*

220d 4Matic Fascination — **49 900 €**

Rejet de CO_2 : **129 g/km** | Bonus/Malus : **0 €** | Puissance fiscale : **9 CV** | Garantie : **2 ans, km illimité**

Plus haut, plus large et plus long, le GLA se distingue facilement de la Classe A dont il est issu.

Mercedes continue de développer sa politique de multiplication des "petits pains" avec la Classe A. Après le coupé 4 portes CLA, voici le GLA. Châssis, moteurs et habitacles sont, en effet, très semblables sur ces trois carrosseries. Le GLA a tout de même vu ses mensurations augmenter de façon significative pour le plus grand bien de l'habitabilité et du volume du coffre offrant 421 dm³! Côté conduite, le GLA montre une polyvalence bienvenue. Sur la route, son comportement routier possède un dynamisme correct avec des prises de roulis assez bien maîtrisées. Son poids de 1 505 kg (1 595 kg en 4Matic) limite son agilité, mais son train arrière enroule parfaitement les virages. Le confort général est très agréable grâce à un réglage équilibré de l'amortissement. Le moteur diesel de 170 ch, associé à la boîte robotisée 7G-DCT, est sans surprise; à savoir performant et assez sobre. Commercialisé 49 900 €, le modèle 220d 4Matic Fascination offre heureusement un niveau d'équipement complet.

+ Dynamisme et compacité
Confort
Présentation soignée

– Tarif
Poste conduite typé berline
Rangements insuffisants

▶ Essai paru dans l'AJ n° 902.

NOTRE AVIS ★★★★☆

Comportement routier efficace, confort appréciable, technologie moderne, finition soignée… le GLA est affublé de tous les atouts qu'un modèle produit par Mercedes se doit de posséder. En revanche, malgré sa transmission intégrale, ce petit SUV pèche sérieusement en mode tout-terrain. Et que dire du tarif?

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne, diesel
Cylindrée (cm³)	2143
Suralimentation	non
Puissance maxi (ch à tr/mn)	170 à 3400
Couple maxi (Nm à tr/mn)	350 à 1400
Transmission	intégrale
Boîte de vitesses	BVM7 robotisée
Dimensions (L./l./h.) (m)	4,42/1,81/1,50
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	421

Performances

Vitesse maxi (km/h)	215
1 000 m D. A. (s)	30,7
0 à 100 km/h (s)	9
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	8,2
Freinage 90/130 km/h (m)	32/66

Consommations

MOYENNE (l/100 km) : 6,8

Ville : 7,4	Route : 6,4	Autoroute : 6,5
Autonomie (km) : 824	Capacité réservoir (l) : 56	

Équipements de série

9 airbags, aide au créneau, antibrouillards, autoradio-CD mp3, banquette rabattable 2/3-1/3, Bluetooth, caméra de recul, capteurs luminosité/pluie, châssis sport, clim. auto. bizone, ESP, GPS, hayon élec., jantes alliage 19, ordi. de bord, phares xénon, régul./limiteur de vitesse, rétros ext. dégivrants et rabattables élec., sellerie mixte tissu/similicuir, sièges AV sport, toit ouvrant panoramique, vitres latérales AR et lunette AR surteintées…

Options (€)

Hi-fi Harman Kardon	1 150

Mercedes Classe GLC *Logique de gamme*

220d 170 4Matic Fascination — **57 850 €**

Rejet de CO_2 : **143 g/km** | Malus écologique : **500 €** | Puissance fiscale : **9 CV** | Garantie : **2 ans, km illimité**

Le GLC n'est pas un véhicule sportif. En revanche, côté confort, il sait de quoi il parle.

Le GLK est mort! Vive le GLC! Dominé par Audi et BMW sur le marché des SUV, Mercedes n'a eu d'autre choix que de se réinventer, enfin presque, puisque le GLC se rapproche de la Classe C. Avec des lignes plus douces que celles du GLK, il entend séduire par ses galbes plus en rondeur. Un coffre plus volumineux, une habitabilité supérieure ainsi qu'une ergonomie soignée sont de véritables atouts. Autre bonne idée, le levier de la boîte automatique derrière le volant. Aucune fausse note sur le choix des matériaux. Il peut recevoir la suspension pneumatique Air Body Control qui donne la sensation de flotter et gomme parfaitement les irrégularités de la route. Emmené par le bloc diesel de 170 ch, l'engin se montre confortable et très agréable à conduire, mais n'a rien de sportif. Si le rythme s'accélère, l'auto est sujette au sous-virage avec un ESP trop intrusif. Dernier bémol, le prix qui s'avère très élevé tout comme l'ensemble des options. Le GLC devient un membre haut placé de la famille à l'Etoile.

+ Confort
Moteur agréable
Capacité en tout-terrain

– Tarif élevé
ESP intrusif
Coffre hauteur sous tablette

▶ Essai paru dans l'AJ n° 939.

NOTRE AVIS ★★★★☆

Le Classse GLC fait mieux que l'ancien GLK. Il est plus séduisant, plus spacieux, plus agréable à conduire et surtout plus confortable. Sur le plan de la présentation, de l'agrément et de la qualité de finition, c'est bel et bien une Mercedes. Malheureusement, au niveau du prix également… Il a donc toutes ses chances.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne, diesel
Cylindrée (cm³)	2143
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	170 à 3800
Couple maxi (Nm à tr/mn)	400 à 1400
Transmission	intégrale
Boîte de vitesses	BVA9
Dimensions (L./l./h.) (m)	4,66/1,89/1,69
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	550

Performances

Vitesse maxi (km/h)	204
1 000 m D. A. (s)	31
0 à 100 km/h (s)	9,2
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	9,1
Freinage 90/130 km/h (m)	32/64

Consommations

MOYENNE (l/100 km) : 7,3

Ville : 7,8	Route : 7,1	Autoroute : 7,1
Autonomie (km) : 904	Capacité réservoir (l) : 50	

Équipements de série

7 airbags, affichage tête haute, radio-CD mp3, banquette AR 1/3-2/3, capteurs de pluie et de luminosité, climatisation auto bizone, écran 8", hayon motorisé, jantes 19", phares leds actifs dans les virages, régul./limit. de vitesse, Air body Control, système de navigation…

Options (€)

Attelage avec déverrouillage électrique	1 100
Caméra 360°	750
Climatisation automatique trizone	750
Kit mains-libres	550
Peinture métallisée	1 050

Mercedes Classe GLE *L'éco-mastodonte*

500e Sportline — **93 550 €**

Rejet de CO_2 : **78 g/km** | Bonus/Malus : **0 €** | Puissance fiscale : **20 CV** | Garantie : **2 ans, km illimité**

Visuellement, rien ne le distingue d'un autre GLE, si ce n'est sa trappe de charge à l'arrière.

La mode des SUV hybrides prend de l'essor. Mais chez Mercedes, le modèle "écolo" n'est pas vraiment bon marché à 93 550 €! Cela dit, il profite de tous les arguments d'un GLE, soit un habitacle confortable et spacieux, une présentation au goût du jour ainsi qu'une pelletée d'équipements technologique et de confort. Le but: préserver le bien-être de ses occupants et offrir le comportement le plus rigoureux possible. Et cela marche. Bien sûr, il ne faut pas perdre de vue que ce monstre atteint les 2 465 kg! Un poids qui n'effraie pourtant pas les 450 ch cumulés du 500e qui réalise des performances digne d'une sportive! Efficace, rapide et réactif, il se montre très plaisant à l'usage mais attention à bien anticiper sa masse au freinage! Bien entendu à rythme effréné l'autonomie électrique est liquidée en quelques minutes... Ce qui est plus décevant pour un modèle hybride rechargeable, c'est qu'il est impossible d'espérer plus de 20 kilomètres d'autonomie électrique même à train de limace!

+ Agrément de conduite
Performances
Confort et dotation

– Taille de coffre réduite
Poids imposant
Autonomie électrique limitée

▶ **Essai non paru.**

NOTRE AVIS ★★★☆☆

Le Classe GLE hybride conserve tous les avantages (et inconvénients) du modèle thermique mais fait une croix sur l'offre 7 places et se contente d'un coffre tronqué et peu pratique. En contrepartie, il offre le plaisir de rouler "en silence"... mais pas assez longtemps. Dommage, car à cela près il est abouti. Vivement le prochain opus!

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	6 cyl. en V + élec. essence
Cylindrée (cm³)/Suralimen.	2 996/non
Batterie/Capacité (kWh)	nc/nc
Puissance maxi (ch à tr/mn)	333 à 5 250[1]
Couple maxi (Nm à tr/mn)	480 à 1 600
Transmission	intégrale
Boîte de vitesses	BVA7
Dimensions (L/l/h) (m)	4,82/1,94/1,80
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	480

[1] +116 ch élec.

Performances

Vitesse maxi (km/h)	250
1 000 m D. A. (s)	25,7
0 à 100 km/h (s)	5,8
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	4,8
Freinage 90/130 km/h (m)	33/70

Consommations

MOYENNE (l/100 km) : 11,9

Ville : 12,2	Route : 11,6	Autoroute : 11,8

Autonomie (km) : 672[1] | Capacité réservoir (l) : 80

[1] Autonomie électrique : 17 km.

Équipements de série

7 airbags, accès et démarrage sans clé, caméra de recul, Bluetooth, clim auto, jantes alliage 20", phares LED adaptatifs, régul. de vitesse, sellerie cuir, sièges AV élec. et chauffants, autoradio mp3, vitres AV/AR élec., suspensions pneumatiques, GPS et écran 8", fermeture centralisée à distance...

Options (€)

Peinture métallisée	1 200
Toit panoramique ouvrant	2 150
Jantes alliage 21	1 100

Mercedes Classe GLS *La Classe S tout chemin*

350d 4Matic Executive — **95 000 €**

Rejet de CO_2 : **185 g/km** | Malus écologique : **3 600 €** | Puissance fiscale : **16 CV** | Garantie : **2 ans, km illimité**

Grâce à une suspension pneumatique, le Classe GLS propose une belle stabilité en toute circonstance.

Le Mercedes Classe GL c'était un peu la Classe S des 4x4. Quoi de plus normal que de l'appeler GLS... A l'intérieur, l'espace proposé est digne de celui de la limousine à l'Étoile. Mieux, l'imposant engin est capable d'embarquer jusqu'à 7 passagers. Les matériaux choisis n'ont pas non plus à rougir de la comparaison, quant à l'équipement proposé, il est aussi pléthorique. Enfin, si le volume de chargement est important, le seuil est un peu élevé. Le GLS est plus qu'une limousine c'est un SUV de luxe. Son poids l'empêchera de vous offrir les sensations d'une sportive, mais il pourra vous emmener où vous le désirez, même lorsqu'il n'y aura plus de route. Pour peu que vous ayez opté pour le Pack Off Road (2 300 €). Le V6 diesel est souple en toute circonstance et bien épaulé par la boîte auto à 9 rapports. Le confort est bien géré par la suspension pneumatique Quant aux manœuvres, elles n'ont rien de rédhibitoires grâce aux nombreuses aides à la conduite et à la direction paramétrable.

+ Excellent confort
Sept vraies places
Equipements

– Peu agile
Tarifs et options
Infodivertissement peu intuitif

▶ **Essai paru dans l'AJ n° 948.**

NOTRE AVIS ★★★★☆

Le mastodonte GLS n'a rien à envier à la Classe S. Il en a l'habitabilité, la qualité de présentation, le soin du détail, le confort acoustique, l'agrément... Et il s'apprécie plus en tant que passager que conducteur. Il ajoute en sus deux sièges supplémentaires et peut se permettre d'aller là où la Classe S doit s'arrêter.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	6 cyl. en V, diesel
Cylindrée (cm³)	2 987
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	258 à 3 400
Couple maxi (Nm à tr/mn)	620 à 1 600
Transmission	intégrale
Boîte de vitesses	BVA9
Dimensions (L/l/h) (m)	5,13/1,94/1,85
Nombre de places	7
Volume coffre 5/7 places (dm³)	680/295

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	222
1 000 m D. A. (s)	nc
0 à 100 km/h (s)	7,8
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Consommations *

MOYENNE (l/100 km) : 7,6

Ville : 8,2	Route : 7,2	Autoroute : nc

Autonomie (km) : nc | Capacité réservoir (l) : 100

* Données constructeur.

Équipements de série

7 airbags, accès et démarrage sans clé, caméra de recul, Bluetooth, clim auto 3 zones, jantes 20", peinture métal., phares LED adaptatifs, régul. de vitesse, sellerie cuir, sièges AV élec. et chauffants, suspensions pneumatiques, GPS et écran 8", toit panoramique ouvrant...

Options (€)

AFIL	400
Chauffage programmable	1 700
Climatisation AR	650
Régul. de vitesse et de distance	2 150

Mini Countryman *Copier, coller*

Cooper S All4 190 — **31 250 €**

Rejet de CO_2 : **148 g/km** | Malus écologique : **900 €** | Puissance fiscale : **nc** | Garantie : **2 ans, km illimité**

Cette version haut de gamme s'offre des antibrouillards dotés de LED offrant un éclairage très efficace.

Ne vous méprenez pas, ce Countryman ne repose pas sur la troisième génération de Mini. Il se contente d'un simple restylage par rapport à la précédente version. Les modifications esthétiques tiennent de l'anecdote à l'exception de sa nouvelle calandre à grille hexagonale. Les tôles inférieures de protection avant et arrière ainsi que les bas de caisse sont maintenant de série. Les jantes redessinées en profitent pour s'alléger d'un kilo. L'habitacle s'offre désormais des fonds de cadran foncés, et des ouïes de ventilation chromées. Tout un programme... Dommage qu'ils n'en aient pas profité pour rallonger les assises de siège. Le 1.6 turbo gagne 6 ch et porte son cheptel à 190 unités. Au final, ce sont surtout les émissions de CO_2 qui baissent. Lui manque ce petit grain de folie que l'on attend d'un tel moteur. Linéaire et efficace, il n'a pas suffisamment de verve dans les tours. La transmission intégrale apparaît plutôt efficace, mais les bruits de roulement deviennent vite fatigants sur longs trajets.

▶ **Essai paru dans l'AJ n° 1197.**

+ Consommations en baisse
Présentation flatteuse
Transmission intégrale

− Mécanique fade
Tarifs élevés
Assises de siège trop courtes

NOTRE AVIS ★★★☆☆

Restylé ou non, le Countryman reste un Countryman… avec ses qualités et ses défauts. Sa conduite manque encore de relief à cause d'un moteur peu démonstratif tant dans sa sonorité que dans son caractère un peu terne. Pas de quoi en faire une mauvaise voiture pour autant, même si l'aspect passionnel semble un peu oublié.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne, essence
Cylindrée (cm³)	1 598
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	190 à 5 500
Couple maxi (Nm à tr/mn)	240 à 1 600
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVM6
Dimensions (L/l/h) (m)	4,11 / 1,79 / 1,57
Nombre de places	4
Volume coffre (dm³)	350

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	215
1 000 m D. A. (s)	nc
0 à 100 km/h (s)	7,7
Reprises 90 à 130 km/h (s) en 6e/5e/4e	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Consommations *

MOYENNE (l/100 km) : 6,4

Ville : 8	Route : 5,5	Autoroute : nc
Autonomie (km) : 730	Capacité réservoir (l) : 47	

* Données constructeur.

Équipements de série

6 airbags, ABS, ESP, banquette arrière coulissante, barres de toit, climatisation automatique monozone, jantes alliage 17 pouces, ordinateur de bord, phares antibrouillards à LED, autoradio-CD mp3, régulateur de vitesse, volant cuir multifonctions réglable en hauteur et en profondeur…

Options (€)

Peinture métallisée	570
Phares bixénon	750
Suspension sport	220
Système de navigation	1 700

Mitsubishi ASX *Éloge de la paresse*

2.2 Di-D 4WD Intense — **31 500 €**

Rejet de CO_2 : **153 g/km** | Malus écologique : **1 600 €** | Puissance fiscale : **8 CV** | Garantie : **5 ans ou 100 000 km**

D'ici quelques semaines, l'ASX adoptera, comme nous l'avions annoncé, un nouveau regard inspiré du dernier Outlander.

Connu pour ses versions rebadgées Peugeot et Citroën, l'ASX s'était offert ce premier restylage en 2013. Un style dynamique qui commence à dater mais qui lui permet de conserver une vrai personnalité face à ses jumeaux tricolores. Il s'était également offert de profondes nouveautés techniques, dont un nouveau diesel haut de gamme 2.2 Di-D, uniquement associé à une boîte automatique à six rapports. Un cocktail plutôt réussi, tant la souplesse de ce gros bloc et son couple généreux délivré dès les plus bas régimes font merveille au quotidien et s'accordent parfaitement à la douceur de cette transmission automatisée. Un bel agrément qui réserve en outre d'étonnantes prestations. Les accélérations sont toniques et l'appétit raisonnable, malgré la transmission intégrale. Apportant un surcroît de motricité sur chaussée humide, ces quatre roues motrices permettent d'exploiter un châssis optimisé par une nouvelle suspension arrière multibras. Et son amortissement réserve un bon compromis entre confort et maintien de caisse.

▶ **Essai non paru.**

+ Agrément moteur-boîte
Performances
Dotation généreuse

− Tarif plus conséquent
Design intérieur classique
Réseau limité

NOTRE AVIS ★★★★☆

Progressant en compromis confort/comportement, l'ASX se montre agréable à conduire, surtout dans cette version haut de gamme dotée d'un gros diesel onctueux et d'une boîte automatique douce. Le prix augmente d'autant, mais la dotation reste très généreuse et la garantie est plutôt attrayante..

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne, diesel
Cylindrée (cm³)	2 268
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	150 à 3 500
Couple maxi (Nm à tr/mn)	360 à 1 500
Transmission	intégrale
Boîte de vitesses	BVA6
Dimensions (L/l/h) (m)	4,30 / 1,77 / 1,63
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	442

Performances

Vitesse maxi (km/h)	190
1 000 m D. A. (s)	31,5
0 à 100 km/h (s)	9,8
Reprises 90 à 130 km/h (s) en 6e/5e/4e	9,3 / 12,2 / 9,3
Freinage 90/130 km/h (m)	33 / 66

Consommations

MOYENNE (l/100 km) : 7,6

Ville : 8,3	Route : 7,3	Autoroute : 7,3
Autonomie (km) : 789	Capacité réservoir (l) : 60	

Équipements de série

ABS, airbags frontaux, latéraux AV et rideaux, accès et démarrage mains-libres, caméra de recul, climatisation automatique, Bluetooth et port USB, ESP, feux de jour, GPS, jantes en alliage de 17 pouces, ordinateur de bord, phares xénon directionnels, autoradio-CD mp3, régulateur de vitesse, sellerie cuir, sièges avant chauffants, verrouillage centralisé par télécommande, volant cuir multifonctions…

Options (€)

Peinture métallisée	600

Mitsubishi Outlander *Mon très cher hybride*

Le plus vendu des SUV hybrides chez nous s'offre un restylage et conserve un coup d'avance sur ses rares concurrents. Suffisant pour faire de cet Outlander PHEV le pire ennemi du diesel ?

Mitsubishi manque de notoriété chez nous. Pourtant, son Outlander PHEV est le premier SUV hybride vendu en France. Bénéficiant de la technologie rechargeable, il entend allier le meilleur des mondes : économies en utilisation électrique et autonomie conséquente grâce au bloc essence. Ce véhicule indispensable pour étoffer l'image du constructeur s'offre un restylage pour mieux vous séduire. Inspiré du Concept-S, présenté au Mondial de Paris 2014, son nouveau regard plus décidé fait de l'oeil à son auditoire grâce à ses phares redessinés et dotés de feux de jour à LED. Il ajoute aussi de remarquables touches de chrome. L'habitacle devient également plus flatteur : cuirs plus fins, plastiques moussés, placages bois teintés noir et inserts chromés. Ses sept places en font toujours un véhicule familial par excellente. Pourtant, c'est bel, et bien en ville qu'il se montre sous son meilleur jour. En tout électrique, sa douceur de conduite, ses suspensions moelleuses et son silence en font un étonnant compagnon urbain malgré ses dimensions généreuses. Encore faut-il ne pas secouer le bloc thermique de 121 ch, sous dimensionné, malgré l'appoint des moteurs électriques. En outre, la transmission par réducteur engendre patinage et niveau sonore élevé. De toutes façons, le châssis pataud et les consommations élevées, une fois la batterie déchargée n'incitent guère à hausser le rythme.

+ Douceur de conduite
Bon confort
Présentation en progrès

− Bloc thermique mou et bruyant
Consommations à vive allure
Tarif élevé

> **Polyvalent, l'Outlander PHEV doit encore progresser**

La planche de bord gagne en qualité perçue, mais il lui manque encore quelques aspects pratiques.

▶ Essai paru dans l'AJ n° 949.

NOTRE AVIS ★★★★☆

Séduisant sur le papier et plus valorisant, l'Outlander reste confortable et doux à conduire en tout électrique. Mais le bonheur ne dure "que" 50 km. Ensuite, son bloc thermique gourmand et anémique se montre moins agréable. Surtout que l'addition est salée. Pour l'apprécier, il faut donc savoir habilement alterner thermique et électrique !

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne + élec, essence
Cylindrée (cm³) / Suralimen.	1 998 / non
Batterie / Capacité (kWh)	nc / nc
Puissance maxi (ch à tr/mn)	121 (200) à 4 500[1]
Couple maxi (Nm à tr/mn)	190 à 4 500
Transmission	intégrale
Boîte de vitesses	variation continue
Dimensions (L./l./h) (m)	4,70 / 1,81 / 1,68
Nombre de places	7
Volume coffre (dm³)	450

[1] () Puissance cumulée

Performances

Vitesse maxi (km/h)	168
1 000 m D. A. (s)	32,3
0 à 100 km/h (s)	10,2
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	10,3
Freinage 90 / 130 km/h (m)	33 / 68

Consommations

MOYENNE (l/100 km) : 0,9		
Ville : 0,2	Route : 7,6	Autoroute : 10,9
Autonomie (km) : 506	Capacité réservoir (l) : 45	

Équipements de série

7 airbags, accès et démarrage sans clés, AFIL, aide au parking, avec caméra de recul à 360°, Bluetooth, clim. auto. bizone, détecteurs de pluie / luminosité, ESP, GPS, hayon électrique, jantes, alliage 18 pouces, régul. vitesse adaptatif, sellerie cuir, sièges AV, électriques et chauffants, syst. anti-collision, volant chauffant régl., en hauteur et en profondeur, pare-brise chauffant…

Options (€)

Peinture métallisée	610
Sellerie cuir surpiqûres et embossage	1 800

Nissan Juke *La star se replace*

1.5 dCi 110 Tekna — **25 150 €**

Rejet de CO_2 : **104 g/km** | Bonus/Malus : **0 €** | Puissance fiscale : **5 CV** | Garantie : **3 ans ou 100 000 km**

Outre les évolutions esthétiques, le Juke restylé en 2014 propose un coffre plus grand.

Arrivé tel un OVNI sur le marché en 2010, le Juke a profité d'une absence de concurrence pour s'installer. Depuis 2013, il doit faire face au duo infernal Peugeot 2008 / Renault Captur. Pour ne pas se laisser distancer, il s'offre un léger restylage et agrandit son coffre de 251 à 354 dm³. De plus, côté look, il pourra bénéficier dans cette version Tekna de nombreuses possibilités de personnalisation. Au rayon des équipements de série, on note dorénavant la présence du système de vision à 360°, la surveillance des angles morts et l'alerte de franchissement de ligne. Le système de navigation évolue pour une meilleure lisibilité de la cartographie. Concernant la conduite, peu de changements. Le 1.5 dCi, la version la plus vendue, conserve ses 110 ch que l'on continue à bien entendre dans l'habitacle, associé à une boîte manuelle à 6 rapports et à une transmission 4x2. Sa consommation reste très raisonnable et ses performances tout à fait convaincantes.

+ Volume de coffre
Moteur sobre
Équipements techniques

– Habitabilité limitée
Options chères
Plastiques durs

▶ Essai paru dans l'AJ n° 912.

NOTRE AVIS ★★★★☆

Esthétiquement, l'auto a évolué logiquement, mais c'est avant tout ses possibilités de personnalisation et surtout le volume de son coffre en progrès qui sont ici intéressants. Sa mécanique ne viendra pas déstabiliser la concurrence, mais sa dotation un peu plus technologique pourrait attirer les geeks.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne, diesel
Cylindrée (cm³)	1 461
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	110 à 4 000
Couple maxi (Nm à tr/mn)	240 à 1 750
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVM6
Dimensions (L./l./h.) (m)	4,14 / 1,77 / 1,57
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	354

Performances

Vitesse maxi (km/h)	170
1 000 m D. A. (s)	34,4
0 à 100 km/h (s)	12,2
Reprises 90 à 130 km/h (s) en 6e/5e/4e	17,2 / 13,4 / 11,6
Freinage 90/130 km/h (m)	31 / 65

Consommations

MOYENNE (l/100 km) : 6,1

Ville : 5,8	Route : 5,9	Autoroute : 6,7
Autonomie (km) : 754	Capacité réservoir (l) : 46	

Équipements de série

ABS, 6 airbags, ESP, capteurs de pluie/luminosité, aide au stationnement AV/AR, système de navigation, toit ouvrant électrique, écran tactile, climatisation automatique, autoradio-CD mp3 avec prise USB, banquette AR fractionnable, rétroviseurs extérieurs électriques, clés mains-libres, vitres AV/AR électriques, alerte de franchissement de ligne, vision 360° avec caméra de recul, surveillance des angles morts…

Options (€)

Peinture métallisée	550

Nissan Qashqai *Relève assurée*

1.6 dCi 130 N-Connecta — **31 350 €**

Rejet de CO_2 : **115 g/km** | Bonus/Malus : **0 €** | Puissance fiscale : **7 CV** | Garantie : **3 ans ou 100 000 km**

Même s'il grandit un peu (5 cm), le nouveau Qashqai conserve un gabarit assez compact et reste maniable en ville.

Le premier Qashqai a révolutionné le monde des SUV, compliquant inévitablement la tâche de son successeur. Plus d'effet de surprise possible, il joue donc la carte de l'évolution plutôt que celle de la révolution. Il n'empêche, les qualités sont présentes, au rang desquelles figure un moteur dCi de 130 ch d'origine Renault souple, discret, assez performant et économique. Celui-ci est bien aidé dans sa mission par un châssis léger et correctement mis au point qui assure un bon équilibre routier (sans trop de roulis) et un confort correct malgré quelques répercussions sèches sur les saignées. La direction et la commande de boîte mériteraient toutefois de gagner en précision. À bord, le Qashqai fait un bond fulgurant en avant en matière de qualité de présentation et de finition, et se dote d'équipements dernier cri. Mais il ne bat pas de record en ce qui concerne l'habitabilité… sans être à proprement parler étriqué, il se révèle bien moins spacieux que certains rivaux comme le RAV4.

+ Consommation
Rapport prix/équipements
Moteur souple et tonique

– Habitabilité moyenne
Seuil de chargement haut
Direction floue

▶ Essai paru dans l'AJ n° 908.

NOTRE AVIS ★★★★☆

Le Qashqai redevient l'un des meilleurs de sa classe. À défaut d'être le plus spacieux, ses atouts sont nombreux : dCi performant, discret et économique ; comportement sain sans être pataud ; bon confort ; habitacle bien pensé, soigné et bien doté. Il ne lui manque pas grand chose pour redevenir le premier.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne, diesel
Cylindrée (cm³)	1 598
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	130 à 4 000
Couple maxi (Nm à tr/mn)	320 à 1 750
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVM6
Dimensions (L./l./h.) (m)	4,38 / 1,81 / 1,59
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	465

Performances

Vitesse maxi (km/h)	180
1 000 m D. A. (s)	32,4
0 à 100 km/h (s)	10,2
Reprises 90 à 130 km/h (s) en 6e/5e/4e	14,4 / 11,4 / 10
Freinage 90/130 km/h (m)	33 / 64

Consommations

MOYENNE (l/100 km) : 6,3

Ville : 6,5	Route : 6,1	Autoroute : 6,3
Autonomie (km) : 873	Capacité réservoir (l) : 95	

Équipements de série

6 airbags, ASR, AFIL, antibrouillards, autoradio-cd MP3, banquette AR rabattable/fractionnable, Bluetooth, clim. auto. bizone, caméra de recul, contrôle pression des pneus, ESP, Isofix, jantes 15 pouces, lecture des panneaux de signalisation, ordi. de bord, ouverture/démarrage sans clé, prises aux. et USB, rétros ext. dégivrants élec., syst. multimédia, GPS/écran tactile 7, toit pano., vitres AV élec., volant cuir…

Options (€)

Peinture métallisée	620

Nissan X-Trail *Qashqai pour familles nombreuses*

▶ 1.6 dCi 130 Tekna 5 places — **37 030 €**

Rejet de CO_2 : **135 g/km** | Malus écologique : **150 €** | Puissance fiscale : **7 CV** | Garantie : **3 ans ou 100 000 km**

Le X-Trail n'est ni plus ni moins que la version longue du Qashqai.

Avant, la version 7 places du Qashqai s'appelait tout simplement "Qashqai +2". Aujourd'hui, elle reprend le nom d'un autre modèle qui n'est plus au catalogue et qui n'a jamais rencontré le succès escompté par les têtes pensantes de Nissan. Ceci dit, le X-Trail est, selon Nissan, un véhicule à part entière vu qu'il ne reprendrait aucun élément de la carrosserie du Qashqai. Pas évident à voir, car à part à l'arrière, les deux voitures affichent un look très proche. Il gagne 24 cm par rapport à son petit frère ; les deux places escamotables supplémentaires sont facturées 900 €, et sont malheureusement loin d'être parfaites : leur accès est compliqué et l'espace réservé est réduit à cause d'une garde au toit absente et un espace aux jambes insuffisant. Par contre, pour cinq personnes, rien à redire. La banquette coulissante offre une belle modularité. Question comportement, le X-Trail se montre assez pataud, sa direction trop assistée et la boîte X-Tronic à variation continue manque d'agrément.

+ Habitabilité et modularité
+ Niveau d'équipements
+ Écart de prix avec le Qashqai

– Accès à la 3e rangée
– Transmission X-Tronic
– Amortissements fermes

▶ Essai paru dans l'AJ n° 910.

NOTRE AVIS ★★★☆☆

Pour séduire, le X-Trail compte sur une belle habitabilité, surtout en version cinq places, sur des équipements de série attractifs et sur un niveau de sécurité excellent. À contrario, le comportement routier laisse à désirer, tout comme la réelle utilité des deux places supplémentaires, trop étriquées pour servir régulièrement.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne, diesel
Cylindrée (cm³)	1 598
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	130 à 4 000
Couple maxi (Nm à tr/mn)	320 à 1 750
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVA7
Dimensions (L./l./h) (m)	4,64/1,82/1,70
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	445-495/135

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	180
1 000 m D. A. (s)	nc
0 à 100 km/h (s)	11,4
Reprises 90 à 130 km/h (s) en 6e/5e/4e	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Consommations *

MOYENNE (l/100 km) : 5,1

Ville : 5,8	Route : 4,7	Autoroute : nc
Autonomie (km) : 1 170	Capacité réservoir (l) : 60	

* Données constructeur.

Équipements de série

6 airbags, ABS, accès et démarrage sans clé, aide au stationnement AV/AR, banquette rabattable 40/20/40, Bluetooth, caméra 360°, caméra de recul, clim. auto. bizone, ESP, hayon élec., jantes alliage 19 pouces, lève-vitres et rétros ext. élec., ordi. de bord à écran tactile, phares à diodes, reconnaissance des panneaux, régul./limit. de vitesse, sellerie cuir, sièges AV chauff., siège conducteur élec., surveillance angles morts, radio-CD mp3, prises aux./USB…

Options (€)

7 places	900

Opel Adam Rocks *Rock urbain*

▶ 1.0 115 Ecotec Swingtop — **20 300 €**

Rejet de CO_2 : **119 g/km** | Bonus/Malus : **0 €** | Puissance fiscale : **6 CV** | Garantie : **2 ans. km illimité**

L'Adam Rocks dispose du nouveau bloc 1.0 turbo essence et se mue en aventurier.

Pour cette petite citadine au look de baroudeuse, Opel a offert un très pétillant et agréable 3-cylindres 1.0 de 115 ch. À bas régime ou plus haut dans les tours, les relances ne sont jamais laborieuses. À ce tonus s'ajoute une belle impression de douceur. Ici, pas de vrombissement exagéré ni même de vibrations grâce à la présence d'un arbre d'équilibrage. À côté de cette motorisation rafraîchissante, le comportement routier date, d'autant que l'Adam repose sur la base de l'ancienne Corsa. La direction se montre flottante, obligeant à corriger sans cesse, et l'amortissement répond aux abonnés absents. Grâce à une garde au sol majorée de 15 mm, les suspensions jouissent d'un plus grand débattement. Mais l'assouplissement des ressorts et des amortisseurs ne porte visiblement pas ses fruits. Dire que l'habitabilité n'est pas la qualité première de l'Adam est un doux euphémisme. Le minuscule coffre souffre d'un seuil trop haut et les deux places arrière sont limitées.

+ Toit ouvrant de série
+ Prix des options
+ Moteur vivant

– Inconfort
– Habitabilité
– Ressenti de direction

▶ Essai paru dans l'AJ n° 917.

NOTRE AVIS ★★★☆☆

Certes, cette version baroudeuse de l'Adam est séduisante, mais à quel prix ! D'autant que par rapport à la version "civile", cette Rocks n'apporte pas grand-chose. Dérivée de l'ancienne génération de la Corsa, cette voiture souffre de prestations routières datées. Seul le pétillant moteur donne le sourire.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	3 cyl. en ligne, essence
Cylindrée (cm³)	999
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	115 à 5 000
Couple maxi (Nm à tr/mn)	170 à 1 800
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVM6
Dimensions (L./l./h) (m)	3,75/1,72/1,49
Nombre de places	4
Volume coffre (dm³)	170

Performances

Vitesse maxi (km/h)	182
1 000 m D. A. (s)	32,6
0 à 100 km/h (s)	10,7
Reprises 90 à 130 km/h (s) en 6e/5e/4e	17,8/13,7/10,4
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Consommations

MOYENNE (l/100 km) : 5,1

Ville : 6,3	Route : 4,4	Autoroute : nc
Autonomie (km) : 685	Capacité réservoir (l) : 35	

Équipements de série

6 airbags, aide au démarrage en côte, banquette AR rabattable 50/50, clim. manuelle, contrôle de pression des pneus, ESP, toit ouvrant élec. en toile, interface IntelliLink, jantes alliage 17", prises auxiliaire/USB, régul./limit. de vitesse…

Options (€)

Becquet arrière	150
Climatisation automatique	400
Feux diurnes à diodes	300
Jantes 18 pouces	900
Radar de recul	300
Sièges avant et volant chauffants	300

Peugeot 2008 *Deuxième mouture validée*

Avec cette cure de rajeunissement, le Peugeot 2008 devrait continuer sa carrière avec succès. Le crossover français a reçu quelques améliorations tout en conservant ses qualités premières.

Les crossovers citadins ont le vent en poupe. Peugeot a assimilé cette tendance et entend bien en profiter commercialement. La marque au lion a donc décidé de rafraîchir le 2008. N'espérez toutefois pas une révolution. Les modifications sont plus que légères avec une calandre verticale plus imposante ou encore des protections de carrosserie proéminentes afin de renforcer son côté baroudeur. Une vocation qui est d'ailleurs usurpée car le 2008 satisfera vos désirs d'aventures à condition d'avoir préalablement coché la case Grip Control dans la liste des options. Sans cet achat de 300 €, le petit SUV du constructeur de Sochaux restera planté dans un chemin boueux comme n'importe quelle citadine. Rappelons que ce système est une assistance électronique permettant d'évoluer avec aisance sur tout type de terrain (neige, terre, sable, etc). Heureusement et contrairement à certains de ses rivaux, le 2008 possède un châssis remarquable. Il associe, en effet, une direction parfaite, des suspensions bien calibrées pour offrir le meilleur compromis entre confort, efficacité et un bon freinage. Sur ce dernier point, Peugeot propose, en option, l'Active City Brake. Ce dispositif de freinage automatique en ville permet d'éviter tout risque de collision. Au quotidien enfin, si le 2008 déçoit par sa présentation un peu terne et par un espace à vivre limité à l'arrière, il se rattrape par sa qualité de finition. Enfin son coffre se montre aussi spacieux que fonctionnel.

+ Confort
Châssis efficace
Grip control en option

− Sonorité mécanique
Lisibilité du bloc instrumental
Frein à main peu ergonomique

Le 2008 confirme les qualités de Peugeot question agrément

Le 2008 peut recevoir des équipements encore peu répandus tel l'affichage tête haute dès la finition Active.

▶ Essai paru dans l'AJ n° 961.

NOTRE AVIS ★★★★☆

Parler de nouveauté en évoquant le dernier Peugeot 2008 est évidemment excessif. Cependant, les quelques améliorations apportées pourront lui permettent de titiller le Renault Captur, roi de la catégorie des crossovers citadins. Son homogénéité et son efficacité sont objectivement sans concurrence.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	3 cyl. en ligne, essence
Cylindrée (cm³)	1 199
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	110 à 5 500
Couple maxi (Nm à tr/mn)	205 à 1 500
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVM6 robotisée
Dimensions (L/l/h) (m)	4,16/1,74/1,56
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	430

Performances

Vitesse maxi (km/h)	174
1 000 m D. A. (s)	33,3
0 à 100 km/h (s)	11,4
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	10,8
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Consommations

MOYENNE (l/100 km) : 7,3

Ville : 7,6	Route : 6,9	Autoroute : 7,3
Autonomie (km) : 685	Capacité réservoir (l) : 50	

Équipements de série

6 airbags, autoradio CD-mp3, banquette arrière rabattable, capteurs luminosité/pluie, clim. automatique, Isofix, jantes alliage, ordinateur de bord, radars de parking AR, régulateur/limiteur de vitesse, stop/start…

Options (€)

Active city brake	300
Caméra de recul	260
Park assist + caméra de recul	620
Système de navigation	550
Toit panoramique	560
Grip Control	300

Opel Mokka *N'oubliez pas l'essence*

1.4 turbo 4x2 Cosmo Pack — **24 750 €**

Rejet de CO_2 : **139 g/km** | Malus écologique : **250 €** | Puissance fiscale : **8 CV** | Garantie : **2 ans, km illimité**

Le Mokka joue une double carte. Positionné à la frontière des SUV citadins et des crossovers compacts, il peut selon ses humeurs vous faire entrer dans l'une ou l'autre des catégories. Avec son moteur 1.4 turbo essence de 140 ch, c'est plutôt vers le haut qu'il regarde. Débarrassé de sa transmission intégrale, il se montre plus agile, car moins lourd. Cela se traduit par des performances tout à fait correctes et une consommation parfaitement contenue. Par ailleurs, ce moteur montre une certaine vaillance dès qu'on le sollicite. Dommage que la suspension ne soit pas au même niveau. À faible allure, tout va bien ; en revanche, à mesure que le rythme s'accélère, les passagers sentiront la moindre irrégularité de la route. Sur le plan pratique, le Mokka alterne le bon (rangements nombreux, prise 220 V à l'arrière, espace correct), et le moins bon (ouverture insuffisante des portes arrière, trop de boutons sur la planche de bord). En revanche, l'équipement est très complet pour la catégorie.

La version restylée Mokka X arrive déjà en concession. Elle passera d'ici peu sous le grill de nos essayeurs !

+ Moteur vigoureux
Nombreux rangements
Équipement à la pointe

– Confort
Stop-start trop présent
Insonorisation moyenne

▶ **Essai paru dans l'AJ n° 918.**

NOTRE AVIS ★★★☆☆

Le bloc essence 1.4 turbo du Mokka s'avère être un bon moteur, à la fois alerte et sobre. La commande de boîte est correctement étagée (hormis la sixième). Agile, le Mokka affiche de belles prestations. Pour ne rien gâcher, il est très bien équipé pour la catégorie. On regrette néanmoins son confort relatif dès que l'allure s'accélère.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne, essence
Cylindrée (cm³)	1 364
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	140 à 4 900
Couple maxi (Nm à tr/mn)	200 à 1 850
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVM6
Dimensions (L./l./h.) (m)	4,28 / 1,77 / 1,65
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	356

Performances

Vitesse maxi (km/h)	195
1 000 m D. A. (s)	31,6
0 à 100 km/h (s)	10,2
Reprises 90 à 130 km/h (s) en 4e/5e/6e	22,5 / 13,8 / 10,4
Freinage 90/130 km/h (m)	34 / 64

Consommations

MOYENNE (l/100 km) : 7,6

Ville : 7,3	Route : 7,7	Autoroute : 7,8
Autonomie (km) : 697	Capacité réservoir (l) : 53	

Équipements de série

6 airbags, aide au démarrage en côte, aide au stationnement AV/AR, caméra de recul, clim. auto. bizone, ESP, jantes 18", ordi. de bord, pack Visibilité, régul/limit. de vitesse, rétros élec., sellerie cuir, sièges AV élec. et chauffants, système audio et kit mains-libres, Bluetooth, système de navigation, vitres AV/AR élec., volant en cuir…

Options (€)

Opel Eye	500
Peinture métallisée	600
Phares adaptatifs directionnels bixénon	1 000

Peugeot 3008 *Une valeur sûre*

1.6 BlueHDi 120 Allure — **31 850 €**

Rejet de CO_2 : **109 g/km** | Bonus/Malus : **0 €** | Puissance fiscale : **6 CV** | Garantie : **2 ans, km illimité**

Dans la catégorie des SUV compacts, le Peugeot 3008 appartient aux anciens. Il est vrai que cette catégorie voit des nouveaux modèles apparaître très régulièrement chez quasiment tous les constructeurs. Aussi avant de découvrir la prochaine génération, Peugeot avait remanié son 3008 : un classique restylage de milieu de carrière avec notamment une face avant inédite. A noter aussi l'affichage tête haute avec indicateur de direction provenant du GPS monté de série et très pratique. L'habitacle est d'ailleurs dans cette même lignée, c'est-à-dire bien pensé sauf au niveau des rangements qui manquent un peu. L'habitabilité satisfera normalement la clientèle essentiellement familiale. Cependant, face à ses concurrents, le Peugeot 3008 pâtit de son absence de transmission intégrale. La marque au lion (à tort ou à raison) a préféré miser sur son système Grip control. Ce dernier est efficace… à condition de rester sur des chemins. Les amateurs de 4x4 devront se tourner vers la concurrence.

Cette première génération de 3008 vit ses derniers mois de commercialisation. De bonnes affaires en perspective en concession !

+ Maniabilité
Habitabilité
Look

– Rétrovisibilité
Modularité et volume de coffre
Prix qui augmente de 2 500 € !

▶ **Essai non paru.**

NOTRE AVIS ★★★☆☆

Malgré le poids des ans, le Peugeot 3008 continue de surfer sur le succès. Il est vrai que ce dernier est pétri de qualités. Les plus pointilleux ne pourront s'empêcher de critiquer l'absence de réelle transmission intégrale mais au regard de l'utilisation moyenne, est-elle vraiment indispensable ?

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne, diesel
Cylindrée (cm³)	1 560
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	120 à 3 500
Couple maxi (Nm à tr/mn)	300 à 1 750
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVM6
Dimensions (L./l./h.) (m)	4,36 / 1,83 / 1,63
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	512

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	183
1 000 m D. A. (s)	nc
0 à 100 km/h (s)	12
Reprises 90 à 130 km/h (s) en 4e/5e/6e	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Consommations *

MOYENNE (l/100 km) : 4,1

Ville : nc	Route : nc	Autoroute : nc
Autonomie (km) : nc	Capacité réservoir (l) : 60	

* Données constructeur.

Équipements de série

ABS, ESP, 6 airbags, contrôle de pression des pneus, Isofix, volant cuir multifonction, climatisation automatique bizone, toit panoramique en verre, rétroviseurs ext. électriques et dégivrants, radar de recul, affichage tête haute, aide au démarrage en côte, allumage automatique des phares et des essuie-glaces, radio CD-mp3, GPS, Bluetooth…

Options (€)

Peinture métallisée	630
Caméra de recul	260
Sellerie cuir	1 860

Peugeot 508 RXH *Griffe baroudeuse*

2.0 BlueHDi 180 — **43 850 €**

Rejet de CO_2 : 119 g/km | Bonus/Malus : 0 € | Puissance fiscale : 9 CV | Garantie : 2 ans, km illimité

Protections de soubassement, triples diodes verticales sous les phares et style aventurier : le RXH séduit.

Depuis le restylage de la 508, la version RXH Hybrid4 est épaulée par une motorisation diesel puissante, le tout dernier BlueHDi 180 associé à la récente boîte automatique EAT6. Une bonne nouvelle pour qui est séduit par le look RXH mais n'adhère pas à l'hybridation. La douceur de cette boîte automatique enfin à la page participe activement à l'agrément mécanique général, même si l'ensemble manque un peu de nerfs. Il faut dire que dans cette version baroudeuse, la 508 accuse une surcharge pondérale sur la balance et reçoit un châssis légèrement rehaussé qui n'apprécie pas d'être bousculé. Les suspensions typées confort choient les passagers, mais les amples mouvements de caisse pénalisent la précision de conduite et n'incitent pas à hausser le rythme. Malgré l'arrivée d'un écran tactile, l'ergonomie reste toujours un doigt compliquée à bord. Cela ne l'empêche pas de conserver un bon sens de l'accueil avec sa banquette confortable et son coffre aux formes rationnelles qui facilitent le chargement.

+ Présentation
+ Volume de coffre
+ Confort

− Performances timides
− Capacités tout-chemin
− Prix élevé

▶ Essai paru dans l'AJ n° 929.

NOTRE AVIS ★★★★☆

En se dotant du bloc diesel BlueHDi de 180 ch, la "gamme" RXH s'étoffe. Bien que le dynamisme de conduite ne fasse toujours pas partie de ses points forts, sa douceur de conduite, son confort moelleux et sa capacité d'accueil la rendent particulièrement agréable au quotidien. Et son allure de tout-chemin chic séduit.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne, diesel
Cylindrée (cm³)	1997
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	180 à 3750
Couple maxi (Nm à tr/mn)	400 à 2000
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVA6
Dimensions (L/l/h) (m)	4,83/1,86/1,52
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	536

Performances

Vitesse maxi (km/h)	204
1000 m D. A. (s)	31,4
0 à 100 km/h (s)	9,7
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	9,7
Freinage 90/130 km/h (m)	31/63

Consommations

MOYENNE (l/100 km) : 7,3

Ville : 7,9	Route : 7	Autoroute : 6,9
Autonomie (km) : 960	Capacité réservoir (l) : 70	

Équipements de série

6 airbags, affichage tête haute, aide au stationnement AV/AR, caméra de recul, clim. auto. bizone, capteurs de pluie et de luminosité, hayon motorisé, projecteurs full LED, sièges avant chauffants à réglages électriques, rétroviseurs électriques/dégivrants et rabattables électriquement, surveillance des angles morts, toit en verre panoramique…

Options (€)

Peinture métallisée	700
Sellerie cuir + sièges massants	1810

Porsche Macan *Petit SUV, mais Porsche avant tout*

S Diesel — **63 155 €**

Rejet de CO_2 : 159 g/km | Bonus écologique : 2200 € | Puissance fiscale : 16 CV | Garantie : 2 ans, km illimité

Le Macan, dernier SUV du constructeur allemand, conserve un vrai caractère de Porsche : dynamique et efficace.

Après le Cayenne et la Panamera, Porsche continue d'étoffer sa gamme avec un SUV compact premium afin de séduire une nouvelle clientèle. Le dernier-né de la marque allemande a donc une mission bien définie : contenter les pères de famille avides de sensations fortes. Doté d'un V6 diesel de 258 ch, le Porsche Macan offre des performances suffisantes, notamment avec une vitesse maximale de 217 km/h. En outre, son train avant incisif, son châssis très vif et sa transmission intégrale permettent de jouer sur n'importe quel terrain de jeu, même si le poids (2027 kg) limite l'agilité. Concernant le quotidien, le Macan devrait résoudre les problèmes des familles. Le SUV offre, en effet, une habitabilité remarquable et un confort sans fausse note grâce à ses sièges moelleux. Le coffre saura également satisfaire avec un volume au niveau des concurrents. Affiché à plus de 60000 €, le Macan S Diesel n'est pas donné, mais offre un niveau d'équipements correct. Heureusement, car les tarifs des options sont élevés.

+ Confort
+ Finition
+ Consommation

− Options nombreuses
− Tarif
− Absence de boîte manuelle

▶ Essai non paru.

NOTRE AVIS ★★★★☆

Tout comme son grand frère le Cayenne, le Macan fait une entrée fracassante dans le monde des SUV premium en proposant une alternative crédible, voire supérieure à ses rivaux. Porsche est en effet parvenu à concevoir un véhicule qui possède des qualités de sportivité, de confort et d'habitabilité.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	6 cyl. en V, diesel
Cylindrée (cm³)	2967
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	258 à 4000
Couple maxi (Nm à tr/mn)	580 à 1750
Transmission	intégrale
Boîte de vitesses	BVA6
Dimensions (L/l/h) (m)	4,69/1,93/1,63
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	515

Performances

Vitesse maxi (km/h)	217
1000 m D. A. (s)	28,2
0 à 100 km/h (s)	7,2
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	5,6
Freinage 90/130 km/h (m)	32/64

Consommations

MOYENNE (l/100 km) : 8,1

Ville : 8,5	Route : 8	Autoroute : 7
Autonomie (km) : 741	Capacité réservoir (l) : 60	

Équipements de série

ABS, airbags frontaux et latéraux AV + rideaux AV/AR, contrôle de pression des pneus, ESP, fixations Isofix AR, capteurs de pluie et de luminosité, clim. auto. bizone, frein de parking auto., jantes alu 18 pouces, ordinateur de bord, autoradio-CD mp3, rétros, rabattables élec., volant cuir multifonctions, réglable en hauteur et profondeur…

Options (€)

Aide au stationnement AV/AR	828
GPS	2976
Phares au xénon	1572

Porsche Cayenne *Bonne conscience*

S E-Hybrid — **88 760 €**

Rejet de CO_2 : **79 g/km** | Bonus écologique : **1 000 €** | Puissance fiscale : **20 CV** | Garantie : **2 ans, km illimité**

Rendons à César ce qui lui appartient. Le premier SUV hybride rechargeable du marché a été le Mitsubishi Outlander PHEV. Résultat : ses ventes ont explosé, grâce à une fiscalité très avantageuse. Le même scénario devrait se reproduire pour le Cayenne S E-Hybrid, malgré son tarif pratiquement deux fois plus élevé. Il se recharge sur une prise classique et, en trois heures, vous pouvez rouler jusqu'à 18 km en tout électrique... contre 50 km sur un Outlander PHEV. Dans ces conditions, le silence est d'or et la douceur de conduite incomparable. Il ne lui manque que la vigueur attendue d'un bloc électrique. Afin de réduire "a priori" les consommations, le V6 – soutenu par le bloc électrique une fois les batteries rechargées – prend le relais. L'habitacle n'a pas changé, à l'exception des commodos des modes Sport, E-Charge et E-Power du système hybride. Le comportement du Cayenne reste toujours un modèle du genre : avec son châssis affûté, appuyer sur l'accélérateur n'est que trop tentant. Pas vraiment écolo, mais tellement plaisant !

Cette variante hybride essence/électrique du Cayenne se recharge au moyen d'une prise, permettant de rouler 18 km en tout électrique.

+ Fiscalité avantageuse
+ Châssis dynamique
+ Confort

– Couleur des étriers de frein
– Consommations réelles
– Équipement mesquin

▶ Essai non paru.

NOTRE AVIS ★★★★★

Le Cayenne existe exclusivement pour répondre à des réglementations de plus en plus drastiques. Il offre la douceur de l'électrique et l'agrément du thermique tout en gardant un caractère toujours aussi séduisant. Après, si l'on raisonne essentiellement d'un point de vue économique, pas sûr que l'intérêt soit réel.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	6 cyl. en V + élec, essence
Cylindrée (cm³)/Suralimen.	2 995/1 turbo
Batterie/Capacité (kWh)	nc/nc
Puissance maxi (ch à tr/mn)	333 à 5 500[1]
Couple maxi (Nm à tr/mn)	440 à 3 000[2]
Transmission	intégrale
Boîte de vitesses	BVA6
Dimensions (L/l/h) (m)	4,86/1,94/1,71
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	580

[1] + 95 ch à 2 200 tr/mn (416 à 5 500 [2] + 310 ch à 1 700 tr/mn (590 à 125

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	243
1 000 m D. A. (s)	nc
0 à 100 km/h (s)	5,9
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Consommations *

MOYENNE (L/100 km) : 3,4

Ville : nc	Route : nc	Autoroute : nc
Autonomie (km) : nc	Capacité réservoir (l) : 80	

* Données constructeur.

Équipements de série

6 airbags, ABS, ESP, antibrouillards, clim. auto. bizone, feux de jour à LED, direction Servotronic, jantes alliage 18 pouces, hayon automatique, phares bixénon, régulateur de vitesse, sièges AV confort et AR élec., suspension active PASM, autoradio-CD mp3 avec écran tactile 7 pouces, volant sport multifonctions...

Options (€)

Toit ouvrant électrique	1 488
Peinture métallisée	1 068

Renault Captur *Couteau suisse au format de poche*

1.2 TCe 120 Intens — **22 400 €**

Rejet de CO_2 : **125 g/km** | Bonus/Malus : **0 €** | Puissance fiscale : **6 CV** | Garantie : **2 ans, km illimité**

Face au déclin des monospaces, Renault – spécialiste du genre – change son fusil d'épaule. Ainsi, le Captur remplace le Modus, mais suit la tendance des SUV urbains. Compact, agile, maniable, le dernier-né de la gamme fait d'ailleurs merveille en ville. Cette version TCe 120 dispose même de la boîte robotisée à double embrayage EDC ! D'ailleurs, la santé du petit 1.2 turbo essence permet d'envisager de plus longs trajets et les relances sont meilleures qu'avec le dCi 90 ch. À bord, la position de conduite surélevée s'apprécie et garantit une bonne visibilité vers l'avant. Mais non aux trois quarts arrière, du fait d'un angle mort important. Un bon point de l'habitacle : une banquette coulissante qui permet de moduler l'espace habitable, remarquable en regard du gabarit. Enfin, même si la dotation s'avère complète à l'instar des possibilités de personnalisation, la qualité des plastiques de leur assemblage demeurent indignes du prix affiché et mériterait une vraie remise à niveau.

Performant et couplé à une boîte robotisée efficace, le Captur TCe 120 brille par sa polyvalence.

+ Ensemble moteur/boîte
+ Habitabilité
+ Modularité

– Qualité des plastiques
– Finition approximative
– Visibilité ¾ arrière

▶ Essai paru dans l'AJ n° 882.

NOTRE AVIS ★★★★☆

Avec son look affranchi, le Renault Captur sait jouer de ses charmes. Il n'en est pas moins spacieux et bien conçu. Le TCe 120 et la boîte EDC le rendent même dynamique et agréable à conduire. Hélas, nous regrettons vivement que la qualité des matériaux et la finition intérieure aient été autant négligées.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne, essence
Cylindrée (cm³)	1 197
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	120 à 4 900
Couple maxi (Nm à tr/mn)	190 à 2 000
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVM6 robotisée
Dimensions (L/l/h) (m)	4,13/1,78/1,57
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	344/444

Performances

Vitesse maxi (km/h)	183
1 000 m D. A. (s)	33,5
0 à 100 km/h (s)	11,6
Reprises 90 à 130 km/h (s) en 6e/5e/4e	21,7/14,7/11
Freinage 90/130 km/h (m)	31/63

Consommations

MOYENNE (L/100 km) : 7,4

Ville : 7,9	Route : 7	Autoroute : 7,9
Autonomie (km) : 608	Capacité réservoir (l) : 45	

Équipements de série

ABS, 4 airbags, aide au parking AR, Bluetooth, capteurs de pluie et de lumière, carte mains-libres, clim. auto., ESP, jantes alliage, ordi. de bord, régul. de vitesse, sellerie déhoussable et lavable, rétros ext. élect. rabatt., syst. MédiaNav avec écran tactile 7 pouces + mp3 + USB, vitres élect., volant réglable en hauteur et en profondeur...

Options (€)

Jantes alu 17" diamantées ivoire/orange	100
Peinture métallisée	520
Peinture opaque ivoire	230

Renault Kadjar *Qashqai à la sauce Renault*

1.6 dCi 130 4WD Intens — **34 000 €**

Rejet de CO_2 : **129 g/km** | Bonus/Malus : **0 €** | Puissance fiscale : **7 CV** | Garantie : **2 ans, km illimité**

Si le Kadjar est techniquement très proche du Nissan Qashqai, les réglages souhaités par les deux constructeurs sont totalement différents. Nous ferons abstraction du style différent des deux marques pour nous attarder sur les ajustements adoptés par Renault. On note ainsi l'intégration du système R-Link2 via un écran tactile de 7 pouces. Si l'assemblage des matériaux est correct, leur qualité n'est pas à la hauteur de ce que l'on peut attendre de la part de Renault. Si le Kadjar offre un bel espace pour les jambes à l'arrière, les assises sont un peu courtes. Dommage. Par ailleurs, le choix d'appuis-tête imposants réduit la rétrovision. Concernant le volume du coffre, le Renault se montre très généreux et plutôt astucieux avec un système pour rabattre aisément les sièges. Sur la route, les réglages typés confort sont de mise, le Kadjar s'y tient parfaitement avec des suspensions retravaillées. Le moteur offre de bonnes performances au regard du poids de l'auto tout en contenant la consommation.

Le Kadjar ne manque pas d'allure, mais il devrait soigner autant la finition intérieure !

+ Confort
+ Habitabilité / modularité
+ Ergonomie

– Banquette arrière ferme
– Dotation à compléter
– Plastiques peu valorisants

▶ **Essai paru dans l'AJ n° 937.**

NOTRE AVIS ★★★★☆

Un rapide coup d'oeil sur le Kadjar et sa fiche technique pourrait laisser penser qu'il ne s'agit que d'un Qashqai badgé Renault. Mais une analyse plus approfondie révèle que l'auto est bel et bien un modèle spécifique avec ses propres qualités tant en matière de confort que d'agrément de conduite.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne, diesel
Cylindrée (cm³)	1 598
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	130 à 4 000
Couple maxi (Nm à tr/mn)	320 à 1 750
Transmission	intégrale
Boîte de vitesses	BVM6
Dimensions (L./l./h.) (m)	4,45 / 1,84 / 1,62
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	520

Performances

Vitesse maxi (km/h)	190
1 000 m D. A. (s)	33,2
0 à 100 km/h (s)	11,3
Reprises 90 à 130 km/h (s) en 6e/5e/4e	10,6 / 12,4 / 14,9
Freinage 90/130 km/h (m)	32 / 65

Consommations

MOYENNE (l/100 km) : 6,7

Ville : 7,1	Route : 6,4	Autoroute : 6,5
Autonomie (km) : 970	Capacité réservoir (l) : 65	

Équipements de série

6 airbags, autoradio-CD mp3 avec commandes au volant, climatisation bizone automatique, capteurs de pluie et de luminosité, jantes en alliage, ordinateur de bord, régulateur/limiteur de vitesse, stop-start, système de navigation, volant ajustable dans les deux plans…

Options (€)

Radar de recul	400
Peinture métallisée	620
Roue de secours galette	120
Toit panoramique et rétroviseur intérieur électrochromatique	600

Seat Leon X-Perience *Passe-partout*

2.0 TDI 184 4Drive — **35 290 €**

Rejet de CO_2 : **129 g/km** | Bonus/Malus : **0 €** | Puissance fiscale : **10 CV** | Garantie : **2 ans, km illimité**

Le break baroudeur est à la mode au sein du groupe Volkswagen, et seule Seat était la marque qui ne disposait plus d'aucune offre de ce genre dans sa gamme. Avec cette Leon X-Perience, l'erreur est réparée. Développée sur la base du break (ST), l'auto arbore des protections plastique sur les passages de roues et les soubassements, ainsi qu'une garde au sol rehaussée de 3 cm. N'oublions pas également la présence de la transmission intégrale, car cette version ne fait pas que dans l'apparat. D'autant qu'avec le 2.0 TDI 184 ch associé d'office à la boîte à double embrayage aux passages doux et rapides, l'engin se montre parfaitement à son aise aussi bien sur la route, grâce à des relances énergiques dès les plus bas régimes, que sur les chemins boueux où la transmission fera des merveilles. N'envisagez néanmoins pas de partir crapahuter. Cette Leon n'est en rien un SUV. Côté habitabilité, la Leon se trouve dans la bonne moyenne pour ses cinq occupants comme pour les bagages.

À l'instar des autres marques du groupe, Seat se lance dans le style aventurier avec un break surélevé.

+ Performances
+ Consommation
+ Coffre

– Confort ferme
– Présentation classique
– Uniquement avec DSG

▶ **Essai paru dans l'AJ n° 925.**

NOTRE AVIS ★★★☆☆

La Leon dispose d'un châssis rigoureux offrant une belle agilité. Cela la rend d'autant plus plaisante à mener à un rythme soutenu. On notera néanmoins, dans cette définition X-Perience, un confort quelque peu dégradé. Un défaut bien vite oublié par une consommation parfaitement contenue.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne, diesel
Cylindrée (cm³)	1 968
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	184 à 3 500
Couple maxi (Nm à tr/mn)	380 à 1 750
Transmission	intégrale
Boîte de vitesses	BVM6 robotisée
Dimensions (L./l./h.) (m)	4,55 / 1,82 / 1,49
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	553

Performances

Vitesse maxi (km/h)	211
1 000 m D. A. (s)	29,3
0 à 100 km/h (s)	7,9
Reprises 90 à 130 km/h (s) en 6e/5e/4e	14,8 / 10,4 / 8
Freinage 90/130 km/h (m)	32 / 66

Consommations

MOYENNE (l/100 km) : 7,2

Ville : 7,9	Route : 6,9	Autoroute : 6,7
Autonomie (km) : 764	Capacité réservoir (l) : 55	

Équipements de série

7 airbags, aides au stationnement AV/AR, clim. auto., ESP, jantes alu 17 pouces, capteurs de pluie et de luminosité, régul. de vitesse, sellerie cuir/tissu, système de navigation avec écran couleur tactile 5,8 pouces, prise USB et carte SD, volant cuir multifonction…

Options (€)

Jantes alu 18"	420
Pack hiver	385
Peinture métallisée	645
Pneus toutes saisons 17"	150
Seat Sound System	260

Seat Ateca *L'estocade ibérique*

2.0 TDI 190 4Drive Xcellence — **37 515 €**

Rejet de CO_2 : **131 g/km** | Malus écologique : **150 €** | Puissance fiscale : **10 CV** | Garantie : **2 ans, km illimité**

Au sein du groupe Volkswagen, toutes les marques possèdent ou possèderont très rapidement un SUV. Ainsi aux côtes des VW et Audi, Seat arrive avec l'Ateca en attendant le nouveau Skoda.

Depuis quelques années, la question n'est plus de savoir quel constructeur commercialise un SUV mais plutôt qui n'en propose pas. Ce type de carrosserie génère un tel engouement auprès des automobilistes que ne pas s'engouffrer dans ce segment relève de la démence. Seat survient donc en présentant l'Ateca. Mais en arrivant plus tard, il faut avancer de sérieux atouts pour concurrencer des rivaux déjà installés. Et force est de reconnaître que l'Ateca dispose de sérieux arguments. La douceur de conduite est, par exemple, à saluer. Direction et pédales offrent un toucher velouté agréable. Idem pour la mécanique. Le diesel 2.0 TDI de 190 ch ne néglige pas les performances même si la puissance pouvait laisser espérer des sensations plus élevées notamment au niveau des accélérations. Signalons aussi que le SUV ibérique dispose d'une molette Driving Experience qui permet de sélectionner quatre modes au choix : Eco, Normal, Sport et Individuel.

+ Prix/équipements
+ Comportement rassurant
+ Habitabilité
− Modularité
− Détails de finition
− Volume du coffre

> ***Seat réussit parfaitement son entrée dans le monde des SUV***

Dans l'habitacle, Seat a voulu visiblement passer un cap au niveau de la finition. Le standing n'est pas encore du niveau de ses cousins mais les progrès sont notables et visibles. De même, le niveau d'équipement est appréciable avec un grand écran tactile, une caméra à 360°, le Park Assist, etc. Les standards technologiques actuels sont présents. De bonnes nouvelles donc qui augmentent logiquement la facture, par rapport aux tarifs habituels de la marque mais, qui reste tout de même inférieure à la concurrence.

Dans l'habitacle, l'Ateca valide ses liens familiaux avec la Leon avec une présentation soignée mais terne.

▶ Essai paru dans l'AJ n° 955.

NOTRE AVIS ★★★★☆

Arriver dans une catégorie avec plusieurs années de retard est loin d'être un gage de réussite commerciale. Pourtant, le Seat Ateca possède tellement d'atouts (prix, habitabilité, équipements, etc) qu'il devrait assez facilement bousculer les habitudes des nombreux acheteurs de SUV et doubler des rivaux.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne, diesel
Cylindrée (cm³)	1968
Suralimentation	3 turbos
Puissance maxi (ch à tr/mn)	190 à 3500
Couple maxi (Nm à tr/mn)	400 à 1750
Transmission	intégrale
Boîte de vitesses	BVA6
Dimensions (L./l./h.) (m)	4,37/1,85/1,62
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	485

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	212
1 000 m D. A. (s)	nc
0 à 100 km/h (s)	nc
Reprises 90 à 130 km/h (s)	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Consommations *

MOYENNE (l/100 km) : 5		
Ville : nc	Route : nc	Autoroute : nc
Autonomie (km) : nc	Capacité réservoir (l) : 55	

* Données constructeur.

Équipements de série

7 airbags, accès et démarrage sans clé, affichage tête haute, Bluetooth, caméra 360°, clim. auto. bizone, ESP, freinage anticollision, hayon électrique, jantes alu 18 pouces, régulateur de vitesse, sellerie mixte tissu/Alcantara, syst. multimédia avec écran tactile, toit ouvrant panoramique…

Options (€)

Alarme	290
Full drive assist	945
Hi-fi haut de gamme	250
Park assist	380

Skoda Yeti *Proposition indécente*

1.2 TSI 110 Edition — **23 810 €**

Rejet de CO_2 : **128 g/km** | Bonus/Malus : **0 €** | Puissance fiscale : **6 CV** | Garantie : **2 ans, km illimité**

Derrière son style carré, sa bouille attachante et ses airs séducteurs, le Yeti n'oublie pas le pragmatisme : il en donne beaucoup pour un tarif raisonnable. Cette version Ambition comprend l'essentiel tout en restant plus abordable que ses rivales. Son autre beauté est aussi intérieure grâce à son habitacle aussi accueillant qu'astucieux. Reprenant la modularité d'un monospace, il comprend trois sièges arrière indépendants, coulissants et amovibles. Sans oublier un coffre de 475 dm³, une qualité de fabrication impeccable et de nombreux rangements qui en font un véhicule apprécié des familles. A condition de passer l'éponge sur une planche de bord un peu austère. Le Yeti n'oublie pas le plaisir de son conducteur avec son châssis sûr et ses moteurs à la page. Le bloc essence 1.2 TSI qui vient de passer à 110 ch constitue une excellente alternative au diesel. Assisté de son turbo qui le rend très souple, il se montre à l'aise sur route, même si son appétit augmente avec un pied droit insistant.

Depuis son restylage fin 2013, le Yeti a perdu ses gros phares ronds additionnels pour devenir plus consensuel.

+ Qualité de vie à bord
Tarif raisonnable
Moteur agréable

− Poids élevé
Conso. à rythme soutenu
Modèle vieillissant

▶ Essai non paru.

NOTRE AVIS ★★★★☆

A peine plus grand qu'un crossover urbain, le Yeti profite d'un habitacle pratiquement aussi vaste que ceux des modèles de la catégorie supérieure. Du coup son excellent rapport prix prestations en font une proposition décidément indécente. Surtout que son petit moteur essence 1.2 TSI participe à la fête...

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne, essence
Cylindrée (cm³)	1 197
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	110 à 4 600
Couple maxi (Nm à tr/mn)	175 à 1 550
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVM6
Dimensions (L/l/h) (m)	4,23 / 1,80 / 1,70
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	510

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	179
1 000 m D. A. (s)	nc
0 à 100 km/h (s)	11
Reprises 90 à 130 km/h (s) en 6e/5e/4e	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Consommations *

MOYENNE (L/100 km) : 5,5

Ville : 6,7	Route : 4,8	Autoroute : nc
Autonomie (km) : nc	Capacité réservoir (l) : 55	

* Données constructeur.

Équipements de série

7 airbags, ABS, ESP, antibrouillards, barres de toit, bluetooth, clim auto bizones, jantes alliage 17 pouces, ordi de bord, phares et essuie-glace autos, radio CD MP3, régulateur de vitesse, rétroviseurs ext. rabattables électriquement, verrouillage centralisé…

Options (€)

Airbags latéraux AR	320
Caméra de recul	300
Peinture métallisée	540
Smartlink	170
Toit ouvrant électrique	1 110

Skoda Octavia Scout *Le baroudeur serviable*

2.0 TDI 150 — **31 250 €**

Rejet de CO_2 : **129 g/km** | Bonus/Malus : **0 €** | Puissance fiscale : **8 CV** | Garantie : **2 ans, km illimité**

Beaucoup de constructeurs proposent une version baroudeuse de leurs modèles phares. Mais contrairement à la concurrence, Skoda ne fait pas dans le déguisement. Audelà des protections en plastique, l'Octavia Scout dispose d'une assiette rehaussée de 33 mm et d'une transmission intégrale qui optimise l'adhérence en fonction des revêtements rencontrés. L'auto offre ainsi un équilibre parfait qui procure sérénité à son conducteur, et ce, quel que soit le type de route. Sous son capot, le 2.0 TDI de 150 ch affiche un caractère docile, avec des performances très correctes. Ce moteur est secondé par une boîte manuelle à six rapports excellemment guidée. On lui reprochera néanmoins une consommation moyenne un peu élevée (6,5 l/100 km) pour la catégorie. On aime par contre ses suspensions un peu plus souples que le break classique, qui assurent un très bon confort. Sans oublier son coffre immense qui permet d'emmener nombre de bagages.

Carrosserie protégée, look de baroudeur, la Scout soigne son allure tout en conservant les avantages du break classique, tel que son coffre géant...

+ Comportement rassurant
Confort et habitabilité
Ligne

− Prix élevé
Consommation
Moteur rugueux

▶ Essai paru dans l'AJ n° 71.

NOTRE AVIS ★★★☆☆

Le break Skoda Octavia Scout est un modèle très séduisant, à condition de ne pas regarder le prix. En effet, nous sommes ici assez éloignés de ce que pouvait proposer la marque tchèque jusqu'ici. D'autant qu'en matière d'équipements, c'est un peu mesquin: pas de système de navigation pour un modèle à 30 000 €…

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne, diesel
Cylindrée (cm³)	1 968
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	150 à 4 000
Couple maxi (Nm à tr/mn)	340 à 1 750
Transmission	intégrale non permanente
Boîte de vitesses	BVM6
Dimensions (L/l/h) (m)	4,69 / 1,81 / 1,53
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	656

Performances

Vitesse maxi (km/h)	198
1 000 m D. A. (s)	31
0 à 100 km/h (s)	8,9
Reprises 90 à 130 km/h (s) en 6e/5e/4e	13 / 10,1 / 8
Freinage 90/130 km/h (m)	32 / 66

Consommations

MOYENNE (L/100 km) : 6,5

Ville : 6,7	Route : 6,3	Autoroute : 6,5
Autonomie (km) : 845	Capacité réservoir (l) : 55	

Équipements de série

7 airbags, aide au démarrage en côte, banquette 40/20/40 rabattable, clim. auto. bizone, capteurs de pluie et de luminosité, jantes alliage 17 pouces, ordi. de bord, projecteurs antibrouillard, radars de stationnement AV/AR, régulateur de vitesse, rétros ext. élec. et dégivrants, sièges AV réglables en hauteur, autoradio-CD mp3 + lecteur de carte SD, Bluetooth, vitres élec. AV/AR, volant multifonction…

Options (€)

Aide au stationnement	650

SsangYong Tivoli *L'attrait de la nouveauté*

160 e-XDi 2WD Sport — **21 490 €**

Rejet de CO_2 : 113 g/km | Bonus/Malus : 0 € | Puissance fiscale : 6 CV | Garantie : 7 ans ou 100 000 km

Le Ssangyong Tivoli n'est pas juste un modèle exotique, son rapport prix/équipement impressionne.

Marque particulièrement méconnue en France, Ssangyong crée l'événement en présentant le Tivoli. Un petit SUV urbain qui pourrait venir titiller les références que sont les Peugeot 2008 et Renault Captur. Cette nouveauté possède en effet de réelles qualités avec par exemple un niveau d'équipement de série assez large et bien pensé. Les derniers gadgets à la mode ne sont certes pas présents mais l'essentiel est là. Toujours dans l'habitacle, le Tivoli surprend par la qualité de sa finition, avec, par exemple, des plastiques davantage soignés que ceux montés dans le Renault Captur. De même, l'habitabilité a été bien conçue notamment pour les passagers arrière qui bénéficient d'un espace suffisant. Le coffre est aussi une bonne surprise puisqu'il offre un volume plutôt supérieur à la catégorie. Tout n'est pas rose pour autant. Le moteur assez performant souffre d'un volume sonore envahissant. Le comportement routier enfin même sans grand défaut n'atteint pas la qualité des rivales européennes.

+ Equipements de série
Finition
Moteur

– Diamètre de braquage
Freinage
Moteur bruyant

▶ Essai paru dans l'AJ n° 945.

NOTRE AVIS ★★★★☆

Souvent critiqué dans un passé proche, Ssangyong démontre un nouveau savoir-faire avec le Tivoli. Tout n'est pas parfait mais certaines qualités permettent à ce SUV urbain de se faire remarquer positivement. Encore quelques détails à peaufiner et nous verrons certainement très vite plus de Ssangyong dans nos rues.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne, diesel
Cylindrée (cm³)	1 597
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	115 à 3 400
Couple maxi (Nm à tr/mn)	300 à 1 500
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVM6
Dimensions (L/l/h) (m)	4,21/1,80/1,60
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	423

Performances

Vitesse maxi (km/h)	175
1 000 m D. A. (s)	33,8
0 à 100 km/h (s)	11,6
Reprises 90 à 130 km/h (s) en 6e/5e/4e	13,8/11,6/10,5
Freinage 90/130 km/h (m)	36/73

Consommations

MOYENNE (l/100 km) : 5,8

Ville : 5,8	Route : 5,6	Autoroute : 6,1
Autonomie (km) : 810	Capacité réservoir (l) : 47	

Équipements de série

7 airbags, jantes alliage 16 pouces, aide au démarrage en côte, capteurs de pluie, caméra de recul, contrôle de pression des pneus, régulateur de vitesse, climatisation manuelle, radio 6HP à commandes au volant, Bluetooth, antibrouillards, rails de toit, volant cuir réglable en hauteur et profondeur…

Options (€)

Boîte de vitesses automatique	1 500
Peinture métallisée	490
Transmission intégrale	1 800

Subaru Outback *Idéal pour passer… partout*

2.0D 150 Exclusive — **46 390 €**

Rejet de CO_2 : 159 g/km | Malus écologique : 900 € | Puissance fiscale : 9 CV | Garantie : 3 ans ou 100 000 km

Pour sa cinquième génération, l'Outback s'offre une boîte automatique à 7 rapports bienvenue.

Spécialiste de la transmission intégrale, Subaru est souvent devancée par la concurrence, notamment allemande, au moment du choix final. Pour pallier cela, le nouvel Outback, qui dérive de la Legacy break, arbore un look plus baroudeur avec des protections au niveau des bas de caisse ainsi qu'une garde au sol rehaussée. Il dispose toujours de son moteur Boxer (à plat) délivrant son couple très tôt. Bien utile pour s'aventurer sur les chemins de terre. Sur la route, le confort est d'autant plus appréciable que la boîte automatique passe les rapports de façon douce et rapide. On regrettera la consommation élevée de ce duo qui entraîne un malus écologique qui peut freiner (+ 900 €) au moment de l'achat. D'autant que les concurrentes Audi Allroad et Volvo XC70 se montrent, ici, plus performantes. Autre point négatif, la présentation intérieure qui n'est pas au niveau des objectifs haut de gamme de la marque. On se consolera avec la longue liste des équipements de série.

+ Moteur performant
Boîte automatique agréable
Équipements de série

– Consommation élevée
Bruit moteur
Malus

▶ Essai paru dans l'AJ n° 928.

NOTRE AVIS ★★★★☆

Malgré toutes ses qualités dynamiques réelles et avérées, l'Outback ne peut lutter dans la même catégorie que les ténors du haut de gamme de sa catégorie. On se réconfortera par le confort et l'agrément procurés, ainsi que par l'habitabilité offerte. Dernier bon point, ses nombreux équipements de série.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. à plat, diesel
Cylindrée (cm³)	1 998
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	150 à 3 600
Couple maxi (Nm à tr/mn)	350 à 1 600
Transmission	intégrale
Boîte de vitesses	BVA7
Dimensions (L/l/h) (m)	4,81/1,84/1,61
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	512

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	192
1 000 m D. A. (s)	nc
0 à 100 km/h (s)	9,9
Reprises 90 à 130 km/h (s) en 6e/5e/4e	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Consommations *

MOYENNE (l/100 km) : 6,1

Ville : 7,5	Route : 5,3	Autoroute : nc
Autonomie (km) : 983	Capacité réservoir (l) : 60	

* Données constructeur.

Équipements de série

7 airbags, ABS, accès et démarrage sans clé, AFU, antibrouillards, ESP, Bluetooth, caméra de recul, climatisation auto. bizone, écran tactile + commandes vocales, jantes alu 18 pouces, radar anticollision, autoradio-CD mp3 avec hi-fi Harman Kardon, régulateur de vitesse adaptatif, sellerie cuir, tout ouvrant électrique, volant cuir multifonctions…

Options (€)

Peinture métallisée	610

SsangYong Tivoli XLV *Extension de patrimoine*

Spécialiste méconnu des SUV, SsangYong étend son offre pour tenter de percer sur le marché hexagonal. Après le Korando et son petit frère le Tivoli, voici le Tivoli XLV... un peu plus grand !

Doté d'un style original, le Tivoli se veut chic et raffiné. De quoi s'attaquer au haut du panier des SUV urbains mais pour un tarif attractif. Une offre séduisante doublée aujourd'hui d'une version longue: le XLV. Un peu à la façon de Fiat avec son 500 L devenu 500 L Living, les designers de la marque ont affublé le Tivoli d'une malle de coffre agrandie. Si le profil du SUV paraît un peu déséquilibré, le résultat reste mieux intégré que sur le modèle italien. Et l'espace alloué aux bagages fait un bond en avant. De 327 sur le Tivoli "court", le coffre passe à 574 dm³ (720 dm³ avec un kit anticrevaison). Un record dans la catégorie! La banquette ne coulisse toujours pas mais elle est en revanche désormais inclinable selon deux positions. Une modularité classique mais qui permet aux passagers de prendre leurs aises. Dommage dès lors que les suspensions fassent preuve d'autant de fermeté. Passe encore à l'avant, mais derrière, les ralentisseurs dégradent le confort. Au volant, la prise de poids (50 kg) ne se ressent guère. Les mouvements de caisse demeurent bien maîtrisés, et le comportement, bien qu'un peu pataud, s'avère rassurant. Seul bloc proposé, le 1.6 diesel de 115 ch offre suffisamment de tonus mais n'apprécie guère les très bas régimes et manque de douceur. Ce n'est donc pas un modèle d'agrément mais il convient tout à fait dans le cadre d'une utilisation familiale. Enfin dernier atout de ce modèle XXL au tarif attractif doublé d'une dotation premium: une garantie étendue à 7 ans ou 100 000 km.

+ Tarif et dotation
Coffre volumineux
Garantie 7 ans !

− Confort ferme
Modularité limitée
Comportement pataud

> ***Le chic Tivoli s'allonge sans offrir 7 places, c'est ballot !***

Passé les plastiques durs, la présentation s'avère sérieuse et l'ergonomie efficace.

▶ **Essai paru dans l'AJ n° 961.**

NOTRE AVIS ★★★☆☆

En offrant l'habitabilité et le coffre d'un SUV compact pour un prix à peine supérieur à celui d'un SUV urbain, SsangYong répond à un réel besoin. Mais il aurait fallu peaufiner davantage les aspects pratiques pour faire la différence, le plaisir de conduite n'étant pas la principale qualité de cet original SUV coréen.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne, diesel
Cylindrée (cm³)	1 597
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	115 à 3 400
Couple maxi (Nm à tr/mn)	300 à 1 500
Transmission	intégrale
Boîte de vitesses	BVM6
Dimensions (L./l./h) (m)	4,44 / 1,80 / 1,63
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	574

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	170
1 000 m D. A. (s)	nc
0 à 100 km/h (s)	nc
Reprises 90 à 130 km/h (s) en 6e/5e/4e	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Consommations *

MOYENNE (l/100 km) : 5,1

Ville : 5,7	Route : 4,6	Autoroute : nc
Autonomie (km) : nc	Capacité réservoir (l) : 47	

* Données constructeur.

Équipements de série

7 airbags, accès et démarrage mains-libres, aide au démarrage en côte, aide au parking AV/AR, antibrouillards, Bluetooth, caméra de recul, clim auto. bizone, détecteurs de pluie/luminosité, ESP, GPS avec écran tactile 7 pouces, jantes alu 18 pouces, phares et essuie-glaces auto., régul./limit. de vitesse, rétros ext. dégivrants et vitres AV/AR élec, rétro. intérieur jour/nuit auto., sièges AV chauffants…

Options (€)

Kit anticrevaison	100
Peinture métallisée ou vernie	490

Suzuki S-Cross *Micro évolution*

▶ 1.6 DDiS 4x2 Pack SE — **24 790 €**

Rejet de CO_2 : 110 g/km | Bonus/Malus : 0 € | Puissance fiscale : 6 CV | Garantie : 3 ans ou 100 000 km

Ne l'appelez plus SX4. Depuis 2015, le crossover maison devient S-Cross tout court. Légèrement remanié, sa calandre est désormais barrée de deux filets de chromes qui harmonisent ses proportions et adoucissent son regard. La gamme remaniée se contente désormais de trois finitions dont cette déclinaison Pack SE fort bien pourvue. Le reste demeure inchangé. Face aux références du genre, la partie châssis reste encore perfectible à cause de sa direction assez floue. Ses suspensions un peu sautillantes également. Cela ne l'empêche pas pour autant d'offrir un comportement sain et sûr. Son diesel 1.6 DDiS, emprunté à Fiat reste d'une étonnante sobriété, même s'il se fait hélas toujours trop entendre. Le S-Cross reste plutôt habitable et agréable à vivre, aussi bien pour les passagers arrière que pour les bagages : belle place aux jambes et coffre plutôt généreux dans la catégorie. Avec une présentation plutôt flatteuse et des plastiques moussés sur la planche de bord.

A peine arrivé (fin 2013) le S-Cross se pare pour le millésime 2015, d'une calandre à double barrette chromée et d'une gamme revue.

+ Coffre spacieux et pratique
Belle sobriété
Style plus avenant

– Direction floue
Insonorisation perfectible
Confort moyen

▶ Essai non paru.

NOTRE AVIS ★★★★☆

Sur un segment très concurrentiel, le S-Cross n'a pas la partie facile. Si son léger remaquillage le rend un peu plus avenant et s'il propose un équipement un peu plus riche, ses qualités routières sont encore en deçà des références du genre. Il conserve toutefois un moteur très frugal (même en 4x4) et un habitacle accueillant.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne, diesel
Cylindrée (cm³)	1 599
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	120 à 3 750
Couple maxi (Nm à tr/mn)	320 à 1 750
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVM6
Dimensions (L./l./h.) (m)	4,30 / 1,77 / 1,58
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	430

Performances

Vitesse maxi (km/h)	188
1 000 m D. A. (s)	32,2
0 à 100 km/h (s)	10,4
Reprises 90 à 130 km/h (s) en 6e/5e/4e	11,8 / 10 / 9
Freinage 90/130 km/h (m)	33 / 66

Consommations

MOYENNE (L/100 km) : 5,5

Ville : 5,8	Route : 5,3	Autoroute : 5,4
Autonomie (km) : 855	Capacité réservoir (l) : 50	

Équipements de série

6 airbags, ABS, antibrouillards, contrôle de la pression des pneus, ESP, capteurs de pluie/luminosité, régulateur/limiteur de vitesse, accès et démarrage mains-libres, aide au stationnement AR, banquette rabattable 2/3-1/3, Bluetooth, clim. auto. bizones, jantes alliage, ordinateur de bord, autoradio-CD mp3 avec commandes au volant, rétros élect., vitres élect. AV/AR, volant réglable en hauteur et en profondeur, caméra de recul, phares xénon…

Options (€)

Peinture métallisée	530

Suzuki Vitara *Enfin dans son époque*

▶ 1.6 DDiS 120 4x4 Pack — **25 590 €**

Rejet de CO_2 : 111 g/km | Bonus/Malus : 0 € | Puissance fiscale : 6 CV | Garantie : 3 ans ou 100 000 km

Suzuki relance le Vitara avec l'espoir de venir titiller les Peugeot 2008 et Renault Captur. Il pense disposer pour cela d'un atout de taille : sa transmission intégrale AllGrip. Cette technologie n'étant toutefois pas le Graal recherché par les acheteurs, il fallait, au japonais, d'autres critères de séduction. Il y aura déjà sa bouille : le Vitara se veut plus 4x4 que ses rivaux avec des lignes plus tendues. A l'intérieur, la présentation, classique, progresse néanmoins notablement pour un Suzuki et l'habitacle est spacieux pour la catégorie. Si le volume du coffre est convenable, la modularité est réduite au minimum. Même constat côté rangement avec aucun espace à l'arrière. Quant au confort de ses places, il est bien trop ferme. Pour la partie mécanique, Fiat fournit le même bloc diesel que sur le S-Cross. Sobre et très souple, il se montre trop bruyant, ce qui nuit à l'agrément. En revanche, le comportement du châssis est exemplaire et les suspensions agissent parfaitement.

À l'heure où les SUV citadins explosent, le Vitara s'offre une cure de modernisme aussi bien en look qu'en agrément.

+ Comportement routier
Rapport prix/équipements
Personnalisation

– Finition
Moteur bruyant
Places arrière fermes

▶ Essai paru dans l'AJ n° 923.

NOTRE AVIS ★★★☆☆

De baroudeur brut mais efficace, le Vitara est devenu un SUV urbain qui s'est embourgeoisé. Ce n'est finalement pas un mal, d'autant qu'il affiche de nombreux atouts pour séduire comme son châssis ou son habitabilité. En revanche, il serait bon de faire un effort sur l'insonorisation pour améliorer l'agrément.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne, diesel
Cylindrée (cm³)	1 598
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	120 à 3 750
Couple maxi (Nm à tr/mn)	320 à 1 750
Transmission	intégrale
Boîte de vitesses	BVM6
Dimensions (L./l./h.) (m)	4,17 / 1,77 / 1,61
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	375

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	175
1 000 m D. A. (s)	nc
0 à 100 km/h (s)	13
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Consommations *

MOYENNE (L/100 km) : 4,4

Ville : nc	Route : nc	Autoroute : nc
Autonomie (km) : 1 068	Capacité réservoir (l) : 47	

* Données constructeur.

Équipements de série

7 airbags, banquette rabattable 2/3-1/3, Bluetooth, caméra de recul, capteurs de pluie et de luminosité, climatisation automatique, différentiel actif AllGrip sur 4WD, ESP, jantes alliage de 17 pouces, pavé tactile avec GPS, port USB, radar anticollision (jusqu'à 30 km/h), autoradio-CD mp3, rails de toit, régulateur de vitesse adaptatif, sellerie cuir/Alcantara, vitres et rétroviseurs électriques, volant cuir multifonction….

Options (€)

Peinture métallisée	530

Toyota RAV4 *Le pionnier des SUV s'électrifie*

Hybride 197 2WD Lounge — **39 700 €**

Rejet de CO_2 : 116 g/km | Bonus/Malus : 0 € | Puissance fiscale : 8 CV | Garantie : 3 ans ou 100 000 km

Arrivé en 2013 avec un style trop passe-partout, ce RAV4 ressort transformé de son restylage de mi-carrière ! Et même à l'intérieur il s'actualise : les compteurs s'adjoignent ainsi un nouvel affichage digital couleur alors que la console centrale accueille un écran multimédia tactile 7 pouces. Un nouveau matériau synthétique vient par ailleurs habiller quelques éléments intérieurs… mais les plastiques médiocres demeurent ! La dotation s'enrichit aussi des systèmes de vision à 360° et anti-collision. Sous le capot se cache une motorisation hybride, associant un 2.5 essence de 152 ch et un moteur électrique de 143 ch (pour 197 ch cumulés), qui donne satisfaction en ville, où il se montre à la fois sobre, disponible et doux. Sur route aussi, la recette fait miracle, à condition de ne pas trop solliciter l'accélérateur. En revanche, sur autoroute, la consommation grimpe vite. Handicapé par son poids, l'engin se montre aussi peu agile sur parcours sinueux, mais reste confortable grâce à des sièges dotés d'un bon maintien et à des suspensions filtrantes efficaces.

Seul son logo Toyota bleu distingue cet hybride d'une version thermique du RAV 4.

+ Consommation (ville/route)
Agrément moteur (ville)
Dotation de sécurité (Lounge)

– Qualité des plastiques
Manque de dynamisme
Tarif élevé

▶ Essai paru dans l'AJ n° 950.

NOTRE AVIS ★★★★☆

Fort d'un style et d'équipements remis au goût du jour, le RAV4 entre dans la grande famille des hybrides Toyota avec cette version que nous recommanderons surtout à ceux qui empruntent les zones urbaines et périurbaines en roulant tranquillement. Autrement, la version diesel, moins chère, présente autant d'intérêt.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne + élec, essence
Cylindrée (cm³)/Suralimen.	2 494/non
Batterie/Capacité (kWh)	nc/105
Puissance maxi (ch à tr/mn)	152 à 5 700[1]
Couple maxi (Nm à tr/mn)	206 à 4 400
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVA1[2]
Dimensions (L/l/h) (m)	4,61/1,85/1,68
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	501

[1] + 143 ch élec. pour 197 ch cumulés. [2] train épicycloïdal

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	180
1 000 m D. A. (s)	nc
0 à 100 km/h (s)	8,3
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Consommations *

MOYENNE (l/100 km) : 5		
Ville : 4,8	Route : 5	Autoroute : nc
Autonomie (km) : 1 120	Capacité réservoir (l) : 56	

* Données constructeur.

Équipements de série

ESP, 6 airbags, contrôle pression des pneus, caméra de recul + vision 360°, clim auto., coffre élec., système de navigation + écran tactile 7, fermeture centralisée à distance, vitres AV/AR électriques, jantes alliage 18 pouces…

Options (€)

Barres de toit longitudinales	290
Peinture métallisée	620
Toit ouvrant électrique en verre	900

Volkswagen Golf Alltrack *Vraie Golf, vraie baroudeuse*

2.0 TDI 184 4x4 — **37 730 €**

Rejet de CO_2 : 132 g/km | Malus écologique : 150 € | Puissance fiscale : 10 CV | Garantie : 2 ans. km illimité

La recette est connue : affubler un modèle urbain d'un kit de baroudeur et le voilà estampillé aventurier ! Mais l'Alltrack ne fait pas semblant puisqu'il rehausse sa garde au sol de 20 mm et intègre une transmission intégrale. Par rapport au break standard, il ajoute des protections au niveau des passages de roue et des bas de caisse ainsi que des éléments chromés sur les boucliers, sabots, rétroviseurs extérieurs et barres de toit. Ainsi parée et dotée d'un mode Offroad agissant sur la gestion moteur, la boîte DSG et la transmission 4x4, cette Golf se transforme en véritable aventurière. Sa garde au sol surélevée induit un comportement plus souple sur route bitumée ainsi qu'un confort accru. En raison de son surpoids non négligeable de 100 kg, les 184 ch du 2.0 TDI ne sont pas de trop pour offrir un caractère nerveux à l'auto. Ce moteur est obligatoirement associé à la boîte robotisée. L'intérieur de cette Golf est strictement identique aux autres versions, à quelques inserts spécifiques près.

L'Alltrack, la première Golf parée pour l'aventure ? Pas vraiment, puisque dans les années 1990, il y a eu la Golf Country !

+ Confort
Capacité Offroad
Qualité de finition

– Moteur manquant de tonus
Poids important
Trop d'options

▶ Essai paru dans l'AJ n° 934.

NOTRE AVIS ★★★★☆

Avec sa transmission intégrale, un moteur puissant et une boîte réactive, la Golf Alltrack est une parfaite aventurière capable de vous emmener presque partout. Si le bloc de 184 ch manque parfois d'un peu de nerf, les versions moins puissantes seront vraiment à la peine en raison du surpoids de cette Alltrack.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne, diesel
Cylindrée (cm³)	1 968
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	184 à 3 500
Couple maxi (Nm à tr/mn)	380 à 1 750
Transmission	intégrale
Boîte de vitesses	BVM6 robotisée
Dimensions (L/l/h) (m)	4,57/1,80/1,49
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	605

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	219
1 000 m D. A. (s)	nc
0 à 100 km/h (s)	7,8
Reprises 90 à 130 km/h (s) en 6e/5e/4e	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Consommations *

MOYENNE (l/100 km) : 5		
Ville : 5,7	Route : 4,6	Autoroute : nc
Autonomie (km) : 1 000	Capacité réservoir (l) : 50	

* Données constructeur.

Équipements de série

7 airbags, clé mains-libres, clim. auto. bizone, GPS avec écran tactile, jantes alliage 17", pédalier inox, protections spécifiques, autoradio-CD mp3, Bluetooth, régulateur de vitesse adaptatif, aide au stationnement AV/AR, vitres AV/AR électriques…

Options (€)

Airbags latéraux AR	345
Assistants de conduite	785
Toit ouvrant panoramique	1 330
Suspensions pilotées	1 065

Volkswagen Passat SW Alltrack *L'aventurière*

2.0 TDI 150 4x4 — **40 910 €**

Rejet de CO_2 : **129 g/km** | Bonus/Malus : **0 €** | Puissance fiscale : **8 CV** | Garantie : **2 ans, km illimité**

Volkswagen pousse son break Passat hors des sentiers battus, et même pas une égratignure. Grâce à sa transmission intégrale de série associée au mode "Off Road", qui permet de freiner le véhicule en descente et d'adoucir la réponse moteur. Seule la garde au sol, pourtant portée à 17 cm, reste juste pour les terrains accidentés. En revanche, le TDI de 150 ch permet d'animer sans peine cet imposant break. Même s'il est moins dynamique que la version classique, l'engin s'avère tout aussi confortable. Dommage que l'assistance au stationnement, la caméra de recul, l'accès et le démarrage sans clé, ainsi que la sellerie cuir / Alcantara ne soient pas disponibles comme sur la version Carat 4Motion. Cependant elle propose d'emblée le régulateur adaptatif, le freinage automatique et le GPS. Sur le plan de l'habitabilité et de l'agrément à bord, l'allemande conserve les qualités de sa lignée. Avec, comme toujours, des places arrière immenses et un volume de coffre (639 dm³), qui en font une des familiales les plus spacieuses et agréables du segment.

La Passat Alltrack adopte la panoplie type du baroudeur, tout en élégance.

+ Livrée Alltrack
Couple moteur / transmission
Espace à bord

– Susp. pilotée en option
Lacunes d'équipement
Garde au sol peu relevée

▶ **Essai non paru.**

NOTRE AVIS ★★★★☆

Ce break familial, qui compte parmi les plus spacieux et les plus chics du marché, a réussi sa mutation esthétique et technique. Au passage, les prix ne se sont pas envolés, même s'il faudra remettre la main au portefeuille pour des aides à la conduite et des éléments de confort souvent livrés de série pour des véhicules de cette trempe.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne, diesel
Cylindrée (cm³)	1 968
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	150 à 3 500
Couple maxi (Nm à tr/mn)	340 à 1 750
Transmission	intégrale
Boîte de vitesses	BVM6
Dimensions (L/l/h) (m)	4,78 / 1,84 / 1,51
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	639

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	199
1 000 m D. A. (s)	31,4
0 à 100 km/h (s)	nc
Reprises 90 à 130 km/h (s) en 6e/5e/4e	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Consommations *

MOYENNE (l/100 km) : 6,7

Ville : 7,4	Route : 6,3	Autoroute : 6,3
Autonomie (km) : nc	Capacité réservoir (l) : 66	

* Données constructeur.

Équipements de série

Régul. de vitesse adaptatif, feux de jour à leds, élargisseurs de passages de roues anthracites, rétros chromés et barres de toit anodisées, jantes 17, pédales et repose-pied en acier inoxydable brossé, ordi de bord avec écran 3,5, assist. freinage et dém. en côte, ABS, ESC, syst. navigation et infotainment SD/USB, KeylessAccess et start/stop, vitres AR surteintées, sorties échappement chromées…

Options (€)

Peinture métallisée ou nacrée	640
Toit ouvrant électrique	1 000

Volkswagen Touareg *Caractère discret*

3.0 V6 TDI Carat — **67 910 €**

Rejet de CO_2 : **174 g/km** | Malus écologique : **2 200 €** | Puissance fiscale : **16 CV** | Garantie : **2 ans, km illimité**

Apparue en 2010, la seconde génération de Volkswagen Touareg passe par la case "restylage" qui, comme le veut la tradition à Wolfsburg, est ténue. Ces retouches esthétiques concernent la calandre, le bouclier avant et les feux. Sous le capot, en revanche, le bloc V6 diesel voit sa puissance portée à 262 ch. Une valeur certes conséquente, mais qui va de pair avec une consommation excessive. Il faut dire que ce SUV familial arbore des dimensions généreuses qui lui confèrent une excellente habitabilité, cinq personnes pouvant aisément prendre place à bord, même si le passager central de la banquette sera gêné par le tunnel de transmission. Le volume de coffre se situe dans la moyenne, sans plus. À la conduite, le Touareg continuera de satisfaire ses adeptes : si la rigueur du châssis ne souffre pas la critique, les plus exigeants regretteront un manque de dynamisme certain. Un défaut inconnu de son cousin, le Porsche Cayenne. On se consolera avec les équipements de série, complets.

Le discret restylage du Touareg vise à le relancer au sein d'un segment de marché plutôt disputé.

+ Présentation flatteuse
Espace pour cinq
Confort douillet…

– … mais comportement pataud
Consommation
Prix

▶ **Essai non paru.**

NOTRE AVIS ★★★☆☆

Véhicule familial avant tout, le Touareg manque de personnalité et mise en priorité sur la vie à bord pour séduire. Son habitacle, bien présenté et fini, s'avère spacieux et l'on jouit d'un confort de bon aloi. Toutefois, la consommation élevée déçoit, à l'instar des aptitudes en tout-terrain perfectibles au vu du tarif.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	6 cyl. en V, diesel
Cylindrée (cm³)	2 967
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	262 à 3 800
Couple maxi (Nm à tr/mn)	580 à 1 750
Transmission	intégrale
Boîte de vitesses	BVA8
Dimensions (L/l/h) (m)	4,81 / 1,94 / 1,74
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	532

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	225
1 000 m D. A. (s)	nc
0 à 100 km/h (s)	7,3
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Consommations *

MOYENNE (l/100 km) : 6,6

Ville : 7,7	Route : 6	Autoroute : nc
Autonomie (km) : nc	Capacité réservoir (l) : 85	

* Données constructeur.

Équipements de série

ABS, accès et démarrage mains-libres, aide au stationnement AV/AR, airbags frontaux, rideaux AV/AR, latéraux AV et genoux conducteur, banquette 2/3-1/3 coulissante, caméra de recul, contrôle de pression des pneus, ESP, Front Assist, fixations Isofix AR, jantes alu 18 pouces, GPS, hayon électrique, autoradio-CD mp3, sellerie cuir, sièges AV électriques et chauffants, régulateur de vitesse adaptatif…

Options (€)

Crochet d'attelage escamotable	890
Peinture métallisée	1 185

Volkswagen Tiguan *Impassible... en toute circonstance*

2.0 TDI 150 4Motion Carat — **41 625 €**

Rejet de CO_2 : **149 g/km** | Malus écologique : **900 €** | Puissance fiscale : **9 CV** | Garantie : **2 ans, km illimité**

NOUVEAU MODÈLE

Le Tiguan nouveau est arrivé. Sous son design très conventionnel, il cache une base technique inédite et une nouvelle transmission intégrale. De quoi être efficace partout.

Pour mettre à rude épreuve les capacités d'une nouvelle transmission intégrale, vous avez la possibilité d'emprunter le premier chemin proposant des croisements de ponts, ou bien de vous rendre sur une route bien enneigée... Le Tiguan étant un SUV et non un 4x4 franchisseur, c'est la seconde option qui a été retenue. Et en raison d'un hiver peu rigoureux, c'est dans le nord de la Suède que les tests ont été effectués. De prime abord, le système de cette transmission intégrale 4Motion est identique au précédent : un embrayage multidisque gère le transfert du couple entre les deux essieux. Ce qui évolue c'est l'anticipation dont il fait preuve. Les capteurs évaluent l'angle du volant ou encore la vitesse de rotation des roues pour intervenir au meilleur moment avant que le patinage ne survienne. Le tout est forcément mieux si l'auto est chaussée des bons pneus. Néanmoins, pour la première fois le Tiguan reçoit une molette de sélection qui permet de choisir le mode de conduite en fonction du type de terrain rencontré. Sur neige, la réponse à l'accélérateur est moins réactive et les passages de rapports se font plus tôt. Côté moteur, le bloc TDI est doux à l'usage. quant à la boîte, son réglage typé Eco inhibe quelque peu sa réactivité. A l'intérieur, le Tiguan reprend les bonnes idées de son aîné et ajoute de l'espace en plus. On aurait aimé une présentation plus chaleureuse et un confort plus soigné malgré la présence de l'amortissement piloté de notre véhicule d'essai.

+ Transmission 4x4
Agrément de conduite
Habitacle spacieux

− Boîte peu réactive
Présentation austère
Tarif élevé

Avec sa nouvelle transmission 4x4, le Tiguan est à l'aise partout

La présentation de la planche de bord est très sérieuse. L'ensemble est soigné, mais très austère.

▶ Essai paru dans l'AJ n° 952.

NOTRE AVIS ★★★★☆

Bien sous tout rapport, le nouveau Tiguan s'apparente au gendre idéal. Son duo moteur/boîte est parfaitement accordé, sa transmission prédictive assure de la sérénité au conducteur. Son habitacle est spacieux et très pratique. Toutefois son tarif élevé, sa liste d'options trop longue, et sa présentation austère ternissent le tableau.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne, diesel
Cylindrée (cm³)	1 968
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	150 à 3 750
Couple maxi (Nm à tr/mn)	340 à 1 750
Transmission	intégrale non permanente
Boîte de vitesses	BVM7 robotisée
Dimensions (L/l/h) (m)	4,49 / 1,84 / 1,65
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	615[1]

[1] Donnée constructeur

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	200
1 000 m D. A. (s)	nc
0 à 100 km/h (s)	9,3
Reprises 90 à 130 km/h (s) en 7e/6e/5e	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Consommations *

MOYENNE (L/100 km) : 5,6

Ville : 6,7	Route : 5	Autoroute : nc
Autonomie (km) : nc	Capacité réservoir (l) : 58	

* Données constructeur.

Équipements de série

ABS, accès mains-libres, AFIL, 7 airbags, banquette coulissante, Bluetooth, cam. de recul, clim auto 3 zones, détect. de fatigue, freinage d'urgence auto, GPS, compteurs digitaux, jantes 18", lecture des panneaux, détect. pluie et luminosité, phares à LED, régul. de vitesse adapt., sièges sport, toit ouvrant panoramique…

Options (€)

Affichage tête haute	610
Amortissement piloté	1 165
Détecteur d'angles morts	485

Volvo V40 Cross Country *Un exotisme onéreux*

T5 AWD Summum — **44 990 €**

Rejet de CO_2 : **149 g/km** | Malus écologique : **900 €** | Puissance fiscale : **16 CV** | Garantie : **2 ans, km illimité**

Volvo décline sa compacte V40 en Cross Country. La transformation n'est pas inhabituelle chez les suédois et ne se limite pas à un kit de baroudeur. Car la V40 Cross Country révèle une vraie capacité à évoluer hors bitume. Par rapport à la version route, la Cross Country se démarque par une calandre et des boucliers spécifiques, des barres de toit, des sabots avant et arrière… Attention, ce modèle n'est pas devenu pour autant un vrai franchisseur, car la faible garde au sol, rehaussée de 4 cm, s'apprécie surtout dans les sentiers. La transmission intégrale Haldex est d'ailleurs remarquable sur ce terrain, en transférant instantanément 50 % du couple sur les roues arrière. Ainsi, les 245 ch du bloc T5 sont parfaitement canalisés et la sécurité optimisée. À l'intérieur, l'atmosphère générale est agréable, avec une présentation et une finition sans reproche. Dommage que les commandes ne tombent pas intuitivement sous la main et que l'habitabilité arrière soit aussi limitée.

Présentée à Genève, la V40 restylée va se démarquer de celle-ci par l'intérieur redessiné de ses feux.. et c'est à peu près tout !

+ Look sympa
Moteur performant
Transmission intégrale

– Tarif
Volume de coffre
Consommations

▶ Essai paru dans l'AJ n° 876.

NOTRE AVIS ★★★★☆

La V40 Cross Country dispose d'arguments solides pour intégrer le marché des SUV compacts. Moteur performant, boîte automatique douce, transmission intégrale rassurante, look sympa, ainsi que des équipements de sécurité exclusifs comme l'airbag piéton. Seule ombre à ce tableau flatteur, le prix.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	5 cyl. en ligne, essence
Cylindrée (cm³)	2 497
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	245 à 5 400
Couple maxi (Nm à tr/mn)	360 à 1 800
Transmission	intégrale
Boîte de vitesses	BVA6
Dimensions (L./l./h) (m)	4,37 / 1,79 / 1,46
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	334

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	235
1 000 m D. A. (s)	nc
0 à 100 km/h (s)	6,4
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Consommations *

MOYENNE (l/100 km) : 8,3

Ville : 11,6	Route : 6,4	Autoroute : nc
Autonomie (km) : nc	Capacité réservoir (l) : 57	

* Données constructeur.

Équipements de série

7 airbags + airbag piéton, assist. au créneau, capteurs pluie et luminosité, contrôle motricité en descente, ESP, feux bixénon direct., sièges AV électrique, GPS, jantes alliage 17 pouces, radar park. + caméra de recul, régul.-limit. de vit., sellerie cuir, système anticollision…

Options (€)

Chauffage électrique programmable	1 020
Pare-brise chauffant	165
Peinture métallisée	750
Sièges avant chauffants	360
Surveillance anti-angle mort	540

Volvo V60 Cross Country *Gentleman farmer*

D4 190 Xénium — **49 010 €**

Rejet de CO_2 : **120 g/km** | Bonus/Malus : **0 €** | Puissance fiscale : **10 CV** | Garantie : **2 ans, km illimité**

Volvo est fidèle à ses traditions. La mode des SUV et la présence dans sa gamme du XC60 ne poussent pas pour autant le Suédois à renoncer à ses atypiques déclinaisons Cross Country. Dernierné : le V60 CC qui, outre l'encastillage baroudeur de rigueur pour arpenter les chemins et sentiers, reçoit le nouveau 2.0 4-cylindres diesel de 190 ch. Cette mécanique, bien secondée par une boîte automatique à 8 rapports douce et suffisamment réactive, ne brille pas forcément par ses performances, mais elle se révèle plus économique que l'ancien 5-cylindres historique. Bien qu'agréable, elle n'en a toutefois pas l'agrément et se montre un peu sonore pour un break de ce standing. Si vous optez pour une version 4 roues motrices, le V60 CC retrouve le 5-cylindres et la boîte auto à 6 rapports seulement. À bord, originalité, ambiance sereine, matériaux valorisants et finition soignée sont au menu. En revanche, le V60 CC reste un petit break et son coffre n'est pas taillé pour les virées chez Ikéa.

Le Cross Country se reconnaît tout de suite à ses sabots de protection. Sa hauteur de caisse est rehaussée de 65 mm.

+ Agrément exceptionnel
Sonorité du V12
Ambiance unique

– Moteur un peu sonore
Habitabilité
Coffre modeste pour un break

▶ Essai paru dans l'AJ n° 943.

NOTRE AVIS ★★★★☆

Vrai ou faux SUV s'il est ou non équipé d'une transmission intégrale, le Volvo V60 Cross Country manque en revanche de protection mais il se révèle surtout être un break singulier et agréable à conduire. Le nouveau 4-cylindres diesel de 190 ch fait baisser le budget consommation, mais il gagnerait à être un peu plus discret.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne, diesel
Cylindrée (cm³)	1 969
Suralimentation	2 turbos
Puissance maxi (ch à tr/mn)	190 à 4 250
Couple maxi (Nm à tr/mn)	400 à 1 750
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVA8
Dimensions (L./l./h) (m)	4,63 / 1,87 / 1,55
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	443

Performances

Vitesse maxi (km/h)	210
1 000 m D. A. (s)	30,2
0 à 100 km/h (s)	8,8
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	7,8
Freinage 90/130 km/h (m)	33/67

Consommations

MOYENNE (l/100 km) : 7,1

Ville : 7,6	Route : 7	Autoroute : 6,8
Autonomie (km) : 944	Capacité réservoir (l) : 67	

Équipements de série

6 airbags, AFIL, aide au parking AV/AR avec caméra de recul, clim. auto. bizone, capteurs de pluie et de luminosité, ESP, frein de parking auto., indicateur de lim. de vitesse, jantes alliage 18", limit./régul. de vitesse actif avec fonction embouteillage, phares xénon directionnels + feux de route actifs, sellerie cuir, sièges AV élec. et chauffants, système multimédia/GPS/USB, surveillance angles morts, toit ouvrant élec.…

Options (€)

Jantes alliage 19 pouces	570
Peinture métallisée	950

Volvo XC60 *Une alternative à vite considérer*

D3 150 Momentum Business — **39 610 €**

Rejet de CO_2 : **124 g/km** | Bonus/Malus : **0 €** | Puissance fiscale : **8 CV** | Garantie : **2 ans, km illimité**

Depuis ses débuts, le Volvo XC60 a parfaitement su s'intégrer parmi les SUV de la catégorie premium.

Le XC60 n'est plus un perdreau de l'année. Toutefois, Volvo continue à entretenir ce véhicule qui, il est vrai, lui rapporte de nombreuses ventes. Ainsi, en 2013, le constructeur suédois avait procédé à un restylage apprécié par la clientèle. Le SUV avait adopté des phares redessinés, une nouvelle calandre et un capot revu pour accentuer sa personnalité. Dans l'habitacle, les changements avaient été plus modestes avec l'implantation d'un inédit système multimédia doté d'un accès à Internet. Malheureusement, les concepteurs n'en ont pas profité pour revoir l'ergonomie. Dommage car les nombreux boutons ne facilitent pas la prise en main. Sous le capot, le moteur diesel D3 de 150 ch peine quelque peu. Il officie correctement pour assumer les tâches du quotidien mais côté performances, le XC60 déçoit. Saluons, en revanche, le très bon agrément de la boîte automatique à 8 vitesses. Sur la route, enfin, les ingénieurs ont réglé avant tout le XC60 pour être plus confortable que dynamique.

+ Finition
+ Equipement de sécurité
+ Ensemble moteur/boîte

– Ergonomie
– Performances
– D3 indisponible en 4x4

▶ **Essai paru dans l'AJ n° 945.**

NOTRE AVIS ★★★★☆

Grâce à l'ajout de touches de modernité, le Volvo XC60 parvient à conserver le charme et l'originalité de l'automobile suédoise. Et pour couronner cette offre SUV intéressante, le XC60 bénéficie, en plus d'un confort de roulage appréciable, d'un meilleur rapport prix/équipement que ses rivaux germaniques.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne, diesel
Cylindrée (cm³)	1 969
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	150 à 4 250
Couple maxi (Nm à tr/mn)	350 à 1 500
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVA8
Dimensions (L/l/h) (m)	4,63/1,90/1,72
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	495

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	190
1 000 m D. A. (s)	nc
0 à 100 km/h (s)	10,4
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Consommations *

MOYENNE (l/100 km) : 7,4

Ville : nc	Route : nc	Autoroute : nc
Autonomie (km) : 946	Capacité réservoir (l) : 70	

* Données constructeur.

Équipements de série

6 airbags, aide au stationnement, système de protection anti-coup du lapin, aide au démarrage en pente, lecteur CD-mp3, ordinateur de bord, système de navigation, régulateur de vitesse, climatisation automatique, Bluetooth, allumage automatique des phares et des essuie-glaces, rétroviseurs ext. électriques et dégivrants, radars de stationnement AV/AR, volant multifonction cuir, sellerie cuir/tissu…

Options (€)

Caméra de recul	500
Sellerie cuir luxury	3 390

Volvo XC90 *Séduisante offre suédoise*

D5 2.0 225 AWD Momentum 7 places — **63 500 €**

Rejet de CO_2 : **152 g/km** | Malus écologique : **1 600 €** | Puissance fiscale : **13 CV** | Garantie : **2 ans, km illimité**

Ligne élégante et raffinée mais pas dénuée de dynamisme, le Volvo XC90 soigne aussi sa ligne à l'extrême !

Cette seconde génération de XC90 a bien grandi (+ 15 cm en longueur, + 10 cm en largeur), offrant à ses cinq, voire sept occupants (+ 1 500 €), un habitacle spacieux et confortable, sans fausse note : une présentation originale, une finition exemplaire et une technologie de pointe mise en valeur par son vaste et pratique écran central. Ses sièges confirment la sensation de bien-être grâce à leur moelleux hors pair et à leur excellent soutien sous les cuisses. Juste un bémol au niveau des assises avant qui manquent de maintien latéral. Mais avec la pléthore d'équipements, on oublie vite ce détail. Bien entendu le chapitre sécurité est l'un de ses atouts majeurs : phares et régulateur adaptatifs avec fonction anti-collision obligeant l'auto à freiner jusqu'à l'arrêt, sièges à absorption d'énergie et anti-coup du lapin, ou encore ce système protégeant les passagers lors d'un éventuel retournement ! Sur la route, le XC90 profite d'un inédit et efficace bloc diesel de 225 ch. Mais face à un ensemble côtoyant les deux tonnes, on appréciera plus le confort du mastodonte que son dynamisme.

+ Agrément
+ Confort
+ Sécurité élevée

– Moteur un peu bruyant à froid
– Prix élevé
– Comportement pataud

▶ **Essai paru dans l'AJ n° 929.**

NOTRE AVIS ★★★★☆

Le suédois XC90 est à part, même dans le monde des SUV premium. Et ce n'est pas cette génération qui le fera rentrer dans le rang. Volvo développe en effet des thèmes propres comme la sécurité ou encore l'esthétisme intérieur et extérieur. Avec un équipement de série un peu plus généreux pour le tarif demandé, le bilan frôlerait la perfection.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne, diesel
Cylindrée (cm³)	1 969
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	225 à 4 250
Couple maxi (Nm à tr/mn)	470 à 1 750
Transmission	intégrale
Boîte de vitesses	BVA8
Dimensions (L/l/h) (m)	4,95/2,01/1,78
Nombre de places	7
Volume coffre (dm³)	692/314

Performances

Vitesse maxi (km/h)	202
1 000 m D. A. (s)	30,6
0 à 100 km/h (s)	9,2
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	8,2
Freinage 90/130 km/h (m)	31/61

Consommations

MOYENNE (l/100 km) : 8,9

Ville : 9,9	Route : 8,6	Autoroute : 8,3
Autonomie (km) : 798	Capacité réservoir (l) : 71	

Équipements de série

7 airbags, aide au stationnement AV/AR + parking assisté, alerte franchissement de ligne + vigilance conducteur, ESP, capteurs de pluie et de luminosité, freinage automatique d'urgence en ville, GPS, hayon électrique, Isofix AR, jantes alliage 19 pouces, phares adaptatifs, régulateur/limiteur de vitesse, sellerie cuir partiel…

Options (€)

Affichage tête haute	1 350
Caméra 360°	1 100
Clé + hayon mains-libres	690

COUPÉS et CABRIOLETS

La palme des nouveautés revient à Mercedes avec ses inédites Classe C et S Cabriolet et son coupé-cabriolet SL remanié. Mais il ne faut pas mettre sous silence pour autant les récentes DS 3 Cabrio, Lamborghini Huracan Spider, Fiat 124 Spider, et Land Rover Evoque Cabriolet qui dynamisent cette catégorie !

SOMMAIRE

Mercedes Classe C 300 Cabriolet	p. 172, 173
Audi A3 1.8 TFSI 180	p. 174
Audi TT 2.0 TDI 184 Ultra	p. 174
Audi TT Roadster 2.0 TFSI 230 Quattro	p. 175
Bentley Continental GTC 6.0 W12	p. 175
BMW 228i Cabriolet	p. 176
BMW 428i Coupé	p. 176
BMW Z4 35iS	p. 177
BMW i8 1.5 Hybride	p. 177
DS 3 Cabrio 1.2 PureTech 130	p. 178
Ferrari California T 3.9 V8 560	p. 179
Ferrari 488 Spider 3.9 V8 670	p. 179
Fiat 124 Spider 1.4 MultiAir 140	p. 180
Ford Mustang Convertible 2.3 EcoBoost 317	p. 181
Jaguar F-Type 3.0 V6 S	p. 181
Lamborghini Huracan Spider 5.2 V10	p. 182
Land Rover Evoque Cabriolet 2.0 TD4 180	p. 182
Lexus RC 300h	p. 183
Maserati GranTurismo 4.7 V8	p. 183
Mazda MX-5 2.0 SkyActiv-G 160	p. 184
Mercedes Classe C 300 Coupé	p. 184
Mercedes Classe E 500 Cabriolet	p. 185
Mercedes Classe S 500 Coupé 4Matic	p. 185
Mercedes Classe S 500 Cabriolet	p. 186
Mercedes Classe SL 500	p. 187
Smart Fortwo Cabrio 0.9 Prime	p. 187
Mini Cabrio Cooper S	p. 188
Volkswagen Coccinelle 1.4 TSI 150	p. 189
Volkswagen Scirocco 1.4 TSI 125	p. 189

Mercedes Classe C Cabriolet

L'été en balade

300 Fascination — **66 250 €**

Rejet de CO_2 : **151 g/km** | Malus écologique : **1 600 €** | Puissance fiscale : **15 CV** | Garantie : **2 ans, km illimité**[1]

[1] Tarif et équipements estimés.

Après le break et le coupé, la berline Classe C propose un troisième dérivé en se découvrant pour la première fois. Un "petit" cabriolet 4 places avec capote en toile qui ne semble pas avoir grand chose à envier à la récente Classe S Cabriolet !

Cet élégant cabriolet séduit au premier coup d'oeil avec ses airs de mini-Classe S. Version découvrable du récent coupé du même nom, il permet à la Classe C d'élargir un peu plus sa gamme. Celle-ci n'avait pas eu droit jusqu'ici aux joies du modèle "plein air" que par des moyens détournés : avec les CLK et Classe E Cabriolet... dotées de plateformes de l'ancienne Classe C. A bord, on a vite fait de trouver ses marques. Bien calé 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, on apprécie rapidement la balade, quelle que soit la température extérieure. Le plaisir est moins probant sous le capot, le modeste 4 cylindres essence de 245 ch s'annonce tout aussi insipide dans le coupé. Sa sonorité, qui ne gagne pas en noblesse, dissuaderait presque d'enclencher le mode Sport, avec lequel elle devient carrément artificielle. Et lorsqu'on a déboursé près de 70 000 €, on est en droit d'exiger un peu mieux côté mélodie. 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 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+ n'est pas déplaisant non plus. En jouant sur la direction, la réponse de l'accélérateur, les lois

Un style plutôt dynamique pour un comportement typé plaisance

+ Bel agrément de conduite
Habitacle confortable pour 4
Dotation et finition sans faille

− Tarif élevé / trop d'options
Coffre trop limité pour 4
Sonorité moteur décevante

A l'arrière, le cabriolet reprend complètement les lignes du coupé... elles-mêmes inspirées de celle du coupé Classe S.

NOUVELLE VERSION

de passage des vitesses de la très douce boîte à double embrayage à 9 rapports, 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. Ainsi grâce à des astuces comme des dossiers de sièges avant légèrement incurvés pour gagner de précieux centimètres pour les jambes, voyager à l'arrière n'est pas une punition. 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 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 tel le chauffage de nuque Airscarf, ou encore sa 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 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 !

Dommage que le cabriolet ne se démarque pas plus de la berline. Mais la ressemblance n'est pas déplaisante pour autant.

Pas de surprise dans l'habitacle si ce n'est une qualité de finition et de présentation raffinée.

▶ Essai paru dans l'AJ n° 963.

NOTRE AVIS ★★★★☆

Si ce 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. Reste un tarif très Mercedes : excessif !

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne, essence
Cylindrée (cm³)	1 991
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	245 à 5 500
Couple maxi (Nm à tr/mn)	370 à 1 300
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVA 9
Dimensions (L./l./h) (m)	4,69 / 1,81 / 1,41
Nombre de places	4
Volume coffre (dm³)	285 / 360[1]

[1] Décapoté / capoté

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	250
1 000 m D. A. (s)	nc
0 à 100 km/h (s)	6,4
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	nc
Freinage 90 / 130 km/h (m)	nc

Consommations *

MOYENNE (l / 100 km) : 6.7

Ville : nc	Route : nc	Autoroute : nc
Autonomie (km) : nc	Capacité réservoir (l) : 66	

* Données constructeur.

Équipements de série

Aide au parking AV / AR, alerte anti-collision, Bluetooth, clim. auto., capteurs pluie / luminosité / angles morts, ESP, freinage d'urgence, frein de parking auto., lecture panneaux, pack extérieur AMG, régul. / lim. de vitesse, sièges AV électriques, sellerie cuir, syst. multimédia avec écran 8,4 pouces…

Options (€)

Accès et démarrage sans clé	1 200
Sellerie cuir	1 750
Affichage tête haute	1 200
Chauffage de nuque AV Airscarf	575

Audi A3 *Une toile, quatre places et un coffre*

1.8 TFSI 180 Ambition Luxe — **45 070 €**

Rejet de CO_2 : **133 g/km** | Malus écologique : **150 €** | Puissance fiscale : **10 CV** | Garantie : **2 ans, km illimité**

Bientôt à l'essai, l'A3 Cabriolet passe du 1.8 TFSI 180 au 2.0 TFSI 190 ch pour un surcoût de 580 € à finition équivalente.

Depuis ses débuts, l'Audi A3 Cabriolet n'a jamais cédé aux sirènes du système de toit rigide repliable. Les raisons sont multiples : la toile offre plus de liberté au niveau du dessin de la carrosserie ; le volume du coffre et l'habitabilité pour les quatre occupants ne sont pas sacrifiés pour placer l'encombrant système coupé-cabriolet ; la toile garantit un poids contenu et donc une consommation et des émissions de CO_2 plutôt maîtrisées ; et enfin, les nouvelles matières permettent à la décapotable en toile d'apporter les mêmes qualités qu'un toit rigide. L'Audi A3 Cabriolet est d'ailleurs un bon exemple au niveau de l'insonorisation. Au chapitre dynamique, les ingénieurs sont partis de la récente A3 Berline. Le comportement routier est dès lors sans surprise et offre un confort de suspensions appréciable sans pénaliser l'agilité. Ce petit cabriolet montre un bel équilibre quand le rythme s'accélère. L'association du moteur 1.8 TFSI 180 ch et de la boîte robotisée est idéale, et ce, quelle que soit l'utilisation.

+ Confort et insonorisation
Duo moteur / boîte
4 vraies places et du coffre

− Tarif et options
Direction peu incisive
Poids

▶ Essai paru dans l'AJ n° 901.

NOTRE AVIS ★★★★☆

Comme les précédentes générations, la nouvelle Audi A3 Cabriolet possède des qualités routières appréciables, un système de toile pratique, une ligne séduisante, quatre vraies places, et même une habitabilité revue à la hausse ! Difficile de faire mieux, sauf peut-être de revoir à la baisse le tarif.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne, essence
Cylindrée (cm³)	1 798
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	180 à 5 100
Couple maxi (Nm à tr/mn)	250 à 1 250
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVM7 robotisée
Dimensions (L/l/h) (m)	4,42 / 1,80 / 1,41
Nombre de places	4
Volume coffre (dm³)	290 / 325[1]

[1] Capote ouverte / fermée.

Performances

Vitesse maxi (km/h)	242
1 000 m D. A. (s)	29,6
0 à 100 km/h (s)	8,8
Reprises 90 à 130 km/h (s) en 7e/6e/5e	15,6 / 11,6 / 9
Freinage 90/130 km/h (m)	30 / 62

Consommations

MOYENNE (l / 100 km) : 8

Ville : 9,2	Route : 7,4	Autoroute : 7,3
Autonomie (km) : 625	Capacité réservoir (l) : 50	

Équipements de série

5 airbags, accès démarrage sans clé, antibrouillards, autoradio-CD mp3, Bluetooth, caméra de recul, capteurs luminosité / pluie, châssis sport, clim. auto. bizone, écran couleur 5,8, ESP, feux diurnes à LED, GPS, jantes alliage, ordi. de bord, phares xénon, prises aux. et USB, radar de parking AV / AR, régul. / limit. de vitesse, rétros ext. dégivrants et rabattables élect, sellerie cuir ou Alcantara, volant cuir multifonction…

Options (€)

Chauffage de nuque	545

Audi TT *Il se bonifie au fil des ans*

2.0 TDI 184 Ultra S line — **45 310 €**

Rejet de CO_2 : **110 g/km** | Bonus / Malus : **0 €** | Puissance fiscale : **10 CV** | Garantie : **2 ans, km illimité**

Avec ce TT, Audi démontre sa capacité à sans cesse améliorer ses modèles de génération en génération.

Audi présente la troisième génération de son TT. Esthétiquement, le résultat n'est pas révolutionnaire. Sans rentrer dans le détail, ce coupé se distingue par des arêtes acérées, des angles bien marqués, une calandre Single Frame large et plate avec quatre anneaux centrés façon R8, ou encore deux sorties d'échappement rondes. En fait, les principaux changements sont technologiques, avec l'implantation au sein de l'habitacle de l'inédit "Virtual Cockpit" associé à une nouvelle génération du MMI Advanced. En pratique, les classiques compteurs à aiguille n'existent plus, ayant été remplacés par un écran de 12,3 pouces doté de multiples facettes. Grâce à la touche "view" implantée sur le volant, le conducteur peut ainsi passer d'une interface à une autre et organiser son environnement. Au chapitre routier, ce TT dernier opus affiche une efficacité incroyable grâce à un centre de gravité abaissé. Dommage que la sonorité "camionnesque" du moteur diesel altère cette ambiance sportive.

+ Ligne indémodable
Présentation / finition
Qualité de l'écran de bord

− Sonorité ingrate
Places AR inexploitables
Visibilité réduite

▶ Essai paru dans l'AJ n° 917.

NOTRE AVIS ★★★★☆

Cette dernière génération de l'Audi TT accueille des innovations technologiques qui lui permettent de faire un bond en avant par rapport à l'ancienne. Comportement routier, moteur, finition, présentation… tout a été optimisé ! Mais pour profiter pleinement de toutes ses qualités, optez pour les blocs essence.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne, diesel
Cylindrée (cm³)	1 968
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	184 à 3 500
Couple maxi (Nm à tr/mn)	380 à 1 750
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVM6
Dimensions (L/l/h) (m)	4,18 / 1,84 / 1,36
Nombre de places	2
Volume coffre (dm³)	305

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	241
1 000 m D. A. (s)	nc
0 à 100 km/h (s)	7,1
Reprises 90 à 130 km/h (s) en 6e/5e/4e	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Consommations *

MOYENNE (l / 100 km) : 4,2

Ville : 4,9	Route : 3,7	Autoroute : nc
Autonomie (km) : 1 190	Capacité réservoir (l) : 50	

* Données constructeur.

Équipements de série

7 airbags, aide au stationnement AR, capteurs pluie / luminosité, châssis sport, clim. auto. bizone, jantes alliage 18 pouces, Pack Connectivity, projecteurs xénon Plus, régul. de vitesse, rétros ext. rabattables élec., rétro int. électrochrome, sellerie cuir / tissu, sièges sport, système de navigation, volant cuir multifonction réglable dans les deux plans…

Options (€)

Accès sans clé	510
Assist. au maintien de trajectoire	605
Installation stéréo Bose	1 035

Audi TT Roadster *Le souffle de la maturité*

2.0 TFSI 230 Quattro S Line — **51 410 €**

Rejet de CO_2 : **154 g/km** | Malus écologique : **1 600 €** | Puissance fiscale : **13 CV** | Garantie : **2 ans, km illimité**

+ Rapidité de la capote
Moteur performant
Conduite plaisante

− Tarifs
Liste des options
Malus élevé

Place à l'agressivité sur ce troisième opus aux arêtes saillantes et à la calandre béante. Pour bien faire, un virulent bloc de 230 ch s'invite. S'y ajoute une boîte à double embrayage maison à 7 rapports, une transmission intégrale Quattro, ainsi qu'un châssis efficace pour un TT Roadster au comportement routier diablement efficace et des performances élevées : 250 km/h en vitesse maximale et 5,3 s pour atteindre 100 km/h. Sur le réseau secondaire, les virages s'enchaînent avec une facilité déconcertante et en toute sécurité. Le TT donne la sensation d'être posé sur des rails. Pour l'aspect pratique, il adopte un système découplant la transmission du moteur à la décélération pour circuler en mode roue libre et économiser du carburant. Bien pensée aussi, la capote en toile qui se manipule en 10 secondes et jusqu'à 50 km/h. Dans les appuie-têtes, un système pour chauffer la nuque se révèle aussi très plaisant en cas de vent frais. À noter enfin le souci du détail avec les micros intégrés à la ceinture de sécurité pour téléphoner !

Une ligne équilibrée, des performances et un agrément de haut niveau, cette troisième génération est des plus abouties.

▶ Essai paru dans l'AJ n° 927.

NOTRE AVIS ★★★★★

Cet opus marquera les esprits. Car hormis son style aguicheur, il profite d'un excellent châssis, d'un moteur plein, d'une boîte performante et polyvalente ainsi que d'une suspension magnétique (option) efficace. Malheureusement, pour accéder à ce bolide, un chèque de 51 410 € est réclamé, sans les options !

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne, essence
Cylindrée (cm³)	1 984
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	230 à 4 500
Couple maxi (Nm à tr/mn)	370 à 1 600
Transmission	intégrale
Boîte de vitesses	BVM6 robotisée
Dimensions (L./l./h) (m)	4,18 / 1,83 / 1,36
Nombre de places	2
Volume coffre (dm³)	280

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	250
1 000 m D. A. (s)	nc
0 à 100 km/h (s)	5,3
Reprises 90 à 130 km/h (s) en 6e/5e/4e	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Consommations *

MOYENNE (l/100 km) : 6,7

Ville : 8,5	Route : 5,6	Autoroute : nc
Autonomie (km) : 820	Capacité réservoir (l) : 55	

* Données constructeur.

Équipements de série

Capote électrique à trois couches, climatisation automatique, démarrage par bouton-poussoir, direction à démultiplication variable, indicateur de la pression des pneus, instrumentation numérique, palettes de changement de rapport, phares bixénon, régulateur de vitesse, stop-start, système de maintien dans la trajectoire…

Options (€)

Audi Connect	605
Audio Bang & Olufsen	1 035
Audi Park Assist	715
Peinture métallisée	765

Bentley Continental GTC *Œuvre d'air*

6.0 W12 Convertible — **222 300 €**

Rejet de CO_2 : **333 g/km** | Malus écologique : **8 000 €** | Puissance fiscale : **51 CV** | Garantie : **3 ans, km illimité**

+ Moteur
Confort polyvalence
Présentation

− Addition salée
Places arrière
Consommations

Sans réelle concurrence jusqu'ici, l'élégante découvrable anglaise semblait bien seule au monde. Mais aujourd'hui, la Mercedes Classe S Cabriolet vient lui faire de l'ombre. Il n'en fallait pas moins pour que le cabriolet Bentley (et sa variante coupé) se refasse une beauté adoptant des extérieurs modifiés subtilement… pour ne pas démoder l'ancienne version. Son W12 biturbo gagne 15 ch dans l'affaire pour atteindre 590 ch, soit 5 de plus que la Mercedes S 63 AMG cabriolet ! Revu ou non, ce douze pattes reste une force de la nature. Capable de passer de 0 à 100 km/h en 4,7 s ou de filer à 160 km/h en 10,3 s, il prend un malin plaisir à semer la plèbe automobile d'un simple coup d'accélérateur. Et prendre la poudre d'escampette pour atteindre 315 km/h, pour peu que son propriétaire ait pris l'initiative de refermer la superbe capote en toile. Jamais brutal pour autant, flattant l'oreille d'un léger mugissement ce W12 sait aussi désactiver la moitié de ses cylindres pour se donner bonne conscience.

Le restylage touche essentiellement le bouclier avant dont le nouveau dessin adoucite l'ensemble.

▶ Essai non paru.

NOTRE AVIS ★★★★☆

Pour contrer la future Mercedes Classe S Cabriolet, le restylage ne change finalement pas grand-chose. La belle anglaise reste une GT unique en son genre, permettant de profiter du grand air dans un confort et un niveau de performances étonnants. Avec ce mélange de rigueur germanique et d'aristocratie britannique.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	12 cyl. en W, essence
Cylindrée (cm³)	5 998
Suralimentation	2 turbos
Puissance maxi (ch à tr/mn)	590 à 6 000
Couple maxi (Nm à tr/mn)	720 à 1 700
Transmission	intégrale
Boîte de vitesses	BVA8
Dimensions (L./l./h) (m)	4,81 / 1,95 / 1,41
Nombre de places	4
Volume coffre (dm³)	260

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	315
1 000 m D. A. (s)	315
0 à 100 km/h (s)	4,7
Reprises 90 à 130 km/h (s) en 6e/5e/4e	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Consommations *

MOYENNE (l/100 km) : 14,3

Ville : 21,7	Route : 9,9	Autoroute : nc
Autonomie (km) : nc	Capacité réservoir (l) : 90	

* Données constructeur.

Équipements de série

ABS, airbags frontaux/latéraux AV, accès/démarrage sans clés, capote en toile élec., Bluetooth, Internet, feux AV/AR à leds, GPS, malle de coffre élec., phares bixénon, capteurs de pluie et de luminosité, radars de stationnement AV/AR avec caméra, autoradio-CD mp3, régul. de vitesse, sellerie cuir, sièges AV chauff./élec., suspensions pneumatiques, vitres AV élec., volant multifonctions réglable hauteur/profondeur…

Options (€)

Tuner TV	1 086

BMW Série 2 Cabriolet *En mode plaisance*

228i Luxury — **48 750 €**

Rejet de CO_2 : **154 g/km** | Malus écologique : **1 600 €** | Puissance fiscale : **15 CV** | Garantie : **2 ans, km illimité**

La 228i propose une fiche technique propre à faire saliver les fans de sensations fortes… Certes, il s'agit d'une version cabriolet, mais qu'importe. Pourtant, au vu des premiers tours de roue, l'impression de sportivité s'évanouit rapidement. Plus longue, plus large et dotée d'un coffre plus important, cette seconde génération joue la partition du confort et de la polyvalence. Sous la dénomination 228i, son 4-cylindres turbo à double étage développe pourtant 245 ch… Mais déjà, il ne chante pas comme un 6-cylindres en ligne atmosphérique. Un manque acoustique terrible pour une BMW. Heureusement, le bloc est performant : il pousse fort et longtemps jusqu'à un peu plus de 6000 tr/min et, bien secondé par une boîte automatique à 8 rapports, il permet d'afficher de bons chronos. Sauf que les sensations sont absentes. Côté châssis, la rigidité en torsion a été améliorée et l'auto profite d'un excellent confort de suspension. Au final, cette 228i est rassurante, confortable, mais pas sportive.

Un peu moins dynamique d'allure que la finition M Sport, cette offre Luxury est aussi moins chère. Et dans tous les cas, cette 228i n'a pas le sport pour vocation.

▶ **Essai non paru.**

+ Conso. et performances
Boîte automatique douce
Confortable

– Sonorité décevante
Tarif coquet
Pas de tempérament sportif

NOTRE AVIS ★★★☆☆

Ce nouveau cabriolet n'est en rien innovant. Il reprend des éléments connus (moteur, boîte, technologie embarquée) et l'amalgame est bon pour qui cherche un véhicule fait pour les balades en bord de mer. Pour la sportivité, il vaut mieux opter pour le 6-cylindres de 340 ch de la M240i. En attendant une M2 cabriolet?

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne, essence
Cylindrée (cm³)	1997
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	245 à 5000
Couple maxi (Nm à tr/mn)	350 à 1250
Transmission	aux roues arrière
Boîte de vitesses	BVA8
Dimensions (L./l./h) (m)	4,43/1,77/1,41
Nombre de places	2
Volume coffre (dm³)	335

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	250
1000 m D. A. (s)	nc
0 à 100 km/h (s)	6
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Consommations *

MOYENNE (l/100 km) : 6,6

Ville : 8,8	Route : 5,3	Autoroute : nc
Autonomie (km) : 787	Capacité réservoir (l) : 52	

* Données constructeur.

Équipements de série

Capteurs de pluie et de luminosité, climatisation automatique trizone, GPS, jantes de 18", direction à démultiplication variable, régulateur/limiteur de vitesse, pack M Sport, phares bixénon, rétroviseurs électrochromes…

Options (€)

Caméra de recul	430
Filet antiremous	350
Frein M Sport	650
Pack Advanced Xenon	650
Pack BMW ConnectedDrive	2050
Peinture métallisée	750

BMW Série 4 Coupé *Chic et sport*

428i Sport — **50 150 €**

Rejet de CO_2 : **149 g/km** | Malus écologique : **900 €** | Puissance fiscale : **14 CV** | Garantie : **2 ans, km illimité**

N'en déplaise aux puristes de la marque qui ne jurent que par le 6-cylindres, le "4 pattes" semblent être l'avenir. Ce coupé Série 4 (nouvelle appellation pour les coupés dérivés de la Série 3), a beau afficher un look agressif (boucliers largement ajourés, ouïes latérales, pneus de taille généreuse…), il est équipé d'un très roturier 4-cylindres. Mais s'il lui manque deux gamelles, ce moteur n'en offre pas moins de puissance ni de couple qu'un 6-cylindres. Voyez vous-même la fiche technique. Et au volant, on ne sent presque pas la différence. Le couple est disponible dès les plus bas régimes et, bien aidé par une excellente boîte automatique à 8 rapports, le moteur s'envole vers les sommets. On regrettera néanmoins une sonorité bien moins mélodieuse. Côté comportement, l'auto ne semble pas pâtir de son embonpoint certain. Elle enchaîne les virages avec l'agilité d'une ballerine. Optez pour la suspension pilotée qui vous permettra de profiter de la monte de 19 pouces (en option) sans souffrir des lombaires.

Cette efficace 428i passe la main au profit de la 430i (252 ch), surement tout aussi affûtée. A finition équivalente, le tarif augmente de… 6550 € !

▶ **Essai paru dans l'AJ n° 893.**

+ Duo moteur/boîte
Comportement
Performances

– Équipement de base limité
Tarif élevé
Sonorité

NOTRE AVIS ★★★★☆

Quatre-cylindres puissant, boîte automatique réactive, confort idéal… Ces caractéristiques peuvent tout à fait désigner une BMW Série 4 Coupé. Le châssis pourrait accepter bien plus de puissance, mais pour en profiter, il vous faudra piocher dans les options pour obtenir un vrai tempérament sportif.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne, essence
Cylindrée (cm³)	1997
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	245 à 5000
Couple maxi (Nm à tr/mn)	350 à 1250
Transmission	aux roues arrière
Boîte de vitesses	BVA8
Dimensions (L./l./h) (m)	4,64/1,93/1,36
Nombre de places	4
Volume coffre (dm³)	445

Performances

Vitesse maxi (km/h)	250
1000 m D. A. (s)	26,8
0 à 100 km/h (s)	6,3
Reprises 90 à 130 km/h (s) en 6e/5e/4e	9/6,5/5,7
Freinage 90/130 km/h (m)	31/65

Consommations

MOYENNE (l/100 km) : 8,6

Ville : 10,2	Route : 8	Autoroute : 7,5
Autonomie (km) : 698	Capacité réservoir (l) : 60	

Équipements de série

6 airbags, autoradio-CD mp3, Bluetooth, clim. auto. bizone, capteurs de pluie/luminosité, direction à démultiplication variable, ESP, feux diurnes, GPS, ordi. de bord, phares xénon, régulateur de vitesse, rétros ext. élec. et dégivrants, aide au stationnement AR, AutoStartStop…

Options (€)

Affichage tête haute	1000
Caméra de recul	450
Détection d'angles morts	600
Jantes 19"	1550

BMW Z4 *Ode au six en ligne*

35iS M Sport — **65 300 €**

Rejet de CO_2 : 210 g/km	Malus écologique : 8 000 €	Puissance fiscale : 23 CV	Garantie : 2 ans, km illimité

Dans cette version ultime, le Z4, qui fête déjà ses sept ans de carrière, se montre à la fois élégant (en coupé comme en roadster) et performant. Il n'est certes pas le plus rapide de son segment sur l'exercice du 1 000 m D.A., mais il affiche parmi les meilleures reprises grâce à son intelligente boîte à double embrayage à 7 rapports. Il aurait pu exploser les compteurs avec la transmission automatique ZF à 8 rapports. Joueur, le Z4 nécessite un mode d'emploi avant de s'engager sur circuit. Le train avant a tendance à se délester en fonction de la charge (accélération ou freinage). Par ailleurs, pensez à opter pour un système de freins plus performants si vous souhaitez faire plus de deux tours de pistes. Au quotidien, l'auto se montre très confortable et on peut apprécier pleinement la sonorité envoûtante de son six cylindres une fois le toit escamoté dans le coffre. À l'intérieur, les fans des ambiances rétro seront gâtés, mais tous apprécieront surtout la finition impeccable et la qualité des matériaux.

Sous ce long capot moteur se cache le dernier six cylindres en ligne de la production. Un bijou.

▶ Essai paru dans l'AJ n° 886.

+ Reprises
+ Confort
+ Sonorité moteur

– Coffre limité capote repliée
– Train avant léger
– Freinage peu endurant

NOTRE AVIS ★★★★★

Le coupé-cabriolet BMW Z4 est un véritable outil de plaisir. Il offre le meilleur des deux mondes: coupé et cabriolet. Dans le premier, il donne l'impression d'être dans un cocon certes étriqué, mais centré sur le conducteur. Dans le second, il permet de profiter pleinement de la sonorité mélodieuse du 6 cylindres.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	6 cyl. en ligne, essence
Cylindrée (cm³)	2 979
Suralimentation	2 turbos
Puissance maxi (ch à tr/mn)	340 à 5 900
Couple maxi (Nm à tr/mn)	500 à 1 500
Transmission	aux roues arrière
Boîte de vitesses	BVM7 robotisée
Dimensions (L./l./h) (m)	4,25 / 1,79 / 1,29
Nombre de places	2
Volume coffre (dm³)	176 / 304[1]

[1] Toit ouvert / fermé.

Performances

Vitesse maxi (km/h)	250
1 000 m D. A. (s)	25,2
0 à 100 km/h (s)	5,8
Reprises 90 à 130 km/h (s) en 7e/6e/5e	7,5 / 6 / 5,2
Freinage 90 / 130 km/h (m)	31 / 66

Consommations

MOYENNE (l/100 km) : 10,5

Ville : 12,8	Route : 9,4	Autoroute : 9,2
Autonomie (km) : 524	Capacité réservoir (l) : 55	

Équipements de série

Airbags frontaux, latéraux et rideaux, ESP, capteurs de pluie et de luminosité, aide au stationnement AV / AR, jantes alliage 18 pouces, clim auto, radio-CD mp3 avec prise USB, rétros élec., volant multifonction M, suspension adaptative, sièges électriques…

Options (€)

Accès Confort	1 600
Peinture métallisée	750
GPS	2 450
Sièges chauffants	400

BMW i8 *Laboratoire mobile*

1.5 Hybride Pure Impulse — **136 800 €**

Rejet de CO_2 : 49 g/km	Malus écologique : 4 000 €	Puissance fiscale : 11 CV	Garantie : 2 ans, km illimité

À l'approche d'une i8, la curiosité et l'aimantation s'emparent de nous. Une fois monté à bord, on a l'impression d'être dans un prototype non achevé. Les plastiques sont en effet bas de gamme et certains équipements font défaut (pas de miroir de courtoisie…). L'instrumentation très "jeu vidéo" manque de lisibilité et les rangements, coffre compris, sont ridiculement petits. En ville, attention à l'imposante largeur de l'engin qui, combinée à la visibilité très moyenne, provoquera quelques suées au moment des manœuvres. Sur autoroute en revanche, l'auto affiche une insonorisation parfaite et elle se montre surtout capable de reprises inédites à ce niveau de puissance. Sur un tracé plus sinueux, la i8 présente un équilibre parfait avec une gestion excellente des deux moteurs. On notera néanmoins une faiblesse dans le freinage ; conséquence de l'étroitesse des gommes qui provoque également un léger sous-virage. Côté budget, l'auto est certes (très) chère, mais sa consommation (loin des utopies annoncées par BMW) s'avère imbattable.

Avec cette esthétique semblant tirée d'un film de science-fiction, la i8 procure un vrai plaisir de conduite.

▶ Essai paru dans l'AJ n° 921.

+ Consommation
+ Équilibre sur route
+ Plaisir de conduite

– Sous-vireuse
– Matériaux de l'habitacle
– Distances de freinage

NOTRE AVIS ★★★★★

La i8 n'est pas une 911, mais elle affiche des avantages que ne renierait pas la Porsche. La BMW permet de se faire vraiment plaisir, et ce, sans aucune culpabilité. En outre, saluons la prouesse technique mêlant fibre de carbone, aluminium et motorisation hybride pour un rapport performance / consommation imbattable.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	3 cyl. en ligne + élec, essence
Cylindrée (cm³) / Suralimen.	1 499 / 1 turbo
Batterie / Capacité (kWh)	nc / nc
Puissance maxi (ch à tr/mn)	231 à 5 800[1]
Couple maxi (Nm à tr/mn)	320 à 370[2]
Transmission	intégrale non permanente
Boîte de vitesses	BVM6
Dimensions (L./l./h) (m)	4,69 / 1,95 / 1,30
Nombre de places	4
Volume coffre (dm³)	97

[1] + 131 ch électriques. [2] + 250 Nm électriques.

Performances

Vitesse maxi (km/h)	245
1 000 m D. A. (s)	24
0 à 100 km/h (s)	4,7
Reprises 90 à 130 km/h (s) en 6e/5e/4e	5,5 / 5 / 4,3
Freinage 90 / 130 km/h (m)	34 / 67

Consommations

MOYENNE (l/100 km) : 4,5 (9,3)[1]

Ville : 0	Route : 6[2]	Autoroute : 7,4[3]
Autonomie (km) : 933	Capacité réservoir (l) : 42	

[1] () mesures batteries vides [2] 9,5 batteries vides [3] 8,8 batteries vides

Équipements de série

Airbags frontaux, latéraux AV et rideaux, ESP, capteurs pression des pneus / pluie / luminosité, clim. auto., feux diurnes à LED, jantes alliage, ordi. de bord, rétros ext. élec., syst. multimédia, vitres élec., volant cuir réglable hauteur / prof., radar de parking AV / AR, caméra de recul, affichage tête haute, lecture panneaux de signalisation, régul. de vitesse adaptatif…

Options (€)

Peintures spéciales	360

DS 3 Cabrio *Découvrable urbaine*

1.2 PureTech 130 So Chic — **25 290 €**

Rejet de CO_2 : **105 g/km** | Bonus/Malus : **0 €** | Puissance fiscale : **6 CV** | Garantie : **2 ans, km illimité**

MODÈLE RESTYLÉ

Alors que les citadines déshabillées se font de plus en plus rares, la DS 3 Cabrio revient dans cette version restylée. Mais certains trouveront encore que cette appelation Cabrio est un peu galvaudée !

Les cabriolets citadins ne courent plus les rues, hormis la Mini Cabrio. A moins d'inclure dans la catégorie la Fiat 500 C et cette DS 3 Cabrio, les deux se contentant d'une capote en toile se repliant le long d'arches de toit fixes. Alors cabriolet ou pas? Disons entre les deux car si l'on peut parler de grand toit ouvrant, vitres ouvertes et capote repoussée au maximum, la sensation de liberté est appréciable... sans atteindre les sensations qu'offrent un "vrai" cabriolet! Arrivée en 2013, la DS 3 Cabrio est la dernière "DS" à s'émanciper de Citroën. Plus de chevrons donc mais un sigle DS au milieu d'une nouvelle calandre chromée lorgnant sur des optiques récemment modernisées. Et le tour est à peu près joué, la "nouvelle" Cabrio est là. Même principe à l'intérieur où la présentation varie à peine. Se voulant chic, elle est ternie par quelques ajustements perfectibles et des plastiques durs qui se marient mal aux matériaux plus cossus. L'ergonomie des commandes est plutôt bonne malgré une prise USB toujours mal placée. La dotation est sérieuse mais commence à dater technologiquement. Le confort est correct, la capote peut se replier jusqu'à 120 km/h, les remous d'air étant bien maîtrisés. Tant mieux car dans cette version PureTech de 130 ch, la DS 3 a du caractère à revendre. Alerte, grâce à son étagement de boîte judicieux. Elle ne manque pas de couple quel que soit le régime moteur. Un joli tempérament doublé d'une réelle sobriété. Le point gênant vient de l'amortissement efficace mais trop ferme.

+ Bel agrément moteur
Tenue de route efficace
Bloc essence sobre

− Visibilité AR et 3/4 AR
Plus toit ouvrant que cabriolet
Dotation techno. perfectible

Cheveux au vent ou presque et bloc de caractère au programme

La DS 3 soigne sa mise mais certains assemblages paraissent "artisanales"...

▶ Essai paru dans l'AJ n° 961.

NOTRE AVIS ★★★☆☆

Malgré le poids des ans, son toit en toile pas totalement rétractable et gênant la visibilité arrière, la DS 3 ne démérite pas. Son récent restylage l'émancipant de Citroën lui redonne un peu de visibilité. La finition reste perfectible. La bonne impression vient de son bloc 1.2 essence de 130 ch, efficace, plaisant et sobre.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne, essence
Cylindrée (cm³)	1 199
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	130 à 5 500
Couple maxi (Nm à tr/mn)	230 à 1 750
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVM6
Dimensions (L/l/h) (m)	3,95/1,72/1,46
Nombre de places	4
Volume coffre (dm³)	254

Performances

Vitesse maxi (km/h)	193
1 000 m D. A. (s)	31,9
0 à 100 km/h (s)	10
Reprises 90 à 130 km/h (s) en 6e/5e/4e	13/10,5/8,8
Freinage 90/130 km/h (m)	32/65

Consommations

MOYENNE (l/100 km) : 6,8

Ville : 7	Route : 6,5	Autoroute : 6,8
Autonomie (km) : 735	Capacité réservoir (l) : 50	

Équipements de série

6 airbags, autoradio, capteurs pluie/luminosité, clim auto bizone, dossier de banquette arrière fractionnable, jantes alliage 16 pouces, limiteur-régulateur de vitesse, rétroviseurs électriques, sièges avant réglables en hauteur, volant cuir ajustable dans les deux plans...

Options (€)

GPS + Connect Box	800
Peinture métallisée	590
Phares Led Vision	950
Sellerie cuir	1 410
Toit à monogrammes DS	410

Ferrari California T *Balade sportive*

▶ 3.9 V8 560 Handling Speciale — **195 313 €**

Rejet de CO_2 : **250 g/km** | Malus écologique : **8 000 €** | Puissance fiscale : **47 CV** | Garantie : **2 ans, km illimité**

Un toit rétractable articulé, un moteur niché à l'avant, deux places arrière plus symboliques qu'utiles et un positionnement plus GT que sport : la California est la plus sage et la plus "abordable" des Ferrari. Dotée d'un pack HGTE (6 900 €), elle devient plus incisive et plus sportive : ressorts durcis de 16 % à l'avant et de 19 % à l'arrière, suspension pilotée plus ferme, gestion de boîte optimisée, échappement "libéré" et antipatinage F1 track revu. Ainsi gréée la découvrable italienne devient bien plus incisive et efficace. Sans pour autant faire preuve d'une efficacité comparable à celle de la berlinette 488, elle devient bien plus rigoureuse sur route sinueuse. La direction se fait plus directe, les mouvements de caisse diminuent, la motricité progresse et l'agilité y gagne. D'un coup de palette, les rapports claquent comme des coups de fouet, histoire de profiter pleinement de la patate du V8 biturbo qui ne fait pas semblant de pousser. Idéal pour une balade sportive cheveux au vent.

Diffuseur et grilles de calandre gris mats caractérisent ce Pack Handling Speciale.

+ Efficacité supérieure
Agrément moteur
Polyvalence

– Tarif exhorbitant
Conso à allure soutenue
Places arrière symboliques

▶ Essai non paru.

NOTRE AVIS ★★★★☆

La California muscle son jeu avec ce pack HGTE. Ainsi équipée, elle devient plus sportive et donne davantage le sourire au moment du quart d'heure colonial. Il apporte ce petit supplément d'épice bienvenu. L'investissement de 6 900 € apparaît donc parfaitement justifié, surtout rapporté au prix salé de la belle…

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	8 cyl. en V, essence
Cylindrée (cm³)	3 855
Suralimentation	2 turbos
Puissance maxi (ch à tr/mn)	560 à 7 500
Couple maxi (Nm à tr/mn)	755 à 4 750
Transmission	aux roues arrière
Boîte de vitesses	BVM7 robotisée
Dimensions (L/l/h) (m)	4,56/1,91/1,32
Nombre de places	2
Volume coffre (dm³)	240

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	316
1 000 m D. A. (s)	nc
0 à 100 km/h (s)	3,6
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Consommations

MOYENNE (l/100 km) : 10,5

Ville : nc	Route : nc	Autoroute : nc
Autonomie (km) : nc	Capacité réservoir (l) : 78	

* Données constructeur.

Équipements de série

ABS, ESP, suspension pilotée, modes de conduite personnalisantes, système de frein carbone-céramique, répartiteur de freinage, régul. de vitesse, aide au stationnement AV/AR, capteurs pluie/luminosité, 6 airbags, phares bixénon, clim. bizone, GPS via écran tactile, feux AR à LED, Bluetooth, Launch Control, sièges élec., contrôle pression des pneus…

Options (€)

Suspensions magnétiques	3 960
Couleur Spéciale	8 880
Étriers de freins de couleur	1 080

Ferrari 488 Spider *Concerto en V8 majeur*

▶ 3.9 V8 670 — **232 399 €**

Rejet de CO_2 : **260 g/km** | Malus écologique : **8 000 €** | Puissance fiscale : **47 CV** | Garantie : **2 ans, km illimité**

Pour Ferrari, décliner un modèle en version spider ne doit pas impliquer une baisse de performances. Un challenge difficile car la structure et donc la rigidité du châssis s'en trouvent forcément altérées car… il manque un toit ! Néanmoins pour les ingénieurs transalpins, des solutions ont été trouvées. La 488 Spider a certes perdu quelques dixièmes de secondes sur les phases d'accélérations en raison d'une masse accrue de 50 kg. Mais le V8 gavé de deux turbos est toujours présent et délivre avec frénésie ses 670 ch et 760 Nm de couple. Et le comportement routier reste exceptionnel, faisant preuve d'une rigueur infaillible. D'ailleurs, le Spider virevolte de virages en virages en plongeant à la corde pour une efficacité optimale. Toutefois, la polyvalence de ce dernier modèle au cheval cabré est justement de pouvoir se reposer cheveux au vent. Sous 45 km/h, il suffit d'appuyer sur un bouton et le toit bascule, en deux éléments, pendant 14 s afin que les rayons de soleil puissent venir inonder l'habitacle.

Pratiquement aussi performant que la GTB, le Spider y ajoute la polyvalence "coupé ou cabriolet" !

+ Performances moteur
Châssis exceptionnel
Polyvalence

– Tarif
Consommations
Rétrovision

▶ Essai paru dans l'AJ n° 949.

NOTRE AVIS ★★★★★

Au vu des atouts non négligeables de cette version découvrable par rapport au coupé, dont la sonorité et la possibilité de profiter du plein air, la Ferrari 488 Spider peut s'avérer un meilleur choix que la GTB. Les accélérations, à peine moins bonnes, seront largement compensées par des sensations décuplées.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	8 cyl. en V, essence
Cylindrée (cm³)	3 902
Suralimentation	2 turbos
Puissance maxi (ch à tr/mn)	670 à 8 000
Couple maxi (Nm à tr/mn)	760 à 3 000
Transmission	aux roues arrière
Boîte de vitesses	BVM7 robotisée
Dimensions (L/l/h) (m)	4,57/1,96/1,22
Nombre de places	2
Volume coffre (dm³)	230

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	325
1 000 m D. A. (s)	18,9
0 à 100 km/h (s)	3
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Consommations *

MOYENNE (l/100 km) : 11,4

Ville : nc	Route : nc	Autoroute : nc
Autonomie (km) : nc	Capacité réservoir (l) : 78	

* Données constructeur.

Équipements de série

ABS, airbags frontaux et latéraux, climatisation automatique, différentiel électronique SSC2, ESP, freins carbone céramique, phares et essuie glace automatiques, manettino, phares au xénon, sièges baquets en cuir, sièges baquets (trois tailles), vitres électriques…

Options (€)

Extincteur	780
Ecusson Ferrari sur ailes AV	1 320
Sièges électriques	2 880
Etriers de freins couleur aluminium	3 240
Peinture couleur historique	8 880

Fiat 124 Spider *Balade romantique*

1.4 MultiAir 140 Lusso Plus — **29 990 €**

Rejet de CO_2 : **148 g/km** | Malus écologique : **900 €** | Puissance fiscale : **8 CV** | Garantie : **2 ans, km illimité**

NOUVEAU MODÈLE

Pour donner naissance à son roadster, Fiat est allé toquer à la porte de Mazda, spécialiste du genre. Le résultat est surprenant : la 124 Spider des temps modernes se montre aussi douce qu'élégante.

Cette 124 Spider est le premier cabriolet de la marque Fiat depuis la Barchetta de 1994. A la différence de cette dernière, la nouvelle venue est une pure propulsion qui reprend l'architecture de la Mazda MX-5. Le châssis, les trains roulants, l'habitacle et la boîte de vitesses sont ainsi d'origine japonaise. Les italiens se concentrant sur le design, pour un style moins agressif que la MX-5, avec des courbes tout aussi galbées mais plus douces. L'unique motorisation proposée est aussi purement italienne : le 1.4 MultiAir de 140 ch secondé par une boîte manuelle à 6 rapports. Malgré une puissance contenue, ce bloc se montre disponible dès les plus bas régimes et relativement discret. La direction est en outre plus consistante que celle de la Mazda, mais moins précise dans les enchaînements de courbes, où les suspensions trop souples, gage de confort par ailleurs, engendrent une importante prise de roulis. En revanche, côté confort, la 124 est un cran au-dessus de la japonaise et gère parfaitement les revêtements dégradés. A l'intérieur, la qualité est en légère progression mais rien de vraiment significatif, nous restons face à des plastiques très durs. L'ergonomie du poste de conduite est, elle, bien pensée. Côté coffre, deux valises pas plus. Quant aux flux d'air une fois décapoté, ils sont bien contenus. Côté prix, Fiat se calque sur l'offre de Mazda, notamment la version 131 ch. Dommage que le malus soit si important, quand celui de la MX-5 n'est que de 250€...

+ Agrément
Confort
Manipulation de la capote

− Intérieur trop Mazda
Prise de roulis
Peu de rangements

Le réglage des suspensions, plus souple, offre un excellent confort

Dommage que l'habitacle ne soit pas plus spécifique. Mais l'ergonomie est bonne.

▶ Essai paru dans l'AJ n° 953.

NOTRE AVIS ★★★★☆

Avec les mêmes ingrédients, Fiat est parvenu à proposer un roadster à la philosophie radicalement différente du modèle de départ, la Mazda MX-5. Autant la japonaise est faite pour l'agrément sportif, autant l'italienne ne demande qu'à être menée à un train de sénateur. Une autre vision du plaisir, au volant de la 124 Spider...

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne, essence
Cylindrée (cm³)	1 368
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	140 à 5 000
Couple maxi (Nm à tr/mn)	240 à 2 250
Transmission	aux roues arrière
Boîte de vitesses	BVM6
Dimensions (L/l/h) (m)	4,06 / 1,74 / 1,24
Nombre de places	2
Volume coffre (dm³)	140[1]

[1] Donnée constructeur

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	215
1 000 m D. A. (s)	nc
0 à 100 km/h (s)	7,5
Reprises 90 à 130 km/h (s) en 6e/5e/4e	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Consommations *

MOYENNE (l/100 km) : 6,4

Ville : 8,5	Route : 5,1	Autoroute : nc
Autonomie (km) : nc	Capacité réservoir (l) : 45	

* Données constructeur.

Équipements de série

4 airbags, autoradio avec commandes au volant, Bluetooth, climatisation manuelle, jantes alliage de 16 pouces, régulateur de vitesse, système multimédia avec écran tactile de 7 pouces, prise USB et connectivité Wi-Fi…

Options (€)

Sièges avant chauffants	300
Radar de recul	350
Système Hi-Fi Bose 9 HP	750
Peinture métallisée	600
Peinture pastel rouge	600

Ford Mustang Convertible *Tempérament aseptisé*

2.3 EcoBoost 317 — **41 500 €**

Rejet de CO_2 : **184 g/km** | Malus écologique : **3 600 €** | Puissance fiscale : **21 CV** | Garantie : **2 ans, km illimité**

Emblématique du rêve américain, la Mustang est enfin commercialisée en France, en coupé Fastback et même en cabriolet !

Après le coupé, voici le cabriolet : look sauvage avec ses ailes généreusement galbées, son regard perçant et son long capot bombé. Ce dernier cache au mieux, un V8 de 418 ch ou comme ici, un puissant 4-cylindres de 314 ch sur le papier... qui dans la réalité n'offre pas le grand frisson. D'une part, sa sonorité aurait dû être retravaillée. D'autre part, s'il est doux et souple, il se montre trop linéaire dans ses montées en régime. Il peut atteindre les 7 000 tr/min sans s'essouffler, mais il lui manque ce petit "plus" magique qui fait vibrer. Dommage d'autant que le châssis n'attend que ça ! Suspensions travaillées, essieu arrière multibras, cela profite au moins à l'agrément et au confort. À défaut de caractère, la Mustang se rattrape avec un tarif ultra-compétitif doublé d'une dotation sans faille. À l'intérieur, la présentation séduit, sans atteindre le niveau des standards européens. Mais la Mustang se montre prévenante même à l'arrière et son volume de coffre est très correct. Dommage que la capote ne soit pas entièrement automatisée et manœuvrable à faible allure.

+ Prix/équipements
Confort
Performances

− Sonorité du 4-cylindres
Manque de caractère moteur
Finition

▶ **Essai paru dans l'AJ n° 934.**

NOTRE AVIS ★★★★☆

Les performances sont au rendez-vous et la magie agit naturellement une fois à bord de ce mythe roulant. Mais malgré les 314 ch de son 2.3, il manque ce petit caractère unique qui crée le frisson, l'émotion ultime. Quitte à rouler en Mustang, offrez-vous la version V8 de 421 ch qui ne coûtera que 5 000 € de plus.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne, essence
Cylindrée (cm³)	2 300
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	317 à 5 500
Couple maxi (Nm à tr/mn)	434 à 2 500
Transmission	aux roues arrière
Boîte de vitesses	BVM6
Dimensions (L./l./h.) (m)	4,79 / 1,92 / 1,40
Nombre de places	2
Volume coffre (dm³)	332

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	233
1 000 m D. A. (s)	nc
0 à 100 km/h (s)	nc
Reprises 90 à 130 km/h (s) en 6e/5e/4e	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Consommations *

MOYENNE (l/100 km) : 8,2

Ville : **10,4**	Route : **6,9**	Autoroute : **nc**
Autonomie (km) : **719**	Capacité réservoir (l) : **59**	

* Données constructeur.

Équipements de série

5 airbags, aide au démarrage en côte, contrôle de la pression des pneus, clim. auto. bizone, écran tactile 8", ESP, fixations Isofix aux places AR, jantes alliage 19", capteurs de pluie et de luminosité, projecteurs xénon, rétroviseurs extérieurs à réglages électriques, rétroviseur intérieur électrochromatique, sellerie cuir, sièges AV sport à réglages électriques, volant cuir multifonction…

Options (€)

Peinture métallisée	700

Jaguar F-Type *Félin affûté !*

3.0 V6 S — **80 540 €**

Rejet de CO_2 : **213 g/km** | Malus écologique : **8 000 €** | Puissance fiscale : **27 CV** | Garantie : **3 ans, km illimité**

La F-Type affiche de belles performances à commencer par un 0 à 100 km/h avalés en 4,9 s.

Jaguar a toujours su faire des voitures séduisantes à défaut d'être toujours performantes. La F-Type concilie tout le monde. Et cette version convainc d'emblée par sa voix. Celle d'un V6 suralimenté dont les 380 ch ne cessent de vociférer grâce à l'échappement actif. Des crépitements saccadés impatients au rugissement bestial lorsque le pied se fait plus lourd sur l'accélérateur pour chatouiller la zone rouge du compte-tours. Mais il n'y a pas que sa musique. Il y a aussi les sensations, celles qui vous donnent le sourire lorsque, écrasé dans votre siège, vous avez l'impression que plus rien ne peut l'arrêter ! Sur la route, la F-Type sait se montrer aussi docile que sauvage. Son comportement routier reste équilibré, sain, mais il garde une pointe d'esprit rebelle. Seule ombre au tableau : une direction qui aurait mérité d'être plus informative et des suspensions un peu trop sèches. À bord, l'ergonomie reste un brin décalée, ce qui lui confère un certain charme, mais la finition est en deçà de la concurrence. On lui pardonne.

+ Comportement délectable
6 cylindres rageur
Ensemble moteur/boîte

− Présentation/finition
Rapport prix/dotation
Poids un peu élevé

▶ **Essai paru dans l'AJ n° 904.**

NOTRE AVIS ★★★★☆

Avec son châssis tout en alu, ses suspensions pilotées, son V6 de 380 ch et sa ligne à couper le souffle, la Jaguar F-Type est une féline dont le charme agit de suite. Certes, elle n'est pas exempte de défauts, mais qu'importe. On craque, d'autant que toutes proportions gardées, son prix reste relativement contenu.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	6 cyl. en V, essence
Cylindrée (cm³)	2 995
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	380 à 6 500
Couple maxi (Nm à tr/mn)	460 à 3 500
Transmission	aux roues arrière
Boîte de vitesses	BVA8
Dimensions (L./l./h.) (m)	4,47 / 1,89 / 1,31
Nombre de places	2
Volume coffre (dm³)	407

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	275
1 000 m D. A. (s)	nc
0 à 100 km/h (s)	4,9
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Consommations *

MOYENNE (l/100 km) : 9,1

Ville : **12,8**	Route : **7**	Autoroute : **nc**
Autonomie (km) : **770**	Capacité réservoir (l) : **70**	

* Données constructeur.

Équipements de série

4 airbags, amortissement piloté, ASR, autoradio-CD mp3, clim. auto., diff. à gliss. limité, échappement sport actif, écran tactile couleur 8 pouces, ESP, feux diurnes à LED, jantes alu 19", ordi. de bord, phares xénon, prises aux. et USB, rétros ext. dégivrants et électriques, sellerie suédine et cuir, sièges AV Sport élec., vitres élec., volant cuir avec palettes…

Options (€)

Accès et démarrage sans clé	560
Peinture métallisée	520
Sellerie cuir	1 060

Lamborghini Huracan Spider *Plus près des étoiles*

5.2 V10 LP 610-4 — **223 740 €**

Rejet de CO_2 : **285 g/km** | Malus écologique : **8 000 €** | Puissance fiscale : **54 CV** | Garantie : **2 ans, km illimité**

Il suffit de dix sept petites secondes pour décapoter la Lamborghini Huracan Spyder !

Décapsulée, l'Huracan prend 120 kg et perd une once de rigidité. Ainsi parée, le 0 à 200 km/h ne demande que 10,2 s soit 0,3 s de plus que le coupé.. Et puis il y a toujours ce V10 magique. Un moteur atmosphérique bio qui se fait de plus en plus rare chez les sportives d'exception. Quand la concurrence vous malmène les cervicales à grand coups de suralimentation, ce bloc italien distille sa puissance d'une manière autrement plus progressive et donne le grand frisson. Les montées en régime envoûtantes poussent jusqu'à 8 500 tr/min ! Addictif, d'autant plus que son couple généreux disponible dès les plus bas régimes autorise une souplesse incroyable tandis que les hurlements du V10 donnent la chair de poule. A ciel ouvert, la symphonie des dix pistons prend encore plus d'ampleur et transforme le moindre trajet en concert itinérant. Ses vocalises résonnent dans les tunnels, surtout une fois l'échappement actif en mode sport. Avec un tel organe, on lui pardonne sa faible rétrovision et son ergonomie singulière.

+ Moteur envoûtant
Sonorité
Efficacité préservée

– Ergonomie discutable
Vision arrière
Addition salée

▶ **Essai non paru.**

NOTRE AVIS ★★★★★

De par son V10 atmosphérique aux saveurs désormais rares, la Lamborghini Huracan fait figure de dernier des Mohicans. Dans cette version Spyder, elle permet de profiter de cette mécanique exceptionnelle à l'air libre, pour des sensations auditives encore plus intenses. Impossible de résister à un tel organe !

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	10 cyl. en V, essence
Cylindrée (cm³)	5 204
Suralimentation	non
Puissance maxi (ch à tr/mn)	610 à 8 250
Couple maxi (Nm à tr/mn)	560 à 6 500
Transmission	intégrale
Boîte de vitesses	BVM7 robotisée
Dimensions (L./l./h) (m)	4,46 / 1,93 / 1,18
Nombre de places	2
Volume coffre (dm³)	nc

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	324
1 000 m D. A. (s)	nc
0 à 100 km/h (s)	3,4
Reprises 90 à 130 km/h (s) en 7e/6e/5e	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Consommations

MOYENNE (l/100 km) : 12,3

Ville : 17,5	Route : 9,2	Autoroute : nc
Autonomie (km) : nc	Capacité réservoir (l) : 83	

* Données constructeur.

Équipements de série

ABS, Airbags frontaux, ESP, boîte robotisée à double embrayage à sept rapports avec palettes au volant, sièges sport, modes de conduite paramétrables, ouverture de capote électrique, jantes alliage 20 pouces, capote électrique, démarrage sans clés, échappement actif, navigation GPS, autoradio, clim. auto., fermeture centralisée à distance, vitres AV électriques…

Options (€)

Vitre de capot moteur	6 000
Peinture métallisée	nc

Land Rover Evoque Cabriolet *SUV décapsulé*

2.0 TD4 180 HSE Dynamic — **62 100 €**

Rejet de CO_2 : **149 g/km** | Malus écologique : **900 €** | Puissance fiscale : **11 CV** | Garantie : **3 ans ou 100 000 km**

Original cabriolet 4 places, l'Evoque étonne avec sa haute ceinture de caisse.

Toit fixe, l'Evoque fait déjà partie des SUV les plus sexy. Le Cabriolet suit la tendance ! Décapotable en 18 s, sans même prendre la peine de s'arrêter, et ce jusqu'à 48 km/h, il offre à ses quatre occupants la communion avec la nature dans un confort appréciable. Sur route, l'engin pâtit certes d'un poids conséquent mais délivre un comportement routier sain. La mécanique, à défaut d'être parfaite, s'avère agréable. Le bloc diesel maison contient ses claquements et offre un niveau de performances acceptable même s'il pâtit du manque de réactivité de la boîte automatique. Livré de série avec la transmission intégrale, respect de la tradition oblige, cet Evoque n'est pas en reste sur terrain accidenté, s'il est bien chaussé. Il embarque, entre autres, le système Terrain Response, qui adapte l'électronique (ESP, anti-patinage, moteur...) en fonction du programme choisi (boue, neige...). En option, le Wade Sensing (350 €) mesure la profondeur des gués à traverser ! Presque de quoi faire oublier son prix, sa finition hasardeuse, quelques défauts pratiques et son coffre de citadine !

+ Carrosserie exclusive
Comportement routier sain
Véritable cabriolet tout-terrain

– Volume de coffre étriqué
Absence de modularité
Tarifs, d'achat et des options

▶ **Essai paru dans l'AJ n° 955.**

NOTRE AVIS ★★★☆☆

Peu pratique et pas très bien fini, trop cher à l'achat et pas hyper excitant à conduire... L'Evoque Cabriolet ne séduit pas sur tous les aspects. Mais il a le mérite d'être élégant, décapotable et confortable, de relever honorablement le défi sur route et haut la main en tout-terrain. Et, surtout, d'être unique en son genre.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne, diesel
Cylindrée (cm³)	1 999
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	180 à 4 000
Couple maxi (Nm à tr/mn)	430 à 1 750
Transmission	intégrale
Boîte de vitesses	BVA9
Dimensions (L./l./h) (m)	4,37 / 1,98 / 1,61
Nombre de places	4
Volume coffre (dm³)	251

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	195
1 000 m D. A. (s)	nc
0 à 100 km/h (s)	10,3
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Consommations *

MOYENNE (l/100 km) : 5,7

Ville : 6,7	Route : 5,1	Autoroute : nc
Autonomie (km) : nc	Capacité réservoir (l) : 54	

* Données constructeur.

Équipements de série

ABS, 4 airbags, climatisation automatique, fermeture centralisée à distance, vitres AV / AR électriques, système audio, caméra de recul, capote électirque, connexion Bluetooth, écran tactile avec GPS, essuie-glaces et phares auto., jantes alliage 19 pouces…

Options (€)

Affichage tête haute	1 310
Caméra 360°	790
Détecteurs d'angle mort	660
Peinture métallisée	823

Lexus RC *Douceur de vivre*

▶ 300h Executive — **58 790 €**

Rejet de CO_2 : 116 g/km | Bonus/Malus : 0 € | Puissance fiscale : 10 CV | Garantie : 3 ans ou 100 000 km

Une calandre en forme de sablier, des formes acérées et le regard perçant: la Lexus RC 300h annonce la couleur. Mais méfiez vous des apparences trompeuses. Sous ses airs de méchant garçon, ce coupé nippon est un faux dur. La faute (ou grâce) à sa propulsion hybride comprenant un 2.5 essence de 181 ch et un moteur électrique de 143 ch. Accouplé à une transmission de type CVT, cet ensemble s'apprécie en ville et permet de nombreuses économies d'essence avec un pied léger. Il réserve une douceur de conduite étonnante qui s'apprécie à un rythme tranquille. Mais une fois sollicité, le moteur s'emballe d'une manière pas vraiment sportive et les accélérations manquent cruellement de relief. Dommage car le châssis ultra rigoureux encaisse bien volontiers davantage de puissance. Efficace et confortable, le coupé nippon se joue des difficultés à un rythme soutenu. Il lui manque toutefois un soupçon de caractère pour donner le grand frisson. Mais vu que sa mécanique préfère la manière douce à la manière forte…

Le moteur hybride apporte une douceur de conduite inconnue sur ce type de coupé, mais il ne faut pas être ultra pressé…

+ Technologie
+ Silence / confort
+ Châssis rigoureux

– Accélérations timides
– Pas d'options disponibles
– Places arrière réduites

▶ Essai paru dans l'AJ n° 951.

NOTRE AVIS ★★★★☆

N'attendez aucune velléité sportive de la part de cet élégant coupé. mais pour le reste, le Lexus RC 300h est raffiné, confortable, technologique et plutôt sobre. Une excellente alternative aux coupés allemands à condition de ne pas emprunter les autoroutes d'outre Rhin où ses 190 km/h en pointe font un peu petit bras…

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne + élec. essence
Cylindrée (cm³) / Suralimen.	2 494 / non
Batterie / Capacité (kWh)	nc / nc
Puissance maxi (ch à tr/mn)	223 à [1]
Couple maxi (Nm à tr/mn)	221 à 4 200
Transmission	aux roues arrière
Boîte de vitesses	variation continue[2]
Dimensions (L./l./h) (m)	4,70 / 1,84 / 1,40
Nombre de places	4
Volume coffre (dm³)	332

[1] Cumulée [2] train épicycloïdal, variation continue

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	190[1]
1 000 m D. A. (s)	nc
0 à 100 km/h (s)	8,6
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

[1] limitée électroniquement.

Consommations

MOYENNE (l/100 km) : 5

Ville : 5,1	Route : 5	Autoroute : nc
Autonomie (km) : nc	Capacité réservoir (l) : 66	

* Données constructeur.

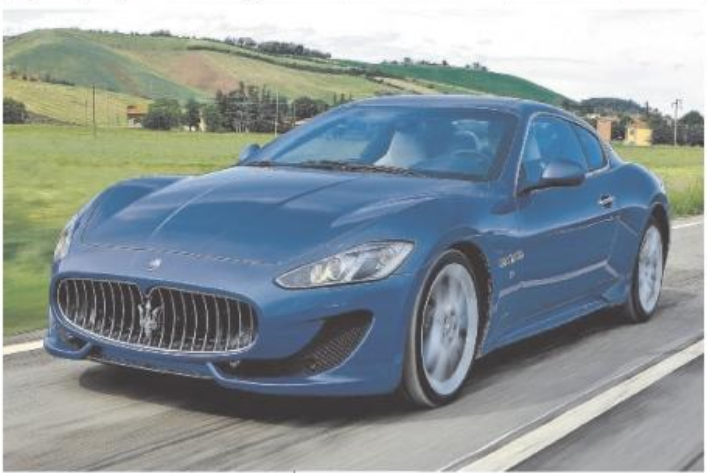
Équipements de série

Huit airbags, caméra de recul, clim auto bizones, vitres AV électriques, rétroviseurs extérieurs électriques et dégivrants, fermeture centralisée à distance, écran 7 pouces, sono Mark Levinson, jantes alliage 19 pouces, peinture métallisée, radars de stationnement AV/AR, régulateur adaptatif, sellerie cuir, sièges chauffants et ventilés, surveillance d'angles morts, système d'alerte anticollision avec fonction freinage, système de navigation, toit ouvrant…

Maserati GranTurismo *The Voice*

▶ 4.7 V8 Sport — **132 100 €**

Rejet de CO_2 : 360 g/km | Malus écologique : 8 000 € | Puissance fiscale : 38 CV | Garantie : 3 ans. km illimité



Depuis 2007, la sculpturale GranTurismo suscite l'attention. Il est vrai qu'on l'entend venir avec son V8 d'origine Ferrari si généreux en décibels. De la grande musique, qui vous pose en chef d'orchestre prêt à lancer la symphonie. Plus encore si vous optez pour cette version Sport. Proche esthétiquement de la radicale MC Stradale, elle s'octroie un bouclier encore plus échancré mettant le Trident à l'honneur. Quant au V8, il voit sa cylindrée passer de 4.2 à 4.7, ce qui profite au couple (520 Nm), la puissance culminant à 460 ch! Laissez de côté la boîte automatique ZF, plus civilisée que sportive, au profit de cette excellente boîte robotisée qui transfigure littéralement l'auto. Un miracle que l'on doit à l'implantation "tranxale" pour une meilleure répartition des masses. Du grand art! À l'intérieur, pas de surprise, luxe, cuir, aluminium, carbone… même si certains détails de finition et d'ergonomie nous rappellent son âge avancé, à l'instar de l'autoradio, emprunté à la Peugeot… 407!

Même si cela ne se voit pas, la GranTurismo commence à dater… mais son V8 séduit toujours autant!

+ Style sublime
+ Moteur communicatif
+ Performances

– Boîte auto "castratrice"
– Détails de finition
– Coûts d'entretien exagérés

▶ Essai paru dans l'AJ n° 862.

NOTRE AVIS ★★★★☆

Objectivement, cette GranTurismo Sport n'est pas aussi efficace qu'une Porsche 911 ou qu'une "roturière" Nissan GTR, et sa finition semble un rien dépassée. Mais question charme et latinité, cette Maserati fait un sans-faute, à condition d'opter pour la boîte robotisée qui sied à merveille à son caractère bien trempé.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	8 cyl. en V, essence
Cylindrée (cm³)	4 691
Suralimentation	non
Puissance maxi (ch à tr/mn)	460 à 7 000
Couple maxi (Nm à tr/mn)	520 à 4 750
Transmission	aux roues arrière
Boîte de vitesses	BVM6 robotisée
Dimensions (L./l./h) (m)	4,89 / 1,92 / 1,36
Nombre de places	4
Volume coffre (dm³)	260

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	300
1 000 m D. A. (s)	nc
0 à 100 km/h (s)	4,7
Reprises 90 à 130 km/h (s) en 6e/5e/4e	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Consommations *

MOYENNE (l/100 km) : 15,5

Ville : 23,8	Route : 10,7	Autoroute : nc
Autonomie (km) : nc	Capacité réservoir (l) : nc	

* Données constructeur.

Équipements de série

Aide au stationnement AV/AR, 6 airbags, antidérapage, antipatinage, capteurs de pluie et de luminosité, clim. auto. bizone, différentiel à glissement limité, GPS, jantes alliage 20 pouces, phares bixénon, régulateur de vitesse, rétroviseur intérieur électrochromatique, sellerie en cuir-Alcantara, suspension Skyhook…

Options (€)

Contrôle de la pression des pneus	838
Pack Handling	2 153
Peinture mate	17 940
Peinture métallisée	1 188

Mazda MX-5 *Un concentré de plaisir*

2.0 SkyActiv-G 160 Sélection — **32 550 €**

Rejet de CO_2 : **154 g/km** | Malus écologique : **1 600 €** | Puissance fiscale : **9 CV** | Garantie : **3 ans ou 100 000 km**

+ Plaisir de conduite
Boîte précise
Équipement complet

– Volant non réglable en prof.
Habitabilité toit fermé
Direction perfectible

Tout comme les roadsters anglais, le MX-5 n'a pas à miser sur la puissance pour délivrer du plaisir. Le look plus bestial de cette quatrième génération ne le fait pas déroger à la règle. Son comportement est exemplaire sur routes sinueuses et son petit bloc 2.0 de 160 ch, à la puissance certes contenue, se révèle souple et très discret à bas régime et peut aller friser les 6 000 tr/min. Ce nouvel opus, raccourci de 10 cm avec un empattement réduit de 2 cm, n'a jamais été aussi compact, léger et stable. On se sent également plus à l'étroit dans cet intérieur inédit que dans les précédentes générations. Mais l'ensemble de ses prestations donnent le sentiment de ne faire qu'un avec une machine très agile. La MX-5 est aussi bien aidée par une direction électrique et une transmission manuelle à 6 rapports efficace. Les passages sont rapides, précis et parfaitement verrouillés. Que du bonheur. Même si son coffre de 130 dm³ reste limité, vous pourrez apprécier le confort du MX-5 qui, demeure un véritable régal à conduire, voire à piloter...

C'est sur routes sinueuses que se trouve le terrain de jeu idéal du MX-5, et ce, sans que sa suspension Sport face souffrir votre dos.

▶ Essai paru dans l'AJ n° 938.

NOTRE AVIS ★★★★★

Le plaisir automobile n'est pas forcément synonyme de puissance. La preuve avec le MX-5, véritable jouet aux tarifs encore abordables. L'auto conserve en effet les charmes d'antan, tout en se laissant séduire par des technologies modernes, dont une panoplie d'aides à la conduite qui n'entravent jamais le plaisir du pilotage.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne, essence
Cylindrée (cm³)	1 998
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	160 à 6 000
Couple maxi (Nm à tr/mn)	200 à 4 600
Transmission	aux roues arrière
Boîte de vitesses	BVM6
Dimensions (L./l./h.) (m)	3,92 / 1,74 / 1,23
Nombre de places	2
Volume coffre (dm³)	130

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	214
1 000 m D. A. (s)	nc
0 à 100 km/h (s)	7,3
Reprises 90 à 130 km/h (s) en 6e/5e/4e	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Consommations *

MOYENNE (l/100 km) : 6,6

Ville : 8,7	Route : 5,4	Autoroute : nc
Autonomie (km) : nc	Capacité réservoir (l) : 45	

* Données constructeur.

Équipements de série

4 airbags, aide au stationnement AR, capteurs de pluie et de luminosité, avertisseur de franchissement de ligne, clim. auto., contrôle de pression des pneus, détecteur d'angles morts, différentiel autobloquant, jantes alliage 17, GPS avec écran tactile de 7", rétroviseurs extérieurs électriques et chauffants, sellerie cuir Recaro, sono Bose 9 HP, stop-start, système de récupération d'énergie au freinage…

Options (€)

Peinture métallisée	500

Mercedes Classe C Coupé *Le plumage sans le ramage*

300 Sportline — **54 300 €**

Rejet de CO_2 : **146 g/km** | Malus écologique : **900 €** | Puissance fiscale : **15 CV** | Garantie : **2 ans. km illimité**

+ Boîte remarquable
Châssis performant
Confort à bord excellent

– Sonorité quelconque
Tarif (série et options)
Habitabilité arrière

Sorte de mini Classe S Coupé, le nouveau coupé Classe C dégage élégance et dynamisme. En revanche, question habitabilité et accès, il se montre plus exigu. Ne proposant que quatre places, il fera tout de même le bonheur de ses occupants par son ambiance chic et sportive. Un peu moins par sa mécanique! En cause, une sonorité artificielle qui ne procure aucune sensation. Dommage, car avec 245 ch, ce bloc a de quoi chanter. Mais il se montre plus à son aise dans la disponibilité de son couple (370 Nm) que dans la puissance délivrée aux roues arrière. Heureusement que la boîte automatique à 7 rapports se montre à la fois douce et surtout énergique pour relancer la machine. Au vu des capacités indéniables du châssis, on se dit qu'il mériterait d'être mieux accompagné. Le comportement dynamique, sain profite de l'excellent confort issu de la suspension pneumatique, bien épaulée par l'amortissement adaptatif. Mais toute cette puissance pour se contenter de longues balades en bord de mer à un rythme de sénateur, c'est un peu dommage...

La tenue de route est sans surprise, alors que les nombreux garde-fous électroniques veillent en permanence à la sécurité.

▶ Essai paru dans l'AJ n° 946.

NOTRE AVIS ★★★★☆

Si le moteur se révèle plus souple que puissant et sa sonorité très décevante, la boîte automatique à 7 rapports constitue, en revanche, une réelle source de satisfaction. Le châssis se montre pour sa part efficace et, lorsqu'il est équipé de la suspension pneumatique Airmatic, contribue grandement à l'excellence du confort à bord.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne, essence
Cylindrée (cm³)	1 991
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	245 à 5 500
Couple maxi (Nm à tr/mn)	370 à 4 000
Transmission	aux roues arrière
Boîte de vitesses	BVA7
Dimensions (L./l./h.) (m)	4,69 / 1,81 / 1,41
Nombre de places	4
Volume coffre (dm³)	400

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	250
1 000 m D. A. (s)	nc
0 à 100 km/h (s)	6
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Consommations *

MOYENNE (l/100 km) : 6,8

Ville : 8,8	Route : 5,7	Autoroute : nc
Autonomie (km) : nc	Capacité réservoir (l) : 66	

* Données constructeur.

Équipements de série

7 airbags, radio CD-MP3, banquette arrière rabattable 40/20/40, capteurs de pluie-luminosité, climatisation électronique bizone, écran 7, jantes alliage 19, projecteurs à leds, radar de stationnement AV/AR, régulateur-limiteur de vitesse, systèmes d'alerte anticollision avec fonction freinage auto., de détection de la fatigue, de navigation…

Options (€)

Affichage tête haute	1 200
Peinture métallisée	1 050
Amortissement adaptatif	1 300

Mercedes Classe E Cabriolet *V8 au vent*

E 500 Executive — **86 150 €**

Rejet de CO_2 : **213 g/km** | Malus écologique : **8 000 €** | Puissance fiscale : **30 CV** | Garantie : **2 ans, km illimité**

Mercedes opère un virage vers la sportivité. Et cela se voit. Mettons un instant de côté le moteur pour nous intéresser à la plastique de ce cabriolet Classe E. Son regard est incisif et sa calandre volontaire. Assurément, l'engin n'est pas là pour amuser la galerie. Avec son récent restylage, la Classe E change de dimension. Dans cette livrée E 500 Executive, le cabriolet en rajoute encore : jantes de 18 pouces, bouclier prêt à dévorer le bitume… et sous le capot, rien de moins qu'un V8 doublement suralimenté de 406 ch qui permet de passer de 0 à 100 km/h en 5,4 s ! De quoi être rapidement décoiffé. Ronronnant à l'arrêt, il délivre sa pleine puissance à peine l'accélérateur effleuré. Dommage qu'il soit associé à une transmission automatique moins réactive que celle d'une boîte à 8 rapports de chez BMW. D'autant que ce cabriolet E 500 réclame d'être mené à un train d'enfer. Le châssis est rigoureux et, malgré le poids généreux, l'engin est d'une grande maniabilité. Cela étant, en conduite de plaisance, son confort reste un atout.

À l'élégance de la Classe E récemment restylée, Mercedes ajoute le charisme d'un V8 de 400 ch

+ V8 envoûtant
Comportement dynamique
Technologie

– Boîte peu réactive
Poids élevé
Rapport prix/équipements

▶ Essai non paru.

NOTRE AVIS ★★★☆☆

Revu esthétiquement, le cabriolet E500 est un vrai sportif camouflé avec un châssis ne demandant qu'à être mené de virage en virage et un V8 rageur. Dommage que sa boîte ne soit pas à la hauteur de cette ambiance. Quant au prix, il est en adéquation avec le package : cher ! Alors autant opter pour le Pack AMG !

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	8 cyl. en V, essence
Cylindrée (cm³)	4 663
Suralimentation	2 turbos
Puissance maxi (ch à tr/mn)	408 à 5 000
Couple maxi (Nm à tr/mn)	600 à 1 600
Transmission	aux roues arrière
Boîte de vitesses	BVA7
Dimensions (L./l./h) (m)	4,71 / 1,79 / 1,40
Nombre de places	4
Volume coffre (dm³)	390[1]

[1] 300 dm³ décapoté.

Performances

Vitesse maxi (km/h)	250
1 000 m D. A. (s)	24,4
0 à 100 km/h (s)	5,4
Reprises 90 à 130 km/h (s) en 7e/6e/5e	10,6 / 9 / 7,8
Freinage 90/130 km/h (m)	31 / 63

Consommations

MOYENNE (l/100 km) : 11,9

Ville : 15,4	Route : 10,5	Autoroute : 9,8
Autonomie (km) : 555	Capacité réservoir (l) : 66	

Équipements de série

ABS, airbags frontaux, latéraux AV bassin et genoux conducteur, aide au stationnement AV/AR, capote souple avec ouverture/fermeture jusqu'à 40 km/h, châssis sport, climatisation automatique, Bluetooth, détecteur de fatigue, ESP, feux de jour à LED, GPS, jantes en alliage de 18 pouces, ordinateur de bord, autoradio-CD mp3, régulateur de vitesse, sellerie cuir, sièges AV électriques et chauffants, volant cuir multifonction…

Options (€)

Accès et démarrage sans clés	1 100

Mercedes Classe S Coupé *Suite royale mobile*

500 4Matic — **141 300 €**

Rejet de CO_2 : **219 g/km** | Malus écologique : **8 000 €** | Puissance fiscale : **35 CV** | Garantie : **2 ans, km illimité**

Mercedes a décidé de simplifier les appellations de sa gamme. Remplacé, le coupé CL disparaît au profit d'un inédit coupé Classe S. Un choix commercial, mais aussi technique, car le grand coupé Mercedes bénéficie des mêmes attributs que la berline. Le moteur essence V8 biturbo développant 455 ch est bien présent, la transmission intégrale 4Matic également, tout comme la boîte automatique à 7 rapports. Mais l'excellence du high-tech réside dans le Magic Body Control (option facturée à 5 100 €). Ce système de suspensions adaptatives anticipe les irrégularités de la route pour distiller un confort incomparable et maintenir une assiette constante. Mais le plus bluffant se situe au niveau de la maniabilité de ce coupé, grâce aux multiples aides à la conduite. À l'intérieur, le luxe est bien évidemment omniprésent, la planche de bord est une réussite, mais l'habitabilité (seulement 4 places) et les rangements déçoivent. Dommage, car le tarif reste élevé.

Luxe ou "blingbling", la liste des options pour le coupé Classe S permet de satisfaire tous les goûts.

+ Agrément de conduite
Maniabilité incroyable
Technologie avancée

– Rapport gabarit/habitabilité
Instrumentation peu lisible
Tarif

▶ Essai paru dans l'AJ n° 912.

NOTRE AVIS ★★★★★

Face à ses principaux rivaux, le Mercedes Classe S Coupé frappe indéniablement très fort. Car si les accessoires ou les gadgets luxueux sont à peu près identiques, le coupé germanique possède dans cette version une botte secrète : le Magic Body Control. Une technologie sidérante d'efficacité et pour le moment unique.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	8 cyl. en V, essence
Cylindrée (cm³)	4 663
Suralimentation	2 turbos
Puissance maxi (ch à tr/mn)	455 à 5 250
Couple maxi (Nm à tr/mn)	700 à 1 800
Transmission	intégrale
Boîte de vitesses	BVA7
Dimensions (L./l./h) (m)	5,03 / 1,90 / 1,42
Nombre de places	4
Volume coffre (dm³)	400

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	250
1 000 m D. A. (s)	nc
0 à 100 km/h (s)	4,6
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Consommations *

MOYENNE (l/100 km) : 9,4

Ville : 12,5	Route : 7,1	Autoroute : nc
Autonomie (km) : nc	Capacité réservoir (l) : 80	

* Données constructeur.

Équipements de série

9 airbags, assistant de carrefour et de signalisation routière, AFIL actif, caméra 360°, capteurs pluie/luminosité, clim. auto. bizone, détecteur d'angles morts, détecteur de piétons, feux diurnes à LED, jantes 19 pouces, ordi. de bord, radars de parking AV/AR, régulateur actif/limiteur de vitesse, rétros ext. élec., sellerie en cuir, système multimédia avec écran 31,2 cm, volant cuir multifonction…

Options (€)

Pack AMG	4 300
Magic Body Control	5 100

Mercedes Classe S Cabriolet *Le luxe se découvre*

▶ 500 — **153 900 €**

Rejet de CO_2 : **199 g/km** | Malus écologique : **6 500 €** | Puissance fiscale : **34 CV** | Garantie : **2 ans, km illimité**

Dans la famille Classe S, je demande le cabriolet ! Après la berline, la limousine et le coupé, Mercedes opère un grand retour parmi les grandes découvrables de luxe, après quarante-cinq ans d'absence.

Rouler à ciel ouvert est un bonheur que Mercedes a l'habitude de proposer à ses clients. Mais pour la première fois depuis 1971, c'est le très haut de gamme qui s'y colle. La Classe S se découvre pour offrir un habitacle raffiné, moderne, baigné de luxe et désormais de lumière ! Imposante avec ses 5,03 m de long, l'auto profite pourtant d'une ligne si harmonieuse qu'elle en fait oublier son gabarit ! Un peu moins dans les parkings où toutes les aides au stationnement tel son système de vision à 360° sont les bienvenues. Ultra confortable, dotée de toutes les attentions (sièges avant chauffants, massants et ventilés), elle s'avère assez spacieuse même si les passagers arrière apprécieraient un peu plus de profondeur au niveau des jambes. L'auto se savoure aussi derrière le volant. Ici motorisée par un V8 biturbo de 455 ch, elle se mène comme un vélo : direction douce et précise, boîte automatique aux petits soins pour s'adapter à la situation, moteur feutré, dont la sonorité flatte les oreilles sans jamais les fatiguer. Surtout, les suspensions pneumatiques procurent un confort de roulement admirable. Mention spéciale à la filtration des imperfections de la chaussée, exemplaire ! Au volant, les sensations sont à l'avenant : la tenue de route est impériale, même s'il ne faut pas s'attendre à virevolter de virage en virage avec agilité. C'est une S, tout de même ! Pour autant, grâce au recours massif à l'aluminium, cette version découvrable ne pèse "que" 2 115 kg, soit seulement 85 kg de plus que le coupé dont elle dérive. Une prouesse !

+ Confort de haut niveau
Élégance et finition
Dotation ultra complète

− Gabarit imposant
Habitabilité arrière
Tarif prohibitif

En mode plaisance, la Classe S Cabriolet est un vrai régal

La présentation est haut de gamme, luxueuse et raffinée, une Classe S en somme !

▶ Essai paru dans l'AJ n° 959.

NOTRE AVIS ★★★★★

Ce cabriolet de tous les superlatifs est une réussite esthétique. Il démontre aussi de vraies qualités dynamiques, sans jamais compromettre le confort, de haut vol. À ce niveau de très haut de gamme, il aurait juste fallu plus de coffre pour les voyages au long cours, et davantage d'espace encore à l'arrière.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	8 cyl. en V, essence
Cylindrée (cm³)	4 663
Suralimentation	2 turbos
Puissance maxi (ch à tr/mn)	455 à 5 250
Couple maxi (Nm à tr/mn)	700 à 1 800
Transmission	aux roues arrière
Boîte de vitesses	BVA9
Dimensions (L/l/h) (m)	5,03 / 1,90 / 1,42
Nombre de places	4
Volume coffre (dm³)	250 / 350[1]

[1] Décapoté / capoté.

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	250
1 000 m D. A. (s)	nc
0 à 100 km/h (s)	4,6
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	nc
Freinage 90 / 130 km/h (m)	nc

Consommations *

MOYENNE (l/100 km) : 8,5

Ville : 11,8	Route : 6,8	Autoroute : nc
Autonomie (km) : nc	Capacité réservoir (l) : 80	

* Données constructeur.

Équipements de série

9 airbags, AFIL, aide au parking assistée, caméra 360°, chauffage nuque AV, détection piétons, hi-fi 13 HP, phares à LED intelligents, sellerie en cuir perforé, sièges AV électriques, chauffants, massants, climatisés et à mémoire, surveillance d'angles morts, suspension pneumatique, volant élec., GPS + écran 12,3"…

Options (€)

Affichage tête haute	1 250
Jantes alliage 20 pouces	1 150
Peinture métallisée	3 600

Mercedes Classe SL *Efficace mais limitée*

500 Executive — **135 600 €**

Rejet de CO_2 : **205 g/km** | Malus écologique : **8 000 €** | Puissance fiscale : **35 CV** | Garantie : **2 ans, km illimité**

La ligne de ce roadster est intemporelle et le toit escamotable ne la gâche en rien.

Dans la gamme Mercedes, le cabriolet SL appartient à l'histoire de la marque depuis plus de 50 ans. Les générations successives ont apporté leur lot de nouveautés esthétiques et technologiques avec, par exemple, l'apparition d'un toit rigide escamotable dont profite d'ailleurs toujours cette dernière mouture. Une solution intéressante mais qui engendre malheureusement un poids global conséquent qui atteint 1800 kg. Heureusement, les aides électroniques parviennent à limiter certains effets négatifs, tout comme les suspensions adaptatives et leurs nombreux modes (Eco, Confort, Sport, Sport Plus et Individual). Sans compter le V8 de 455 ch et 700 Nm de couple qui autorise de belles accélérations. Mais l'atout principal de ce coupé-cabriolet SL 500, c'est son rapport dynamisme/confort grâce à la suspension active qui offre, en option (4 000 €), la possibilité d'incliner l'auto dans les virages. Toutefois malgré ses artifices, ne vous leurrez pas, le SL n'est pas adapté au circuit.

+ Boîte auto réactive
Dotation complète
Sonorité du V8

– Tarifs et malus
Aides à la conduite intrusives
Poids important

▶ **Essai paru dans l'AJ n° 955.**

NOTRE AVIS ★★★★☆

Un cabriolet, un V8, un bord de mer... Que demander de plus ? En se remettant à niveau, le roadster SL annonce qu'il ne s'en laissera pas compter, et surtout pas en interne. Il reste capable d'offrir dans un même écrin, sportivité, confort et raffinement. Un poids un peu plus contenu aurait toutefois été le bienvenu.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	8 cyl. en V, essence
Cylindrée (cm³)	4 663
Suralimentation	2 turbos
Puissance maxi (ch à tr/mn)	455 à 5 250
Couple maxi (Nm à tr/mn)	700 à 1 800
Transmission	aux roues arrière
Boîte de vitesses	BVA9
Dimensions (L./l./h) (m)	4,63 / 1,88 / 1,32
Nombre de places	2
Volume coffre (dm³)	485 / 345[1]

[1] Capoté / décapoté

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	250
1 000 m D. A. (s)	nc
0 à 100 km/h (s)	4,3
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Consommations *

MOYENNE (l / 100 km) : 9

Ville : 12,4	Route : 7	Autoroute : nc
Autonomie (km) : nc	Capacité réservoir (l) : 75	

* Données constructeur.

Équipements de série

6 airbags, accès et démarrage sans clé, AFIL, aide au parking avec cam. de recul, Bluetooth, clim auto bizone, détect. pluie/lum., détecteur de fatigue, jantes 19", peint. métal., phares intelligents à LED, régul. de vitesse adapt., cuir, sièges AV élect. chauffants et ventilés, surveil. des angles morts, susp. adapt., GPS + écran 7" + prises USB, hi-Fi Harman Kardon…

Options (€)

Chauffage de nuque	700
Pack AMG Line	3 900

Smart Fortwo Cabrio *Strip-tease de luxe*

0.9 Prime — **20 600 €**

Rejet de CO_2 : **97 g/km** | Bonus/Malus : **0 €** | Puissance fiscale : **4 CV** | Garantie : **2 ans, km illimité**

Impériale en ville, la Fortwo Cabrio devient plus à l'aise sur la route grâce à son bloc turbo-essence de 90 ch.

La nouvelle Fortwo enlève le haut. Électriquement, selon deux positions : la première agit sur le toit en toile, la seconde également sur la lunette arrière. La séance de strip-tease, ultra-rapide, ne prend que 12 secondes et peut s'effectuer en roulant. Mais à ce stade, les arches de toit restent en place, ce qui fait de la Smart, au mieux, une découvrable. Pour avoir l'impression d'être dans un vrai cabriolet, il faut y aller mettre manuellement. Heureusement, les arches ne sont pas lourdes et le constructeur a prévu un emplacement pour les ranger. Autre bonne idée : le radar de recul de série, du moins sur la finition Prime, qui vient compenser une visibilité arrière, quasi-nulle. Reste qu' avec ses 2,70 mètres de long et son diamètre de braquage de 7 mètres, la Smart se joue de la ville. D'autant que rien ne vient modifier ses qualités de maniabilité et de vivacité. Mieux, dotée ici de son bloc le plus puissant (90 ch), elle n'est plus gênée à l'heure de partir en week-end. À condition de voyager léger...

+ Agrément cheveux au vent
Tonicité / maniabilité
Présentation attrayante

– Prix de vente prohibitif
Moteur bruyant sur route
Qualité des plastiques à bord

▶ **Essai non paru.**

NOTRE AVIS ★★★☆☆

Si vous trouviez que la Fortwo était déjà chère, la version cabriolet ne risque pas de vous réconcilier avec la marque. Pour autant, la présentation est plaisante, la dotation de série correcte, et le surcoût de 4 400 € inclut la boîte robotisée, imposée, ainsi que de bien meilleures capacités pour s'aventurer extra-muros.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	3 cyl. en ligne, essence
Cylindrée (cm³)	898
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	90 à 5 500
Couple maxi (Nm à tr/mn)	135 à 2 500
Transmission	aux roues arrière
Boîte de vitesses	BVA6
Dimensions (L./l./h) (m)	2,70 / 1,67 / 1,55
Nombre de places	2
Volume coffre (dm³)	260

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	155
1 000 m D. A. (s)	11,7
0 à 100 km/h (s)	nc
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Consommations *

MOYENNE (l / 100 km) : 4,3

Ville : 4,9	Route : 3,8	Autoroute : nc
Autonomie (km) : nc	Capacité réservoir (l) : 35	

* Données constructeur.

Équipements de série

Aide au dém. en côte, airbags front. et lat., autoradio, vitres élec., fermeture centralisée à distance, contrôle pression des pneus, fixations Isofix siège pass., régul.-lim. de vit., ABS avec rép. élec. de freinage, syst. stabilisation vent lat., BVA twinamic…

Options (€)

Aide au stationnement arrière	310
Avertisseur franchissement de ligne	390
Radar anticollision avec alertes	260

Mini Cabrio *La sagesse supplante l'espièglerie*

Cooper S — **29 450 €**

Rejet de CO_2 : **139 g/km** | Malus écologique : **250 €** | Puissance fiscale : **10 CV** | Garantie : **2 ans, km illimité**

Avec son nouveau cabriolet, Mini réussit encore la passation de pouvoir entre les générations.

Comme tous les autres constructeurs, quand Mini dévoile une nouvelle génération, il faut s'attendre à une prise d'embonpoint. Le cabriolet voit ainsi sa longueur augmenter de 10 centimètres ou encore en prendre 3 au niveau de l'empattement. Cette dernière hausse aurait pu servir l'espace arrière mais non, le passagers devront encore se satisfaire d'un espace limité. En revanche, tous les occupants apprécieront la montée en gamme de la Mini Cab' même si cette sensation doit être appuyée par une importante pêche dans la liste des options. Côté dynamique, le moteur 4 cylindres turbo essence autorise aussi bien une promenade paisible grâce à son couple que des séances ludiques avec ses 192 ch. Mais attention, la dernière Mini n'est plus un karting car elle s'est embourgeoisée avec une belle prise de poids. Résultat, ce modèle offre dorénavant un équilibre appréciable pour le quotidien mais continue de perdre en caractère. Les "sportifs" devront se tourner vers la version JCW plus incisive.

+ Qualité perçue
Stabilité
Capote tout automatique

– Prix
Caractère moteur
Places arrière

▶ **Essai paru dans l'AJ n° 954.**

NOTRE AVIS ★★★★☆

La dernière mouture de la Mini avait donné le ton. L'amélioration au niveau du confort, de la présentation et de la finition avait été largement saluée et appréciée. Sans surprise, la version cabriolet reprend la même recette avec... ses défauts. La Cooper S manque clairement de caractère moteur.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne, essence
Cylindrée (cm³)	1 998
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	192 à 5 000
Couple maxi (Nm à tr/mn)	280 à 1 250
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVM6
Dimensions (L./l./h) (m)	3,85/1,72/1,14
Nombre de places	4
Volume coffre (dm³)	215/160

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	230
1 000 m D. A. (s)	nc
0 à 100 km/h (s)	7,2
Reprises 90 à 130 km/h (s) en 6e/5e/4e	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Consommations *

MOYENNE (l/100 km) : 6

Ville : 7,8	Route : 4,9	Autoroute : nc
Autonomie (km) : nc	Capacité réservoir (l) : 44	

* Données constructeur.

Équipements de série

ESP, 6 airbags, appel d'urgence et téléservice, vitres AV/AR élec., fermeture centralisée à distance, système audio-CD/mp3, inserts black Piano, antibrouillards, frein de parking électrique, jantes alliage 16 pouces, sièges avant sport, volant multifonction, régulateur de vitesse…

Options (€)

Boîte auto avec palettes au volant	1 900
Capote Union Jack	650
Système hi-fi Harman Kardon	800
Volant cuir John Works	110

MINI

LA LIBERTÉ.
EN 20 SECONDES.

20 secondes. C'est le temps qu'il vous faut pour rabattre à l'arrêt ou jusqu'à 30 km/h, la capote électrique du nouveau MINI Cabrio. Vous profitez pleinement d'une conduite à ciel ouvert. Les sensations sont garanties. Vous en faites même profiter vos amis, puisque vous bénéficiez de 4 vraies places à bord.
Prendre la route n'a jamais été aussi excitant.

THE NEW MINI CABRIO.

À DÉCOUVRIR ET ESSAYER DANS VOS MINI STORE :

MINI PARIS VÉLIZY
39, avenue Louis Bréguet
78140 Vélizy-Villacoublay
01 39 45 04 00
www.MINIPARIS.fr

MINI PARIS, LE BRAND STORE
89-93, boulevard Raspail
75006 Paris
01 39 46 64 64
facebook MINIPARIS

Consommations et émissions de CO_2 de la gamme MINI Cabrio en cycle mixte selon la norme européenne NEDC : de 3,8 à 6,5 l/100 km et de 100 à 152 g/km. L'extérieur de ce véhicule comporte des équipements de série ou en option en fonction de la finition. The New MINI Cabrio. – Nouveau MINI Cabrio.

Volkswagen Coccinelle *Plus sport que buggy*

1.4 TSI 150 Dune — **28 230 €**

Rejet de CO_2 : 131 g/km | Malus écologique : 150 € | Puissance fiscale : 8 CV | Garantie : 2 ans, km illimité

+ Comportement rigoureux
Moteur agréable
Style sportif réussi

− Fausse tout-chemin
Petit coffre
Restylage anecdotique

À l'heure actuelle, les petites sportives n'ont pas autant la côte que les SUV. Qu'à cela ne tienne: pour remettre la Cox arrivée à mi-carrière sous les feux de la rampe, les ingénieurs de chez Volkswagen ont décidé de présenter aux côtés de la Coccinelle restylée (anecdotiquement) une version tout-chemin baptisée Dune! Sauf que la petite compacte coupé (et sa variante cabriolet) en recevant boucliers échancrés, protections de passages de roues, bas de caisse spécifiques et jantes de 18 pouces passe plus pour une Cox sportive qu'autre chose. Alors oui, la suspension est surélevée de...10 mm mais il n'y a pas de transmission intégrale. De la cosmétique qui donne un air plus dynamique à l'auto qui profite ici d'un efficace bloc TSI de 150 ch. Souple à basse vitesse, discret même quand il est fortement sollicité, c'est un compagnon agréable. Des rapports de boîte plus courts apporteraient toutefois plus de tonus dans les relances. Mais l'ensemble se révèle sécurisant et agréable. Bien sûr, la finition est soignée, la dotation plutôt complète, et le tarif très Volkswagen.

Buggy d'opérette, la Cox Dune passe plutôt pour une sportive avec ses nouveaux appendices !

▶ Essai paru dans l'AJ n° 961.

NOTRE AVIS ★★★☆☆

Déguisée en baroudeuse d'opérette pour suivre la mode SUV, la Coccinelle Dune aimerait attirer les projecteurs. Mais c'est plus un air de petit sportive qui en ressort. L'auto commence à dater (elle reprend les soubassements de la précédente Golf) mais profite heureusement d'un bloc 1.4 TSI 150 ch plutôt agréable.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne, essence
Cylindrée (cm³)	1 395
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	150 à 5 000
Couple maxi (Nm à tr/mn)	250 à 1 500
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVM6
Dimensions (L./l./h) (m)	4,29 / 1,83 / 1,51
Nombre de places	4
Volume coffre (dm³)	310

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	200
1 000 m D. A. (s)	nc
0 à 100 km/h (s)	8,8
Reprises 90 à 130 km/h (s) en 6e/5e/4e	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Consommations *

MOYENNE (l/100 km) : 5,7

Ville : 7,1	Route : 5	Autoroute : nc
Autonomie (km) : nc	Capacité réservoir (l) : 45	

* Données constructeur.

Équipements de série

Stationnement AV/AR, 6 airbags, antibrouillards, Bluetooth, clim auto bizone, détecteur de fatigue, GPS, jantes alu 18 pouces, ordinateur de bord, phares au xénon, radio CD-mp3 avec écran tactile couleur 5 pouces et prise USB, rétroviseurs électriques, dégivrants et rabattables électriquement, volant cuir réglable en hauteur et profondeur…

Options (€)

Accès et démarrage mains-libres	410
Stickers "racing"	390
Système de surveillance d'angles morts	400

Volkswagen Scirocco *Un millésime en progrès*

1.4 TSI 125 — **25 790 €**

Rejet de CO_2 : 125 g/km | Bonus/Malus : 0 € | Puissance fiscale : 7 CV | Garantie : 2 ans, km illimité

+ Moteur sobre et souple
Boîte de vitesses efficace
Bon rayon de braquage

− Manque de sportivité
Suspensions fermes
Visibilité AR médiocre

Subtilement restylé depuis février 2014 au niveau des boucliers, le Scirocco se dote d'une motorisation plus sobre et plus performante pour son entrée de gamme sur ce millésime 2016. Doux, élastique et silencieux, le bloc 1.4 TSI de 125 ch reste parfaitement mis en scène par une boîte de vitesses précise et bien étagée. L'attelage régale en ville malgré des suspensions fermes, un peu moins sur longs parcours, où son manque de caractère se fait ressentir. Et si la consommation est bien en baisse, il n'en va pas de même du prix d'achat qui augmente de 630 €. L'habitabilité est inchangée, donc correcte, et ce, même pour deux adultes coincés à l'arrière. Quant à la finition et aux équipements, ils sont aussi au rendez-vous (aide au démarrage en côte, 3 compteurs centraux, volant et pommeau en cuir...). On regrette juste un choix d'options réduit (pas de toit électrique, de sellerie cuir, de détection d'angle mort, de caméra de recul, peu de marge avec le système audio...). Assez frustrant.

Disponible en un seul niveau de finition, le Scirocco d'entrée de gamme ne dispose pas d'un catalogue d'options suffisamment étendu. Dommage.

▶ Essai non paru.

NOTRE AVIS ★★★☆☆

Ce coupé Scirocco "d'entrée de gamme" fait preuve d'une sobriété (annoncée) bienvenue pour des performances satisfaisantes. Bien adapté à la ville, bien fini et correctement équipé, il ravira les amateurs de coupés "sportifs" allemands au budget limité. Mais il ne faudra pas lui en demander plus qu'il ne peut.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne, essence
Cylindrée (cm³)	1 395
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	125 à 5 000
Couple maxi (Nm à tr/mn)	200 à 1 400
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVM6
Dimensions (L./l./h) (m)	4,25 / 1,82 / 1,40
Nombre de places	4
Volume coffre (dm³)	312

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	203
1 000 m D. A. (s)	nc
0 à 100 km/h (s)	9,3
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Consommations *

MOYENNE (l/100 km) : 5,4

Ville : 6,8	Route : 4,5	Autoroute : nc
Autonomie (km) : nc	Capacité réservoir (l) : 55	

* Données constructeur.

Équipements de série

Jantes alliage léger 17", feux AR à leds, rétros élec. dégivrants, 6 airbags, ESP, ABS, alerte pression des pneus, régul. de vitesse, clim. manuelle, "Fatigue Detection", syst. audiodivertissement 8 HP 4 X 20 W écran tactile 5" CD mp3, SD, aux., volant cuir…

Options (€)

Antibrouillards AV	213
Bluetooth et port USB	299
Peinture métallisée ou nacrée	640
Aide au stationnement AV/AR	705

SPORTIVES

Porsche 911 R, Pagani Huayra BC, Nissan GT-R, BMW M2, il y a du lourd sur le segment des sportives, mais l'évènement c'est le retour de la Honda NSX !

SOMMAIRE

Honda NSX 3.5 V6 Hybrid	p. 190, 191
Abarth 695 1.4 T-Jet 190	p. 192
Alfa Romeo 4C Spider 1.8 T 240	p. 192
Aston Martin DB9 6.0 V12 GT	p. 193
Audi S1 Sportback 2.0 TFSI Quattro	p. 193
Audi RS6 4.0 V8 Quattro	p. 194
Audi TTS 2.0 TFSI 310 Quattro	p. 194
Audi R8 5.2 V10 Plus	p. 195
BMW M235i	p. 195
BMW M2 Coupé 3.0 370	p. 196
BMW M4 3.0 431	p. 196
Caterham Seven 165	p. 197
Caterham Seven 485R	p. 197
Chevrolet Corvette Stingray 6.2 V8 Coupé	p. 198
DS 3 1.6 THP 208 Performance	p. 198
Ferrari 488 GTB 3.9 V8 670	p. 199
Ferrari F12 tdf 6.3 V12 780	p. 199
Ford Fiesta 1.6 EcoBoost ST	p. 200
Ford Focus ST 2.0 TDCi 185	p. 200
Ford Focus 2.3 Turbo	p. 201
Ford Mustang 5.2 V8	p. 202
Honda Civic 2.0 i-VTEC 310 Type R	p. 202
Lamborghini Huracán 5.2 V10 LP 580-2	p. 203
Lotus Elise 1.8 220	p. 203
Mercedes Classe A 45 AMG	p. 204
Mercedes Classe C Coupé	p. 204
Mercedes CLS Shooting Brake 63 AMG S 4Matic	p. 205
Mercedes Classe S Coupé 63 AMG	p. 205
Mercedes AMG GT 4.0 V8 S	p. 206
Mini 2.0 T 231 John Cooper Works	p. 206
Nissan 370Z 3.7 V6 Nismo	p. 207
Opel Corsa 1.6 T 207 OPC	p. 207
Nissan GT-R	p. 208
Pagani Huayra 6.0 V12 789 BC	p. 209
Peugeot 208 1.6 GTi	p. 209
Porsche 718 Boxster	p. 210
Peugeot 308 1.6 GTi 270	p. 211
Renault Clio 1.6 16V 220 RS Trophy	p. 211
Porsche 911 4.0 500 R	p. 212
Seat Ibiza SC 1.8 T 192 Cupra	p. 213
Seat Leon ST 2.0 TSI 280 Cupra	p. 213
Skoda Octavia 2.0 TSI 220 RS	p. 214
Subaru Impreza 2.5T 300 WRX STi	p. 214
Subaru BRZ 2.0	p. 215
Suzuki Swift 1.6 VVT Sport	p. 215
Toyota GT86 2.0 200	p. 216
Volkswagen Polo 1.8 TSI 192 GTI	p. 216
Volkswagen Golf 2.0 TSI 220 GTI	p. 217
Volkswagen Golf 2.0 TSI 300 R	p. 217
Volkswagen Golf 2.0 TDI 184 GTD	p. 218
Volkswagen Scirocco 2.0 TSI 280 R	p. 218

Honda NSX

L'amour en héritage

3.5 V6 Hybrid — **181 500 €**

Rejet de CO_2 : 228 g/km	Malus écologique : 8 000 €	Puissance fiscale : nc	Garantie : nc

Après dix d'absence dans le monde des sportives, Honda revient par la grande porte. Un retour fracassant réalisé grâce à la résurrection de la NSX. Ce bolide est en effet à la pointe de la technologie et terriblement efficace. Explications.

Souvenez-vous, en 1989, Honda dévoilait la NSX pour la première fois au salon de Chicago. Un ORNI (objet roulant non identifié) dans un paysage de sportives monopolisé par les emblématiques Ferrari et Porsche. Pour parvenir à concurrencer ces sérieux rivaux, le constructeur nippon avait donc misé sur une technologie de pointe. La NSX disposait par exemple d'un châssis en aluminium ou encore d'une distribution variable. Pour cette deuxième génération, Honda se devait donc d'être tout aussi inventif pour ne pas dénaturer le mythe. Les ingénieurs ont donc fait travailler leurs méninges et abouti à un moteur inédit. Ce dernier est constitué d'un bloc thermique 3.5 V6 biturbo de 507 ch et de trois électriques de 122 ch. Le premier est implanté à l'arrière entre le vilebrequin et la boîte de vitesses à double embrayage DCT à 9 vitesses. A l'avant, les moteurs électriques sont jumelés dos à dos et liés à un embrayage simple. Et au milieu, une petite batterie lithium-ion à charge et décharge rapide a été installée et est alimentée à chaque décélération. L'ensemble du système d'hybridation (moteurs électriques, batteries, unité de gestion) pèse 140 kg. A noter, pour conclure sur ce chapitre technique, que les batteries composées de 72 cellules sont positionnées derrière le conducteur et son passager. L'auto est, comme sa devancière, majoritairement composée d'aluminium, que ce soit pour la structure ou la carrosserie, et de composite (carrosserie et fond plat). Les ingrédients sur le papier sont donc séduisants, même si le poids élevé (1 761 kg) interpelle. Comment la NSX peut-elle espérer rivaliser avec les bolides actuels en étant aussi lestée ? Les performances indiquées par Honda sont une première réponse. Avec un 0 à 100 km/h abattu en 3 s et une vitesse maxi de 308 km/h, la NSX n'amuse pas le terrain. Les premiers kilomètres rassureront très vite le conducteur sur les capacités de cette japonaise grâce à plusieurs modes de conduite. 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

Ressusciter le patronyme NSX était risqué pour Honda. Pari réussi !

+ Accélérations
Transmission et motricité
Amortissement très efficace

– Tarif
Habitabilité
Réseau (2 points de vente !)

Le bloc V6 biturbo développe à lui seul 507 ch. La puissance cumulée monte elle jusqu'à... 581 ch.

NOUVEAU MODÈLE

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. Le conducteur est tout bonnement collé au fond de son siège baquet.

La NSX dispose d'une aérodynamique très travaillée afin d'optimiser l'appui et donc l'efficacité.

Les sièges Sport offrent un bon maintien. Le volant à méplats est agréable de préhension.

L'efficacité de la NSX est véritablement bluffante. Un mérite dont le système Torque Vectoring est en grande partie responsable. Les deux moteurs électriques agissent en accélérant ou en freinant chacune des roues en accord avec le différentiel arrière. La NSX se prendrait même pour une pistarde. Et pour épauler cette technologie, les ingénieurs ont aussi greffé un amortissement magnéto-rhéologique. 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. Pour arrêter la bête, le système repose sur du connu avec le montage (option) de disques carbone/céramique qui apportent une très bonne qualité de freinage et une résistance dans le temps appréciable. Dans l'habitacle, enfin, Honda a joué la sobriété en minimisant le nombre de boutons et en apportant un réel soin dans la finition et la présentation. Seuls les rangements sont vraiment insuffisants avec notamment un coffre qui ne revendique que 110 dm³, comme trop souvent sur ce type de bolide exceptionnel !

▶ **Essai non paru.**

NOTRE AVIS ★★★★★

La nouvelle NSX respecte pleinement les préceptes de sa devancière, à défaut de s'en inspirer esthétiquement ! Techniquement, elle impressionne. Et pour couronner le tout, cette usine à gaz délivre un plaisir de conduite rare. Pour profiter de ce bolide, il faudra en revanche s'acquitter d'un chèque de 180 000 € !

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	6 cyl. en V + élec, essence
Cylindrée (cm³)/Suralimen.	3 493/2 turbos
Batterie/Capacité (kWh)	nc/nc
Puissance maxi (ch à tr/mn)	507 à 6 500[1]
Couple maxi (Nm à tr/mn)	550 à 2 000
Transmission	intégrale
Boîte de vitesses	BVA9
Dimensions (L./l./h.) (m)	4,49/1,94/1,20
Nombre de places	2
Volume coffre (dm³)	110

[1] + 3 moteurs élec. (2 x 37 ch à 4000 tr/mn et 1 x 48 ch à 3 000 tr/mn) pour 581 ch cumulés

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	308
1 000 m D. A. (s)	nc
0 à 100 km/h (s)	3
Reprises 90 à 130 km/h (s)	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Consommations *

MOYENNE (l/100 km) : 10,3

Ville : 9,9	Route : 10	Autoroute : nc
Autonomie (km) : nc	Capacité réservoir (l) : 59	

* Données constructeur.

Équipements de série

7 airbags, caméra de recul, climatisation automatique bizone, contrôle électronique de trajectoire et motricité, kit mains-libres Bluetooth, palettes au volant, régulateur de vitesse, sellerie cuir, surveillance de pression des pneus, volant cuir multifonctions…

Options (€)

Aileron arrière carbone	3 300
Couvercle moteur en carbone	3 900
Freins céramique	11 700
GPS + radars de stationnement	2 300

Abarth 695 *Le joujou extra*

▶ 1.4 T-Jet 190 Biposto — **40 500 €**

Rejet de CO_2 : **145 g/km** | Malus écologique : **500 €** | Puissance fiscale : **10 CV** | Garantie : **2 ans, km illimité**

+ Comportement
Boîte à crabots
Châssis de course

– Prix
Inutilisable au quotidien
Liste des options

Compte tenu des nombreuses options disponibles, cette Abarth 695 Biposto peut atteindre le prix faramineux de 67 000 €. Pas mal pour une Fiat 500 "légèrement" améliorée ! En réalité, c'est bien mieux que cela. Si vous souhaitez l'utiliser au quotidien, oubliez tout de suite. Au vu de ses suspensions ultra sèches, l'auto n'est vraiment faite que pour la piste. Dans cette optique, Abarth propose une boîte à crabots. Dommage qu'elle ne permette pas les passages à la volée promis par le communiqué de presse. Il vous restera néanmoins la sensation d'une vraie voiture de course avec des temps de passage records et un vrai bruit de tringlerie. On regrette toutefois un tempérament moteur trop lissé avec un pic de couple intervenant un peu trop vite. Côté châssis, c'est très amusant, même sur piste détrempée. Une légère pression sur les freins et le contrebraquage est obligatoire, grâce à un ESP permissif. La direction s'avère un peu légère, ce qui, ici, n'est pas un défaut.

En retard sur les Fiat 500, les Abarth qui en dérivent, viennent seulement d'être restylées... cette Biposto exceptée !

▶ Essai non paru.

NOTRE AVIS ★★★★☆

Si l'Abarth 695 Biposto vous intéresse, c'est que vous avez déconnecté tous les neurones que vous aviez. En effet, le prix est d'une indécence rare, quant à ses prestations au quotidien, elles sont nulles. Mais une fois sur la piste, même bien mouillée, la bombinette se révèle être un régal à tous les niveaux.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne, essence
Cylindrée (cm³)	1 368
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	190 à 5 500
Couple maxi (Nm à tr/mn)	250 à 3 000
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVM5
Dimensions (L/l/h) (m)	3,66/1,63/1,49
Nombre de places	4
Volume coffre (dm³)	185

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	230
1 000 m D. A. (s)	nc
0 à 100 km/h (s)	5,9
Reprises 90 à 130 km/h (s) en 5e/4e	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Consommations *

MOYENNE (l/100 km) : 6,2

Ville : 8,2	Route : 5,1	Autoroute : nc
Autonomie (km) : 564	Capacité réservoir (l) : 35	

* Données constructeur.

Équipements de série

6 airbags, ESP, autoradio-CD mp3, prise USB, rétroviseurs extérieur électriques, vitres électriques, échappement Akrapovic, boîte à air BMC, turbo Garrett…

Options (€)

Finition titane	4 000
Kit course	5 000
Vitres en polycarbonate	2 500
Boîte à crabots	10 000

Alfa Romeo 4C Spider *Kart à l'italienne*

▶ 1.8 T 240 — **73 000 €**

Rejet de CO_2 : **161 g/km** | Malus écologique : **2 200 €** | Puissance fiscale : **14 CV** | Garantie : **2 ans, km illimité**

+ Ligne envoûtante
Comportement sportif
Performances

– Direction imprécise
Tarif affolant
Utilisation au quotidien

Esthétique et efficace, le roadster 4C affiche une belle rigidité avec sa coque en fibre de carbone. Sur piste, il démontre tout son potentiel. Le turbo du 4-cylindres souffle à l'ancienne, et la boîte robotisée enchaîne les rapports à la volée. Quant au freinage, il est puissant et endurant. L'amortissement gère parfaitement l'équilibre de l'auto, dont la répartition des masses est excellente. Radicale et joueuse, quelle que soit la surface, il veut mieux garder les mains sur le volant. La direction, non assistée, se cale en effet sur les moindres ondulations de la route. Si vous optez pour l'échappement Sport, la sonorité est envoûtante. Et ici, vous êtes aux premières loges. Passé 5 000 tr/min, la diva s'essouffle quelque peu. En mode Dynamic, les passages de rapports se font au moyen des palettes du volant. Si le temps se gâte, la capote s'avère peu pratique à manipuler. Les commandes tombent sous la main et la présentation, sportive à souhait, est un pur bonheur. Il est regrettable qu'il faille payer la sellerie cuir 1 000 € sur un bolide de ce prix !

La position de conduite est parfaite, tout tombe bien sous la main, ce qui permet de se concentrer sur la route.

▶ Essai paru dans l'AJ n° 935.

NOTRE AVIS ★★★★☆

Aussi belle qu'efficace, l'Alfa 4C Spider est une voiture radicale. Si c'est un bon point sur piste, cela s'avère plus délicat sur route ouverte, où la direction peut s'avérer handicapante à la longue. Malgré cela, ainsi que son prix prohibitif et exagéré, elle reste terriblement attirante et, une fois qu'on y a goûté…

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne, essence
Cylindrée (cm³)	1 742
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	240 à 6 000
Couple maxi (Nm à tr/mn)	350 à 2 200
Transmission	aux roues arrière
Boîte de vitesses	BVM6 robotisée
Dimensions (L/l/h) (m)	3,99/1,86/1,18
Nombre de places	2
Volume coffre (dm³)	110

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	257
1 000 m D. A. (s)	4,5
0 à 100 km/h (s)	nc
Reprises 90 à 130 km/h (s) en 6e/5e/4e	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Consommations *

MOYENNE (l/100 km) : 6,9

Ville : 10,1	Route : 5,1	Autoroute : nc
Autonomie (km) : 550	Capacité réservoir (l) : 40	

* Données constructeur.

Équipements de série

Aide au stationnement AR, 2 airbags frontaux, autoradio-CD mp3, baie de pare-brise en carbone, clim. manuelle, couvre-véhicule, projecteurs bixénon, rétros extérieurs élec., sellerie sport tissu noir avec surpiqûres rouges, toit en toile amovible…

Options (€)

Étriers de freins noirs/jaunes/rouges	335
Peinture Rouge Alfa	670
Pack Racing	4 050
Sellerie mi-cuir + surpiqûres rouges	1 300
Volant cuir sport avec inserts microfibre	470

Aston Martin DB9 *Sortie en grande pompe*

▶ 6.0 V12 GT — **188 380 €**

Rejet de CO_2 : **333 g/km** | Malus écologique : **8 000 €** | Puissance fiscale : **48 CV** | Garantie : **2 ans, km illimité**

+ Ligne indémodable
V12 puissant et coupleux
Ambiance à bord ouatée

– Transmission hors d'âge
Suspensions poussives
Habitabilité arrière limitée

Le grand coupé anglais immortalisé par James Bond tirera sa révérence l'an prochain. Pour son baroud d'honneur, la DB9 gonfle son V12 de 30 ch (à 547 ch). Pas radical, mais le fauve s'octroie au passage un badge GT (sur le bouchon en alu du réservoir et en broderie sur les sièges). Une version racée assortie d'une nouvelle lame en carbone sous le bouclier et de roues de 20 pouces anthracite agrémentées d'étriers de frein noirs... À l'intérieur, c'est le grand luxe. Touches d'Alcantara, d'iridium, de fibres de carbone, ciel de toit capitonné, bloc d'instrumentation... peu lisible, mais traité avec soin. Presque un sans-faute renforcé par une nouvelle console centrale, en partie tactile, qui facilite la vie. Dommage, dès lors, que l'écran disgracieux du GPS n'ait pas été remplacé lui aussi, que la transmission et les suspensions soient si perfectibles. Bien entendu, l'habitabilité reste moyenne, mais malgré son âge, cette auto hors norme demeure dotée d'un magnétisme irrésistible !

Sportive au standing exacerbé, la DB9 GT bénéficie d'enjolivements extérieurs et d'un intérieur spécifiques traités avec soin.

▶ Essai non paru.

NOTRE AVIS ★★★☆☆

À l'aise sur les grands axes, la DB9 GT peine à maintenir son standing sur les réseaux secondaires sinueux et dégradés. La faute à une transmission et à des suspensions poussives. Restent sa ligne, toujours à couper le souffle, le plaisir lié au V12 atmo, véritable bijou, et le confort à bord, feutré.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	12 cyl. en V, essence
Cylindrée (cm³)	5 935
Suralimentation	non
Puissance maxi (ch à tr/mn)	547 à 6 750
Couple maxi (Nm à tr/mn)	620 à 5 750
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVA6
Dimensions (L./l./h.) (m)	4,72 / 2,06 / 1,28
Nombre de places	4
Volume coffre (dm³)	152

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	295
1 000 m D. A. (s)	nc
0 à 100 km/h (s)	4,5
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Consommations *

MOYENNE (l/100 km) : 14,3

Ville : 21,6	Route : nc	Autoroute : 10
Autonomie (km) : nc	Capacité réservoir (l) : 78	

* Données constructeur.

Équipements de série

Feux AR avec insert en carbone, splitter et diffuseur noirs, caméra AR, réglage élec. des rétros ext. et des sièges, habitacle cuir pleine fleur, régul. de vitesse, système d'alarme et d'immobilisation, autoradio-CD mp3, GPS, USB, SD, système multimédia AMI II…

Options (€)

Pack ext. en carbone	nc
Sièges AV chauffants	nc
Système audio Bang & Olufsen	nc
Volant façon One-77	nc

Audi S1 Sportback *Retour en force de l'esprit GTI*

▶ 2.0 TFSI Quattro — **36 030 €**

Rejet de CO_2 : **168 g/km** | Malus écologique : **2 200 €** | Puissance fiscale : **14 CV** | Garantie : **2 ans, km illimité**

+ Plaisir de conduite
Polyvalence
Rapport prix/prestation

– Pas de boîte S-Tronic
Malus important
Habitabilité AR

Loin d'être exubérant, le style de la nouvelle Audi S1 laisse tout de même percevoir quelques indices quant à son caractère. Les quatre sorties d'échappement, les larges prises d'air sur la face avant, les jantes de 18 pouces, le becquet… distinguent aisément la S1 d'une A1 classique. Mais sur les versions sportives Audi, l'intérêt se trouve surtout sous la carrosserie. La petite sportive allemande reçoit ainsi un bloc essence 2.0 TFSI de 231 ch et une transmission intégrale permanente. Le premier distille des accélérations impressionnantes. La deuxième se charge d'encaisser le couple et d'apporter un équilibre sans concurrence. Ainsi équipée, la S1 délivre une efficacité incroyable en conduite sportive. Sans oublier sa boîte de vitesses manuelle à 6 rapports parfaitement étagés. Mais le plus bluffant concerne sa polyvalence. Pour un usage quotidien, l'Audi se montre très à l'aise grâce à un confort acceptable et une consommation raisonnable avec "seulement" 8,5 l/100 km en moyenne.

L'Audi S1 est un jouet ultra-efficace qui régalera aisément tous les amateurs de conduite sportive.

▶ Essai paru dans l'AJ n° 909.

NOTRE AVIS ★★★★★

Difficile de ne pas succomber devant cette S1. Elle possède un moteur de caractère tout en étant docile, une direction précise, un freinage puissant et un comportement routier alliant un confort et une efficacité remarquables. Trente ans après la VW Golf GTI, l'Audi S1 reprend le flambeau avec brio.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne, essence
Cylindrée (cm³)	1 984
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	231 à 6 000
Couple maxi (Nm à tr/mn)	370 à 3 000
Transmission	intégrale
Boîte de vitesses	BVM6
Dimensions (L./l./h.) (m)	3,98 / 1,75 / 1,46
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	210

Performances

Vitesse maxi (km/h)	232
1 000 m D. A. (s)	26,4
0 à 100 km/h (s)	6,1
Reprises 90 à 130 km/h (s) en 6e/5e/4e	7,7 / 6,3 / 5,4
Freinage 90/130 km/h (m)	31 / 64

Consommations

MOYENNE (l/100 km) : 8,5

Ville : 9,3	Route : 8	Autoroute : 8,2
Autonomie (km) : 529	Capacité réservoir (l) : 45	

Équipements de série

6 airbags, Audi Drive Select (3 modes de conduite), capteurs pluie/luminosité, châssis sport avec Magnetic Ride, clim. auto., ESP, GPS Europe, jantes alliage 18 pouces, projecteurs Xénon Plus, radars de stationnement AR, régulateur/limiteur de vitesse, rétro. int. électrochromatique, sellerie cuir/tissu…

Options (€)

Bose Surround System	835
MMI GPS Advanced	1 290
Sellerie cuir	1 330
Sièges sport	695

Audi RS6 *Livraison express*

4.0 V8 Quattro — **125 190 €**

Rejet de CO_2 : **223 g/km** | Malus écologique : **8 000 €** | Puissance fiscale : **47 CV** | Garantie : **2 ans, km illimité**

Une calandre Single Frame, des projecteurs, des entrées d'air et des pare-chocs légèrement redessinés différencient cette RS6 Avant restylée de sa devancière. Mais il faudra un œil avisé pour s'en rendre compte, tant les différences tiennent de l'anecdote. Aucune modification technique n'est en revanche proposée. L'impressionnant V8 de 560 ch, qui fait l'effet d'une main géante plaquant son conducteur au fond du siège avec une spectaculaire vigueur, conserve sa force herculéenne donc, et permet à la RS6 de jouer les déménageuses de course tout en réservant des performances d'une super sportive.

Pas assez puissante la RS6 ? La RS6 Performance passe de 560 à 605 ch avec l'aide d'un overboost... pour 8630 € de plus.

+ Moteur incroyable
Châssis efficace
Polyvalence

– Tarif élevé
Poids important
Place arrière centrale

Impérial en ligne droite, elle apprécie aussi les virages malgré ses presque deux tonnes. Son châssis rigoureux et sa transmission intégrale lui garantissent une agilité et une sérénité absolument incroyables. Son vaste coffre et ses places arrière généreuses permettent de profiter de ces prouesses en famille. Un paradoxe que seule le break Mercedes E 63 AMG S propose aussi.

▶ **Essai non paru.**

NOTRE AVIS ★★★★☆

Des performances époustouflantes et des prestations familiales uniques grâce à sa carrosserie break ! L'Audi RS6 Avant concilie l'inconciliable et offre une polyvalence incroyable. Son restylage en 2014 n'a absolument rien changé à la donne en l'absence de toute modification technique. Mais quel étonnant outil !

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	8 cyl. en V, essence
Cylindrée (cm³)	3 993
Suralimentation	2 turbos
Puissance maxi (ch à tr/mn)	560 à 5 700
Couple maxi (Nm à tr/mn)	700 à 1 750
Transmission	intégrale
Boîte de vitesses	BVA8
Dimensions (L/l/h) (m)	4,98 / 1,94 / 1,46
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	565

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	250
1 000 m D. A. (s)	nc
0 à 100 km/h (s)	3,9
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Consommations *

MOYENNE ((l/100 km) : 9,6

Ville : 13,4	Route : 7,4	Autoroute : nc
Autonomie (km) : 781	Capacité réservoir (l) : 75	

* Données constructeur.

Équipements de série

6 airbags, accès et démarrage sans clé, affichage tête haute, aide au stationnement avec caméra de recul, ESP, GPS, jantes alliage 20 pouces, phares full LED, autoradio-CD mp3 + Bluetooth et commandes au volant, régul. de vitesse, sellerie cuir, sièges avant sport élec. et chauffants, toit ouvrant électrique....

Options (€)

Feux Matrix à LED	1 170
Régulateur adaptatif	1 855
Vision nocturne	2 370
Sono Bang & Olufsen	6 140

Audi TTS *Moins joueuse, plus véloce*

2.0 TFSI 310 Quattro — **58 990 €**

Rejet de CO_2 : **155 g/km** | Malus écologique : **1 600 €** | Puissance fiscale : **20 CV** | Garantie : **2 ans, km illimité**

Le TTS, c'est un châssis amélioré – plus léger avec un centre de gravité rabaissé de 10 mm – et une transmission permanente pour une tenue de route irréprochable. Sous le capot, Audi a installé la version la plus puissante à ce jour du 2.0 TFSI. Un bloc vivace et crépitant parfaitement mis en musique par une boîte à double embrayage, véloce et bien étagée, la fameuse "S Tronic". Ainsi doté, le TTS enrhume bon nombre de ses rivaux au petit jeu du 0 à 100 km/h. Pas avare, l'auto s'offre également un habitacle sportif, confortable et très soigné, agrémenté du nouveau combiné d'instrumentation digital "Virtual Cockpit". Un écran de 12,3 pouces qui peut être piloté depuis le volant ou par le système MMI et qui remplace de belle façon tachymètre et autres cadrans analogiques. Rayon défauts ? Pas grand-chose, même si l'on peut évoquer une direction à assistance variable perfectible, la fermeté des suspensions sur petites routes et les places arrière... symboliques.

La transmission à double embrayage salue chaque passage de vitesse par une déflagration successive.

+ Tenue de route parfaite
Moteur vif et crépitant
Présentation et finition

– Liste des options
Caractère routier assagi
Places AR symboliques

▶ **Essai non paru.**

NOTRE AVIS ★★★★☆

Pas vraiment adapté au quotidien (préférez un TT classique), le TTS se caractérise par un excellent comportement routier, s'appuie sur un moteur énergique, une présentation intérieure sportive et soignée, et se dote d'une nouvelle instrumentation digitale qui le propulse directement dans le XXIe siècle.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne, essence
Cylindrée (cm³)	1 984
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	310 à 5 800
Couple maxi (Nm à tr/mn)	380 à 1 800
Transmission	intégrale
Boîte de vitesses	BVM6 robotisée
Dimensions (L/l/h) (m)	4,19 / 1,83 / 1,34
Nombre de places	4
Volume coffre (dm³)	305

Performances

Vitesse maxi (km/h)	250
1 000 m D. A. (s)	24,9
0 à 100 km/h (s)	5,2
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	4,9
Freinage 90/130 km/h (m)	31 / 67

Consommations

MOYENNE ((l/100 km) : 9,3

Ville : 10	Route : 8,9	Autoroute : 9
Autonomie (km) : 591	Capacité réservoir (l) : 55	

Équipements de série

Aileron AR télescopique, sorties d'échappement avec embouts chromés, sièges AV Sport, contrôle de pression des pneus, régulateur de vitesse, rétroviseurs extérieurs rabattables électriquement, volant multifonction, MMI Touch avec pavé tactile, autoradio-CD mp3 (aux., USB, SD), Lane Assist, stop-start...

Options (€)

Audi Tracking System	1 610
Sièges chauffants	425
Allume-cigare et cendrier amovible	40

Audi R8 *À deux doigts du Grand Chelem*

5.2 V10 Plus — **202 000 €**

Rejet de CO_2 : **287 g/km** | Malus écologique : **8 000 €** | Puissance fiscale : **54 CV** | Garantie : **2 ans, km illimité**

Lorsque l'on opte pour une GT, on s'attend à en prendre plein les yeux. La R8 II n'est pas fade, loin de là, mais sa silhouette ne se distingue pas assez de celle de sa devancière pour procurer l'émotion attendue. Heureusement, l'allemande cache une mécanique inédite, avec un châssis (Modular Sportscar System) fait d'aluminium et de carbone. Le V10 atmo. passe à la bi-injection et s'associe d'office à une boîte à double embrayage à 7 rapports, impeccable. L'ambiance à bord ? Cosy. L'instrumentation adopte des compteurs 100 % digitaux. Le volant, comme celui d'une F1, propose une molette pour ajuster les paramètres de conduite et la commande de l'échappement libre. Dès la mise en route, le V10 délivre une belle sonorité. Il excelle dans les envolées lyriques jusqu'à 8 800 tr/min. Les accélérations sont alors dignes de la concurrence. Pour 5 km/h, Audi s'offre même le scalp de la Lamborghini Huracan en vitesse de pointe, sans remettre en cause sa stabilité. Sur le plan dynamique, cette R8 coiffe une Mercedes-AMG GT S, mais reste un poil derrière la Porsche 911.

Apparue depuis peu, la version Spyder de la R8 vient épauler le coupé mais pas (encore) avec la motorisation V10 Plus.

+ Performance
+ Dynamisme
+ Prise en mains

− Tarif élevé
− Style peu original
− Trop de boutons sur le volant

▶ Essai paru dans l'AJ n° 939.

NOTRE AVIS ★★★★★

Cette deuxième génération progresse sur (presque) tous les plans. Toujours aussi facile à prendre en main, elle se montre néanmoins plus performante, plus rigide, plus efficace, plus stable que son aînée. On aurait néanmoins apprécié un look un peu plus original et un tarif qui ne se rapproche pas trop de celui de l'Huracan.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	10 cyl. en V, essence
Cylindrée (cm³)	5 204
Suralimentation	non
Puissance maxi (ch à tr/mn)	610 à 8 250
Couple maxi (Nm à tr/mn)	540 à 6 500
Transmission	intégrale
Boîte de vitesses	BVM7 robotisée
Dimensions (L/l/h) (m)	4,43/1,94/1,24
Nombre de places	2
Volume coffre (dm³)	112

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	330
1 000 m D. A. (s)	nc
0 à 100 km/h (s)	3,2
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Consommations *

MOYENNE (l/100 km) : 12,3

Ville : 17,5	Route : 9,3	Autoroute : nc
Autonomie (km) : nc	Capacité réservoir (l) : 73	

* Données constructeur.

Équipements de série

4 airbags, ESP, capteurs de pluie et de luminosité, radars de parking AV/AR, jantes de 19", peinture métallisée, système de navigation, climatisation automatique, système audio avec prise USB, sellerie cuir, sièges chauffants, rétroviseurs extérieurs électriques, accès et démarrage mains-libres, contrôle de la pression des pneus, vitres électriques…

Options (€)

Peinture nacrée	1 820
Cuir étendu	3 160
Échappement sport	2 230

BMW Série 2 *Le retour de BMW*

M235i — **50 300 €**

Rejet de CO_2 : **176 g/km** | Malus écologique : **3 000 €** | Puissance fiscale : **22 CV** | Garantie : **2 ans, km illimité**

Soyons honnêtes, lorsque BMW a annoncé qu'il y aurait des 3-cylindres dans la gamme de la nouvelle Série 2, beaucoup ont pleuré. Certains ont même pensé à acheter un vélo. Cette blague de mauvais goût a été heureusement de courte durée. Car la marque allemande, qui n'a jamais autant aimé faire le grand écart, a dégainé avec un 6-cylindres en ligne dont elle seule a le secret. Le bloc de 3.0 de 326 ch va réconcilier les déçus. L'habitacle de la version M est identique à celui du coupé Série 2 standard, mais les sensations de conduite n'ont plus grand-chose à voir. Le 6-cylindres ronronne pour rugir à la moindre sollicitation sur l'accélérateur. BMW propose trois modes de conduite différents pour se faire encore plus plaisir. Question confort, cette voiture s'avère mieux suspendue par rapport à une Mercedes Classe A 45AMG, sa grande rivale. Cette Série 2 est proposée avec une boîte mécanique à six rapports ou automatique (2 300 € et 176 g/km), d'une efficacité redoutable.

Cette M235i va être remplacée par la M240i qui affichera 14 ch de plus (soit 340 ch).

+ Agrément à l'usage
+ Performances sérieuses
+ Combiné moteur/boîte

− Direction instinctive
− Réservoir vite épuisé
− Places AR peu accessibles

▶ Essai paru dans l'AJ n° 903.

NOTRE AVIS ★★★★☆

Ce coupé, c'est un peu "l'étrange cas du Dr Jekyll et de Mr Hyde". Très docile au quotidien, elle peut se montrer virile pour le plus grand plaisir du conducteur. Le moteur sait être rageur et son comportement est très typé propulsion. Que demander de plus ? Un réservoir plus grand ? Car en conduite sportive, bonjour les passages à la pompe !

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	6 cyl. en ligne, essence
Cylindrée (cm³)	2 979
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	326 à 5 800
Couple maxi (Nm à tr/mn)	450 à 1 300
Transmission	aux roues arrière
Boîte de vitesses	BVA8
Dimensions (L/l/h) (m)	4,46/1,75/1,41
Nombre de places	4
Volume coffre (dm³)	390

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	250
1 000 m D. A. (s)	23,7
0 à 100 km/h (s)	4,8
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Consommations *

MOYENNE (l/100 km) : 7,6

Ville : 10,3	Route : 5,9	Autoroute : nc
Autonomie (km) : 680	Capacité réservoir (l) : 52	

* Données constructeur.

Équipements de série

6 airbags, autoradio-CD mp3, Bluetooth, capteurs de pluie et de luminosité, châssis sport, clim. trizone, ESP, feux diurnes à LED, GPS Europe, jantes 18 pouces, ordi. de bord, phares xénon, radar de parking AR, régulateur/limiteur de vitesse, rétros électrochromatiques, rétros ext. rabattables électriquement…

Options (€)

Caméra de recul	430
Sellerie cuir	1 450
Accès mains-libres	430
Toit ouvrant	1 000

BMW M2 Coupé *Un concentré d'adrénaline*

3.0 370 — **69 560 €**

Rejet de CO_2 : **185 g/km** | Malus écologique : **3 600 €** | Puissance fiscale : **26 CV** | Garantie : **2 ans, km illimité**

Au sein du catalogue BMW, quand un modèle est affublé d'un M, des sensations sont à prévoir. Et la récente M2 ne déroge pas à cette règle grâce à une architecture simple et efficace : un gros moteur dans une petite caisse. Sous le capot se trouve en effet un six cylindres en ligne développant la bagatelle de 370 ch. Et pour contenter tous les amateurs, la firme à l'hélice propose une boîte manuelle à 6 rapports ou la DKG 7 robotisée, qui frôle la perfection et doit être privilégiée par les citadins. Cependant, ce bolide s'exprime mieux sur routes qu'en milieu urbain. Ultra-agile, parfaitement équilibrée, la M2 dévoile un côté sauvage exacerbé une fois les aides à la conduite déconnectées. Mais attention, car dans cette configuration, l'erreur d'appréciation n'est pas pardonnée. Le seul bémol vient en fait de l'amortissement piloté de série qui permet certes de préserver un confort acceptable en mode "paisible", mais s'avère vite dépassé dès que le rythme s'accélère sur route dégradée.

Ailes élargies, boucliers spécifiques et deux doubles sorties d'échappement : côté look, la M2 déborde d'agressivité !

+ Compromis agilité / stabilité
Couple moteur / boîte DKG
Look d'enfer

– Pas de freins céramique
Tarif exclusif
Filtrage des suspensions

▶ Essai non paru.

NOTRE AVIS ★★★★☆

La détonnante M2 se montre plus radicale que la Mercedes Classe A 45 AMG. Agile, équilibré, puissant, sonore, ce coupé BMW ravira les puristes. Sa finition est soignée et son habitabilité correcte. On déplorera tout de même son amortissement perfectible et son tarif élevé, qui le desservent à l'heure du bilan.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	6 cyl. en ligne, essence
Cylindrée (cm³)	2 979
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	370 à 6 500
Couple maxi (Nm à tr/mn)	465 à 1 400
Transmission	aux roues arrière
Boîte de vitesses	BVM7 robotisée[1]
Dimensions (L/l/h) (m)	4,47 / 1,86 / 1,41
Nombre de places	4
Volume coffre (dm³)	394

[1] ou BVM6 robotisée

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	250[1]
1 000 m D. A. (s)	nc
0 à 100 km/h (s)	4,3[2]
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

[1] v-max 270 km/h en option. [2] 4,5 s en BVM6.

Consommations *

MOYENNE (l/100 km) : 7,9

Ville : 10,5	Route : 6,4	Autoroute : nc
Autonomie (km) : nc	Capacité réservoir (l) : 52	

* Données constructeur.

Équipements de série

Contrôle de pression des pneus, régul. vitesse adaptatif, détec. pluie, phares auto. bixénon, radar AR, clim auto. bizone, volant en cuir multifonction, syst. audio et multimédia, sièges AV chauffants élec., jantes alliage 19, sellerie cuir, inserts carbone, alarme…

Options (€)

Caméra de recul	430
Peinture métallisée	790
Toit ouvrant électrique	850

BMW M4 *Jamais trois sans quatre !*

3.0 431 — **89 250 €**

Rejet de CO_2 : **194 g/km** | Malus écologique : **6 500 €** | Puissance fiscale : **32 CV** | Garantie : **2 ans, km illimité**

La Série 3 coupé étant devenue Série 4, sa déclinaison sportive fait logiquement de même. La M3 coupé de cinquième génération s'appelle donc M4. Signe des temps, cette dernière opte pour une mécanique plus compacte, mais suralimentée. Ainsi, le V8 fait place à un 6-cylindres en ligne de tradition maison, gavé par deux turbos. La hausse de puissance reste raisonnable (431 ch contre 420 pour l'ancien V8). Cependant, la nouvelle mouture perd 80 kg et le couple moteur bondit de 400 à 550 Nm ! Il en résulte des reprises "canon" dès les bas régimes, et la boîte robotisée DKG à double embrayage ultra rapide autorise des accélérations jusqu'à 7 600 tr/min ! Désormais, la concurrence devra suivre. Le châssis, d'une précision extrême, garantit des vitesses de passage record et s'offre un différentiel à glissement limité qui vous permettra de belles dérives de l'arrière sur circuit. En fait, il ne manque à la M4 qu'un moteur plus mélodieux et des suspensions plus prévenantes sur chaussée dégradée.

Déclinaison coupé de la berline M3, la M4 arbore une ligne encore plus agressive.

+ Comportement sauvage
Moteur explosif
Plaisir de pilotage

– Suspension sautillante
Sonorité moteur
Piège à permis !

▶ Essai non paru.

NOTRE AVIS ★★★★☆

Avec ses performances ébouriffantes, doublées d'une efficacité diabolique, la M4 surclasse ses rivales de la tête et des épaules. Certes, nous aurions préféré une mécanique plus "musicale" et un amortissement plus peaufiné, mais à l'heure du bilan, cette sportive de référence nous a enthousiasmés.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	6 cyl. en ligne, essence
Cylindrée (cm³)	2 979
Suralimentation	2 turbos
Puissance maxi (ch à tr/mn)	431 à 5 500
Couple maxi (Nm à tr/mn)	550 à 1 850
Transmission	aux roues arrière
Boîte de vitesses	BVA7
Dimensions (L/l/h) (m)	4,67 / 1,87 / 1,38
Nombre de places	4
Volume coffre (dm³)	445

Performances

Vitesse maxi (km/h)	250
1 000 m D. A. (s)	23
0 à 100 km/h (s)	4,7
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	3,7
Freinage 90/130 km/h (m)	32 / 64

Consommations

MOYENNE (l/100 km) : 10,2

Ville : 10,3	Route : 9	Autoroute : 11,4
Autonomie (km) : 588	Capacité réservoir (l) : 60	

Équipements de série

Airbags frontaux, latéraux AV et rideaux, ESP, affichage tête haute, clim. auto. trizone, Bluetooth, contrôle de pression des pneus, GPS, jantes alliage 18 pouces, ordinateur de bord, phares antibrouillards, phares avant full LED, capteurs pluie/luminosité, prises USB, autoradio-CD mp3 avec commandes au volant, régulateur de vitesse, sellerie cuir, sièges AV sport, vitres AV/AR électriques, volant cuir…

Options (€)

Accès mains-libres	650
Caméra de recul	450

Caterham Seven *Le minimum syndical*

165 — **24 995 €**

Rejet de CO_2 : 114 g/km	Bonus/Malus : 0 €	Puissance fiscale : nc	Garantie : nc

+ Belles sensations de conduite
Performances correctes
Balade à tout rythme

– Commande de boîte lente
Autoroute déconseillé
Comportement instable

La lecture de la fiche technique ne laisse pas de doute: un petit 3 cylindres Suzuki de 81 ch, même doté d'un turbo, les performances ne seront pas au rendez-vous. Sauf qu'il est monté dans la Seven 165, l'une des multiples descendantes de la Lotus Seven... qui plafonne ici à 490 kg, carrosserie, moteur, sièges, volant compris!

Avec la Seven, l'expression "cheveux au vent" prend tout son sens. Même avec seulement 81 ch!

Dès lors le rapport poids/puissance (6,2 kg/ch) s'améliore nettement. Les émotions aussi! Bien entendu, l'auto n'a rien d'une supercar et vient difficilement titiller les 160 km/h. Mais elle se montre surtout très vive et très réactive. De plus, assis au ras du sol dans nos sièges baquets, débarrassés des vitres latérales, voire du pare-brise (casque ou lunettes conseillées malgré les déflecteurs), l'auto n'est pas avare en sensations. Sur route sinueuse, c'est le pied. Vive en placement malgré des mouvements de caisse et une boîte 5 rapports mal adaptée, l'auto distille un réel plaisir de piloter. Achat 50% plaisir, 50% raisonnable (tarif), la 165 séduit avant même d'avoir évoqué la dotation, la finition, le confort... Mais est-ce utile? On peut clairement

▶ Essai non paru.

NOTRE AVIS ★★★☆☆

Les années passent et la Seven en jette toujours autant. Cette version d'entrée de gamme au tarif assez attractif se contente de 81 ch mais démontre qu'avec un poids léger, les sensations peuvent être au rendez-vous sans une cavalerie impressionnante. Dommage que l'auto manque de rigueur et que la boîte 5 rapports ne soit pas à la hauteur.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	3 cyl. en ligne, essence
Cylindrée (cm³)	658
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	81 à 7000
Couple maxi (Nm à tr/mn)	107 à 3400
Transmission	aux roues arrière
Boîte de vitesses	BVM5
Dimensions (L/l/h) (m)	3,10/1,47/1,09
Nombre de places	2
Volume coffre (dm³)	120

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	161
1 000 m D. A. (s)	nc
0 à 100 km/h (s)	6,5
Reprises 90 à 130 km/h (s)	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Consommations *

MOYENNE (l/100 km) : 4,1

Ville : nc	Route : nc	Autoroute : nc
Autonomie (km) : nc	Capacité réservoir (l) : 36	

* Données constructeur.

Équipements de série

Jantes alliage 14 pouces, saute-vent composite, sièges tissus, volant Momo, essieu AR rigide…

Options (€)

Peinture métallisée	2065
Couvre-tonneau	200
Tableau de bord carbone	340
Roue de secours + support	500
Plancher rabaissé	465
Habitacle moquetté	140
Pack S (sièges cuir noir, pommeau alu, prise 12 V, peinture, habitacle moquetté)	1795
Sièges cuirs réglables	580

Caterham Seven *Le maximum syndical*

485R — **52 395 €**

Rejet de CO_2 : nc	Bonus/Malus : 0 €	Puissance fiscale : nc	Garantie : nc

+ Performances détonantes
Comportement rigoureux
Plaisir de conduite

– Autonomie (conduite sportive)
Polyvalence très limitée
Tarif élevé

Difficile d'évoquer les sensations au volant d'une Seven 485R, il faut les vivre! Avec un poids sous les 600 kg et un bloc moteur Cosworth de 240 ch, cette Seven là part comme une flèche à la pression du pied sur l'accélérateur. Moins de 5 s pour atteindre les 100 km/h pour une vitesse de pointe de plus

Avec 240 ch pour 525 kg annoncés, la 485R affiche un rapport poids/puissance de seulement 2,5 kg/ch!

de 225 km/h, il faut avoir le coeur bien accroché. Très performante, cette petite bête de course ne s'arrête pas là. Mais avant de profiter de toutes ses capacités, il faut y aller doucement, faire chauffer les pneus, s'accoutumer à l'étroit habitacle, au petit levier de vitesses et ne pas oublier son casque (pas obligatoire mais conseillé!). Calé dans le siège baquet, on peut alors pousser à fond les gaz, savourer les grondements de l'échappement latéral et la précision de la direction. Même sur les raccords de bitume, la 485R ne bronche pas, elle file! En virage, le grip latéral impressionne et les placements de l'arrière train se font au millimètre. Les freins sans assistance demandent un temps d'adaptation mais s'avèrent très efficace... C'est reparti pour un tour!

▶ Essai non paru.

NOTRE AVIS ★★★★☆

Certes la 485R coûte le prix de deux Seven 165, mais elle délivre deux fois plus de plaisir. Au moins! Les performances sont délirantes, l'auto colle à la route s'apprécie autant sur les rubans d'aphalte que sur les petites routes sinueuses et semble ne jamais s'épuiser... Si l'on excepte les passages réguliers à la pompe!

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne, essence
Cylindrée (cm³)	1999
Suralimentation	non
Puissance maxi (ch à tr/mn)	240 à 8500
Couple maxi (Nm à tr/mn)	206 à 6300
Transmission	aux roues arrière
Boîte de vitesses	BVM6
Dimensions (L/l/h) (m)	3,10/1,58/1,09
Nombre de places	2
Volume coffre (dm³)	120

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	225
1 000 m D. A. (s)	nc
0 à 100 km/h (s)	3,4
Reprises 90 à 130 km/h (s)	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Consommations *

MOYENNE (l/100 km) : 7,7

Ville : 10,2	Route : 6,2	Autoroute : nc
Autonomie (km) : nc	Capacité réservoir (l) : 30	

* Données constructeur.

Équipements de série

Jantes alliage 13 pouces, saute-vent composite, sièges cuir noir, tableau de bord et ailes en fibre de carbone, volant cuir Momo, différentiel autobloquant, prise 12 V…

Options (€)

Peinture	1455
Peinture métallisée	2065
Plancher rabaissé	465
Châssis élargi	2450
Arceau de sécurité	350
Extincteur plombé	355

Chevrolet Corvette Stingray *Immortelle*

6.2 V8 Coupé — **82 090 €**

Rejet de CO_2 : **279 g/km** | Malus écologique : **8 000 €** | Puissance fiscale : **35 CV** | Garantie : **3 ans ou 100 000 km**

Une septième génération performante, séduisante, mais également polyvalente !

La Corvette est un mythe et, peu importe ses défauts… on lui pardonne tout. Sauf que cette nouvelle génération n'en a pas besoin : elle a fait d'énormes progrès aussi en bien en matière de qualité intérieure que de prestations dynamiques. Avant de rentrer dans les détails, admirons déjà cette nouvelle robe aguicheuse et provocante tandis que sommeille sous le capot son V8 de 6,2 litres qui conserve une architecture traditionnelle avec un arbre à cames central et deux soupapes par cylindre. Classique… et moderne à la fois avec une injection directe et un système désactivant deux cylindres à bas régime pour plus de sobriété !

+ Polyvalence d'usage
Montée en gamme
Rapport prix/performances

– Peu de points de vente
Commande de boîte rétive
Visibilité arrière

La Corvette se montre très équilibrée, mais le couple de 630 Nm permet quelques joyeuses dérives du train arrière, qui ne demande que ça. L'inventaire ne serait pas complet si l'on faisait l'impasse sur la qualité de fabrication exemplaire, le niveau d'équipement ultra-complet, sans oublier son aspect pratique : un coffre de 425 dm³. Et son rapport prix/plaisir, absolument imbattable.

▶ **Essai non paru.**

NOTRE AVIS ★★★★★

Conduire une Corvette est une expérience à l'état pur, un grand plaisir automobile. Le V8 offre une sonorité exceptionnelle et ses prestations dynamiques permettent aussi bien de s'amuser sur circuit que de tailler la route sur quatre voies. Le tout, pour un tarif imbattable dans sa catégorie.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	8 cyl. en V, essence
Cylindrée (cm³)	6 161
Suralimentation	non
Puissance maxi (ch à tr/mn)	466 à 6 000
Couple maxi (Nm à tr/mn)	630 à 4 600
Transmission	aux roues arrière
Boîte de vitesses	BVM7 robotisée
Dimensions (L/l/h) (m)	4,50/1,88/1,24
Nombre de places	2
Volume coffre (dm³)	425

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	306
1 000 m D. A. (s)	nc
0 à 100 km/h (s)	4,1
Reprises 90 à 130 km/h (s) en 7e/6e/5e	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Consommations *

MOYENNE (l/100 km) : 11,2

Ville : 13,8	Route : 8,2	Autoroute : nc
Autonomie (km) : 625	Capacité réservoir (l) : 70	

* Données constructeur.

Équipements de série

6 airbags, accès et démarrage sans clé, capteurs pluie/luminosité, climatisation automatique, caméra de recul, contrôle de pression des pneus, ESP, jantes alliage, projecteurs xénon, régulateur de vitesse, rétros électriques dégivrants, sellerie cuir, sièges AV élec. chauff., vision tête haute…

Options (€)

Sellerie cuir Nappa	4 190
Jantes noires	500
Pack finition carbone	1 000
Peinture métallisée	755
Toit transparent amovible	960

DS 3 *Taillée pour le sprint, apte au quotidien*

1.6 THP 208 Performance — **27 950 €**

Rejet de CO_2 : **125 g/km** | Bonus/Malus : **0 €** | Puissance fiscale : **11 CV** | Garantie : **2 ans. km illimité**

PSA démontre à nouveau son savoir-faire en matière de châssis avec cette DS 3 ventousée à l'asphalte.

Ne l'appelez plus Racing ! À l'occasion de son lifting, la plus sportive des DS 3 ne change pas seulement de nom (pour Performance) et de calandre (exit les chevrons, bonjour le sigle DS). Elle se dote d'un 1.6 THP qui prend 8 ch et 25 Nm, pour une vitesse maxi portée à 230 km/h, et un 0 à 100 km/h englouti en 6,5 s. Connu pour sa linéarité, le bloc démontre en outre ici une disponibilité immédiate, quel que soit le régime, doublé d'un appétit limité en conduite "détendue". Et la mise à jour ne s'arrête pas là : châssis redoutable ; trains roulants aux voies élargies et assiette abaissée ; direction électrique recalibrée ; nouveaux combinés ressorts/amortisseurs ; freinage Brembo ; différentiel à glissement limité Torsen… Bon nombre d'éléments partagés avec la 208 GTI qui confèrent à cette version Performance une motricité et un comportement dynamique en nets progrès, une fois sollicitée. En outre, au contraire de la lionne, la DS 3 se révèle plus douce à mener au quotidien. Dommage, dès lors, que la finition n'ait pas été calquée, elle aussi, sur celle de sa cousine…

+ Moteur puissant et sobre
Châssis dynamique
Présentation séduisante

– Finition perfectible
Amortissement insuffisant
Bruyante sur autoroute

▶ **Essai non paru.**

NOTRE AVIS ★★★★☆

Comparée à la Racing, la Performance dispose d'une motorisation plus énergique, d'une meilleure tenue de route une fois poussée dans ses derniers retranchements, et sait se montrer sobre "au repos". Seuls le confort d'amortissement (prix à payer pour une auto plus joueuse) et la finition se révèlent perfectibles.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne, essence
Cylindrée (cm³)	1 598
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	208 à 6 000
Couple maxi (Nm à tr/mn)	300 à 3 000
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVM6
Dimensions (L/l/h) (m)	3,96/1,72/1,46
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	285/980

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	230
1 000 m D. A. (s)	26,4
0 à 100 km/h (s)	6,5
Reprises 90 à 130 km/h (s) en 6e/5e/4e	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Consommations *

MOYENNE (l/100 km) : 5,4

Ville : 6,9	Route : 4,6	Autoroute : nc
Autonomie (km) : nc	Capacité réservoir (l) : 50	

* Données constructeur.

Équipements de série

ABS, AFU, ESP, REF, aide au dém. en côte, aide parking AR, airbags, front., lat., et rid., détec. sous-gonflage, régul.-lim. vit., feux AV et AR 3D + antibrouillards à leds, syst. audio sur tab. tactile 7, vitres AR et lunette surteintées, jantes alliage 18, baguettes lat. chromées, becquet Sport, DS Connect Box (avec SOS et assist. inclus), pavillon biton, sièges baquets Recaro…

Options (€)

Aide parking AR et cam. de recul	500
Peinture Gris Shark	590
GPS + Hi-Fi System	800

Ferrari 488 GTB *Avis de tempête*

3.9 V8 670 — **209 240 €**

Rejet de CO_2 : **260 g/km** | Malus écologique : **8 000 €** | Puissance fiscale : **47 CV** | Garantie : **3 ans, km illimité**

Derrière des similitudes avec la 458 Italia qu'elle remplace, la Ferrari 488 GTB cache un nouveau V8 3.9 qui cède aux sirènes de la suralimentation. Malgré un régime maxi abaissé de 1 000 tr/min, la zone rouge fixée à 8 000 tr/min garantit toujours de belles envolées. Les turbos de la 488 s'emballent en 0,4 s, sans aucun temps de réponse pour une réactivité exceptionnelle. La boîte de vitesses aux passages plus rapides de 30 % en montée et de 40 % en rétrogradage participe à la fête. Avec 10 kg de moins et 100 ch de plus que l'Italia, les performances annoncées se rapprochent de la Mclaren 675 LT : 0 à 100 km/h en 3 s et 0 à 200 km/h, en 8,3 s. La GTB se montre diabolique en matière d'agilité, d'efficacité et de freinage. Le seul doute concernait sa motricité en sortie de virage. Mais, là encore, le train arrière offre un grip remarquable. Mieux posée et plus vive à l'inscription que la 458, servie par une direction ultra-précise, la 488 offre davantage de confort et se montre moins éprouvante sur long trajet.

Démoniaque, la 488 GTB boucle le circuit de Fiorano en une demi-seconde de moins que la 458 Speciale...

+ Motorisation
+ Boîte de vitesses
+ Présentation séduisante

− Tarifs d'achat, d'entretien
− Consommation
− Utilisation au quotidien

▶ **Essai non paru.**

NOTRE AVIS ★★★★★

Le passage au turbo n'altère pas le caractère de la berlinette de Modène. Mieux, il en décuple le potentiel avec des relances surnaturelles et un agrément hors catégorie à tous les régimes avec son V8 qui atteint désormais 670 ch ! Quant au comportement, il progresse en efficacité mais aussi en confort.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	8 cyl. en V, essence
Cylindrée (cm³)	3 902
Suralimentation	2 turbos
Puissance maxi (ch à tr/mn)	670 à 8 000
Couple maxi (Nm à tr/mn)	760 à 3 000
Transmission	aux roues arrière
Boîte de vitesses	BVM7 robotisée
Dimensions (L./l/h) (m)	4,57 / 1,95 / 1,21
Nombre de places	2
Volume coffre (dm³)	230

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	330
1 000 m D. A. (s)	nc
0 à 100 km/h (s)	3
Reprises 90 à 130 km/h (s) en 7e/6e/5e	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Consommations *

MOYENNE (l/100 km) : 11,4

Ville : nc	Route : nc	Autoroute : nc
Autonomie (km) : nc	Capacité réservoir (l) : 78	

* Données constructeur.

Équipements de série

ABS, airbags frontaux et latéraux, ESP, freins carbone céramique, capteurs pluie/luminosité, feux xénon, climatisation automatique, sièges-baquets cuir (3 tailles), vitres AV électriques…

Options (€)

Extincteur d'habitacle	780
Écusson Ferrari sur aile AV	1 320
Sièges électriques	2 880
Étriers de frein couleur aluminium	3 240
Peinture couleur historique	8 880

Ferrari F12 tdf *Attention, missile en approche !*

6.3 V12 780 — **372 220 €**

Rejet de CO_2 : **360 g/km** | Malus écologique : **8 000 €** | Puissance fiscale : **79 CV** | Garantie : **2 ans, km illimité**

Conçue sur la base de la Berlinetta, la F12 tdf voit la puissance de son moteur V12 passer de 740 à 780 ch. En outre, les ingénieurs de Maranello ont délesté la bête de 110 kg, à grand renfort de carbone. Naturellement, les performances s'en ressentent nettement avec un 0 à 100 km/h avalé en 2,9 s mais aussi un 0 à 200 km/h expédié en 7,9 s contre 3,1 s et 8,5 s pour la Berlinetta. Autre indice des progrès réalisés sur cette dernière, la rapidité des passages de vitesses augmente de 30 % en montée et de 40 % au rétrogradage. Au delà de ces chiffres hallucinants, le plus stupéfiant concerne le plaisir au volant. Le comportement de la tdf est irréprochable, grâce à l'allègement et au nouveau système de roues arrière directrices qui confèrent à l'engin une agilité et une stabilité incroyables. Là encore, la différence est nette par rapport à la Berlinetta. Et le freinage n'est pas en reste, avec un record revendiqué de 121 m pour passer de 200 km/h à l'arrêt complet. Soit une dizaine de mètres de moins que ses plus valeureuses rivales !

Hormis les portières, tous les éléments de carrosserie ont été retravaillés, même les custodes arrière.

+ Performances moteur/boîte
+ Rapport agilité/stabilité
+ Présentation séduisante

− Prix
− Consommation
− Usage restreint

▶ **Essai non paru.**

NOTRE AVIS ★★★★★

Inutile de vous précipiter chez votre concessionnaire Ferrari attitré, les 799 exemplaires de la tdf produits ont déjà tous trouvé preneurs. Reste une icône à apprécier sans modération pour la puissance magistrale de son V12 optimisé à la sonorité envoutante, son agilité extrême et sa stabilité à toute épreuve. Un sans faute.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	12 cyl. en V, essence
Cylindrée (cm³)	6 262
Suralimentation	non
Puissance maxi (ch à tr/mn)	780 à 8 500
Couple maxi (Nm à tr/mn)	690 à 6 250
Transmission	aux roues arrière
Boîte de vitesses	BVA7[1]
Dimensions (L./l/h) (m)	4,65 / 1,96 / 1,27
Nombre de places	2
Volume coffre (dm³)	320 / 500

[1] double embrayage

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	340
1 000 m D. A. (s)	nc
0 à 100 km/h (s)	2,9
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Consommations *

MOYENNE (l/100 km) : 15,4

Ville : nc	Route : nc	Autoroute : nc
Autonomie (km) : nc	Capacité réservoir (l) : 92	

* Données constructeur.

Équipements de série

ESC (contrôle de stabilité), ABS/EBD (anti-blocage et répartition force de freinage), 4 airbags, allumage automatique des phares et des essuie-glaces, climatisation automatique, radars de stationnement AV/AR, régulateur de vitesse, rétroviseurs extérieur et intérieur électrochromes, sellerie Alcantara…

Options (€)

Écussons sur ailes AV	nc
Étriers de frein peints en rouge	nc
Roue de secours 20	nc

Ford Fiesta *Une alternative aux françaises*

1.6 EcoBoost ST — **24 800 €**

Rejet de CO_2 : 138 g/km | Malus écologique : 250 € | Puissance fiscale : 10 CV | Garantie : 2 ans, km illimité

Cette Fiesta ST ne vous suffit pas. La ST200 forte de 200 ch et même 215 ch via un overboost arrive (27 300 €) !

Sur le marché des citadines sportives, la concurrence est déjà bien présente avec les Peugeot 208 GTI, Renault Clio RS, Skoda Fabia RS ou autres Volkswagen Polo GTI. Mais si elle n'est pas la plus puissante ou la moins chère, la Ford Fiesta ST de 182 ch a clairement son mot à dire dans ce cercle de bombinettes festives. À commencer par son look. Pour se différencier de la version civilisée, elle reçoit une grille de calandre en nid d'abeille, des jantes de 17 pouces, un diffuseur et un spoiler arrière, deux sorties d'échappement et à l'intérieur, des sièges Recaro. Et ce n'est pas tout. Car la Fiesta ST, ce n'est pas juste du maquillage. Sous le capot, on trouve un bloc 1.6 EcoBoost, équipé d'un turbo, qui affiche 182 ch, voire 200 ch pendant quelques secondes grâce à une fonction overboost. Résultat, elle affiche 210 km/h et atteint les 100 km/h en 7,9 s. Sur route, le bilan s'avère également positif; son comportement se montre sain et rassurant. Notez que l'ESP peut se déconnecter partiellement. De quoi s'amuser, sans se faire peur.

+ Agrément du moteur
Prix raisonnable
Consommation

– Confort des suspensions
Ergonomie
Options

▶ Essai non paru.

NOTRE AVIS ★★★★☆

Disons-le, cette Fiesta sportive est une réussite. Face à la concurrence française, les quelques chevaux qui lui manquent sont avantageusement compensés par un prix plus doux. Son comportement routier offre une grande polyvalence. Bref, voici de quoi rouler au quotidien et se faire plaisir de temps en temps.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne, essence
Cylindrée (cm³)	1 596
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	182 à 5 700
Couple maxi (Nm à tr/mn)	240 à 1 600
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVM6
Dimensions (L./l./h.) (m)	3,98 / 1,71 / 1,46
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	315

Performances

Vitesse maxi (km/h)	210
1 000 m D. A. (s)	28,2
0 à 100 km/h (s)	7,6
Reprises 90 à 130 km/h (s) en 6e/5e/4e	10,2 / 8,1 / 6,7
Freinage 90/130 km/h (m)	31 / 64

Consommations

MOYENNE (l/100 km) : 7,9

Ville : 8,7	Route : 7,2	Autoroute : 7,8
Autonomie (km) : 532	Capacité réservoir (l) : 42	

Équipements de série

Airbags frontaux, climatisation régulée, fermeture centralisée, freins à disques, jantes alliage 17 pouces, ordinateur de bord, radio-CD, sièges Recaro, vitres AV électriques, volant réglable en hauteur et en profondeur…

Options (€)

Capteurs pluie/luminosité	200
Régulateur de vitesse	220
Pack performance	190
GPS	490
Keyfree	410

Ford Focus ST *Économiquement irrésistible*

2.0 TDCi 185 — **30 700 €**

Rejet de CO_2 : 110 g/km | Bonus/Malus : 0 € | Puissance fiscale : 10 CV | Garantie : 2 ans, km illimité

Prenez-la bleue, rouge, orange… et vous ne risquerez pas de perdre votre Focus ST sur un parking !

Avec son kit carrosserie spécifique (boucliers, aileron, bas de caisse), ses grosses jantes et ses sorties d'échappement centrales, la Focus ST en impose. Dynamique, elle l'est surtout au pilotage : ses suspensions raffermies la font virer à plat, et son train avant est d'une précision millimétrique. L'arrière s'autorisera quelques dérobades à la demande : il suffira pour cela d'activer le mode Sport, voire de déconnecter l'ESP. Dans l'habitacle, ambiance sportive au programme : une sellerie Recaro, d'un bel effet, recouvre des sièges-baquets au maintien parfait. Les amateurs apprécieront les trois compteurs supplémentaires (température et pression d'huile, pression du turbo), qui auraient pu être plus lisibles. Sous le capot, le 2.0 TDCi reste fidèle au poste, ici dans une version retravaillée à 185 ch. S'il ne fait pas d'étincelles en matière de sensations pures (régime de puissance à 3 500 tr/min), le couple de 400 Nm autorisera toutefois des reprises "boulet de canon" et des accélérations nettes.

+ Look d'enfer
Exploitable sur circuit
Disponible en break

– Mécanique sans éclat
Suspension ferme au quotidien
Performances moyennes

▶ Essai paru dans l'AJ n° 930.

NOTRE AVIS ★★★★☆

Plus radicale que ses rivales Peugeot 308 GT et Volkswagen Golf GTD, la Focus ST fait la part belle au look et prodigue un agrément de conduite digne de son blason. En effet, son excellent rapport performances/consommation ravira les gros rouleurs. Pour les autres, Ford maintient le 2.0 essence de 250 ch…

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne, diesel
Cylindrée (cm³)	1 997
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	185 à 3 500
Couple maxi (Nm à tr/mn)	400 à 2 000
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVM6
Dimensions (L./l./h.) (m)	4,36 / 1,82 / 1,47
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	406

Performances

Vitesse maxi (km/h)	209
1 000 m D. A. (s)	30,5
0 à 100 km/h (s)	8
Reprises 90 à 130 km/h (s) en 6e/5e/4e	11,1 / 9,2 / 8
Freinage 90/130 km/h (m)	33 / 68

Consommations

MOYENNE (l/100 km) : 6,8

Ville : 7,2	Route : 6,4	Autoroute : 6,8
Autonomie (km) : 882	Capacité réservoir (l) : 60	

Équipements de série

ABS, 8 airbags, antibrouillards, autoradio-CD mp3, Bluetooth, climatisation automatique bizone, écran tactile + commandes vocales, ESP, jantes alu 18 pouces, capteurs de pluie et de luminosité, rétros électriques, sièges-baquets, vitres AR surteintées, volant cuir réglable en hauteur et profondeur…

Options (€)

Accès et démarrage sans clé	300
Caméra de recul	250
Feux de jour à LED	230
Régulateur de vitesse	230

Ford Focus *Une bête de course en liberté*

2.3 Turbo RS — **39 600 €**

Rejet de CO_2 : **175 g/km** | Bonus/Malus : **0 €** | Puissance fiscale : **24 CV** | Garantie : **2 ans, km illimité**

Avec cette nouvelle RS, Ford démontre clairement à la concurrence ses compétences pour concevoir un bolide efficace et joueur. Tout a été pensé pour donner en effet un maximum de sensations.

La nouvelle génération de la Focus RS change tout. Tout ? Non, ce bolide a conservé son sacré tempérament. Techniquement, les ingénieurs ont ainsi greffé le quatre cylindres turbo de 350 ch, vu sur la récente Mustang. Côté transmission, Ford est revenu à une bonne vieille boîte manuelle à 6 rapports. Sans oublier le retour de la transmission intégrale. D'ailleurs, dès les premiers kilomètres, les quatre roues motrices associées à une gestion électronique sophistiquée permettent d'atteindre un niveau d'efficacité spectaculaire. Les routes sinueuses sont avalées sans coup férir. Il est vrai que l'auto se pare de différents modes de conduite disponibles. Direction, amortissement et cartographie moteur sont modifiables à souhait. Sur les petites routes, le compromis du mode Sport est phénoménal. Mieux, la fonction "Piste" fait prendre à la Focus RS des allures de bête de course sans concession. Tout le monde peut conduire cette sportive mais tout le monde ne peut pas la piloter sans prendre le risque de partir en tête-à-queue ! Et d'ailleurs pour jouer, il existe la position « Drift » pour enchaîner les dérapages contrôlés. Pour parvenir à ce résultat, le couple est envoyé à 70 % sur les roues arrière afin d'encourager le postérieur à glisser. En revanche, l'habitacle réjouit moins car à part les sièges baquet Recaro, l'ambiance est très proche d'une Focus lambda. Heureusement, le niveau d'équipement de série dispose de tous les accessoires indispensables au quotidien.

+ Transmission intégrale
Mode Drift amusant
Prix/performances

− Rayon de braquage
Finition/présentation
Consommation

Parmi toutes les sportives, ses rivales directes ont du souci à se faire

Seuls les pédalier et pommeau en alu, les sièges Recaro et le volant à léger méplat distinguent la RS à l'intérieur.

▶ **Essai non paru.**

NOTRE AVIS ★★★★★

Sur le marché, difficile de trouver mieux actuellement. La Focus RS répond à peu près à toutes les attentes des amateurs de sportives. Efficacité, performances, tempérament, look, tarif contenu, rien ne manque. Et pour couronner le tout, Ford a ajouté des jouets technologiques absents chez ses rivales.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne, essence
Cylindrée (cm³)	2 261
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	350 à 6 000
Couple maxi (Nm à tr/mn)	470 à 4 500
Transmission	intégrale
Boîte de vitesses	BVM6
Dimensions (L./l./h) (m)	4,39 / 1,83 / 1,48
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	260

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	266
1 000 m D. A. (s)	nc
0 à 100 km/h (s)	4,7
Reprises 90 à 130 km/h (s) en 6e/5e/4e	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Consommations *

MOYENNE (l/100 km) : 7,7

Ville : 10	Route : 6,3	Autoroute : nc
Autonomie (km) : nc	Capacité réservoir (l) : 51	

* Données constructeur.

Équipements de série

ABS, 6 airbags, aide au démarrage en côte, alarme, contrôle vectoriel de couple, ESP, Isofix, système de surveillance de la pression des pneus, allumage automatique des feux et essuie-glaces, climatisation automatique bizone, phares bi-xénon, rétroviseur intérieur électrochrome, sellerie cuir/tissu, sièges avant sport Recaro, support USB…

Options (€)

Régulateur/limiteur de vitesse	230
Aide au stationnement AR	260
Caméra de recul	250

Ford Mustang *Rien que pour vos yeux*

5.2 V8 Shelby GT 350R — **75 000 €**

Rejet de CO_2 : nc	Malus écologique : 8 000 €	Puissance fiscale : nc	Garantie : nc[1]

[1] 61 295 $ aux USA, non importée.

Commercialisée depuis fin 2015, vous ne la croiserez peut-être jamais. Pourtant, elle mérite d'être présentée. Si la Mustang Shelby GT 350R venait à traverser l'Atlantique, vous auriez alors affaire au bloc Ford atmosphérique le plus puissant et le plus efficace jamais produit. Animée par cet inédit V8 de 5.2 et 533 ch hurlant jusqu'à 8 250 tr/mn, la Shelby surprend aussi par sa réactivité, son équilibre et son agilité. Mode Drag pour les départs canon, suspension pilotée, antipatinage et boîte Tremec à 6 rapports aussi précise que rapide (malgré un débattement conséquent)... Si l'agrément est décuplé par rapport à la GT, les performances sont inédites à bord d'une Mustang. La conjonction entre les gommes tendres des Michelin Pilot Sport Cup 2 (de série), l'autobloquant Torsen et la progressivité du V8 atmo confèrent en outre un grip phénoménal (du moins sur le sec). Petit nœud sur le cadeau : la direction retransmet fidèlement les infos. Bref, la GT 350R a su allier le dynamisme européen et préserver son tempérament sauvage !

Si la Shelby était importée, elle oscillerait aux alentours de 75 000 €... pour 533 ch ! Imbattable.

▶ **Essai non paru.**

+ Sonorité du V8 atmo
Puissance de la motorisation
Qualité de la tenue de route

− Non importée
Qualité des matériaux
Usage restreint

NOTRE AVIS ★★★★★

Jamais une Mustang n'a été aussi efficace, ni aussi adaptée à nos contrées... du moins sur circuit. Son V8, ronflant et pointu, lui va à ravir. L'équilibre, le grip et l'agilité l'élèvent par ailleurs au-dessus d'une Jaguar F-Type R. Ce qui lui ouvre les portes du Panthéon des autos d'exception. À importer de toute urgence !

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	8 cyl. en V, essence
Cylindrée (cm³)	5 163
Suralimentation	non
Puissance maxi (ch à tr/mn)	533 à 7 500
Couple maxi (Nm à tr/mn)	580 à 4 750
Transmission	aux roues arrière
Boîte de vitesses	BVM6
Dimensions (L/l/h) (m)	4,81 / 1,92 / 1,36
Nombre de places	2
Volume coffre (dm³)	446

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	300
1 000 m D. A. (s)	nc
0 à 100 km/h (s)	4
Reprises 90 à 130 km/h (s) en 6e/5e/4e	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Consommations *

MOYENNE ((l/100 km) : nc

Ville : nc	Route : nc	Autoroute : nc
Autonomie (km) : nc	Capacité réservoir (l) : 61	

* Données constructeur.

Équipements de série

Jantes carbone Ebony 19, système de frein Brembo à 6 pistons AV et 4 AR, pédalier en aluminium, sièges Recaro en Alcantara griffés Shelby, volant en Alcantara à base aplatie, feux à leds, cadrans de pression et de température d'huile, rétroviseur jour/nuit automatique...

Options (€)

Système Hi-Fi	nc
Climatisation automatique	nc
Peinture de toit noire	nc

Honda Civic *Arsenal mobile*

2.0 i-VTEC 310 Type R GT — **38 910 €**

Rejet de CO_2 : 170 g/km	Malus écologique : 2 200 €	Puissance fiscale : 20 CV	Garantie : 3 ans ou 100 000 km

Si la Type R semble sortir d'un rassemblement tuning avec ses appendices proéminents, elle n'en demeure pas moins une vraie sportive. Efficace, rigoureuse et performante, elle s'adonne à l'ivresse du turbo avec délectation. La présentation baroque et peu ergonomique demeure, les compteurs teintés de rouge peu lisibles aussi, à l'instar des plastiques japonais, comprenez "durs à souhait". L'assise a été abaissée de 30 mm optimisant la position de conduite. Dès la mise en route, le moteur avoue son penchant sportif. Malgré la débauche de puissance, le train avant maîtrise le patinage grâce à un différentiel à glissement limité parfaitement taré. Le petit levier de vitesses offre des débattements ultra-courts, ce qui participe également au plaisir. En enfonçant la touche "R", la direction s'affermit encore. Sur les gros freinages, l'arrière gigote un peu : bonne idée pour positionner l'auto dans les virages, moins sur autoroute... Côté confort, malgré la présence d'un amortissement piloté, c'est le néant et l'insonorisation très limitée peu agacer à la longue.

L'actuelle Type R ne déshonore pas ses ancêtres... et ne risque pas de passer inaperçue à l'oeil comme à l'oreille !

▶ **Essai paru dans l'AJ n° 939.**

+ Commande de boîte
Position de conduite
Efficacité

− Confort de suspension
Sonorité lassante
Diamètre de braquage

NOTRE AVIS ★★★★★

Pure voiture plaisir, la Civic Type R vous en donnera pour votre argent. Les ingénieurs ont réalisé un gros travail pour offrir autant d'efficacité et de sensations qu'avec les anciennes Civic atmo. Mais pour un usage au quotidien, optez pour cette version GT, 2 400 € plus chère, mais un peu mieux équipée.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne, essence
Cylindrée (cm³)	1 996
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	310 à 6 500
Couple maxi (Nm à tr/mn)	400 à 2 500
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVM6
Dimensions (L/l/h) (m)	4,39 / 1,88 / 1,47
Nombre de places	4
Volume coffre (dm³)	498

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	270
1 000 m D. A. (s)	nc
0 à 100 km/h (s)	5,7
Reprises 90 à 130 km/h (s) en 6e/5e/4e	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Consommations *

MOYENNE ((l/100 km) : 7,3

Ville : 9,4	Route : 6,1	Autoroute : nc
Autonomie (km) : nc	Capacité réservoir (l) : 50	

* Données constructeur.

Équipements de série

6 airbags, alerte de franchissement de ligne, antidérapage, autoradio-CD mp3, caméra de recul, capteurs pluie/luminosité, clim. auto. bizone, écran tactile 7", GPS, jantes alliage 19", phares à leds, régulateur/limiteur de vitesse, suspension à amortissement piloté...

Options (€)

Pack extérieur carbone	2 340
Pack intérieur carbone	480
Peinture métallisée ou perlée	600

Lamborghini Huracán *Moins de grip, plus de drift !*

5.2 V10 LP 580-2 — **180 000 €**

Rejet de CO_2 : 278 g/km | Malus écologique : 8 000 € | Puissance fiscale : 54 CV | Garantie : 3 ans, km illimité

Conversion réussie. Après l'avoir inauguré sur la Gallardo, Lamborghini étend son système de propulsion à l'Huracán. En version LP 580-2, la machine à émotions perd certes 30 ch, par rapport à la LP 610-4 à transmission intégrale, dans une quête au compromis idéal, entre performances et adhérence. Mais en utilisation "normale", la baisse de puissance passe inaperçue. Le V10 bi-injection conserve ainsi une sonorité envoûtante, se révèle toujours aussi docile, progressif et... tonique. Il faut vraiment vouloir faire hurler la bête sur circuit pour sentir de petites différences avec la LP 610-4. En termes de sensations, cela se traduit par un peu moins de pep's et une mise en vitesse un poil moins hallucinante. En chiffres, cela se joue à quelques dixièmes d'écart en accélération (+ 0,3 s aux 1 000 m d.a.) et à 5 km/h en vitesse de pointe. Peanuts, a fortiori une fois entrée en courbe où la "580" (les aides à la conduite neutralisées) peut se transformer en une véritable machine à drifter. Jouissif !

La propulsion se distingue de l'intégrale par ses boucliers, moins anguleux et moins proéminents.

+ Performances hallucinantes
Baisse prix d'entrée de gamme
Présentation séduisante

− Tarifs élitistes
Dotation / prix des options
Malus au taquet

▶ Essai paru dans l'AJ n° 950.

NOTRE AVIS ★★★★★

Effrayé par la propulsion ? Rassurez-vous, la LP 580-2, qui devrait constituer 70 % des ventes d'Huracán selon Lamborghini, reste docile et sécurisante, à moins de la pousser dans ses derniers retranchements. Sinon, ce n'est que du bonheur : un tarif de base en dessous de la barre des 200 000 € et des performances au service des sensations.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	10 cyl. en V, essence[1]
Cylindrée (cm³)	5 204
Suralimentation	non
Puissance maxi (ch à tr/mn)	580 à 8 000
Couple maxi (Nm à tr/mn)	540 à 6 500
Transmission	aux roues arrière
Boîte de vitesses	BVM7 robotisée
Dimensions (L./l./h.) (m)	4,46 / 1,92 / 2,62
Nombre de places	2
Volume coffre (dm³)	100

[1] bi-injection

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	320
1 000 m D. A. (s)	nc
0 à 100 km/h (s)	3,4
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	nc
Freinage 90 / 130 km/h (m)	nc

Consommations *

MOYENNE (l/100 km) : 11,9

Ville : 17,2	Route : 8,9	Autoroute : nc
Autonomie (km) : nc	Capacité réservoir (l) : 80	

* Données constructeur.

Équipements de série

Autobloquant, vitres et rétros électriques, sellerie cuir, sièges baquets sport, boîte robotisée à double embrayage, climatisation automatique, fermeture centralisée à distance, contrôle de la pression des pneus, jantes alliages 19…

Options (€)

Amortissement piloté	2 880
freins carbone / céramique	13 080
baie moteur carbone et capot vitré	6 000

Lotus Elise *En mal de sensations*

1.8 220 S Cup — **57 000 €**

Rejet de CO_2 : 173 g/km | Malus écologique : 2 200 € | Puissance fiscale : 13 CV | Garantie : 2 ans, km illimité

Version routière de l'Elise 220 R, la 220 S Cup en reprend certains appendices esthétiques (aileron, lame, diffuseur) au bénéfice d'une meilleure force d'appui. Au volant, si la sonorité quelconque du 1.8 compressé déçoit et si sa puissance de 220 ch demeure, la bonne volonté de ce bloc sur une plage étendue de 1 500 à 7 000 tr/min redonne le sourire. Hélas, la boîte manuelle imprécise fait regretter une déclinaison robotisée, ce qui ferait gagner quelques dixièmes de seconde en accélération. Certes, la précision de conduite millimétrée réjouit toujours et surclasse la version inférieure, la 220 S. Mais cela paraît insuffisant pour convaincre, d'autant que la Cup perd en polyvalence du fait de suspensions légèrement plus fermes. Côté sensations, nous restons donc sur notre faim vis-à-vis des autres versions. Au final l'Elise 220 S Cup n'apporte pas grand-chose de plus que ses soeurs : une 220 R fera toujours merveille sur piste et pour un usage polyvalent, la 220 S nous semble tout à fait suffisante.

Avec son aileron fixe et son kit carrosserie, la petite Elise en impose… et sur la route aussi !

+ Agrément moteur
Précision de conduite
Look aguicheur

− Performances stagnantes
Ferme en usage routier
Sonorité moteur

▶ Essai non paru.

NOTRE AVIS ★★★☆☆

Alourdie de 8 kg par rapport à l'Elise S, l'Elise Cup bénéficie d'une meilleure force d'appui, mais ses performances restent similaires. C'est dommage. Étant donné l'absence d'une Exige 4-cylindres, le choix de cette version 220 Cup peut quand même faire sens pour combler ce manque dans la gamme.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne, essence
Cylindrée (cm³)	1 796
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	220 à 6 800
Couple maxi (Nm à tr/mn)	245 à 5 500
Transmission	aux roues arrière
Boîte de vitesses	BVM6
Dimensions (L./l./h.) (m)	3,82 / 1,71 / 1,12
Nombre de places	2
Volume coffre (dm³)	nc

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	225
1 000 m D. A. (s)	nc
0 à 100 km/h (s)	4,8
Reprises 90 à 130 km/h (s) en 6e / 5e / 4e	nc
Freinage 90 / 130 km/h (m)	nc

Consommations *

MOYENNE (l/100 km) : 7,5

Ville : 10,3	Route : 5,9	Autoroute : nc
Autonomie (km) : nc	Capacité réservoir (l) : 40	

* Données constructeur.

Équipements de série

ABS, airbags, bouton de démarrage, hard-top, sièges-baquets, vitres et rétroviseurs électriques, suspension Sport…

Options (€)

Climatisation	2 120
Pack Confort	1 440
Extension arceau avec harnais	1 860
Sièges course	1 860
Batterie légère	425

Mc Laren 675LT Spider *Cabriolet foudroyant*

La sensationnelle sportive de McLaren n'en finit pas de se décliner. La 675LT semblait être un must mais sa version découvrable s'affiche comme encore plus désirable... jusqu'à la prochaine évolution ?

En seulement deux semaines, les 500 exemplaires de cette 675LT découvrable avaient trouvé preneurs. L'auto s'affiche pourtant à plus de 340 000 € hors options ! Pourquoi un tel engouement ? Parce qu'en quelques années McLaren a su démontrer son savoir-faire, son efficacité et sa rigueur. Séduisante et désirable, cette supercar 675LT fait tourner les têtes. Et s'il y a quelques contestataires, ils n'ont qu'à écouter son coeur vrombir, ils changeront d'avis ! Par rapport au coupé, le Spider affiche un embonpoint de seulement 40 kg après une chasse drastique du moindre gramme superflu ! Autres différences, les voies sont élargies, les suspensions raffermies, l'assiette rabaissée et c'est tout. Le soleil pointe son nez, il est temps de replier le toit rigide escamotable en 17 s jusqu'à 40 km/h. Sur l'asphalte sec, le grip des pneus Trofeo R se révèle rapidement phénoménal, l'auto est réactive à la moindre de nos demandes, le V8 presque à l'air libre nous gratifie d'envolées rugissantes accompagnées d'accélérations sidérantes. Mais mieux que les performances pures, c'est la direction ultra précise qui sublime l'auto et donne l'impression de faire corps. La position de conduite est parfaite. La boîte à double embrayage est aussi rapide que précise et le niveau d'agrément place la barre haute. D'autant que l'ensemble est confortable pour une supercar de 675 ch et ce malgré une insonorisation moins poussée que dans le coupé et des réglages châssis plus fermes.

+ Modèle ultra abouti
Performances ahurissantes
Comportement dynamique

− Tableau de bord succint
Tarif de l'auto et des options
Volume du coffre

> ***Un grip de folie pour des performances foudroyantes !***

Design rationnel, haut de gamme et raffiné, l'habitacle est au niveau des prestations générales de l'auto !

▶ Essai non paru.

NOTRE AVIS ★★★★★

L'ultra performante 675LT ne suffisait pas, McLaren lui adjoint une version découvrable... pour mieux profiter des vocalises du V8 ? Car pour le reste, c'est du pareil au même : ultra hautes performances, tempérament bouillonnant mais propre, efficacité exemplaire quelle que soit la surface et sensations grisantes !

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	8 cyl. en V, essence
Cylindrée (cm³)	3799
Suralimentation	2 turbos
Puissance maxi (ch à tr/mn)	675 à 7 100
Couple maxi (Nm à tr/mn)	700 à 5 000
Transmission	aux roues arrière
Boîte de vitesses	BVM7 robotisée
Dimensions (L./l./h.) (m)	4,55 / 2,10 / 1,19
Nombre de places	2
Volume coffre (dm³)	144

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	326
1 000 m D. A. (s)	nc
0 à 100 km/h (s)	2,9
Reprises 90 à 130 km/h (s)	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Consommations *

MOYENNE (l/100 km) : 11,7

Ville : 17,5	Route : 8,5	Autoroute : nc
Autonomie (km) : nc	Capacité réservoir (l) : 72	

* Données constructeur.

Équipements de série

4 airbags, antidérapage, ESP 3 modes, disques de freins céramique, fermeture centralisée à distance, ouverture et démarrage sans clé, sellerie cuir, écran tactile sur console flottante, système de navigation, système audio 4 HP, Bluetooth, sièges électriques, jantes alliage 19 et 20 pouces, peinture métallisée ...

Options (€)

Climatisation automatique	gratuit
Sièges baquets alcantara	nc
Sellerie Alcantara intégrale	nc
Pack Carbone extérieur	nc

Mercedes Classe A *Sans maîtrise la puissance n'est rien !*

▶ 45 AMG — **55 350 €**

Rejet de CO_2 : **162 g/km** | Malus écologique : **2 200 €** | Puissance fiscale : **15 CV** | Garantie : **2 ans, km illimité**

+ Agrément
Performances
Boîte enfin bien étagée

– Visibilité arrière
Volume du coffre
Tarif salé

Malgré son 2.0 turbo de 360 ch au rendement record, cette version 45 AMG de la compacte Mercedes a été bousculée par l'Audi RS3 fort de son fabuleux cinq cylindres de 367 ch et d'une efficacité sans faille. La marque étoilée propose désormais une évolution de son bloc gonflé à 381 ch. Mais pour répondre aux attaques d'Audi, la Classe A dispose également de rapports de boîte plus courts et, en option, d'un autobloquant mécanique. Son action sur le train avant permet d'influencer le comportement de l'auto en lui évitant toute perte d'adhérence en cas d'arrivée massive de la puissance. Mercedes a également adapté un amortissement piloté et a ajouté un cinquième mode de conduite « Race ». Cette Classe A devient ainsi presque confortable. Mais surtout, elle se montre, enfin, à la hauteur des attentes sportives annoncées par sa fiche technique. Si elle n'est ni joueuse, ni piégeuse, elle se montre d'une agilité bien supérieure à sa devancière. Côté discrétion, avec le bruit, présent mais pas assourdissant, et la livrée sportive, vous serez servis.

Le restylage concerne surtout le bouclier avant et les optiques sur le plan esthétique.

▶ Essai paru dans l'AJ n° 943.

NOTRE AVIS ★★★★★

Cette Classe A bodybuildée est puissante. Mais cela ne serait pas si efficient sans l'aide du Pack Dynamic AMG. Il regroupe l'autobloquant mécanique, la suspension pilotée et le mode Race. Au vu des sensations procurées par la compacte ainsi équipée, le tarif de cette option n'est finalement pas si exorbitant.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne, essence
Cylindrée (cm³)	1 991
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	381 à 6 000
Couple maxi (Nm à tr/mn)	475 à 2 250
Transmission	intégrale
Boîte de vitesses	BVM7 robotisée
Dimensions (L/l/h) (m)	4,37 / 1,78 / 1,42
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	341

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	250
1 000 m D. A. (s)	nc
0 à 100 km/h (s)	4,2
Reprises 90 à 130 km/h (s) en 7e/6e/5e	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Consommations *

MOYENNE (l/100 km) : 7.3

Ville : 9,6	Route : 6	Autoroute : nc
Autonomie (km) : nc	Capacité réservoir (l) : 56	

* Données constructeur.

Équipements de série

7 airbags, ESP, ABS, BAS, aide au démarrage en côte, capteurs de somnolence, de pluie et de luminosité, régul. de vitesse, caméra de recul, radars de stationnement avec aide automatique, accès et démarrage mains-libres, feux de jour à LEDs, système audio et GPS, jantes alliage 18", clim. auto. bizone, ordi. de bord…

Options (€)

Pack Dynamic Plus AMG	2 650
Peinture métallisée	850
AMG Ride control	1 250
Vitess maxi relevée à 270 km/h	2 300

Mercedes Classe C Coupé *Efficacité garantie*

▶ 63 AMG S — **102 450 €**

Rejet de CO_2 : **209 g/km** | Malus écologique : **8 000 €** | Puissance fiscale : **40 CV** | Garantie : **2 ans, km illimité**

+ Moteur performant
Plaisir de conduite
Vocalises du moteur

– Tarif
Options nombreuses
Confort ferme

Même si ses lignes se sont adoucies, le nouveau coupé Classe C 63 AMG S donne le ton : capot au double bosselage, bouclier échancré et larges roues, diffuseur et quatre sorties d'échappement. Et ce n'est pas l'atmosphère de l'habitacle qui changera cette sensation. Volant sport avec palettes pour changer les rapports de vitesse, pédalier alu, sièges baquets, tous les éléments d'une sportive sont à nouveau bien présents. Mais si la séduction opère déjà, elle prend une autre ampleur dès les premiers kilomètres. Le couple du moteur V8 propulse l'AMG en orbite avec ses accélérations brutales. Sa direction précise permet au conducteur d'emmener le véhicule où il le souhaite. Et les freins sont d'une efficacité diabolique. Mais attention, cela ne signifie pas que le coupé Mercedes est inconduisible pour le commun des mortels. Au contraire, l'agrément est exceptionnel de polyvalence. Hormis le confort ferme, ce bolide peut très bien satisfaire pour le quotidien surtout qu'il peut accueillir quatre occupants.

Avec ses 510 ch, le coupé Classe C 63 AMG S a de quoi vous faire plaisir !

▶ Essai non paru.

NOTRE AVIS ★★★★★

C'est un fait, le nouveau coupé Classe C 63 AMG S réussit la prouesse d'être aussi à l'aise sur circuit que sur route et même pour aller au supermarché grâce à son coffre convenable. Cependant, sa première qualité c'est d'être un sacré monstre d'efficacité. Reste son principal défaut, un prix qui dépasse les 100 000 € !

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	8 cyl. en V, essence
Cylindrée (cm³)	3 982
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	510 à 5 500
Couple maxi (Nm à tr/mn)	700 à 1 750
Transmission	aux roues arrière
Boîte de vitesses	BVM7 robotisée
Dimensions (L/l/h) (m)	4,75 / 1,87 / 1,40
Nombre de places	4
Volume coffre (dm³)	450

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	250
1 000 m D. A. (s)	nc
0 à 100 km/h (s)	3,9
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Consommations *

MOYENNE (l/100 km) : 8,6

Ville : nc	Route : nc	Autoroute : nc
Autonomie (km) : nc	Capacité réservoir (l) : 66	

* Données constructeur.

Équipements de série

8 airbags, Bluetooth, ABS, ESP, radar de stationnement AV / AR, capteurs pluie / luminosité, aide au parking, caméra de recul, contrôle de pression des pneus, climatisation auto. bizone, vitres électriques, sellerie cuir / tissu, volant cuir multifonctions, régulateur de vitesse, affichage tête haute, toit ouvrant, autoradio-CD mp3 DVD, internet…

Options (€)

Airbags latéraux AR	400
Vitesse maxi relevée à 290 km/h	900

Mercedes CLS Shooting Brake *En mode rafale !*

▶ 63 AMG S 4Matic — **149 500 €**

Rejet de CO_2 : **243 g/km** | Malus écologique : **8 000 €** | Puissance fiscale : **50 CV** | Garantie : **2 ans, km illimité**

Visiblement frustrés par la version 63 AMG développant pourtant 557 ch, les ingénieurs Mercedes ont ajouté une évolution baptisée "S". Au menu, un V8 biturbo qui gagne 28 ch pour atteindre 585 ch, et une transmission intégrale 4Matic. Sur le papier, les performances sont de premier ordre. Mais c'est sur la route que le CLS 63 AMG S prend vraiment toute sa mesure, notamment avec une sonorité rauque ravageuse. Enfoncer la pédale d'accélérateur et entendre le V8 monter dans les tours est un vrai bonheur doublé d'efficacité. Car avec la boîte automatique à 7 rapports et la transmission intégrale, le CLS devient un vrai missile. Seul bémol : son poids qui use très vite les freins en acier et limite l'agilité. Bon point en revanche sur le réglage des suspensions qui offre un compromis efficacité / souplesse très appréciable, surtout pour une utilisation quotidienne. La particularité du coupé 4 portes allemand est en effet de pouvoir conduire de façon plus sage, notamment quand la famille est à bord.

Par rapport à une CLS 63 AMG, la 63 AMG S offre 28 ch supplémentaires facturés 15 000 € de plus.

+ Plaisir de conduite
+ Mariage moteur / boîte
+ Finition

– Tarif
– Habitabilité
– Poids

▶ **Essai non paru.**

NOTRE AVIS ★★★★☆

Les voitures offrant autant de polyvalence que ce break CLS 63 AMG S sont rares. Les performances sont, en effet, à la hauteur d'une GT nettement moins vivable au quotidien. Car au-delà de contenter son conducteur, le CLS ravit aussi ses occupants. Reste un tarif rédhibitoire culminant à près de 150 000 € pour cette version V8 AMG.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	8 cyl. en V, essence
Cylindrée (cm³)	5 461
Suralimentation	2 turbos
Puissance maxi (ch à tr/mn)	585 à 5 250
Couple maxi (Nm à tr/mn)	800 à 1 700
Transmission	intégrale
Boîte de vitesses	BVA7
Dimensions (L/l/h) (m)	5/1,88/1,41
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	520

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	288
1 000 m D. A. (s)	21,9
0 à 100 km/h (s)	4
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Consommations *

MOYENNE (l/100 km) : 10,4

Ville : 14,4	Route : 8	Autoroute : nc
Autonomie (km) : nc	Capacité réservoir (l) : 66	

* Données constructeur.

Équipements de série

7 airbags, ABS, accès et démarrage sans clé, aide au stationnement, capteurs de pluie et de luminosité, climatisation auto. trizone, contrôle de pression des pneus, ESP à 3 niveaux, caméra de recul, feux AV à LED, radar de stationnement AV/AR, GPS, régulateur de vitesse, toit ouvrant électrique, sièges AV chauffants, sellerie cuir, peinture métallisée, jantes en alliage 19 pouces, suspensions sport…

Options (€)

Vitesse maxi. élevée à 300 km/h	900
Système de freinage en céramique	8 350

Mercedes Classe S Coupé *Supercar ou GT ?*

▶ 63 AMG — **183 300 €**

Rejet de CO_2 : **242 g/km** | Malus écologique : **8 000 €** | Puissance fiscale : **50 CV** | Garantie : **2 ans, km illimité**

Comme souvent, Mercedes a dévoilé le coupé après son vaisseau amiral, nommé Classe S. Mais contrairement aux générations précédentes, ce millésime propose plus de nouveautés que la réduction du nombre de portes. Ainsi, la dénomination CL a été remplacée par celle de "S Coupé". Mais le plus impressionnant est invisible. Une fois passé par AMG, ce modèle – doté d'un V8 biturbo – développe 585 ch. Les performances sont éloquentes avec une vitesse maximale de 250 km/h (et même 300 km/h moyennant finances : l'option est facturée 3 300 €), ou encore un 0 à 100 km/h abattu en 4,2 s. Au chapitre comportement routier, le S Coupé 63 AMG sur autoroutes, nationales, départementales, offre au conducteur un sentiment de sécurité et d'efficacité incroyable. L'agilité est vraiment surprenante au regard du gabarit et du poids. Et que dire du système Magic Body Control qui contrôle l'inclinaison de la caisse dans les virages ? Seule la boîte automatique à 7 rapports déçoit un peu à cause de son petit manque de rapidité.

Le coupé Classe S 63 AMG délivre des accélérations époustouflantes avec une efficacité démoniaque.

+ Performances
+ Confort
+ Comportement du châssis

– Consommation
– Surcoût de la version AMG
– Habitabilité

▶ **Essai non paru.**

NOTRE AVIS ★★★★★

Confortable, efficace, amusant, puissant… le Mercedes S Coupé 63 AMG possède beaucoup d'arguments pour séduire. Finalement, seul son prix de 183 300 € reste un frein. D'autant plus que, dans la gamme S Coupé, existe le S 500 motorisé par un V8 de 455 ch largement suffisant et vendu 46 000 € de moins.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	8 cyl. en V, essence
Cylindrée (cm³)	5 461
Suralimentation	2 turbos
Puissance maxi (ch à tr/mn)	585 à 5 500
Couple maxi (Nm à tr/mn)	900 à 2 250
Transmission	aux roues arrière
Boîte de vitesses	BVA7
Dimensions (L/l/h) (m)	5,04/1,91/1,42
Nombre de places	4
Volume coffre (dm³)	400

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	250
1 000 m D. A. (s)	nc
0 à 100 km/h (s)	4,2
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Consommations *

MOYENNE (l/100 km) : 10,1

Ville : 14	Route : 7,8	Autoroute : nc
Autonomie (km) : nc	Capacité réservoir (l) : 80	

* Données constructeur.

Équipements de série

Airbags conducteur, passagers et rideaux, fixations Isofix, alerte de franchissement de ligne, avertisseur d'angle mort, caméra de recul, ESP, ABS, système de vision de nuit, contrôle de pression des pneus, sellerie cuir, toit vitré fixe, clim. auto., capteurs pluie/luminosité, affichage tête haute, autoradio-CD-DVD mp3, GPS…

Options (€)

Vitesse maxi. relevée à 300 km/h	3 300
Freins en céramique	8 350
Télévision numérique	1 300
Sièges AR chauffants	500

Mercedes AMG GT *Chasseuse de 911*

▶ 4.0 V8 S — **144 000 €**

Rejet de CO_2 : **219 g/km** | Malus écologique : **8 000 €** | Puissance fiscale : **41 CV** | Garantie : **2 ans, km illimité**

Aux cotés de l'AMG GT et de cette AMG GT S arrive la furieuse AMG GT R, forte de 585 ch (voir pages nouveautés) !

La dernière production signée AMG, département sportif de Mercedes, se nomme GT pour "Grand Tourisme". Une appellation trompeuse, car ce modèle est un véritable bolide doté des plus récentes technologies, et qui ne flâne certainement pas sur les routes. Sous le long capot de cette version S est ainsi implanté un V8 biturbo de 510 ch issu du rassemblement de deux moteurs de deux litres présents sur la classe A45 AMG. La GT possède aussi une injection directe, un carter sec, une distribution variable, etc. Et sur la route (ou le circuit), la Mercedes affole les chronos et procure des sensations rares. Le 0 à 100 km/h est, par exemple, abattu en 3,8 s alors que la vitesse de pointe est "autolimitée" à 310 km/h. Évidemment, la boîte à 7 rapports, munie d'un mode manuel avec palettes derrière le volant, a du travail pour encaisser cette cavalerie. Mais le plus étonnant concerne le comportement du monstre au quotidien. Loin de certaines sportives inexploitables tous les jours, la GT sait aussi se faire docile.

+ Qualités dynamiques
+ Nervosité du moteur
+ Performances

– Tarif élevé
– Options trop nombreuses
– Confort

▶ Essai paru dans l'AJ n° 924.

NOTRE AVIS ★★★★★

Face à de tels arguments, pas facile de critiquer la dernière GT. La puissance, le couple, les sensations, le comportement, le luxe, l'allure… tout ce que l'on attend de ce genre de voitures (de rêves) est présent. Finalement, le tarif élevé et les options nombreuses et onéreuses constituent les seuls freins à l'achat.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	8 cyl. en V, essence
Cylindrée (cm³)	3 982
Suralimentation	2 turbos
Puissance maxi (ch à tr/mn)	510 à 6 250
Couple maxi (Nm à tr/mn)	650 à 1 750
Transmission	aux roues arrière
Boîte de vitesses	BVM7 robotisée
Dimensions (L/l/h) (m)	4,55 / 1,94 / 1,29
Nombre de places	2
Volume coffre (dm³)	350

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	310
1 000 m D. A. (s)	nc
0 à 100 km/h (s)	3,8
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Consommations *

MOYENNE ((l/100 km)) : 9,4

Ville : 12,2	Route : 7,8	Autoroute : nc
Autonomie (km) : 770	Capacité réservoir (l) : 75	

* Données constructeur.

Équipements de série

7 airbags, ABS, autobloquant, aides au stationnement AV/AR, amortissement piloté, aileron actif, caméra de recul, clim. bizone, capteurs de pluie et de luminosité, ESP, GPS 3D, indicateur de pression des pneus, rétroviseurs rabattables, peinture métallisée, jantes de 19 et 20 pouces, sellerie cuir/Alcantara…

Options (€)

Freins carbone/céramique	8 300
Peinture jaune	7 600
Cuir étendu et volant Dinamica	5 900
Système hi-fi Burmester	5 000

Mini *Turbulente à haute pression*

▶ 2.0 T 231 John Cooper Works — **33 945 €**

Rejet de CO_2 : **133 g/km** | Malus écologique : **150 €** | Puissance fiscale : **13 CV** | Garantie : **2 ans, km illimité**

Esthétiquement, la JCW se démarque d'une "simple" Cooper S par quelques artifices supplémentaires, le plus visible étant son bouclier avant plus ajouré.

C'est la plus puissante des Mini ! Comme la Cooper S, la JCW remplace son 1.6 turbo par un 2.0 fort de 231 ch ! Elle dépose du même coup les Renault Clio R.S., Peugeot 208 GTi ou Volkswagen Polo GTI… sur le papier. Dans la réalité, si ses concurrentes lui en remontrent, la JCW accélère pourtant fort. Sur chaussée parfaitement sèche, elle révèle une belle motricité, et ce, même en sortie de virage alors qu'elle s'affranchit de tout autobloquant mécanique. Par ailleurs, avec 320 Nm de couple disponible très tôt, les relances ne déçoivent pas… à l'inverse des montées en régimes trop linéaires du bloc 2.0 qui ne s'essouffle qu'après les 6 000 tr/min. Sa sonorité très rauque se montre bien présente, surtout en mode Sport. En revanche, cette boîte automatique s'avère lunatique : parfois réactive, parfois moins. Côté châssis, c'est une pure Mini : un vrai kart au confort spartiate, mais qui gagnerait à se montrer plus joueur du train arrière. Dommage !

+ Performances
+ Moteur plein
+ Consommations contenues

– Tarif élevé
– Manque d'équipements
– Pas si joueuse

▶ Essai paru dans l'AJ n° 935.

NOTRE AVIS ★★★★★

Étant la plus puissante des Mini, la JCW est aussi la plus hightech avec des feux 100 % leds ou encore une suspension pilotée (en option). Certes très performante, elle se montre néanmoins décevante dans son comportement trop sage et finalement peu joueur, malgré son look ravageur. Et puis, il y a ce prix !

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne, essence
Cylindrée (cm³)	1 998
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	231 à 6 000
Couple maxi (Nm à tr/mn)	320 à 1 250
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVA6
Dimensions (L/l/h) (m)	3,87 / 1,73 / 1,41
Nombre de places	4
Volume coffre (dm³)	211

Performances

Vitesse maxi (km/h)	231
1 000 m D. A. (s)	26,5
0 à 100 km/h (s)	6,6
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	5,4
Freinage 90/130 km/h (m)	33/68

Consommations

MOYENNE ((l/100 km)) : 7,4

Ville : 6,9	Route : 7,2	Autoroute : 8,2
Autonomie (km) : 595	Capacité réservoir (l) : 44	

Équipements de série

6 airbags, capteurs de pluie et de luminosité, autoradio-CD mp3, Bluetooth, clim. auto., feux AV leds, jantes alliage 17", ordinateur de bord, radar de recul, surveillance de la pression des pneus, volant cuir 3 branches multifonctions…

Options (€)

Accès et démarrage mains-libres	300
GPS	1 350
Sellerie cuir	1 500
Stripping sur le capot	130
Suspensions pilotées	550
Toit ouvrant panoramique en verre	950

Nissan 370Z *On prend la même et on recommence...*

3.7 V6 Nismo — **46 100 €**

Rejet de CO_2 : **248 g/km** | Malus écologique : **8 000 €** | Puissance fiscale : **25 CV** | Garantie : **3 ans ou 100 000 km**

Toujours agressive extérieurement, malgré l'absence d'aileron, cette 370 Z Nismo reste toujours en deçà des références.

Malgré un kit carrosserie voyant, cette version Nismo de la 370 Z manquait cruellement de caractère et de sex-appeal. Moins de deux ans plus tard, Nissan et sa branche sportive Nismo présentent alors cette évolution. Moins "tuning" sans le gros aileron arrière, elle compense largement avec ses deux boucliers flanqués de multiples écopes et de touches de rouge disséminées un peu partout. Les superbes jantes en alliage de 19 pouces et les deux gros échappements arrière ne passent pas inaperçus non plus. Dommage, la puissance (344 ch) n'évolue pas; les performances non plus. De même, si le châssis s'avère toujours radicalisé, la voiture sautille encore sur mauvais revêtement question comportement. Et si la boîte de vitesses se pare d'un coup de gaz automatique bienvenu – et mieux réglé qu'avant –, elle s'avère toujours trop lente. Pour autant, on ne s'ennuie pas à son volant. La tenue de route est sûre et l'on arrive à se faire plaisir. Mais il lui manque toujours ce brin de folie pour en faire une sportive d'exception...

+ Nouveau style plus percutant
Insonorisation en progrès
Boîte mieux réglée...

– ... Mais toujours trop lente
Caractère très perfectible
Confort ferme

▶ **Essai non paru.**

NOTRE AVIS ★★★☆☆

La 370Z Nismo relookée semble en donner pour notre argent : une gueule de méchante, un V6 qui a fait ses preuves et qui atteint ici 344 ch, une belle motricité... Mais très vite, on déchante. Boîte trop lente, suspension trop rigide, moteur étouffé. Pour faire le plein de sensations, il faudra encore repasser !

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	6 cyl. en V, essence
Cylindrée (cm³)	3696
Suralimentation	non
Puissance maxi (ch à tr/mn)	344 à 7400
Couple maxi (Nm à tr/mn)	371 à 5200
Transmission	aux roues arrière
Boîte de vitesses	BVM6
Dimensions (L./l./h.) (m)	4,41 / 1,87 / 1,31
Nombre de places	2
Volume coffre (dm³)	235

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	250
1 000 m D. A. (s)	25,6
0 à 100 km/h (s)	6,1
Reprises 90 à 130 km/h (s) en 6e/5e/4e	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Consommations *

MOYENNE (l/100 km) : 10,6

Ville : 15,4	Route : 7,8	Autoroute : nc
Autonomie (km) : 923	Capacité réservoir (l) : 72	

* Données constructeur.

Équipements de série

ABS, airbags frontaux, latéraux AV et rideaux, caméra de recul, clé mains-libres, châssis sport, clim. auto. bizone, Bluetooth, contrôle de pression des pneus, échappement sport Nismo, ESP, kit carrosserie, jantes alliage 19", navigation GPS avec DVD/disque dur, phares bixénon, capteurs pluie/luminosité, régul. de vitesse, sellerie tissu Nismo avec surpiqûres rouges, sièges élec., système audio Bose, volant en Alcantara réglable en hauteur…

Opel Corsa *Diabolique citadine*

1.6 T 207 OPC — **23 900 €**

Rejet de CO_2 : **174 g/km** | Malus écologique : **2 200 €** | Puissance fiscale : **12 CV** | Garantie : **2 ans. km illimité**

La Corsa OPC ne cache pas vraiment ses velléités de sportive : kit carrosserie, aileron, jantes de 18 pouces et double sortie d'échappement.

En arborant la griffe OPC (Opel Performance Center), la Corsa enfile sa tenue de sport : prise d'air moteur factice, écopes latérales, kit carrosserie... Modifié, le 1.6 turbo passe de 192 à 207 ch, mais c'est le châssis qui profite des évolutions majeures recevant un inédit essieu de torsion et de nouveaux amortisseurs Koni. Pour 2 000 €, le Pack Performance ajoute des suspensions plus fermes – mais pas inconfortables –, des freins Brembo majorés et un différentiel autobloquant. Ainsi parée, la petite Corsa devient une redoutable dévoreuse de départementales. Son différentiel autobloquant favorise la motricité et permet de réaccélérer très tôt en sortie de courbe. Les réactions dans le volant et l'efficacité des pneus Michelin Pilot Super Sport participent aux sensations sportives. Sa poupe rivée au sol autorise des freinages tardifs à défaut d'assurer un équilibre joueur à l'ensemble. Sans faire preuve d'un panache éclatant, la souplesse à bas régime et le punch du 1.6 turbo participent à l'efficacité sportive.

+ Châssis rigoureux
Pack Performance efficace
Souplesse moteur

– Malus pénalisant
Présentation austère
Réactions de direction

▶ **Essai non paru.**

NOTRE AVIS ★★★★☆

Malgré son style extérieur daté, la Corsa OPC s'avère une sportive attractive sur le marché. Bien qu'elle ne soit pas la plus polyvalente du lot, elle propose un Pack Performance appréciable pour les sorties circuit occasionnelles. Dommage que son malus de 2 200 € pénalise un prix de vente assez bas.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne, essence
Cylindrée (cm³)	1598
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	207 à 5800
Couple maxi (Nm à tr/mn)	245 (280) à 1900
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVM6
Dimensions (L./l./h.) (m)	4,02 / 1,74 / 1,48
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	280

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	230
1 000 m D. A. (s)	nc
0 à 100 km/h (s)	6,8
Reprises 90 à 130 km/h (s) en 6e/5e/4e	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Consommations *

MOYENNE (l/100 km) : 7,5

Ville : 9,9	Route : 6,2	Autoroute : nc
Autonomie (km) : nc	Capacité réservoir (l) : 45	

* Données constructeur.

Équipements de série

ABS, airbags frontaux, latéraux AV et rideaux, aide au stationnement AR, antibrouillards, Bluetooth, châssis OPC, contrôle de pression des pneus, feux diurnes à leds, jantes alliage 18", capteurs de pluie et de luminosité, phares bixénon, autoradio-CD mp3 avec ports USB, régul./limit. de vitesse, rétro. intérieur électrochrome, sièges AV sport Recaro, système IntelliLink, vitres AV élec., volant cuir multif. réglable haut./prof.…

Options (€)

Pack Performance	2 000

Nissan GT-R *Dernière démarque*

Gentleman Edition — **103 900 €**

Rejet de CO_2 : **275 g/km** | Malus écologique : **8 000 €** | Puissance fiscale : **49 CV** | Garantie : **3 ans ou 100 000 km**

EVOLUTION MOTEUR — MODÈLE RESTYLÉ

La Nissan GT-R s'offre encore un restylage. Avec cette fois-ci des évolutions vraiment marquantes. Mais c'est bel et bien le dernier avant une toute nouvelle génération de GT-R, promis, juré !

La plus célèbre des ultra sportives nippone suit la méthode du kaizen. En évoluant constamment par petites touches sur l'ensemble de son cycle de vie, la Nissan GT-R progresse constamment à chaque millésime. Dans cette approche prudente, le restylage de ce modèle pourtant en fin de vie apparait plutôt marquant. Pour une GT-R s'entend… La face avant s'offre un bouclier redessiné censé offrir de l'appui aérodynamique à haute vitesse et optimiser le refroidissement du V6 biturbo qui gagne 20 ch dans l'affaire. Difficile de se rendre compte de ce gain de puissance. La GT-R continue comme toujours de téléporter son conducteur à grands coups de turbo. La sonorité en profite pour devenir un peu plus marquée grâce à une ligne en titane, dotée d'un volet actif dans la canule de gauche. Reste encore à travailler la qualité de la bande son. Autrefois ferme, très ferme ou trop ferme, la GT-R soigne davantage son confort. Pas de quoi en faire un pullman, même si ses suspensions deviennent un peu plus conciliantes. La planche de bord redessinée pour l'occasion va également dans le sens de l'embourgeoisement. Mais ne vous méprenez pas. Sous ses airs plus fréquentables, elle reste toujours une redoutable sportive. Sa transmission intégrale diabolique d'efficacité et sa répartition des masses optimisée lui permettent de faire oublier son poids. La GT-R est toujours une arme de destruction massive, même si de nombreuses concurrentes se sont désormais mises à son niveau.

+ Efficacité
Polyvalence
Rapport prix/performances

− Poids élevé
Sonorité
Tarif en hausse

La GT-R reste l'une des GT les plus polyvalentes du marché

La planche de bord évolue en profondeur et gagne en qualité malgré un style encore massif.

▶ **Essai non paru.**

NOTRE AVIS ★★★★☆

La Nissan GT-R demeure une redoutable sportive, facile à mener tambour battant et capable de tout faire. Elle devient désormais (un peu) plus confortable et profite d'un habitacle plus valorisant. Si de nombreuses concurrentes sont plus raffinées, la GT-R reste encore une excellente affaire malgré la hausse de ses tarifs.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	6 cyl. en V, essence
Cylindrée (cm³)	3799
Suralimentation	2 turbos
Puissance maxi (ch à tr/mn)	570 à 6800
Couple maxi (Nm à tr/mn)	637 à 3600
Transmission	intégrale
Boîte de vitesses	BVM6 robotisée
Dimensions (L./l./h.) (m)	4,71/1,90/1,37
Nombre de places	4
Volume coffre (dm³)	315

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	315
1 000 m D. A. (s)	nc
0 à 100 km/h (s)	nc
Reprises 90 à 130 km/h (s) en 6e/5e/4e	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Consommations *

MOYENNE (l/100 km) : 11,8

Ville : 17	Route : 8,8	Autoroute : nc
Autonomie (km) : nc	Capacité réservoir (l) : 74	

* Données constructeur.

Équipements de série

ABS, airbags frontaux, latéraux et rideaux, ESP, suspension pilotée, navigation GPS, instrumentation personnalisable, radio MP3, sellerie cuir, planche de bord recouverte de cuir, jantes alliage 20 pouces, volant multifonctions réglable en profondeur, vitres et rétros électrique, fermeture centralisée à distance…

Options (€)

Peinture métallisée	1 000
Peinture spéciale	2 000

Pagani Huayra *Stratosphérique !*

6.0 V12 789 BC — **2350 000 €**

Rejet de CO_2 : nc | Malus écologique : 8 000 € | Puissance fiscale : nc | Garantie : nc

La Pagani Huayra BC semble plus échappée d'un circuit que dévolue à circuler sur une route ouverte.

Parmi les voitures de sport exclusives, il y a Ferrari, Lamborghini, McLaren. Cependant, il existe un autre type de producteurs de ces bolides baptisés « artisans ». Dans cette cour très restreinte figure Horacio Pagani. Et le dernier modèle sorti de son cerveau en ébullition ne fait pas la dentelle. Réservée à seulement vingt privilégiés, la version BC de la Huayra est ultime. Son plumage est incroyable avec son énorme aileron fixe, sa large lèvre aérodynamique rasant la chaussée, ses roues XXL ou encore ses adducteurs d'air rivetés. Et les entrailles du monstre sont aussi spectaculaires. Le bloc est un V12 biturbo AMG qui passe de 730 à 789 ch, pour un couple de 1 060 Nm ! La boîte robotisée Xtrac, aux synchros en carbone permet de diviser les temps de passage par deux, de 150 à 75 millisecondes. La cure d'amincissement grâce à l'usage de carbone, d'alu et de titane a permis de gagner 132 kg sur les 1 350 de la version « normale ». Résultat : un 0 à 100 km/h explosé en 3 s et 370 km/h au taquet.

+ Look unique
Performances hors norme
Qualité matériaux/finition

– Prix inaccessible
Voyage sans bagages
Plus d'exemplaires disponibles

▶ Essai non paru.

NOTRE AVIS ★★★★★

La version BC est plus qu'une série limitée de la Huayra. C'est un modèle plus léger, plus puissant, retravaillé en profondeur sur le plan aérodynamique, qui permet d'atteindre un niveau de performance démentielle. Ajoutez une qualité de matériaux et de finition exceptionnelle et vous manquerez bientôt de superlatifs pour en faire le tour...

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	12 cyl. en V, essence
Cylindrée (cm³)	5 980
Suralimentation	2 turbos
Puissance maxi (ch à tr/mn)	789 à 6 200
Couple maxi (Nm à tr/mn)	1 060 à 4 000
Transmission	aux roues arrière
Boîte de vitesses	BVM7 robotisée
Dimensions (L./l./h.) (m)	4,72 / 2,04 / 1,17
Nombre de places	2
Volume coffre (dm³)	nc

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	370
1 000 m D. A. (s)	nc
0 à 100 km/h (s)	3
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Consommations *

MOYENNE ((l/100 km) : nc

Ville : nc	Route : nc	Autoroute : nc
Autonomie (km) : nc	Capacité réservoir (l) : 85	

* Données constructeur.

Équipements de série

Jantes en aluminium forgé 20", ESP, vitres électriques, climatisation automatique, fermeture centralisée, sellerie cuir, baquets monocoques en carbone, échappement en titane, volant multifonction à méplat gainé de cuir, freins carbone/céramique, système multimédia avec écran tactile…

Options (€)

Peinture spéciale	nc
Jantes 21 pouces	nc

Peugeot 208 *La GTi se fait les griffes*

1.6 GTi By Peugeot Sport — **29 300 €**

Rejet de CO_2 : 125 g/km | Bonus/Malus : 0 € | Puissance fiscale : 11 CV | Garantie : 2 ans. km illimité

Les éléments rouges ne manqueront pas de rappeler des souvenirs aux amateurs de la Peugeot 205 GTi !

Les nostalgiques de la fameuse 205 GTi n'en reviennent toujours pas. La 208 GTi By Peugeot Sport offre un caractère proche de son héritière. Par rapport à la classique GTi, les ingénieurs ont, il est vrai, mis les petits plats dans les grands. Au-delà d'un moteur développant dorénavant une puissance de 208 ch au lieu de 200 ch, la petite lionne dispose d'un différentiel à glissement limité, d'une boîte manuelle, de ressorts de suspensions durcis, de voies élargies, de disques de freins agrandis à l'avant et de jantes de 18 pouces. Moult changements donc qui rendent la GTi BPS encore plus efficace et performante tout en lui apportant une touche de folie jouissive. Cependant, un défaut persiste : le prix. En effet, le constructeur de Sochaux affiche cette évolution de la GTi au tarif de 29 200 euros. Un handicap de poids car dans la catégorie « bombinettes », il y a presque aussi bien en beaucoup beaucoup moins cher. Heureusement, le niveau d'équipements de série est assez pléthorique.

+ Plaisante et ludique
Présentation et sonorité
Excellents trains roulants

– Puissance limitée
Tarif de cette version
Poste de conduite discutable

▶ Essai non paru.

NOTRE AVIS ★★★★★

Oubliée la 208 GTi de 200 ch, la nouvelle qui profite du restylage et qui dérive de la série limitée 30th de 208 ch l'effaçant complètement. Tempérament, efficacité, rigueur et performances sont de la partie. Plaisante, bien faite et bien finie, agréable à l'oreille, efficace au freinage, elle a vraiment tout pour elle !

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne, essence
Cylindrée (cm³)	1 598
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	208 à 6 000
Couple maxi (Nm à tr/mn)	300 à 3 000
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVM6
Dimensions (L./l./h.) (m)	3,98 / 1,74 / 1,45
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	352

Performances

Vitesse maxi (km/h)	218
1 000 m D. A. (s)	27,5
0 à 100 km/h (s)	6,8
Reprises 90 à 130 km/h (s) en 6e/5e/4e	9,2 / 7,5 / 5,6
Freinage 90/130 km/h (m)	32 / 62

Consommations

MOYENNE ((l/100 km) : 7,6

Ville : 8,2	Route : 7,2	Autoroute : 7,3
Autonomie (km) : 667	Capacité réservoir (l) : 50	

Équipements de série

6 airbags, ABS, ESP (déconnectable), climatisation automatique bizone, radar de recul, capteurs de pluie et de luminosité, contrôle de la pression des pneus, système de navigation, écran tactile, stop-start, feux de jour et clignotants à leds, antibrouillards, pédalier alu, régulateur/limiteur de vitesse, étriers de freins rouges, jantes alu 18 pouces, rétros ext. dégivrants/rabattables élec., sièges baquets spécifiques…

Options (€)

Peinture bicolore	1 350

Porsche 718 *Petit mais costaud*

Les puristes crieront au scandale ! Les autres tomberont sous le charme du 718 Boxster S pourvu d'un... 4-cylindres. Oui, 4 pattes et bien des arguments pour compenser l'absence du mythique Flat 6...

718. Derrière ce nom de baptême, auréolé de jolies victoires en courses à la fin des années 50, se cache le nouveau Boxster à moteur 4 cylindres. Et oui, il a fallu dire adieu au légendaire Flat 6 qui, depuis 20 ans, enthousiasmait par sa rage et son vibrato si caractéristiques à l'abord de la zone rouge. Alors certes, le nouveau bloc offre sur ce plan moins d'agrément, en perdant un soupçon de caractère, mais il s'avère bluffant dans tous les autres domaines. A fortiori dans sa version radicale frappée d'un "S". Dopé par un turbo à géométrie variable, qui réduit admirablement les temps de réponse, l'engin repousse toutes les limites de son prédécesseur, le Boxster S, pourtant équipé du fameux Flat 6 : plus 35 ch et 60 Nm, le 0 à 100 km/h avalé en 5/10e de moins, et 10 km/h de plus en pointe, le "petit" 4 pattes fait mieux que de se défendre, il attaque... et relance fort. Avec une consommation améliorée (-13 % annoncés) et des rejets de CO_2 économisés, excusez du peu. Il démontre par ailleurs un comportement routier irréprochable, aussi agile que précis, grâce à un châssis revu de A à Z et une direction ultra-directe inspirée de celle de la 911 Turbo. Enfin, cerise sur le gâteaux, il est possible d'enclencher un nouveau mode PSM Sport (Porsche Stability Management) qui retarde l'intervention des garde-fous électroniques, sans les déconnecter complètement. Au final, le 718 Boxster S ce sont bien des cylindres en moins, mais aussi et surtout du plaisir en plus.

+ Comportement routier
Précision de la direction
Performances/consommation

− Prix d'achat et des options
Équipements restreints
Prestige de la mécanique

> ***Le nouvel opus repousse toutes les limites de son prédécesseur***

Finition, matériaux, ergonomie, tout le savoir faire de Porsche a été mis à profit pour confectionner cet habitacle somptueux.

▶ Essai non paru.

NOTRE AVIS ★★★★☆

Ce 4-cylindres, surtout en version "S", laisse finalement peu de place aux regrets. Performant, épaulé par un châssis et une transmission optimisés, il permet au nouveau Boxster d'envisager un avenir radieux, que seuls son prix d'achat et celui de ses options (au regard d'une dotation mesquine) pourraient venir assombrir.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. à plat, essence
Cylindrée (cm³)	2 497
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	350 à 6 500
Couple maxi (Nm à tr/mn)	420 à 4 500
Transmission	aux roues arrière
Boîte de vitesses	BVM6
Dimensions (L/l/h) (m)	4,37/1,80/1,28
Nombre de places	2
Volume coffre (dm³)	150/125[1]

[1] soutes avant/arrière

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	285
1 000 m D. A. (s)	nc
0 à 100 km/h (s)	4,6
Reprises 90 à 130 km/h (s) en 6e/5e/4e	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Consommations *

MOYENNE (l/100 km) : 8,1

Ville : 10,7	Route : 6,5	Autoroute : nc
Autonomie (km) : nc	Capacité réservoir (l) : 64	

* Données constructeur.

Équipements de série

Jantes alliage 19, sièges sport Alcantara réglables en prof. et haut., étriers de frein rouge, volant sport 375 mm, aileron AR auto., saute-vent treillissé, Porsche Communication Management, autoradio 6 HP 110 watts, climatisation automatique, syst. d'alarme et de contrôle de la pression des pneus…

Options (€)

Freins céramique	7 380
Sièges baquets en carbone	3 300
Pack Sport Chrono	2 100

Peugeot 308 *Master Chef*

▶ 1.6 GTi 270 — **37 400 €**

Rejet de CO_2 : **139 g/km** | Malus écologique : **250 €** | Puissance fiscale : **16 CV** | Garantie : **2 ans, km illimité**

+ Compromis confort/efficacité
Équilibre routier
Consommation

– Prix assez élevé
Lacunes d'équipements
Pas de boîte robotisée

Bien née, la 308 est passée entre les mains des sorciers de Peugeot-Sport pour donner la version GTi. En assaisonnant parfaitement une excellente base, impossible de se tromper : ainsi en adoptant le 1.6 THP de 270 ch de feu la RCZ-R, la 308 GTi devient un plat qui se déguste sans modération. Le moteur n'est pas le plus expressif, mais il affiche une belle vigueur et une volonté de toujours bien faire. Il est épaulé par la boîte manuelle à 6 rapports, à l'étagement bien étudié. Le châssis a été amélioré, si cela était encore possible et en mode Sport, la sonorité, dans l'habitacle, se fait plus présente. Un gadget amusant, mais un peu fatiguant à la longue. Mais le point fort de cette 308 GTi, c'est sa tenue de route. L'auto n'a besoin d'aucun artifice (pas de roues arrière directrices), juste un différentiel à glissement limité qui permet de bannir les pertes de motricité et les sous-virages. Direction précise, freinage mordant, que demander de plus ? Du confort... Même avec les roues de 19 pouces, le dos ne souffrira pas.

A moins d'opter pour la bicoloration à 980 €, la 308 GTi ne se démarque visuellement des autres 308 que par quelques spécifications esthétiques.

▶ **Essai paru dans l'AJ n° 942.**

NOTRE AVIS ★★★★★

La recette ne pouvait pas rater. Les ingrédients utilisés sont bons, et le département Peugeot-Sport maîtrise parfaitement son sujet. La 308 GTi est sans conteste l'une des meilleures sportives traction du marché. Le plus dur sera de rester raisonnable avec l'accélérateur pour espacer les passages à la pompe.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne, essence
Cylindrée (cm³)	1 598
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	270 à 6 000
Couple maxi (Nm à tr/mn)	330 à 1 900
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVM6
Dimensions (L./l./h.) (m)	4,26 / 1,81 / 1,45
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	420

Performances

Vitesse maxi (km/h)	250
1 000 m D. A. (s)	26,4
0 à 100 km/h (s)	6,6
Reprises 90 à 130 km/h (s) en 6e/5e/4e	8 / 6,8 / 5,4
Freinage 90/130 km/h (m)	31 / 63

Consommations

MOYENNE (l/100 km) : 8

Ville : 8,5	Route : 7,4	Autoroute : 8
Autonomie (km) : 663	Capacité réservoir (l) : 53	

Équipements de série

6 airbags, accès et démarrage sans clé, aide au parking AV/AR, Bluetooth, clim. auto. bizone, capteurs pluie/lum., ESP avec autobloquant, frein de parking auto., GPS avec écran tactile, jantes 19", Driver Sport Pack, pédalier alu., phares leds, régul./limit. de vitesse, rétros ext. rabat. élec., sièges-baquets AV, volant cuir…

Options (€)

Caméra de recul	260
Peinture "Coupe Franche"	980
Lecteur CD + Peugeot Connect	440
Toit panoramique en verre	610

Renault Clio *Coup de boost*

▶ 1.6 16V 220 RS Trophy — **29 100 €**

Rejet de CO_2 : **135 g/km** | Malus écologique : **150 €** | Puissance fiscale : **11 CV** | Garantie : **2 ans, km illimité**

+ Agrément en progrès
Polyvalente et performante
Habitacle spacieux

– Trop sensible au sous-virage
Pas de boîte manuelle
Finition et plastiques

Cette troisième génération de Clio RS a légèrement perdu question authenticité. D'abord, en n'étant plus proposée en 3 portes (cela dit, les poignées arrière camouflées passent très bien) ; ensuite, en prenant un certain embonpoint ; enfin, et surtout, en troquant son 2.0 atmosphérique aux montées en régimes mémorables pour un 1.6 turbocompressé. Certes énergique dès les bas régimes, ce petit bloc sait aussi grimper jusqu'à la zone rouge avec une sonorité à l'échappement très "musicale" (en mode Sport) et l'auto se montre très performante. Mais il lui manquait ce supplément d'âme qui fait la différence. Cette version 220 Trophy améliore les choses, mais conserve l'unique boîte EDC à double embrayage. Plus de couple, un châssis rabaissé, une direction recalibrée et une boîte plus rapide dans les passages de rapports… il n'en fallait pas plus pour gagner en plaisir de conduite. En fait, si, il en faudrait encore plus pour rendre la RS vraiment joueuse, car son train arrière n'est pas assez mobile et elle sous-vire trop en virage.

La Clio RS restylée vient d'être présentée. Elle s'inspire extérieurement du concept RS 16 de 275 ch mais toujours avec 200 et 220 ch.

▶ **Essai non paru.**

NOTRE AVIS ★★★★☆

Avec 20 ch de plus, la RS améliore surtout ses chronos ! Sur le plan dynamique, ses évolutions la rendent plus attrayante et plus efficace, mais encore trop "sage". Finalement, sa plus grande force reste sa polyvalence entre sportive efficace et citadine pratique, même si la boîte EDC manque de fluidité.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne, essence
Cylindrée (cm³)	1 618
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	220 à 6 050
Couple maxi (Nm à tr/mn)	280 à 2 000
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVM6 robotisée
Dimensions (L./l./h.) (m)	4,09 / 1,74 / 1,44
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	330

Performances

Vitesse maxi (km/h)	231
1 000 m D. A. (s)	27,4
0 à 100 km/h (s)	7,3
Reprises 90 à 130 km/h (s) en D	5,8
Freinage 90/130 km/h (m)	31 / 63

Consommations

MOYENNE (l/100 km) : 7,9

Ville : 8,8	Route : 7,3	Autoroute : 7,6
Autonomie (km) : 570	Capacité réservoir (l) : 50	

Équipements de série

ABS, AFU, 6 airbags, accès/démarrage mains-libres, Bluetooth, capteurs pluie/luminosité, clim. auto., ESP (déconnectable), GPS, écran tactile, jantes alliage 18", autoradio-CD mp3, ordi. de bord, régul. de vitesse, vitres AV/AR élec., sellerie cuir, volant cuir réglable en hauteur et en profondeur, châssis sport…

Options (€)

Caméra de recul (avec R-Link)	450
Pack Cup (châssis Cup, jantes de 18" et étriers de frein rouges)	600
Peinture métallisée	520

Porsche 911 *Un R vif et entraînant !*

4.0 500 R — **192 845 €**

Rejet de CO_2 : **308 g/km** | Malus écologique : **8 000 €** | Puissance fiscale : **42 CV** | Garantie : **2 ans, km illimité**

NOUVELLE VERSION

Voici la plus pure et la plus exclusive des 911. Un flat six atmo de 500 ch, un châssis basé sur la GT3 encore optimisé pour le plaisir de conduite et une bonne vieille boîte manuelle. Fa-bu-leux !

A force de privilégier l'efficacité à tout prix sur piste, les Porsche GT3 et GT3 RS ont fini par perdre une partie de leur authenticité. La boîte PDK de ces modèles claque ses rapports comme des coups de fouet d'une simple pichenette sur les palettes, mais il manque cette incomparable relation tactile que seule une commande de boîte manuelle peut offrir. Et l'appui aérodynamique généré par l'imposant kit carrosserie rend les sensations moins "naturelles" et l'équilibre moins joueur. La 911 R entend revenir à la pureté du pilotage. Pour y parvenir, elle reprend les bonnes vieilles recettes maison. Cette série limitée à 991 exemplaires emprunte le plus sauvage des flat six atmo à la GT3 RS, désormais accouplé à une boîte six manuelle spécialement conçue pour elle. Ensuite, elle reçoit le châssis de la GT3, débarrassé de tout appendice aérodynamique et conserve les quatre roues directrices réglées pour offrir encore plus d'agilité. Enfin, cette stricte deux places effectue un régime minceur incroyable (pavillon en magnésium, capot et ailes AV en plastique / carbone et vitres et custodes AR en polycarbonate, etc.) pour contenir son poids à 1 370 kg. La conduite tient de la magie. Le flat six hurle sa rage à plus de 8 500 tr / min, les commandes sont exceptionnelles et le châssis répond au doigt et à l'oeil aux gestes essentiels du pilotage. D'une agilité diabolique, la 911 R se révèle en toute circonstance d'une efficacité incroyable tout en conservant un châssis malléable à souhait.

+ Pureté de pilotage
Châssis exceptionnel
Moteur rageur et commandes

− Série limitée
Toutes vendues
Consommation / autonomie

La R devient la 911 la plus grisante à piloter sur route

L'habitacle reçoit des baquets dotés d'une sellerie "pied de poule" ainsi qu'une instrumentation spécifique.

▶ Essai non paru.

NOTRE AVIS ★★★★★

Peut être légèrement moins efficace qu'une GT3, la 911 R nous offre le grand frisson. Son châssis très intuitif, sa commande manuelle divine et son équilibre joueur distillent des sensations tactiles de plus en plus rares aujourd'hui. Hélas, la production de ce joujou addictif et réservé à 991 privilégiés est d'ores et déjà vendue.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	6 cyl. à plat, essence
Cylindrée (cm³)	3 996
Suralimentation	non
Puissance maxi (ch à tr / mn)	500 à 8 250
Couple maxi (Nm à tr / mn)	460 à 6 250
Transmission	aux roues arrière
Boîte de vitesses	BVM6
Dimensions (L / l / h) (m)	4,53 / 1,86 / 1,28
Nombre de places	2
Volume coffre (dm³)	125

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	323
1 000 m D. A. (s)	nc
0 à 100 km/h (s)	3,8
Reprises 90 à 130 km/h (s) en 6e / 5e / 4e	nc
Freinage 90 / 130 km/h (m)	nc

Consommations *

MOYENNE (l / 100 km) : 13,3

Ville : nc	Route : nc	Autoroute : nc
Autonomie (km) : nc	Capacité réservoir (l) : 64	

* Données constructeur.

Équipements de série

ABS, ESP, airbags frontaux, latéraux AV et rideaux AV, suspension pilotée, jantes alliage 20 pouces à écrous central, PASM, sièges baquets sports, vitres et rétros élec., fermeture centralisée, régulateur de vitesse à distance …

Options (€)

Climatisation	gratuit
Navigation GPS	gratuit
Bandes verte ou rouge	gratuit
Volant moteur monomasse	3 000 €
Batterie allégée	2 280 €

Seat Ibiza SC *La petite qui monte, qui monte...*

1.8 T 192 Cupra — **22 870 €**

Rejet de CO_2 : **145 g/km** | Malus écologique : **500 €** | Puissance fiscale : **11 CV** | Garantie : **2 ans, km illimité**

Depuis plusieurs années maintenant, Seat commence sérieusement à donner ses lettres de noblesses à sa division sportive "Cupra". Dans sa gamme, tous les modèles qui ont été préparés attirent en effet beaucoup de sympathie de la part des passionnés. Et la dernière Ibiza ne changera pas ce sentiment. La petite espagnole, il est vrai, possède des arguments sérieux à commencer par son moteur 1.8 essence de 192 ch qui remplace le 1.4 de 180 ch. Or ce bloc est loin d'être inconnu car il a déjà montré ses qualités sous le capot de la Volkswagen Polo GTI. Les performances sont de premier ordre avec une vitesse maxi de 235 km/h ou encore un temps de seulement 27,4 s pour réaliser l'exercice du 1 000 m départ/arrêté. Mais, l'Ibiza n'est pas uniquement une débauche de puissance. Son comportement routier s'avère, par exemple, très efficace. Seul le train avant peine quelquefois à encaisser la cavalerie. Deux modes de conduite sont disponibles : Normal ou Sport... pour satisfaire les plus joueurs.

Avec l'Ibiza Cupra, Seat parvient une nouvelle fois à offrir un rapport prix/performances imbattable.

+ Tarif
+ Performances
+ Facilité de conduite

– En 3 portes uniquement
– Style proche d'une autre Ibiza
– Confort ferme

▶ **Essai paru dans l'AJ n° 951.**

NOTRE AVIS ★★★★☆

Face à certaines de ses concurrentes plus huppées, la Seat Ibiza Cupra souffre peut-être d'un déficit d'image. Pourtant, la petite sportive ibérique n'a rien à leur envier. Son moteur est performant et éprouvé, son comportement routier est efficace et pour couronner le tout, le prix reste abordable.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne, essence
Cylindrée (cm³)	1 796
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	192 à 4 300
Couple maxi (Nm à tr/mn)	320 à 1 450
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVM6
Dimensions (L./l./h.) (m)	4,06 / 1,70 / 1,42
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	282

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	235
1 000 m D. A. (s)	27,4
0 à 100 km/h (s)	6,7
Reprises 90 à 130 km/h (s) en 6e/5e/4e	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Consommations *

MOYENNE (l/100 km) : 6

Ville : 5,2	Route : 7,5	Autoroute : nc
Autonomie (km) : nc	Capacité réservoir (l) : 45	

* Données constructeur.

Équipements de série

6 airbags, ESP, fixation Isofix, régulateur de vitesse, climatisation manuelle, autoradio CD-mp3, Bluetooth, ordi. de bord, capteurs pluie/luminosité, syst. de freinage anticollision, capteur de fatigue, système de navigation, jantes alliage 17 pouces...

Options (€)

Peinture métallisée	500
Pack Alcantara/simili cuir	425
Alarme volumétrique	270
Toit vitré entrebaillable électrique	695

Seat Leon ST *Elle déménage !!!*

2.0 TSI 280 Cupra — **35 085 €**

Rejet de CO_2 : **158 g/km** | Malus écologique : **2 200 €** | Puissance fiscale : **17 CV** | Garantie : **2 ans, km illimité**

Les Seat sportives ont toujours été réputées pour leur rapport prix/performances. Cette nouvelle Leon ST Cupra ne déroge pas à la règle. Jugez plutôt : dopé par une double injection, le deux-litres turbo emprunté à la Golf GTI développe ici 280 ch, un niveau de puissance quasiment inconnu chez les breaks compacts. Et l'efficacité est au rendez-vous : le train avant, bien aidé par un différentiel autobloquant, se montre accrocheur et procure une bonne motricité (sur le sec) avec un freinage à l'avenant. En outre, grâce à une suspension pilotée de série, la Leon ST Cupra ne se montre brutale qu'à la demande. Une polyvalence bienvenue dans une familiale. Bien sûr, l'habitabilité généreuse de cette version break permettra, à l'instar de son volume de coffre, des départs en vacances avec armes et bagages. Enfin, l'équipement de série s'avère fourni. Alors, parfaite cette Seat Leon ? Presque. Nous aurions apprécié, sur cette finition sportive, une présentation intérieure plus pimpante.

Les différences devraient être ténues mais il s'avère que la Leon ST Cupra affiche désormais 290 ch, pour 330 € de plus. Une version bientôt à l'essai.

+ Habitabilité/coffre
+ Efficacité
+ Rapport qualité/prix

– Piège à permis !
– Présentation triste
– Finition perfectible

▶ **Essai non paru.**

NOTRE AVIS ★★★★★

La grande force de la Leon ST Cupra, c'est sa polyvalence. Sportive au tempérament bouillant, ou familiale, spacieuse et confortable ? Ne choisissez plus : ici, vous disposez de deux voitures en une ! Des performances de haut niveau, un comportement rigoureux et un tarif attractif... cette Leon ST Cupra est une affaire !

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne, essence
Cylindrée (cm³)	1 984
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	280 à 5 700
Couple maxi (Nm à tr/mn)	350 à 1 750
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVM6
Dimensions (L./l./h.) (m)	4,53 / 1,81 / 1,45
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	587

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	250
1 000 m D. A. (s)	25,6
0 à 100 km/h (s)	6,1
Reprises 90 à 130 km/h (s) en 6e/5e/4e	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Consommations *

MOYENNE (l/100 km) : 6,8

Ville : 8,8	Route : 5,6	Autoroute : nc
Autonomie (km) : nc	Capacité réservoir (l) : 50	

* Données constructeur.

Équipements de série

ABS, 8 airbags, amortissement piloté, Bluetooth, caméra de recul, capteurs de pluie et de luminosité, climatisation automatique bizone, différentiel autobloquant, GPS tactile, jantes en alliage 19", prise USB, projecteurs à leds, autoradio-CD mp3, régulateur de vitesse, rétroviseurs électriques, sellerie en Alcantara, vitres électriques AV/AR...

Options (€)

Boîte robotisée DSG	1 800
Peinture métallisée	595
Toit ouvrant	810

Skoda Octavia *Sport en famille*

2.0 TSI 220 RS — **32 950 €**

Rejet de CO_2 : **149 g/km** | Malus écologique : **900 €** | Puissance fiscale : **13 CV** | Garantie : **2 ans, km illimité**

La plus dynamique des Octavia joue plutôt la carte de la discrétion. À l'exception de ses jantes de 17 pouces et de son léger kit carrosserie, pas grand-chose ne la distingue des versions plus classiques. Seul l'aileron arrière renseigne sur ses intentions sportives. Les sensations de conduite ne font pas non plus dans le grand spectacle. La douceur de conduite étonne davantage que les 220 ch du moteur. Celui-ci délivre sa puissance de façon progressive et se montre particulièrement exploitable tout en restant efficace. Le châssis canalise parfaitement la puissance sans malmener la motricité. Il lui manque tout de même une pincée d'agilité supplémentaire dans les virages lents et un freinage un peu plus mordant. La position sport sur le Driving Select influe sur la direction et les lois de passage de rapports, histoire de rendre la voiture plus réactive et performante. Mais cette Octavia RS s'apprécie aussi par la qualité de vie à bord grâce à ses places arrière et son coffre spacieux.

L'Octavia RS existe aussi en version 230 ch, dotée de jantes de 19 pouces et facturée 3 240 € de plus !

+ Polyvalence
Rapport prix/performances
Freinage

– Châssis peu agile
Image sportive à développer
Présentation intérieure sobre

▶ **Essai paru dans l'AJ n° 914.**

NOTRE AVIS ★★★★☆

Dynamique, mais familiale avant tout, l'Octavia RS prend soin de ses occupants et réserve un vaste espace pour les bagages. Cela ne l'empêche pas de répondre présente si son conducteur hausse le ton. Son moteur associé ici à une boîte à double embrayage lui octroie des performances de sportive.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne, essence
Cylindrée (cm³)	1 984
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	220 à 4 500
Couple maxi (Nm à tr/mn)	350 à 1 500
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVM6 robotisée
Dimensions (L./l./h.) (m)	4,68/1,81/1,44
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	644

Performances

Vitesse maxi (km/h)	233
1 000 m D. A. (s)	27,6
0 à 100 km/h (s)	7,1
Reprises 90 à 130 km/h (s) en 6e/5e/4e	12,8/9,2/7
Freinage 90/130 km/h (m)	31/63

Consommations

MOYENNE (l/100 km) : 8,1

Ville : 9	Route : 7,8	Autoroute : 7,6
Autonomie (km) : 617	Capacité réservoir (l) : 50	

Équipements de série

7 airbags, ESP, jantes en alliage de 17", sellerie cuir-tissu, radar de stationnement AR, clim. auto. bizone, capteurs de pluie/luminosité, vitres élec. AV/AR, antibrouillards, phares bixénon avec feux de jour à LED, rétro int. à réglage jour/nuit auto., autoradio-CD mp3, navigation avec écran tactile, Bluetooth, aide au démarrage en côte, Driving Select, ordi. de bord, pédalier en alu…

Options (€)

Détecteur de fatigue	50
Inture métallisée	250
Assistant au stationnement	650

Subaru Impreza *L'héritière*

2.5T 300 WRX STi S Club — **49 490 €**

Rejet de CO_2 : **242 g/km** | Malus écologique : **8 000 €** | Puissance fiscale : **21 CV** | Garantie : **3 ans ou 100 000 km**

On pourrait croire à du tuning, mais non, l'Impreza WRX STi est bel et bien livrée avec tous les appendices propres au rallye : aileron surdimensionné, bouclier très ajouré, prise d'air sur le capot… C'est en quelque sorte sa marque de fabrique depuis la première génération (milieu des années 1990), et c'est aussi pour cela qu'on l'aime. Les premiers tours de roue vous rappelleront aussi que vous n'êtes pas à bord d'une familiale typée confort. Tout est raide, depuis les suspensions en passant par la commande de boîte jusqu'au pédalier. Une voiture d'homme ! Son terrain de jeu, ce sont les départementales sinueuses.

Comme à son habitude, l'Impreza WRX STi annonce la couleur avec son look de voiture de rallye…

Grâce à sa transmission intégrale dotée de trois différentiels autobloquants, elle s'amuse dans les enchaînements et semble demander à repartir toujours plus vite. Son moteur 2.5 turbo est toujours aussi creux à bas régime, mais au-delà, il donne tout ce qu'il a dans le ventre. Ce qui n'est finalement pas autant que les mécaniques les plus modernes et c'est bien dommage, car il boit allègrement !

+ Agilité
Gueule d'enfer
Pure sportive

– Tarif élevé
Inconfortable
Consommation

▶ **Essai paru dans l'AJ n° 914.**

NOTRE AVIS ★★★★☆

Ce n'est assurément pas la plus performante des sportives disponibles sur le marché, ni la plus belle. Pourtant, elle fait toujours autant pétiller les yeux de celui qui la regarde passer en se disant : J'aimerais bien me prendre pour un pilote à son volant !" C'est tout son charme, auquel s'ajoutent quelques aspects pratiques.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. à plat, essence
Cylindrée (cm³)	2 457
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	300 à 6 000
Couple maxi (Nm à tr/mn)	407 à 4 000
Transmission	intégrale
Boîte de vitesses	BVM6
Dimensions (L./l./h.) (m)	4,60/1,80/1,48
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	460

Performances

Vitesse maxi (km/h)	255
1 000 m D. A. (s)	nc
0 à 100 km/h (s)	5,2
Reprises 90 à 130 km/h (s) en 6e/5e/4e	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Consommations

MOYENNE (l/100 km) : 10,4

Ville : 14	Route : 8,4	Autoroute : nc
Autonomie (km) : 570	Capacité réservoir (l) : 60	

Équipements de série

Airbags frontaux, latéraux AV, rideaux et genoux, ESP, accès et démarrage mains-libres, caméra de recul, clim. auto. bizone, Bluetooth, contrôle de pression des pneus, GPS à écran tactile, jantes alliage 18 pouces, ordi. de bord, phares antibrouillard, capteurs pluie/luminosité, autoradio-CD avec commandes au volant, rétros électriques et dégivrants, sellerie cuir, sièges AV élec. et chauffants, vitres AV/AR électriques…

Options (€)

Peinture métallisée	550
Aileron de coffre	500

Subaru BRZ *L'original de Subaru*

2.0 Club — **32 390 €**

Rejet de CO_2 : **181 g/km** | Malus écologique : **3 600 €** | Puissance fiscale : **12 CV** | Garantie : **3 ans ou 100 000 km**

A l'instar de son clone de chez Toyota, le BRZ va être restylé. Mais rien n'est encore officiel en France.

Ce nouveau défi, Subaru ne pouvait le relever seul. C'est donc avec le soutien de l'actionnaire Toyota que le BRZ est né. Il se dote du même 4-cylindres opposés à plat que la GT86, son clone chez le géant japonais. Avec ses 200 ch, ce bloc assure de belles performances et sensations. Mais aussi pointu et dynamique soit-il, il déçoit à l'oreille. Dépourvu de turbo, il impose de jouer de la boîte de vitesses. Pour autant, le BRZ se révèle assez agréable à conduire. Les réglages du châssis ont été soignés, le poids est contenu (1 241 kg), et la répartition des masses, satisfaisante. Mais ce comportement précis et efficace se révèle surtout trop sage pour une propulsion, tandis que le confort montre ses limites. Sec et cassant sur les saignées, le BRZ se fait sautillant au moindre défaut de la route. L'excellent maintien des sièges sport compense légèrement cet excès. À bord, quatre places sont proposées et l'ambiance sportive séduit à l'œil, un peu moins au toucher, surtout à ce prix !

+ Rapport prix/équipement correct
Tenue de route efficace

− Confort ferme
Trop de plastiques durs
Sonorité moteur décevante

▶ Essai paru dans l'AJ n° 852.

NOTRE AVIS ★★★☆☆

Peut-être attendions-nous trop du BRZ, qui promet beaucoup sur le papier. Tonus et précision ne lui font pas défaut, mais le moteur Boxer manque d'un soupçon de tempérament et sa sonorité nous a laissés sur notre faim. Sportive, la présentation intérieure n'est pas assez léchée pour un coupé de ce prix.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. à plat, essence
Cylindrée (cm³)	1 998
Suralimentation	non
Puissance maxi (ch à tr/mn)	200 à 7 000
Couple maxi (Nm à tr/mn)	205 à 6 400
Transmission	aux roues arrière
Boîte de vitesses	BVM6
Dimensions (L./l./h.) (m)	4,24 / 1,77 / 1,29
Nombre de places	4
Volume coffre (dm³)	243

Performances

Vitesse maxi (km/h)	212
1 000 m D. A. (s)	28,5
0 à 100 km/h (s)	7,8
Reprises 90 à 130 km/h (s) en 6e/5e/4e	13,2 / 9,8 / 7,9
Freinage 90/130 km/h (m)	33 / 67

Consommations

MOYENNE (l/100 km) : 8,1

Ville : 9,2	Route : 7,2	Autoroute : 7,9
Autonomie (km) : 617	Capacité réservoir (l) : 50	

Équipements de série

Accès et démarrage sans clé, 7 airbags, antibrouillards, ASR, capteur de luminosité, clim. auto., ESP, feux au xénon + lave-phares, jantes en alliage de 17 pouces, mode Sport et différentiel à glissement limité, ordi. de bord, radio-CD + aux. + USB, régulateur de vitesse, rétros électriques dégivrants et rabattables électriquement, sièges avant sport chauffants en cuir et Alcantara…

Options (€)

Boîte de vitesses automatique 6 rapports	2 000
Peinture métallisée	610

Suzuki Swift *Au four et au moulin*

1.6 VVT Sport 3 portes — **17 480 €**

Rejet de CO_2 : **147 g/km** | Malus écologique : **900 €** | Puissance fiscale : **7 CV** | Garantie : **3 ans ou 100 000 km**

La Swift Sport a profité du remaniement de la citadine, et se décline depuis aussi en version 5 portes pour 600 € de plus.

Comment associer vivacité en ville et habitabilité avec dynamisme et sportivité ? Grâce à ses 5 cm supplémentaires d'empattement, la nouvelle Swift propose un espace plus acceptable à l'arrière, mais conserve un coffre ridicule et une banquette fixe. Côté sport, cette Swift adopte un look "bad girl" avec jantes de 17 pouces, double sortie d'échappement, béquet spécifique et bas de caisse enveloppants. L'habitacle reçoit un volant cuir facilement réglable, mais des sièges qui offrent une assise trop haute. Le moteur développe 136 ch pour 160 Nm, et il est secondé par une boîte à 6 rapports au maniement ferme et précis. Réservé jusqu'à 5 000 tr/mn, ce 1.6 VVT se réveille ensuite pour culminer à 6 500 tr/mn dans un agréable chant. Grâce à l'injection directe et à la distribution variable, il se montre d'une grande sobriété. Sur routes sinueuses, le train avant se place aisément, l'arrière suit sans difficulté et se montre joueur, juste ce qu'il faut. Lorsque le rythme ralentit, l'auto reprend ses habitudes de citadine calme et posée.

+ Agile
Sobre
Plus spacieuse

− Banquette fixe
Assise trop haute
Peu de visibilité arrière

▶ Essai paru dans l'AJ n° 842.

NOTRE AVIS ★★★★☆

À la fois serviable et joueuse, la Swift Sport parvient à satisfaire vos envies de balades en ville, mais aussi vos désirs d'évasion à rythme plus soutenu. Elle se laisse piloter avec aisance sans se montrer gloutonne. On regrettera quelques lacunes et une présentation un brin classique, mais le rapport prix/équipements/plaisir est imbattable.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne, essence
Cylindrée (cm³)	1 586
Suralimentation	non
Puissance maxi (ch à tr/mn)	136 à 6 900
Couple maxi (Nm à tr/mn)	160 à 4 400
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVM6
Dimensions (L./l./h.) (m)	3,89 / 1,70 / 1,51
Nombre de places	4
Volume coffre (dm³)	233

Performances

Vitesse maxi (km/h)	182
1 000 m D. A. (s)	30,7
0 à 100 km/h (s)	8,7
Reprises 90 à 130 km/h (s) en 6e/5e/4e	19,6 / 14,6 / 9,4
Freinage 90/130 km/h (m)	32 / 63

Consommations

MOYENNE (l/100 km) : 7,7

Ville : 8,1	Route : 7,1	Autoroute : 8
Autonomie (km) : 545	Capacité réservoir (l) : 42	

Équipements de série

7 airbags, antibrouillards, autoradio-CD + USB + Bluetooth + commandes au volant, béquet de toit couleur carrosserie, climatisation automatique, jantes en alliage de 17 pouces, pédalier en inox, peinture métallisée, phares au xénon à allumage automatique, régulateur de vitesse, rétroviseurs rabattables électriquement, volant en cuir réglable en hauteur et en profondeur…

Toyota GT86 *Retour aux sources*

2.0 200 — **31 390 €**

Rejet de CO_2 : **181 g/km** | Malus écologique : **3 600 €** | Puissance fiscale : **12 CV** | Garantie : **3 ans ou 100 000 km**

+ Confort
Tenue de route
Ligne

– Direction sur autoroute
Sonorité du moteur
Creux à bas régime

Au premier abord, la Toyota GT86 et la Subaru BRZ sont jumelles, et seuls leurs sigles et leurs boucliers les distinguent. En examinant de plus près la Toyota, on s'aperçoit même que le rebord des ailes est estampillé Subaru ! À la lecture de la fiche technique, on note pourtant des différences : plaquettes de freins spécifiques et tarage plus souple des suspensions pour Toyota. Une bonne idée, car la Subaru nous est apparue très ferme. Et cela se confirme, la GT86 est plus polyvalente, se comportant docilement en ville malgré un bloc creux à bas régime. Sur autoroute, on lui reprochera juste une direction électrique manquant de consistance autour du point zéro. C'est donc sur petites routes qu'elle convainc. Le moteur ne s'exprimant qu'à partir de 5 000 tr/mn, il ne faut pas hésiter à pousser le 2.0 de 200 ch jusqu'à la zone rouge pour profiter des qualités dynamiques de l'auto. Au final, on apprécie l'excellent compromis entre confort et efficacité, moins la sonorité sans âme.

Si les différences entre la GT86 restylée et cette version sont essentiellement cosmétiques, le tarif change : 32 290 €.

▶ Essai paru dans l'AJ n° 859.

NOTRE AVIS ★★★★☆

Grâce à des réglages de suspension plus souples, la GT86 est bien plus agréable à conduire que le coupé de Subaru, et se montre aussi plus incisive. On regrette un certain flou dans la direction sur autoroute. Malgré tout, il manque un petit supplément d'âme pour faire de ce coupé une véritable arme de séduction.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. à plat, essence
Cylindrée (cm³)	1 998
Suralimentation	non
Puissance maxi (ch à tr/mn)	200 à 7 000
Couple maxi (Nm à tr/mn)	205 à 6 400
Transmission	aux roues arrière
Boîte de vitesses	BVM6
Dimensions (L./l./h.) (m)	4,24 / 1,78 / 1,29
Nombre de places	2
Volume coffre (dm³)	243

Performances

Vitesse maxi (km/h)	210
1 000 m D. A. (s)	28,7
0 à 100 km/h (s)	7,8
Reprises 90 à 130 km/h (s) en 6e/5e/4e	13,6 / 10 / 8
Freinage 90/130 km/h (m)	33 / 67

Consommations

MOYENNE (L/100 km) : 8,2

Ville : 9,4	Route : 7,3	Autoroute : 8
Autonomie (km) : 610	Capacité réservoir (l) : 50	

Équipements de série

Aide au démar. en côte, 7 airbags, antidérapage, antipatinage, capteur de luminosité, clim. auto. bizone, différentiel à glissement limité, feux au xénon, jantes alliage 17 pouces, kit mains-libres, régul. de vitesse, rétro. int. électrochrome, rétros ext. chauff. et rabattables électriquement…

Options (€)

Boîte automatique	1 600
Kit Sport Toyota Racing Development	10 300
Radar de recul	350
Sièges cuir/Alcantara, AV chauffants	1 600
Système de navigation	700

Volkswagen Polo *Changements sans effets*

1.8 TSI 192 GTI 5 portes — **27 250 €**

Rejet de CO_2 : **139 g/km** | Malus écologique : **250 €** | Puissance fiscale : **11 CV** | Garantie : **2 ans. km illimité**

+ Couple disponible très tôt
Boîte manuelle
Présentation/finition

– Moteur linéaire
Transmission longue
Pas joueuse

Pour remédier au flop de sa GTI, Volkswagen ne s'est pas voilé la face et a changé ce qui devait vraiment l'être : le moteur et la boîte. Bien qu'il ne s'agisse que d'un restylage, la Polo GTI s'équipe désormais d'un 4-cylindres 1.8 TSI de 192 ch associé à une boîte manuelle à 6 rapports (DSG7 en option + 1 620 €). Au final, si la puissance progresse légèrement (+ 12 ch), le couple gagne 70 Nm et est à son apogée plus rapidement, la consommation étant réduite. L'ensemble est davantage équilibré et répond bien mieux dès les plus bas régimes. Quant à la commande de la boîte, celle-ci est parfaitement guidée et vive. L'on regrette toutefois une trop grande inertie du moteur lors des envolées. Côté châssis, on reste sur sa faim. Malgré des trains revus et surtout l'adoption de la suspension pilotée (305 €), l'avant manque de réactivité en entrée de virage et le guidage n'est pas amélioré, ceci au détriment du confort. Cette Polo, toute GTI qu'elle soit, se veut clairement plus sécurisante que joueuse.

La position de conduite est idéale et les commandes tombent parfaitement sous la main.

▶ Essai paru dans l'AJ n° 923.

NOTRE AVIS ★★★☆☆

Un bon moteur, une boîte plus agréable et une présentation aussi soignée qu'alléchante ne font pas tout. Cette Polo GTi reste un cran sous ses concurrentes en matière d'efficacité et de comportement enjoué. À trop vouloir jouer la carte de la sobriété et de la sécurité, Volkswagen a rendu sa voiture banale.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne, essence
Cylindrée (cm³)	1 798
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	192 à 4 200
Couple maxi (Nm à tr/mn)	320 à 1 400
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVM6
Dimensions (L./l./h.) (m)	3,99 / 1,69 / 1,45
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	204

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	236
1 000 m D. A. (s)	nc
0 à 100 km/h (s)	6,7
Reprises 90 à 130 km/h (s) en 6e/5e/4e	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Consommations *

MOYENNE (L/100 km) : 6

Ville : 7,6	Route : 5,1	Autoroute : nc
Autonomie (km) : 750	Capacité réservoir (l) : 45	

* Données constructeur.

Équipements de série

4 airbags, aide au stationnement AV/AR, antibrouillards, banquette rabattable 2/3-1/3, Bluetooth, clim. auto., contrôle pression des pneus, diff. autobloquant élec., ESP, GPS écran tactile, jantes alliage 17 pouces, capteurs de pluie et de luminosité, projecteurs 100 % LED, autoradio-CD mp3 + USB + carte SD, régul.-limit. de vitesse, rétro. int. jour/nuit auto., sièges sport, vitres élec. AV/AR et surteintées AR…

Options (€)

Caméra de recul	290
Mirror Link	185

Volkswagen Golf *Bien sous tous rapports*

2.0 TSI 220 GTI 3 portes — **34 150 €**

Rejet de CO_2 : 139 g/km | Malus écologique : 250 € | Puissance fiscale : 12 CV | Garantie : 2 ans, km illimité

Elle avait inventé le genre voici maintenant trente-sept ans. Aujourd'hui, la Golf GTI a bien changé. Son 2.0 turbo à injection directe atteint désormais 220 ch et 350 Nm de couple. Une cavalerie capable de vite vous catapulter en – très grand – excès de vitesse ! Cette septième génération progresse certes en performances, mais aussi en tenue de route et en confort (avec la suspension pilotée DCC). En outre, l'agilité est en progrès, aidée par une perte de poids de 42 kg. On se régalera alors de pouvoir diriger la voiture au millimètre près, grâce à une direction à la précision diabolique. Un blocage de différentiel sur le train arrière vous gratifiera d'un comportement à la fois sain et joueur. Et pour ceux à qui cela ne suffirait pas, le pack GTI Performance optionnel (1 100 €) ajoute encore 10 ch ainsi qu'un blocage de différentiel électronique sur le train avant pour gagner en efficacité. Autre motif de satisfaction : la consommation limitée à 8 l/100 km seulement, plutôt sobre pour une sportive !

Toujours plus aboutie d'une génération à l'autre, la Golf GTI perpétue une tradition vieille de presque quarante ans.

+ Performances
Efficacité
Confort

– Sonorité moteur
Lacunes d'équipement
Prix

▶ Essai paru dans l'AJ n° 881.

NOTRE AVIS ★★★★☆

Plus polyvalente, il n'y a pas ! Par ses performances en progrès et un niveau de confort surprenant, la Volkswagen Golf GTI ravira tout autant son conducteur sur départementales que le reste de la famille sur la route des vacances. Nous aurions cependant préféré des vocalises plus suggestives du moteur !

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne, essence
Cylindrée (cm³)	1 984
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	220 à 4 500
Couple maxi (Nm à tr/mn)	350 à 1 500
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVM6
Dimensions (L./l./h.) (m)	4,25 / 1,80 / 1,45
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	431

Performances

Vitesse maxi (km/h)	238
1 000 m D. A. (s)	26,7
0 à 100 km/h (s)	6,5
Reprises 90 à 130 km/h (s) en 6e/5e/4e	8,4 / 7 / 5,9
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Consommations

MOYENNE (l/100 km) : 8

Ville : 8,4	Route : 7,8	Autoroute : 7,8
Autonomie (km) : 625	Capacité réservoir (l) : 50	

Équipements de série

Aide au parking AV/AR, 6 airbags, ASR, antibrouillards et feux AR LED, Bluetooth, capteurs pluie et luminosité, clim. auto. bizone, ESP, GPS tactile, jantes alu 17", ordi. de bord, régul. de vitesse actif, rétros ext. élect. et dégivrants, vitres AV/AR élec., volant multifonctions…

Options (€)

Assistant maintien de file + aide au parking avancé + caméra de recul + gestion auto. des phares + reconnaissance signalisation	805

Volkswagen Golf *Sportive sous contrôle*

2.0 TSI 300 R 3 portes — **42 790 €**

Rejet de CO_2 : 165 g/km | Malus écologique : 2 200 € | Puissance fiscale : 17 CV | Garantie : 2 ans, km illimité

Pourquoi la Golf se priverait-elle du 2.0 TSI de 300 ch et d'une transmission intégrale alors que sa cousine l'Audi S3 y a droit ! Et puis quoi encore… La Golf R déboule donc avec ses 300 pur-sang, ses quatre roues motrices et son look (un peu) bodybuildé, histoire de ne pas la confondre avec la petite sœur GTI dotée du même 2.0 mais limité à 220 ou 230 ch. Oui, mais voilà, ce n'est pas le tout de bomber le torse et étaler sa puissance, faut-il encore avoir ce petit grain de folie qui fait le sel d'une vraie sportive. Oh ! Chrono en main, elle est irréprochable et affiche une tenue de route imperturbable. Collée au bitume, exemplaire au freinage, sécurisante, facile à prendre en main – trop peut-être ? –, elle se révèle précise et s'inscrit sans mal en virage. Les vitesses de passage sont impressionnantes, mais le 2.0 TSI manque de caractère avec ses montées en régime très linéaires. La R a beau être efficace, elle génère peu de sensations. Et à bord malgré les sièges baquets, elle joue plutôt les bourgeoises avec sa présentation et son ergonomie parfaite.

Puissante mais pas assez grande ? Optez pour la Golf R SW, finalement importée en France à partir de 46 200 € !

+ Comportement rigoureux
Performances
Ergonomie des commandes

– Réglage mode de conduite
Coffre plus petit
DSG chère

▶ Essai paru dans l'AJ n° 900.

NOTRE AVIS ★★★★☆

La Golf R a beau être puissante, performante, rigoureuse, ultra précise et efficace, il lui manque ce petit quelque chose en plus qui fait les grandes sportives : un soupçon de fantaisie et de tempérament. Le 2.0 TSI de 300 ch est un peu trop "éteint" et a tendance à trop consommer. D'autres font mieux.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne, essence
Cylindrée (cm³)	1 984
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	300 à 5 500
Couple maxi (Nm à tr/mn)	380 à 1 800
Transmission	intégrale
Boîte de vitesses	BVM6
Dimensions (L./l./h.) (m)	4,28 / 1,80 / 1,44
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	386

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	250[1]
1 000 m D. A. (s)	25,6
0 à 100 km/h (s)	6
Reprises 90 à 130 km/h (s) en 6e/5e/4e	4,8 / 6,4 / 7,5
Freinage 90/130 km/h (m)	31 / 63

[1] Limitée électroniquement.

Consommations *

MOYENNE (l/100 km) : 9,5

Ville : 10,5	Route : 8,9	Autoroute : 9,2
Autonomie (km) : 579	Capacité réservoir (l) : 50	

* Données constructeur.

Équipements de série

7 airbags, accès démarrage sans clé, ASR, autoradio-CD mp3, Bluetooth, capteurs pluie luminosité, clim. auto. bizone, écran tactile 5,8", ESP, feux diurnes à LED, freinage auto. anti-obstacle, GPS, jantes alu 18", ordi. de bord, phares directionnels au xénon, prises aux/USB, régul./limit. de vitesse intelligent, rétros ext. chauff. et rabattables élec., sièges AV sport, radar de parking AV/AR, châssis sport…

Options (€)

Peinture métallisée	640

Volkswagen Golf *Diesel de course*

2.0 TDI 184 GTD 5 portes — **36 570 €**

Rejet de CO_2 : **109 g/km** | Bonus/Malus : **0 €** | Puissance fiscale : **9 CV** | Garantie : **2 ans, km illimité**

Comme la GTI, la Volkswagen Golf GTD adopte un look sportif qui augure un tempérament bien trempé

Dévoiler les GTI et GTD en même temps a pu dérouter les puristes de la Golf. D'autant plus que ces deux versions disposent d'une allure identique à quelques détails près, telles les sorties d'échappements. Pourtant, le bloc 2.0 TDI parfaitement associé à la boîte manuelle 6 rapports devrait en stupéfier plus d'un grâce à ses performances de sportive dont un flatteur 28,7 s pour abattre le 1 000 m départ arrêté. Les ingénieurs ont en plus travaillé la sonorité du moteur pour faire presque disparaître le bruit du diesel et se rapprocher de celui de la GTI ! Un portrait flatteur auquel il ne faut pas oublier d'ajouter un comportement routier efficace, des freins mordants et une direction précise. Un sans-faute ? Pas tout à fait, car le fonctionnement du frein à main électrique peut être déroutant avec des blocages de roues effectués à des moments inopportuns. D'autre part, le régulateur de vitesse actif et le contrôle de distance ne peuvent pas s'utiliser séparément. L'affichage tête haute n'est pas disponible.

+ Moteur exceptionnel
Agrément de conduite
Consommation très faible

– Régulateur peu "intelligent"
Frein à main fatigant
Mise en péril du concept GTI

▶ Essai paru dans l'AJ n° 888.

NOTRE AVIS ★★★★★

Performante, efficace, amusante et peu gourmande, la Volkswagen Golf GTD offre des prestations de tout premier plan. À se demander si l'historique GTI a encore un avenir… hormis le plaisir des montées en régime, typique des moteurs essence. Cerise sur le gâteau, cette version GTD reste abordable et bien dotée.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne, diesel
Cylindrée (cm³)	1 968
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	184 à 3 500
Couple maxi (Nm à tr/mn)	380 à 1 750
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVM6
Dimensions (L./l./h.) (m)	4,27 / 1,80 / 1,45
Nombre de places	5
Volume coffre (dm³)	431

Performances

Vitesse maxi (km/h)	218
1 000 m D. A. (s)	28,7
0 à 100 km/h (s)	7,5
Reprises 90 à 130 km/h (s) en 6e/5e/4e	10,7 / 8,3 / 6,5
Freinage 90/130 km/h (m)	31 / 62

Consommations

MOYENNE (l/100 km) : 5,7		
Ville : 6,1	Route : 5,6	Autoroute : 5,5
Autonomie (km) : 877	Capacité réservoir (l) : 50	

Équipements de série

Aide au stationnement AV/AR, 7 airbags, ESP, capteurs pluie/luminosité, clim. auto., GPS Europe, phares directionnels bixénon, régulateur de vitesse intelligent…

Options (€)

Peinture métallisée	640
Park Assist avec caméra de recul	805
Suspension pilotée DCC	1 035
Amortisseurs sport + générateur de son moteur, jantes 18 pouces	1 005
Airbags latéraux arrière	345
Toit ouvrant panoramique	1 040

Volkswagen Scirocco *Rapide… mais déjà dépassée*

2.0 TSI 280 R — **42 060 €**

Rejet de CO_2 : **187 g/km** | Malus écologique : **4 000 €** | Puissance fiscale : **18 CV** | Garantie : **2 ans, km illimité**

Lors de son restylage en 2014, le Scirocco – dans sa version sportive "R" – a gagné 15 ch et quelques appendices modifiés.

Le coupé 3 portes élaboré sur la base de l'ancienne Golf affiche toujours un look sympathique. Malheureusement, il conserve les qualités et les défauts de l'ancienne plateforme, à l'heure où l'ensemble des modèles compacts du groupe a adopté la version MQB. Et cela se ressent à la conduite. Certes, le 2.0 TSI développe 280 ch, comme la Seat Cupra R, mais il ne dispose pas du stop-start et se montre bien moins souple que celui installé dans l'Ibère. Même constat pour le châssis : si le plaisir au volant de ce coupé est certain, il n'égale pas celui pris aux commandes d'une Renault Mégane RS. Ses performances sont bonnes, mais les sensations ne sont pas vraiment au rendez-vous. Dans la réalité, nous sommes en présence d'une bonne GT parfaitement secondée par une boîte DSG sans souci, mais pas d'une GTi. Côté confort, le Scirocco n'est pas le meilleur de sa classe, malgré l'appui de la suspension pilotée DCC (proposée en option). En revanche, son look décalé séduit toujours autant.

+ Présentation soignée
Look séduisant
Performances

– Manque de sensations
Technologiquement dépassée
Pas de stop-start

▶ Essai paru dans l'AJ n° 914.

NOTRE AVIS ★★★☆☆

Si Volkswagen n'avait pas mis sur le marché sa Golf R avec sa nouvelle plate-forme MQB, ce Scirocco pourrait faire illusion dans le monde des GTi. Mais voilà, son architecture pourtant pas si ancienne est déjà largement dépassée. Dans cette version R, ce coupé fait une excellente GT, mais pas une sportive pure et dure.

TECHNIQUE ET MESURES

Caractéristiques

Moteur	4 cyl. en ligne, essence
Cylindrée (cm³)	1 984
Suralimentation	1 turbo
Puissance maxi (ch à tr/mn)	280 à 6 000
Couple maxi (Nm à tr/mn)	350 à 2 500
Transmission	aux roues avant
Boîte de vitesses	BVM6 robotisée
Dimensions (L./l./h.) (m)	4,26 / 1,81 / 1,41
Nombre de places	4
Volume coffre (dm³)	326

Performances *

Vitesse maxi (km/h)	250
1 000 m D. A. (s)	nc
0 à 100 km/h (s)	5,5
Reprises 90 à 130 km/h (s) en 6e/5e/4e	nc
Freinage 90/130 km/h (m)	nc

Consommations *

MOYENNE (l/100 km) : 8		
Ville : nc	Route : nc	Autoroute : nc
Autonomie (km) : nc	Capacité réservoir (l) : 55	

* Données constructeur.

Équipements de série

6 airbags, ABS, ESP, différentiel électronique, châssis sport, accès Easy Entry, aide au démarrage en côte et au stationnement Park assist, jantes alliage 18 pouces, climatisation automatique, volant cuir réglable en hauteur et en profondeur, vitres AV électriques, système audio 400 W, ordinateur de bord, toit ouvrant électrique…

Options (€)

Suspensions pilotées	1 050
Peinture métallisée	640
Jantes alliage 19 pouces	695

DE ALFA ROMEO À FIAT

ALFA ROMEO

TYPE	CV	B/M*	PRIX
NOUVELLE MITO			
1.4 MPI 78 ch	5	0	15 490
0.9 TwinAir 105 ch Super	5	0	18 890
1.4 TB MultiAir 140 ch Super TCT	7	0	22 390
Veloce TCT	9	0	25 590
1.3 JTDM 95 ch Super	nc	0	20 590
Surcoût Super : "base" + 1 700 €			
Surcoût Lusso : Super + 1 700 €			
NOUVELLE GIULIETTA			
1.4 T-Jet 120 ch	7	500	21 690
1.4 TB MultiAir 150 ch	8	0	24 190
1.4 TB MultiAir 170 ch Super TCT	9	0	29 400
Veloce TCT	14	2 200	35 100
1.6 JTDm 120 ch	6	0	24 690
2.0 JTDm 150 ch	7	0	26 690
2.0 JTDm 175 ch Super TCT	9	0	32 500
Surcoût Super : "base" + 2 050 €			
Surcoût Lusso : Super + 2 750 €			
GIULIA			
Quadrifoglio	nc	6 500	79 000
2.2 JTD 136 ch	nc	0	30 900
2.2 JTD 150 ch	nc	0	32 900
2.2 JTD 180 ch Super	nc	0	39 100
Surcoût Super : "base" + 5 800 €			
Surcoût Lusso : Super + 4 300 €			
4C			
Standard Edition	14	2 200	63 200
Surcoût Limited Edition : Standard Edition + 1 500 €			
4C SPYDER			
Surcoût : coupé + 9 800 €			

ASTON MARTIN

TYPE	CV	B/M*	PRIX
V8 Vantage Coupé	nc	8 000	112 946
V8 Vantage Roadster	nc	8 000	125047
V8 Vantage S Coupé	nc	8 000	125 652
V8 Vantage S Roadster	nc	8 000	137 753
V12 Vantage S Coupé	nc	8 000	182 626
V12 Vantage S Roadster	nc	8 000	194 727
DB9 GT Coupé	nc	8 000	188 380
DB9 GT Volante	nc	8 000	203 505
Vanquish	nc	8 000	259 926
V8 Vanquish Volante	nc	8 000	275 051
Rapide S	nc	8 000	197 455

AUDI

TYPE	CV	B/M*	PRIX
A1			
1.0 TFSI 82 ch	4	0	17 730
1.0 TFSI Ultra 95 ch	5	0	18 160
1.4 TFSI 125 ch	6	0	20 200
1.8 TFSI 192 ch Ambition S tronic	10	0	28 360
S1	14	2 200	35 230
1.4 TDI 90 ch	4	0	19 900
1.6 TDI 116 ch	5	0	21 220
Surcoût Ambiente : "base" + 2 100 €			
Surcoût Ambition : Ambiente + 600 €			
Surcoût S line : Ambition + 2 800 €			
Surcoût : Ambition Luxe : S line + 700 €			
A1 SPORTBACK (5 PORTES)			
Surcoût : 3 portes + 800 €			
NOUVELLE A3 (3 PORTES)			
1.0 TFSI 115 ch	6	0	24 400
1.4 TFSI COD 150 ch	7	0	26 400
2.0 TFSI 190 ch	10	0	28 400
1.6 TDI 110 ch	5	0	25 900
2.0 TDI 150 ch	7	0	27 900
2.0 TDI 184 ch Quattro S tronic	10	0	34 200
Surcoût Sport : "base" + 2 600 €			
Surcoût Design : Sport + 0 €			
Surcoût S-line : Design + 2 900 €			
Surcoût Design Luxe : S line + 2 600 €			
NOUVELLE A3 BERLINE (4 PORTES)			
Surcoût : 3 portes + 1 750 €			
NOUVELLE A3 SPORTBACK (5 PORTES)			
Surcoût : 3 portes + 1 200 €			
NOUVELLE A3 CABRIOLET			
1.4 TFSI 115 ch	6	0	31 400
1.4 TFSI COD 150 ch	7	0	33 400
2.0 TFSI 190 ch	10	0	35 400
1.6 TDI 110 ch	5	0	32 900
2.0 TDI 150 ch	7	0	34 900
2.0 TDI 184 ch Quattro S tronic	1à	0	41 200
Surcoût Sport : "base" + 2 600 €			
Surcoût Design : Sport + 0 €			
Surcoût S line : Design + 2 900 €			
Surcoût Design Luxe : S line + 2 600 €			
TT			
1.8 TFSI 180 ch	10	150	36 250
2.0 TFSI 230 ch	13	250	41 410
S Quattro	20	2 200	56 490
2.0 TDI 184 ch	9	0	40 810
Surcoût S line : "base" + 4 500 €			
TT ROADSTER			
Surcoût : coupé + 3 000 €			
Q3			
1.4 TFSI COD Ultra 150 ch	8	0	32 000
2.0 TFSI 180 ch Quattro S tronic	10	900	38 360
RS Quattro S tronic	23	6 500	63 420
RS Performance Quattro S tronic	26	6 500	66 960
2.0 TDI 120 ch	6	0	30 470
2.0 TDI Ultra 150 ch	8	0	32 220
2.0 TDI 150 ch Quattro	8	0	34 450
2.0 TDI 184 ch Quattro S tronic	10	150	39 560
Surcoût Ambiente : "base" + 2 950 €			
Surcoût S line : Ambiente + 2 600 €			
Surcoût Ambition Luxe : S line + 2 400 €			
A4			
1.4 TFSI 150 ch	8	0	31 330
2.0 TFSI Ultra 190 ch	10	0	34 770
2.0 TFSI 252 ch Design Quattro S tronic	14	0	47 480
2.0 TDI 122 ch	6	0	32 750
2.0 TDI 150 ch	7	0	34 770
2.0 TDI Ultra 150 ch	7	0	34 970
2.0 TDI 190 ch	10	0	37 800
2.0 TDI Ultra 190 ch	10	0	38 000
3.0 TDI 218 ch Design S tronic	12	0	47 600
3.0 TDI 272 ch Design Quattro Tiptronic	16	0	53 560
Surcoût Design/Sport : "base" + 4 150 €			
Surcoût S line : Design/Sport + 3 300 €			
Surcoût Design Luxe : S line + 2 100 €			
A4 AVANT (BREAK)			
Surcoût : berline + 1 700 €			
NOUVELLE A4 ALLROAD QUATTRO			
2.0 TFSI 252 ch Design S tronic	15	900	50 330
2.0 TDI 163 ch Design S tronic	9	0	47 480
2.0 TDI 190 ch Design S tronic	10	0	49 500
3.0 TDI 218 ch Design S tronic	12	250	52 950
3.0 TDI 272 ch Design Tiptronic	16	250	56 410
Surcoût Design Luxe : Design + 5 050 €			
A5 COUPÉ			
1.8 TFSI 177 ch Attraction	9	0	36 830
2.0 TFSI 230 ch Attraction Multitronic	13	250	43 390
3.0 TFSI 272 ch Ambiente Quattro S tronic	17	2 200	54 780
S5 Quattro S tronic	22	3 000	71 450
2.0 TDI 190 ch Attraction	10	0	40 490
3.0 TDI 218 ch Ambiente Quattro S tr.	14	2 200	51 200
3.0 TDI 245 ch Ambiente Quattro S tr.	14	2 200	56 170
Surcoût Ambiente : Attraction + 3 200 €			
Surcoût S line : Ambiente + 4 500 €			
Surcoût Ambition Luxe : S line + 2 250 €			
Surcoût Avus : Ambition Luxe + 2 400 €			
A5 SPORTBACK			
1.8 TFSI 177 ch Attraction	10	150	36 130
2.0 TFSI 230 ch Attraction Multitronic	13	250	42 690
3.0 TFSI 272 ch Ambiente Quattro S tronic	17	3 000	52 580
S5 Quattro S tronic	22	3 000	70 750
2.0 TDI Ultra 136 ch Attraction	7	0	35 700
2.0 TDI 150 ch Attraction	8	0	37 220
2.0 TDI 190 ch Attraction	10	0	39 790
3.0 TDI 218 ch Ambiente Quattro S tr.	13	2 200	49 000
3.0 TDI 245 ch Ambiente Quattro S tr.	15	2 200	53 970
Surcoût Ambiente : Attraction + 1 700 €			
Surcoût S line : Ambiente + 5 400 €			
Surcoût Ambition Luxe : S line + 2 400 €			
Surcoût Avus : Ambition Luxe + 2 850 €			
A5 CABRIOLET			
1.8 TFSI 177 ch Ambiente	9	250	44 630
2.0 TFSI 230 ch Ambiente Multitronic	13	500	51 190
3.0 TFSI 272 ch Ambiente Quattro S tronic	17	3 600	59 380
S5 Quattro S tronic	22	3 600	75 880
2.0 TDI 150 ch Ambiente	8	0	45 720
2.0 TDI 190 ch Ambiente	10	0	48 290
3.0 TDI 218 ch Ambiente Quattro S tr.	13	2 200	55 800
3.0 TDI 245 ch Ambiente Quattro S tr.	15	2 200	60 770
Surcoût S line : Ambiente + 4 700 €			
Surcoût Ambition Luxe : S line + 2 000 €			
Surcoût Avus : Ambition Luxe + 2 950 €			
A6			
1.8 TFSI Ultra 190 ch Ambiente S tronic	10	150	44 790
2.0 TFSI 252 ch Ambiente S tronic	15	250	49 360
3.0 TFSI 333 ch Ambiente Quattro S tronic	22	2 200	58 390
S6 Quattro S tronic	34	8 000	93 620
2.0 TDI Ultra 150 ch Ambiente	7	0	41 050
2.0 TDI Ultra 190 ch Ambiente	10	0	43 420
3.0 TDI 218 ch Ambiente S tronic	12	0	50 020
3.0 TDI 272 ch Ambiente Quattro S tr.	16	150	56 220
3.0 BITDI 320 ch S line Quattro Tiptronic	21	2 200	66 450
Surcoût S line : Ambiente + 6 400 € à + 7200 €			
Surcoût Ambition Luxe : S line + 0 €			
Surcoût Avus : Ambition Luxe + 5 300 €			
A6 AVANT (BREAK)			
RS6 Quattro Tiptronic	47	8 000	125 190
RS6 Performance Quattro Tiptronic	52	8 000	133 820
Surcoût : berline + 1 400 € à + 2 600 €			
A6 ALLROAD QUATTRO			
3.0 TFSI 333 ch Ambiente S tronic	22	3 600	64 990
3.0 TDI 190 ch Ambiente S tronic	11	500	57 120
3.0 TDI 218 ch Ambiente S tronic	13	900	59 520
3.0 TDI 272 ch Ambiente S tronic	16	900	62 820
3.0 BITDI 320 ch Ambition Luxe Tiptronic	21	2 200	73 050
Surcoût Ambition Luxe : Ambiente + 7 200 €			
Surcoût Avus : Ambition Luxe + 5 300 €			
A7 SPORTBACK			
2.0 TFSI 252 ch Ambiente S tronic	15	250	60 520
3.0 TFSI 333 ch Ambiente Quattro S tronic	22	3 000	70 460
S7 Quattro S tronic	34	8 000	105 620
RS7 Quattro Tiptronic	47	8 000	134 420
RS7 Performance Quattro Tiptronic	52	8 000	143 020
3.0 TDI 190 ch Ambiente S tronic	10	0	60 250
3.0 TDI 218 ch Ultra Ambiente S tronic	12	0	62 720
3.0 TDI 272 ch Ambiente Quattro S tronic	16	250	69 340
3.0 BITDI 320 ch Ambiente Quattro Tiptronic	21	2 200	73 440
Surcoût S line : Ambiente + 5 200 €			
Surcoût Ambition Luxe : S line + 1 300 €			
Surcoût Avus : Ambition Luxe + 6 000 €			
A8			
3.0 TFSI 310 ch Tiptronic	20	3 600	91 100
6.3 TFSI 500 ch Tiptronic Limousine	41	8 000	159 180
S8 Tiptronic	42	8 000	137 040
S8 Plus Tiptronic	52	8 000	171 650
3.0 TDI Clean Diesel 262 ch Tiptronic	16	1 600	88 580
4.2 TDI Clean Diesel 385 ch Tiptronic	27	4 000	107 340
Surcoût Avus : "base" + 13 400 €			
Surcoût Avus Extended : Avus + 6 000 €			
Q5			
2.0 TFSI 230 ch Ambiente Quattro Tiptronic	14	2 200	46 760
2.0 TDI Ultra 150 ch Ambiente	8	0	38 770
2.0 TDI 150 ch Ambiente Quattro	8	500	41 270
2.0 TDI 190 ch Ambiente Quattro	11	900	44 530
3.0 TDI 258 ch Ambiente Quattro S tr	15	900	53 600
SQ5 TDI Quattro Tiptronic	21	2 200	74 350
SQ5 TDI Plus Quattro Tiptronic	23	3 000	79 370
Surcoût Advanced : Ambiente + 2 900 €			
Surcoût S line : Ambiente + 6 900 €			
Surcoût S line Compétition Plus : S line + 3 000 €			
Surcoût Avus : S Line + 3 050 €			
Q7			
3.0 TFSI 333 ch Tiptronic	22	3 000	68 940
3.0 TDI Ultra Clean Diesel 218 ch Tiptronic	12	500	60 540
3.0 TDI Clean Diesel 272 ch Tiptronic	15	900	64 840
SQ7 Tiptronic	32	4 000	105 500
e-tron	13	0	81 700
Surcoût S line : "base" + 4 400 € à + 7 200 €			
Surcoût Ambition Luxe : S line + 900 €			
Surcoût Avus : Ambition Luxe + 6 900 € à + 7 700 €			
Surcoût Avus Extended : Avus + 5 500 € à 6 100 €			
R8			
V10 S tronic	45	8 000	169 600
V10 Plus S tronic	49	8 000	202 100
NOUVELLE R8 SPYDER			
V10 S tronic	45	8 000	184 000

BENTLEY

TYPE	CV	B/M*	PRIX
Flying Spur V8	NC	8 000	186 000
Flying Spur W12	NC	8 000	206 000
Continental GT V8	NC	8 000	182 700
Continental GT V8 S	NC	8 000	197 500
Continental GT W12	NC	8 000	202 200
Continental GT Speed W12	NC	8 000	225 400
Continental GTC V8x	NC	8 000	200 700
Continental GTC V8 S	NC	8 000	217 000
Continental GTC W12	NC	8 000	222 300
Continental GTC Speed W12	NC	8 000	247 800
Bentayga	NC	8 000	216 000
Mulsanne	NC	8 000	311 000
Mulsanne Speed	NC	8 000	338 000

BMW

TYPE	CV	B/M*	PRIX
i3			
60Ah	3	6 300	35 790
94Ah	3	6 300	36 690
Surcoût i3 : 94Ah + 2 800 €			
SÉRIE 1 (3 PORTES)			
116i Première	6	0	22 990
118i Lounge	7	0	27 100
120i Lounge	10	150	29 950
125i Sport Auto.	13	0	36 150
M140i	23	3 000	45 600
114d Première	5	0	23 100
116d Première	6	0	25 650
116d EfficientDynamics Première	5	0	25 650
118d Lounge	7	0	29 550
120d Lounge	10	0	32 400
125d Lounge Auto.	12	0	37 550
Surcoût Lounge : Première + 1 750 €			
Surcoût Sport : Lounge + 3 000 €			
Surcoût UrbanChic : Sport + 1 500 €			
Surcoût M Sport : UrbanChic + 900 €			
SÉRIE 1 (5 PORTES)			
Surcoût : 3 portes + 750 € à + 760 €			
SÉRIE 2 COUPÉ			
218i Lounge	7	0	29 990
220i Lounge	10	900	33 750
230i Lounge	15	500	36 650
M240i	22	3 000	48 000
M2	26	6 500	61 750
218d Lounge	8	0	31 950
220d Lounge	10	0	34 950
225d Lounge	12	0	40 300
Surcoût Sport : Lounge + 3 400 €			
Surcoût Luxury : Sport + 1 700 €			
Surcoût M Sport : Luxury + 900 €			
SÉRIE 2 CABRIOLET			
218i Lounge	8	150	34 500
220i Lounge	11	2 200	37 750
230i Lounge	15	900	40 700
M240i	23	4 000	52 900
218d Lounge	8	0	36 200
220d Lounge	10	0	39 300
225d Lounge	12	0	43 900
Surcoût Sport : Lounge + 3 400 €			
Surcoût Luxury : Sport + 2 500 €			
Surcoût M Sport : Luxury + 150 €			
SÉRIE 2 ACTIVE TOURER			
216i Première	5	0	24 990
218i Lounge	7	0	29 990
220i Lounge	11	250	33 200
225i Lounge Auto.	13	150	38 200
225xe 224 ch Lounge	5	1 000	38 950
214d Première	5	0	27 990
216d Première	6	0	29 450
218d Lounge	7	0	33 300
220d Lounge	10	0	36 050
Surcoût Lounge : Première + 1 750 € à + 1 910 €			
Surcoût Sport : Lounge + 2 700 € à + 3 000 €			
Surcoût Luxury : Sport + 2 300 €			
Surcoût M Sport : Sport + 2 050 € à + 3 750 €			
SÉRIE 2 GRAN TOURER			
216i Première	6	0	26 490
218i Lounge	7	0	31 490
220i Lounge	11	500	35 000
214d Première	5	0	29 290
216d Première	6	0	30 750
218d Lounge	8	0	34 600
220d Lounge Auto.	10	0	37 650
Surcoût Lounge : Première + 1 750 € à + 1 910 €			
Surcoût Sport : Lounge + 2 650 € à + 3 000 €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
xDrive25d Lounge Auto.	13	150	44 150
Surcoût Sport : Lounge + 4 150 €			
Surcoût xLine : Sport + 600 €			
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
M3 Pack Compétition	34	8 000	91 100
330e Lounge Plus	8	1 000	46 950
316d Lounge	6	0	31 950
318d Lounge	7	0	34 500
320d EfficientDynamics Edition Lounge	8	0	37 900
320d Lounge	10	0	37 900
330d Lounge Plus Auto.	12	0	49 750
335d xDrive Lounge Plus Auto.	20	500	56 350
Surcoût Lounge Plus : Lounge + 3 100 €			
Surcoût Sport : Lounge Plus + 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.	nc	nc	40 750
330i Lounge xDrive Auto.	nc	nc	48 450
340i Lounge xDrive Auto.	nc	nc	54 550
318d Lounge	nc	nc	37 850
320d Lounge	nc	nc	41 300
330d Lounge Auto.	nc	nc	50 250
335d Lounge xDrive Auto.	nc	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.	20	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	150	39 250
430i Lounge	15	1 600	43 500
440i Lounge	21	2 200	52 550
418d Lounge	7	0	38 200
420d Lounge	10	0	41 200
430d Lounge Auto.	10	150	50 150
435d xDrive Lounge Auto.	10	900	56 200
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	150	48 800
430d Lounge Auto.	15	250	57 250
435d xDrive Lounge Auto.	15	1 600	62 950
Surcoût Sport : Lounge + 5 900 €			
Surcoût M Sport : 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

*□ : bonus écologique (en €) ; □ : malus écologique (en €).

xDrive20d Lounge	10		250	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.	25		6 500	69 800
xDrive20d Lounge Plus	10		150	52 300
xDrive30d Lounge Plus Auto.	15		900	61 400
xDrive35d Lounge Plus Auto.	20		2 200	65 200

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
sDrive35is M Sport DKG	23		8 000	65 300

Surcoût Lounge Plus : Lounge + 2 300 € à + 3 600 €
Surcoût M Sport : Lounge Plus + 2 830 € à + 3 000 €

SÉRIE 5

528i Lounge Plus	15		1 600	50 850
535i Lounge Plus	20		4 000	57 500
M5 DKG	47		8 000	120 600
518d Lounge	8		0	39 990
520d Lounge	10		0	43 850
525d Lounge Plus	12		0	50 800
530d Lounge Plus Auto.	15		150	56 900
535d xDrive Lounge Plus Auto.	20		900	64 400
M550d xDrive Auto.	26		2 200	88 300

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

SÉRIE 5 TOURING (BREAK)

Surcoût : berline + 2 600 € à + 2 650 €

SÉRIE 5 GRAN TURISMO

535i xDrive Lounge Plus Auto.	20		6 500	68 900
520d Lounge Plus Auto.	10		500	55 900
530d Lounge Plus Auto.	15		1 600	63 350
535d xDrive Lounge Plus Auto.	20		2 200	70 900

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

SÉRIE 6 COUPÉ

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

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

SÉRIE 6 GRANCOUPÉ

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

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

SÉRIE 6 CABRIOLET

640i Lounge Plus Auto.	21		3 000	93 600
650i Lounge Plus Auto.	34		8 000	107 000
M6 DKG	47		8 000	143 750
M6 Pack Compétition DKG	52		8 000	153 650
640d Lounge Plus Auto.	20		500	96 850

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

X5

xDrive35i Lounge Plus Auto.	20		6 500	69 700
xDrive50i Lounge Plus Auto.	25		8 000	85 500
M Auto.	49		8 000	127 000
xDrive40e Lounge Plus	13		0	73 000
sDrive25d Lounge Auto.	13		250	54 650
xDrive30d Lounge Plus Auto.	16		2 200	68 000
xDrive40d Lounge Plus Auto.	20		2 200	73 000
M 50d Auto.	26		2 200	96 300

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

X6

xDrive35i Lounge Plus Auto.	20		6 500	74 500
xDrive50i Lounge Plus Auto.	34		8 000	90 150
M Auto.	49		8 000	134 800
xDrive30d Lounge Plus Auto.	16		2 200	72 800
xDrive40d Lounge Plus Auto.	16		2 200	77 800
M50d Auto.	26		2 200	100 500

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

SÉRIE 7

740i Auto.	21		4 000	91 100
750i xDrive Auto.	34		4 000	107 900
740e iPerformance Auto.	nc		1 000	93 300
730d Auto.	15		0	86 500
740d xDrive Auto.	20		0	96 700
750d xDrive Auto.	26		900	107 900

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

I8

Hybride rechargeable	11		1 000	136 800

CITROËN

TYPE	CV	B/M*	PRIX
C-ZERO			
C-Zero Confort	1	6 300	26 900
NOUVELLE E-MEHARI			
Electrique	nc	6 300	25 000
C1 (3 PORTES)			
1.0 VTi 68 ch Live	4	0	10 350
1.2 PureTech 82 ch Feel	4	0	12 650

Surcoût Feel : Live + 1 700 €
Surcoût Shine : Feel + 1 300 €

C1 (5 PORTES)

Surcoût : 3 portes + 500 €

C3

1.0 PureTech 68 ch Attraction	4	0	13 600
1.2 PureTech 82 ch Attraction	4	0	14 200
1.2 PureTech 110 ch Exclusive	5	0	20 050
1.6 BlueHDi 75 ch Attraction	4	0	15 800
1.6 BlueHDi 100 ch Confort	5	0	19 250

Surcoût Confort : Attraction + 2 000 €
Surcoût Exclusive : Confort + 2 250 €

C3 PICASSO

1.4 VTi 95 ch Confort	5		250	18 550
1.2 PureTech 110 ch Confort	6		0	19 350
1.6 Blue HDi 100 ch Confort	5		0	21 100

Surcoût Exclusive : Confort + 2 000 €

C4 CACTUS (5 PORTES)

1.2 PureTech 82 ch Live	4	0	15 200
1.2 PureTech 110 Feel	5	0	19 000
1.6 Blue HDi 100 ch Feel	5	0	20 450

Surcoût Feel : Live + 1 850 €
Surcoût Shine : Feel + 1 750 €

NOUVELLE C-ELYSÉE

1.2 PureTech 82 ch Confort	nc	0	13 450
1.6 BlueHDi 100 ch Confort	nc	0	16 450

C4 BERLINE (5 PORTES)

1.2 PureTech 110 ch Live	6	0	19 900
1.2 PureTech 130 ch Feel	6	0	22 850
1.6 BlueHDi 100 ch Live	5	0	22 150
1.6 BlueHDi 120 ch Live	6	0	23 350
2.0 BlueHDi 150 ch Shine	7	0	29 700

Surcoût Feel : Live + 1 550 €
Surcoût Shine : Feel + 3 200 €

NOUVEAU C4 PICASSO

1.2 PureTech 110 ch Live	6	0	24 950
1.2 PureTech 130 ch Live	7	0	25 950
1.6 THP 165 ch Feel Auto.	9	0	30 700
1.6 BlueHDi 100 ch Live	5	0	26 800
1.6 BlueHDi 120 ch Live	6	0	27 800
2.0 BlueHDi 150 ch Feel	7	0	31 500

Surcoût Feel : Live + 2 050 €
Surcoût Shine : Feel + 2 950 €

GRAND C4 PICASSO

Surcoût : C4 Picasso + 1 200 €

C4 AIRCROSS

1.6 HDi 115 ch Confort	6	0	29 450

Surcoût Exclusive : Confort + 4 850 €

C5

2.0 BlueHDi 150 ch Confort	7	0	31 400
2.0 BlueHDi 180 ch Confort Auto.	9	0	35 000

Surcoût Exclusive : Confort + 4 550 €

C5 TOURER (BREAK)

Surcoût : berline + 1 100 €

C5 TOURER XTR

2.0 BlueHDi 150 ch Exclusive	7	0	38 550
2.0 BlueHDi 180 ch Exclusive Auto.	7	0	40 850

NEMO MULTISPACE

1.3 HDi 80 ch Attraction	4	0	16 000

Surcoût Confort : Attraction + 2 050 €
Surcoût XTR : Confort + 400 €

BERLINGO MULTISPACE

1.2 PureTech 110 ch Feel	6	0	21 300
1.6 BlueHDi 75 ch Feel	4	0	21 300
1.6 BlueHDi 100 ch Feel	5	0	22 000
1.6 BlueHDi 120 ch XTR	6	0	24 150

Surcoût XTR : Feel + 700 €
Surcoût Shine : XTR + 2 500 €

DACIA

TYPE	CV	B/M*	PRIX
SANDERO			
1.2 16V 75 ch	5	0	7 990
0.9 TCe 90 ch Ambiance	5	0	10 300
1.5 dCi 75 ch Ambiance	4	0	11 250
1.5 dCi 90 ch Lauréate	4	0	12 950

Surcoût Ambiance : "base" + 1 060 €
Surcoût Lauréate : Ambiance + 1 100 €

SANDERO STEPWAY

0.9 TCe 90 Ambiance	5	0	11 100
1.5 dCi 90 Ambiance	5	0	12 650

Surcoût Prestige : Ambiance + 1 500 €

LOGAN

1.2 16V 75 ch	5	0	7 790
0.9 TCe 90 ch Ambiance	5	0	10 100
1.5 dCi 75 ch Ambiance	4	0	11 050
1.5 dCi 90 ch Lauréate	4	0	12 750

Surcoût Ambiance : "base" + 1 060 €
Surcoût Lauréate : Ambiance + 1 100 €

LOGAN MCV

Surcoût : berline + 1 200 €

LODGY

1.6 SCe 100	6	250	9 990
1.2 TCe 115 ch Silver Line	6	0	13 200
1.5 dCi 90 ch Silver Line	5	0	14 400
1.5 dCi 110 ch Silver Line	6	0	15 200

Surcoût Silver Line : "base" + 1 510 €

LODGY STEPWAY

1.2 TCe 115	6	0	14 300
1.5 dCi 110	6	0	16 300

DUSTER

1.6 SCe 115	6	500	11 990
1.2 TCe 125 ch Ambiance	7	250	14 700
1.5 dCi 90 ch	5	0	13 600
1.5 dCi 110 ch Ambiance	6	0	15 400

Surcoût Ambiance : "base" + 1 200 €
Surcoût Lauréate : Ambiance + 1 100 €
Surcoût Steel : Lauréate + 800 €
Surcoût Prestige : Lauréate + 1 100 €

DOKKER

1.6 SCe 100	6	250	9 490
1.2 TCe 115 ch Silver Line	6	0	12 700
1.5 dCi 75 ch Silver Line	4	0	13 800
1.5 dCi 90 ch Silver Line	5	0	14 300

Surcoût Silver Line : "base" + 1 510 €

1.2 TCe 115	6	0	14 100
1.5 dCi 90	5	0	15 700

DS

TYPE	CV	B/M*	PRIX
NOUVELLE DS 3			
1.2 PureTech 82 ch Chic	4	0	15 950
1.2 PureTech 110 ch Be Chic	5	0	18 900
1.2 PureTech 130 ch Be Chic	6	0	20 100
1.6 THP 165 ch Sport Chic Performance	9	0	25 450
1.6 BlueHDi 100 ch Be Chic	11	0	27 950
1.6 BlueHDi 120 ch Sport Chic	5	0	20 100

Surcoût Be Chic : Chic + 1 250 €
Surcoût So Chic : Be Chic + 1 300 €
Surcoût Sport Chic : So Chic + 2 750 €

NOUVELLE DS 3 CABRIO

1.2 PureTech 82 ch Be Chic	4	0	20 000
1.2 PureTech 110 ch So Chic	5	0	23 000
1.2 PureTech 130 ch So Chic	6	0	24 200
1.6 THP 165 ch Sport Chic Performance	9	0	27 950
1.6 BlueHDi 100 ch Be Chic	11	0	30 450
1.6 BlueHDi 120 ch Sport Chic	5	0	22 750

Surcoût So Chic : Be Chic + 1 300 €
Surcoût Sport Chic : So Chic + 2 450 €

DS 4

1.2 PureTech 130 ch Chic	7	0	23 700
1.6 THP 165 ch So Chic Auto.	9	0	31 450
1.6 THP 210 ch Sport Chic	12	250	35 750
1.6 BlueHDi 100 ch Chic	5	0	23 850
1.6 BlueHDi 120 ch Be Chic	6	0	26 850
2.0 BlueHDi 150 ch So Chic	7	0	31 400
2.0 BlueHDi 180 ch So Chic Auto.	7	0	34 250

Surcoût Be Chic : Chic + 1 800 €
Surcoût So Chic : Be Chic + 3 000 €
Surcoût Sport Chic : So Chic + 3 500 €

DS 4 CROSSBACK

1.2 PureTech 130 ch Be Chic	7	0	27 200
1.6 THP 165 ch Be Chic Auto.	9	9	30 150
1.6 BlueHDi 120 ch Be Chic	6	0	28 550
2.0 BlueHDi 180 ch Be Chic Auto.	9	0	32 950

Surcoût Sport Chic : Be Chic + 4 900 €

DS 5

1.6 THP 165 ch Be Chic Auto.	9	150	33 950
1.6 THP 210 ch So Chic	12	500	36 900
1.6 BlueHDi 120 ch Chic	6	0	29 750
2.0 BlueHDi 150 ch Be Chic	7	0	34 250
2.0 BlueHDi 180 ch Be Chic Auto.	9	0	36 950
Hybrid 4x4 200 ch So Chic	8	0	43 400

Surcoût Be Chic : Chic + 2 500 €
Surcoût So Chic : Be Chic + 2 300 €
Surcoût Sport Chic : So Chic + 3 700 € à + 4 000 €

FERRARI

TYPE	CV	B/M*	PRIX
California T	47	8 000	188 353
488 GTB	61	8 000	209 240
FF	63	8 000	263 592
F12 Berlinetta	72	8 000	273 895

FIAT

TYPE	CV	B/M*	PRIX
500			
1.2 69 ch Pop	4	0	12 490
0.9 TwinAir 85 ch Lounge	4	0	16 290
0.9 TwinAir 105 ch Lounge	5	0	17 040
1.3 MultiJet 95 ch Popstar	5	0	17 240

Surcoût Popstar : Pop + 1 300 €
Surcoût Lounge : Popstar + 900 €
Surcoût S : Lounge + 300 €
Surcoût Club : Lounge + 1 500 €
Surcoût S Plus : Club + 300 €
Surcoût Riva : Club + 1 800 €

NOUVELLE 500 ABARTH

595	8	250	18 600
595 Turismo	9	250	22 400
595 Competizione	10	250	25 700

500C (CABRIOLET)

1.2 69 ch Pop	4	0	14 490
0.9 TwinAir 85 ch Lounge	4	0	18 290
0.9 TwinAir 105 ch Lounge	4	0	19 040
1.3 MultiJet 95 ch Popstar	5	0	19 240

Surcoût Popstar : Pop + 1 300 €
Surcoût Lounge : Popstar + 900 €
Surcoût S : Lounge + 300 €
Surcoût Club : Lounge + 1 500 €
Surcoût S Plus : Club + 300 €
Surcoût Riva : Club + 1 800 €

NOUVELLE 500C ABARTH

595C	8	250	20 600
595C Turismo	9	250	24 400
595C Competizione	10	250	27 700

500L

1.4 95 ch Pop	6	500	15 900
0.9 TwinAir 105 ch Popstar	5	0	19 590
1.3 MultiJet 95 ch Popstar	5	0	20 690
1.6 MultiJet 120 ch Popstar	6	0	21 690

Surcoût Popstar : Pop + 2 190 €
Surcoût Lounge : Popstar + 1 500 €
Surcoût Rosso Amore Edizione : Lounge + 400 €

500L TREKKING

1.4 95 ch Popstar	6	500	19 090
0.9 TwinAir 105 ch Popstar	5	0	20 590
1.3 MultiJet 95 ch Popstar	5	0	21 690
1.6 MultiJet 120 ch Popstar	5	0	22 690

Surcoût 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

Surcoût Lounge : Popstar + 1 500 €

500X

1.6 E-Torq 110 ch	6	250	15 990
1.4 MultiAir 140 ch Popstar	8	250	21 390
1.4 MultiAir 170 ch Cross 4x4 Auto.	10	2 200	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

Surcoût Pop : "base" + 2 200 €
Surcoût Popstar : Pop + 1 700 €
Surcoût Rosso Amore Edizione : Popstar + 1 100 €
Surcoût Lounge : Popstar + 2 400 €
Surcoût Cross : Popstar + 1 000 €
Surcoût 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

Surcoût 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

Surcoût Cross : Rock + 2 200 €

PUNTO (5 PORTES)

1.2 69 ch Cult	4	0	13 590
1.4 77 ch Steel	5	150	14 590
0.9 TwinAir 105 ch Steel	5	0	15 990

Surcoût Steel : Cult + 500 €
Surcoût Steel Pack : Steel + 1 400 €

NOUVELLE TIPO 4 PORTES

1.4 95 ch	5	150	12 490
1.3 MultiJet 95 ch	4	0	14 990
1.6 MultiJet 120 ch Pop	4	0	17 590

Surcoût Pop : "base" + 1 300 €
Surcoût Easy : Pop + 1 300 €

NOUVELLE TIPO 5 PORTES

1.4 95 ch	5	150	13 990
1.4 T-Jet 120 ch Easy	7	250	18 490
1.3 MultiJet 95 ch	5	0	16 490
1.6 MultiJet 120 ch Pop	6	0	19 490

Surcoût Pop : "base" + 1 500 €
Surcoût Easy : Pop + 1 500 €
Surcoût Lounge : Easy + 1 500 €

NOUVELLE TIPO STATION WAGON

Surcoût : 5 Portes + 1 500 €

NOUVEAU 124 SPIDER

1.4 MultiAir 140 ch	8	900	25 990

Surcoût Lusso : "base" + 2 000 €
Surcoût Lusso Plus : Lusso + 2 000 €

QUBO

1.4 77 ch Pop	5	2 200	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	2 200	16 490
1.6 MultiJet 95 ch Lounge	5	0	22 190
1.6 MultiJet 120 ch Lounge	6	0	22 690

Surcoût Lounge Pack : Lounge + 1 000 €
Surcoût Trekking : Lounge Pack + 0 €

DOBLO MAXI

1.6 MultiJet 120 ch Lounge	6	0	23 490

Surcoût Lounge Pack : Lounge + 1 000 €

DE FORD À MERCEDES

FORD

1er distributeur Ford Paris Ile de France
6 adresses dans les départements 78.92 et 95
Groupe Priod www.priod.fr
150 véhicules d'occasion disponibles

TYPE	CV	B/M*	PRIX
NOUVELLE KA+			
1.2 Ti-VCT 70 ch Essential	4	0	9 990
Surcoût 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	250	27 300
1.5 TDCi 75 ch Edition	4	0	16 990
1.5 TDCi 95 ch Titanium	5	0	19 140
Surcoût Titanium: Edition + 1 500 €			
Surcoût ST-Line : Titanium + 0 €			
Surcoût ST-Line Red Edition : ST-Line + 260 €			
Surcoût ST-Line Black Edition : ST-Line Red Edition + 500 €			
FIESTA (5 PORTES)			
Surcoût: berline 3 portes + 600 €			
FOCUS			
1.6 Ti-VCT 85 ch Trend	5	250	19 100
1.0 EcoBoost 100 ch Trend	5	0	21 100
1.0 EcoBoost 125 ch Trend	5	0	22 300
1.5 EcoBoost 150 ch Titanium	6	0	25 200
1.5 EcoBoost 182 ch Titanium	6	0	26 400
2.0 EcoBoost 250 ch ST	15	2 200	29 200
RS	24	2 200	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	Surcoût Titanium: Trend + 1 700 €	
Surcoût ST-Line : Titanium + 300 €			
FOCUS SW (BREAK)			
Surcoût: berline + 600 €			
B-MAX			
1.4 90 ch Edition	5	250	18 100
1.0 EcoBoost 100 ch Edition	5	0	19 500
1.6 Ti-VCT 105 ch Edition PowerShift	6	900	20 300
1.0 EcoBoost 125 ch Edition	6	0	20 300
1.0 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
Surcoût Titanium: Edition + 850 à + 1 350 €			
Surcoût Color Edition : Titanium + 650 €			
ECOSPORT			
1.5 Ti-VCT 112 ch Trend	6	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
Surcoût Titanium: Trend + 1 550 €			
Surcoût 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	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
Surcoût Titanium: Trend + 2 200 €			
GRAND C-MAX			
Surcoût: C-MAX + 1 300 €			
MONDEO			
1.0 EcoBoost 125 ch Trend	6	0	27 550
1.5 EcoBoost 160 ch Titanium	9	150	31 750
2.0 EcoBoost 240 ch Titanium Auto.	14	2 200	37 450
Hybrid 187 ch Titanium (4 portes)	9	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
Surcoût Vignale: Titanium + 6 100 €			
MONDEO SW			
Surcoût: berline + 1 000 €			
S-MAX			
1.5 EcoBoost 160 ch Trend	9	900	34 000
2.0 EcoBoost 240 ch Titanium Auto.	15	3 000	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	39 000
2.0 TDCi Bi-Turbo 210 ch Titanium PwrSh.	12	500	42 200
Surcoût Titanium: Trend + 2 000 €			
Surcoût Vignale : Titanium + 6 700 €			
GALAXY			
1.5 EcoBoost 160 ch Titanium	9	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	900	46 100
Surcoût Titanium: Trend + 2 500 €			
KUGA			
1.5 EcoBoost 120 ch Trend	7	500	23 700
1.5 EcoBoost 150 ch Trend	8	900	25 900
1.5 EcoBoost 182 ch Trend 4x4 Auto.	11	900	30 600
2.0 TDCi 120 ch Trend	6	0	27 150
2.0 TDCi 150 ch Trend	8	0	29 350
2.0 TDCi 180 ch Titanium 4x4	8	150	34 950
Surcoût Titanium : Trend + 2 400 €			
Surcoût Sport Platinium : Titanium + 2 200 €			
EDGE			
2.0 TDCi 180 Trend	10	500	42 000
2.0 TDCi 210 Titanium PowerShift	12	500	48 500
Surcoût Titanium : Trend + 3 000 €			
Surcoût Sport : Titanium + 3 000 €			
MUSTANG FASTBACK			
2.3 EcoBoost 317 ch	21	3 000	37 500
5.0 GT 418 ch	33	8 000	41 500
MUSTANG CONVERTIBLE			
Surcoût: 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
Surcoût Trend: Ambiente + 750 €			
Surcoût Titanium : Trend + 1 200 €			
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
Surcoût Trend: Ambiente + 800 €			
Surcoût Titanium : Trend + 2 500 €			
GRAND TOURNEO CONNECT			
Surcoût: "court" + 600 €			

HONDA

GARAGE DU CLOS
91 LINAS 01 69 80 72 80
2 avenue Ettore Bugatti
91 VILLEBON SUR YVETTE 01 69 31 55 00
47 avenue du Général de Gaulle
www.honda-montlhery.com

TYPE	CV	B/M*	PRIX
JAZZ			
1.3 i-VTEC 102 ch Elegance	5	0	16 380
Surcoût Executive: Elegance + 800 €			
Surcoût Executive Navi: Executive + 600 €			
Surcoût 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	500	24 700
Type-R	20	2 200	36 510
1.6 i-DTEC 120 ch Elegance	6	0	23 640
Surcoût Executive: Elegance + 1 610 €			
Surcoût Sport : Executive + 500 €			
Surcoût Vaillante : Sport + 300 €			
Surcoût X Edition : Sport + 300 €			
Surcoût Sport Navi: Sport + 600 €			
Surcoût Exclusive Navi: Sport Navi + 3 560 € à + 4 760 €			
Surcoût Innova: Exclusive Navi + 700 €			
Type-R GT : Type-R + 2 400 €			
Type-R White Edition : Type-R GT + 600 €			
CIVIC TOURER (BREAK)			
Surcoût: berline + 1 540 €			
Surcoût Style : Executive Navi + 0 €			
HR-V			
1.5 i-VTEC 130 ch Elegance	7	0	21 760
1.6 i-DTEC 120 ch Elegance	6	0	24 100
Surcoût Executive: Elegance + 1 870 €			
Surcoût Executive Navi: Executive + 800 €			
Surcoût Exclusive Navi: Executive Navi + 1 700 €			
CR-V			
2.0 i-VTEC 155 ch Elegance	9	2 200	29 930
1.6 i-DTEC 120 ch Comfort	6	0	28 280
1.6 i-DTEC 160 ch Elegance Navi 4WD	9	0	36 360
Surcoût Elegance: Comfort + 2 700 €			
Surcoût Elegance Navi : Elegance + 900 €			
Surcoût Executive Navi: Elegance Navi + 1 350 € à + 5 900 €			
Surcoût Exclusive Navi: Executive Navi + 2 100 €			
Surcoût Innova: Exclusive Navi + 3 740 €			
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
Surcoût UEFA Euro 2016 : Pack Evidence + 1 050 €			
Surcoût Pack Sensation Auto. : UEFA Euro 2016 + 640 €			
I20 (5 PORTES)			
1.2 75 ch Initia	4	0	12 600
1.2 84 ch Initia	4	0	13 050
1.4 100 ch Intuitive	5	0	15 650
1.0 T-GDI 100 ch Intuitive	5	0	15 900
1.0 T-GDI 120 ch UEFA Euro 2016 Plus	6	0	18 350
1.1 CRDi 75 ch Initia	4	0	14 950
1.4 CRDi 90 ch Intuitive	4	0	17 650
Surcoût Intuitive: Initia + 2 000 €			
Surcoût Intuitive Plus: Intuitive + 1 300 €			
Surcoût UEFA Euro 2016 : Intuitive + 750 €			
Surcoût Creative: Intuitive Plus + 1 450 €			
Surcoût 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
Surcoût Intuitive Plus: Intuitive + 1 300 €			
Surcoût Creative: Intuitive Plus + 1 450 €			
NOUVELLE I20 ACTIVE			
1.0 T-GDi 100 ch	nc	0	18 700
ix20			
1.4 90 ch Initia	5	0	16 000
1.6 125 ch UEFA Euro 2016	7	250	19 950
1.6 CRDi 115 ch UEFA Euro 2016	6	0	21 500
Surcoût UEFA Euro 2016: Initia + 2 700 €			
Surcoût Creative : UEFA Euro 2016 + 1 100 €			
Surcoût Executive: Creative + 2 200 €			
I30 (5 PORTES)			
1.4 100 ch Initia	6	0	18 600
1.6 GDI 135 ch UEFA Euro 2016	7	0	22 100
1.6 CRDi 110 ch Initia	5	0	21 900
Surcoût UEFA Euro 2016: Initia + 1 700 €			
Surcoût UEFA Euro 2016 Plus : UEFA Euro 2016 + 2 600 €			
I30 SPORT WAGON (BREAK)			
1.6 CRDi 110 ch UEFA Euro 2016	5	0	24 600
Surcoût UEFA Euro 2016 Plus : UEFA Euro 2016 + 2 600 €			
I40			
1.7 CRDi 115 ch Intuitive	6	0	29 200
1.7 CRDi 141 ch Business	7	0	30 900
Surcoût Business : Intuitive + 950 €			
Surcoût UEFA Euro 2016 Plus : Business + 3 900 €			
I40 SPORT WAGON (BREAK)			
Surcoût: berline + 1 200 €			
VELOSTER			
Turbo	11	2 200	28 500
TUCSON			
1.6 GDi 132 ch Initia	7	900	22 950
1.6 T-GDI 177 ch Executive 4WD DCT	10	2 200	37 800
1.7 CRDi 115 ch Initia	6	0	25 450
2.0 CRDi 136 ch Intuitive	8	0	29 650
1.7 CRDi 141 ch Intuitive DCT	7	0	30 150
2.0 CRDi 185 ch Creative 4WD Auto.	11	2 200	37 350
Surcoût Intuitive : Initia + 2 200 €			
Surcoût Creative: Intuitive + 2 500 €			
Surcoût Executive: Creative + 3 250 € à + 3 800 €			
SANTA FE			
2.2 CRDi 200 ch Initia	11	900	35 200
Surcoût Creative : Initia + 7 100 €			
Surcoût Executive: Creative + 4 200 €			

INFINITI

TYPE	CV	B/M*	PRIX
NOUVELLE Q30			
1.6t	nc	150	26 300
2.0t Sport AWD DCT	nc	2 200	41 030
1.5d	nc	0	26 850
2.2d DCT	nc	0	31 800
Surcoût Premium: "base" + 2 970 €			
Surcoût City Black Edition : Premium + 4 690 €			
Surcoût Premium Tech : Premium + 4 570 €			
Surcoût Sport : Premium + 3 600 €			
NOUVEAU QX30			
2.2d Premium AWD DCT	nc	0	39 800
Surcoût Premium Tech : Premium + 4 570 €			
Q50			
3.5 360 ch Hybrid	NC	500	53 720
2.2d 170 ch	9	0	34 915
2.2d 170 ch Premium	9	0	37 280
2.2d 170 ch Sport	9	0	42 570
Q60 COUPÉ			
3.7 V6 320 ch GT	23	8 000	48 905
3.7 V6 320 ch S	23	8 000	51 115
3.7 V6 320 ch S Premium	23	8 000	55 230
Q60 CABRIOLET			
3.7 V6 320 ch GT Premium	23	8 000	60 705
Q70			
3.7 V6 320 ch Premium	22	8 000	61 890
3.5h 364 ch GT	19	2 200	56 520
3.5h 364 ch GT Premium	19	2 200	62 540
3.0d 3.0 V6 238 ch GT	15	6 500	53 265
3.0d 3.0 V6 238 ch GT Premium	15	6 500	59 285
3.0d 3.0 V6 238 ch S	15	6 500	57 480
3.0d 3.0 V6 238 ch AT S Premium	15	6 500	62 190
QX50			
3.7 V6 320 ch GT	23	8 000	50 755
3.7 V6 320 ch GT Premium	23	8 000	54 700
3.0D V6 D 238 ch	16	8 000	45 560
3.0D V6 D 238 ch GT	16	8 000	50 615
3.0D V6 D 238 ch GT Premium	16	8 000	54 560
QX70			
3.7 V6 320 ch GT	23	8 000	53 900
3.7 V6 320 ch GT Premium	23	8 000	59 620
3.7 V6 320 ch S	23	8 000	56 910
5.0 V8 390 ch S Premium	30	8 000	73 560
3.0D V6 238 ch GT	16	8 000	54 050
3.0D V6 238 ch GT Premium	16	8 000	59 770
3.0D V6 238 ch S	16	8 000	57 060
3.0D V6 238 ch S Premium	16	8 000	62 780

JAGUAR

JAGUAR Marne La Vallée
Véhicules Neufs
&
Occasions
01 64 68 40 00
www.jaguar-marne-la-vallee.fr

TYPE	CV	B/M*	PRIX
XE			
2.0 200 ch Pure Auto.	10	0	37 200
2.0 240 ch Pure Auto.	15	3 000	42 900
S Auto.	23	6 500	62 300
2.0 Diesel 163 ch Pure	8	0	37 000
2.0 Diesel 180 ch Pure	10	0	37 000
Surcoût Prestige: Pure + 4 210 € à + 4 600 €			
Surcoût Portfolio : Prestige + 3 000 € à + 3 790 €			
Surcoût R-Sport : Prestige + 1 550 € à + 2 340 €			
XF			
2.0 240 ch Pure Auto.	NC	NC	50 010
3.0 340 ch Prestige Auto.	NC	NC	65 710
S Auto.	NC	NC	84 660
2.0 D E-Performance 163 ch Pure	NC	NC	41 780
2.0 D 180 ch Pure	NC	NC	48 820
3.0 D 300 ch Prestige Auto.	NC	NC	64 940
Surcoût Prestige: Pure + 4 760 € à + 5 150 €			
Surcoût Portfolio: Prestige + 6 930 €			
Surcoût R-Sport: Prestige + 2 920 €			
F-TYPE COUPÉ			
3.0 340 ch	24	8 000	65 890
S	28	8 000	77 990
R Auto.	46	8 000	108 060
SVR AWD Auto.	50	8 000	139
	500		
F-TYPE CABRIOLET			
3.0 340 ch	24	8 000	72 940
S	28	8 000	85 040
R Auto.	46	8 000	115 110
SVR AWD Auto.	50	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 + 9 030 €			
Surcoût Première Edition : 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 Evo 110 ch Sport	6	500	18 950
1.4 MultiAir 140 ch Longitude	8	250	22 400
1.4 MultiAir 170 ch Limited 4x4 Auto.	10	2 200	31 800
1.6 MultiJet 120 ch Sport	6	0	21 650
2.0 MultiJet 120 ch Sport 4x4	7	150	23 550
2.0 MultiJet 140 ch Limited 4x4	8	150	30 700
2.0 MultiJet 170 ch Trailhawk 4x4 Auto.	10	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.	20	8 000	38 350
Surcoût Rubicon: Sahara + 1 000 €			
WRANGLER UNLIMITED (4 PORTES)			
3.6 284 ch Sahara Auto.	20	8 000	40 550
Surcoût Limited: Rubicon + 1 000 €			
CHEROKEE			
2.0 MultiJet 140 ch Sport	8	250	30 950
2.2 MultiJet 185 ch 4x4 Auto. Longit. Exec.	10	900	44 150
2.2 MultiJet 200 ch 4x4 Auto. Limited	12	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 Pentastar 286 ch Limited Pack Navi. Auto.	19	150	58 100
SRT Auto.	39	8 000	83 500
3.0 CRD 250 ch Limited	16	6 500	56 900
Surcoût Limited Pack Navigation: Limited + 4 200 €			
Surcoût Overland: Limited Pack Navigation + 5 800 €			
Surcoût Summit: Overland + 3 500 €			

*□: bonus écologique (en €); □: malus écologique (en €).

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
RIO (5 PORTES)			
1.2 85 ch Motion	5	0	13 490
1.1 CRDi 75 ch Motion	4	0	15 490
1.4 CRDi 90 ch Active	4	0	17 790
Surcoût Active : Motion + 1 900 €			
Surcoût Premium : Active + 2 200 € à + 2 300 €			
VENGA			
1.4 90 ch Motion	5	0	15 900
1.6 125 ch Active	7	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	2 200	29 200
1.6 CRDi 136 ch Active	7	0	23 200
Surcoût GT Line : Active + 1 700 €			
CEE'D			
1.4 100 ch Motion	6	0	17 990
1.0 T-GDi 120 ch Active	6	0	22 200
1.4 CRDi 90 ch Motion	5	0	19 990
1.6 CRDi 110 ch Active	5	0	23 500
1.6 CRDi 136 ch Active	7	0	23 500
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	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 €			
Surcoût Premium : Active + 4 000 €			
NOUVEAU SPORTAGE			
1.6 GDI 132 ch Motion	7	900	23 000
1.6 T-GDi 177 ch GT Line 4x4 DCT	10	2 200	34 400
1.7 CRDi 115 ch Motion	6	0	25 000
2.0 CRDi 136 ch Active	7	0	30 900
2.0 CRDi 185 ch GT Line 4x4 Auto.	11	2 200	37 700
Surcoût Active : Motion + 3 900 €			
Surcoût GT Line : Active + 1 800 €			
Surcoût Premium : GT Line + 2 800 €			
NOUVELLE OPTIMA			
1.7 CRDi 141 ch Premium	7	0	32 900
Surcoût Ultimate : Premium + 5 500 €			
SORENTO			
2.2 CRDi 200 ch Premium	12	2 200	43 990
Surcoût Ultimate : Premium + 6 000 €			

LAMBORGHINI

TYPE	CV	B/M*	PRIX
Huracán LP 580-2	nc	8 000	180 000
Huracán LP 610-4	nc	8 000	203 400
Huracán LP 610-4 Spyder	nc	8 000	223 740
Aventador LP 700-4	nc	8 000	324 000
Aventador LP 700-4 Roadster	nc	8 000	360 000
Aventador LP 750-4 Superveloce	nc	8 000	396 600
Aventador LP 750-4 Superveloce Road.	nc	8 000	432 960

LANCIA

TYPE	CV	B/M*	PRIX
YPSILON 5 PORTES			
1.2 69 ch S/S Gold	4	0	15 200
1.2 69 ch S/S Gold +	4	0	16 200
0.9 TwinAir 85 ch S/S Gold	4	0	16 800
0.9 TwinAir 85 ch S/S DFS Gold	4	0	17 900
0.9 TwinAir 85 ch S/S Gold +	4	0	17 800
0.9 TwinAir 85 ch S/S DFS Gold +	4	0	18 900
1.3 MultiJet 95 ch S/S Gold	5	0	18 300
1.3 MultiJet 95 ch S/S Gold +	5	0	19 300
DELTA			
1.6 MultiJet 120 ch DPF Gold	6	0	28 000
VOYAGER			
2.8 MultiJet 177 ch Gold	11	8 000	44 400
2.8 MultiJet 177 ch Platinum	11	8 000	48 900

LAND ROVER

TYPE	CV	B/M*	PRIX
DISCOVERY SPORT			
2.0 Si4 240 ch Pure Auto.	15	6 500	40 200
2.0 eD4 150 ch Pure	8	0	33 100
2.0 TD4 180 ch Pure	10	150	37 800
Surcoût SE : Pure + 4 400 €			
Surcoût HSE : SE + 5 400 €			
Surcoût HSE Luxury : HSE + 5 900 €			
RANGE ROVER EVOQUE/EVOQUE COUPÉ			
2.0 Si4 240 ch Pure Auto.	15	6 500	42 800
2.2 eD4 150 ch Pure	9	0	34 600
2.2 TD4 180 ch Pure	12	0	39 400
Surcoût SE : Pure + 3 900 €			
Surcoût SE Dynamic : SE + 4 300 €			
Surcoût HSE : SE Dynamic + 5 100 €			
Surcoût HSE Dynamic : HSE + 2 600 €			
NOUVEL EVOQUE CABRIOLET			
2.0 Si4 240 ch SE Dynamic Auto.	16	8 000	55 600
2.0 TD4 150 ch SE Dynamic Auto.	9	900	51 600
2.0 TD4 180 ch SE Dynamic Auto.	11	900	54 600
Surcoût HSE Dynamic : SE Dynamic + 6 200 €			
DISCOVERY			
3.0 TDV6 211 ch Graphite Edition	13	8 000	57 250
3.0 SDV6 256 ch Landmark Edition	16	8 000	67 000
DISCOVERY SPORT			
2.2 CD4 150 ch Pure	8	0	36 812
2.2 TD4 150 ch Pure	8	150	36 400
2.2 Si4 240 ch Pure	15	6 500	41 000
RANGE ROVER SPORT			
5.0 V8 S/C HSE Dynamic Auto.	43	8 000	94 800
3.0 TDV6 S Auto.	14	3 600	64 000
3.0 SDV6 HSE Auto.	19	3 600	80 900
4.4 SDV8 HSE Dynamic Auto.	24	8 000	90 900
3.0 SDV6 Hybride HSE	20	2 200	90 600
Surcoût SE : S + 5 200 €			
Surcoût HSE : SE + 6 700 €			
Surcoût HSE Dynamic : HSE + 1 600 € à + 2 500 €			
Surcoût Autobiography : HSE Dynamic + 8 500 € à + 9 100 €			
Surcoût Autobiography Dynamic : Autobiog. + 2 000 à + 2 400 €			
Surcoût SVR : Autobiography Dynamic + 25 400 €			
RANGE ROVER			
5.0 S/C Vogue Auto.	44	8 000	122 500
3.0 TDV6 HSE Auto.	16	3 600	97 300
4.4 SDV8 Vogue Auto.	22	8 000	116 100
3.0 SDV6 Hybride Autobiography	18	2 200	135 500
Surcoût Vogue : HSE + 10 200 €			
Surcoût Autobiography : Vogue + 14 100 €			
Surcoût SVAutobiography : Autobiography + 55 300 € à + 61 200 €			

LEXUS

SIVAM Levallois, Concessionnaire Lexus
01 42 70 40 70
SIVAM Asnières, Réparateur agréé
01 46 13 51 00
SIVAM Paris Sud, Réparateur agréé
01 55 43 55 00
www.sivam.fr
LEXUS La poursuite de la perfection

TYPE	CV	B/M*	PRIX
CT			
200h	4	750	27 990
Surcoût Pack : "base" + 1 300 €			
Surcoût Luxe : Pack + 5 200 €			
Surcoût F-Sport : Luxe + 0 €			
Surcoût Executive : F-Sport + 7 400 €			
IS			
300h	9	750	38 490
Surcoût Pack : "base" + 1 700 €			
Surcoût Luxe : Pack + 7 200 €			
Surcoût F-Sport : Luxe + 0 €			
Surcoût Executive : F-Sport + 6 400 €			
Surcoût F-Sport Executive : Executive + 3 300 €			
RC			
200t F-Sport	15	2 200	54 390
F Auto.	38	8 000	79 790
300h Luxe	10	0	49 990
Surcoût F-Sport : Luxe + 4 400 €			
Surcoût Executive : F-Sport + 4 400 €			
Surcoût F-Sport Executive : F-Sport + 5 600 €			
Surcoût F GT : F + 8 000 €			
Surcoût F Carbon : F GT + 3 200 €			
NX			
200t 238 ch Luxe 4WD	15	3 600	51 690
300h	8	0	40 090
Surcoût Pack : "base" + 2 300 €			
Surcoût Luxe 4WD : Pack + 7 300 €			
GS			
F Auto.	39	8 000	99 900
300h Pack	9	0	49 900
450h Pack	18	250	59 300
Surcoût F GT : F + 9 000 €			
Surcoût Luxe : Pack + 7 700 € à + 8 800 €			
Surcoût F-Sport : Luxe + 7 000 € à + 8 100 €			
Surcoût Executive : F-Sport + 0 € à + 2 200 €			
NOUVEAU RX			
450h Pack	16	0	64 900
Surcoût Luxe : Pack + 7 700 €			
Surcoût F-Sport : Luxe + 8 000 €			
Surcoût F-Sport Executive : F-Sport + 3 300 €			
Surcoût Executive : F-Sport Executive + 1 700 €			
LS			
460 Luxe Auto.	29	8 000	106 700
600h Luxe	28	6 500	123 500
Surcoût F-Sport : Luxe + 5 000 € à + 6 000 €			
Surcoût Executive : F-Sport + 12 000 € à + 13 000 €			

MASERATI

TYPE	CV	B/M*	PRIX
GHIBLI			
3.0	23	8 000	70 400
S	31	8 000	83 100
S Q4	31	8 000	86 100
Diesel	17	2 200	67 250
NOUVEAU LEVANTE			
S	nc	nc	90 500
Diesel	nc	nc	72 800
GRANTURISMO			
4.2	32	8 000	115 100
Sport Auto.	38	8 000	126 500
Sport CC	36	8 000	132 100
MC Stradale	38	8 000	155 430
MC Stradale Centennial Edition	38	8 000	167 700
GRANCABRIO			
4.7	36	8 000	135 700
Sport	36	8 000	142 900
MC	38	8 000	154 200
MC Centennial Edition	38	8 000	172 500
NOUVELLE QUATTROPORTE			
S Auto.	30	8 000	108 650
GranLusso GTS Auto.	44	8 000	159 200
Diesel Auto.	17	2 200	98 450
Surcoût GranLusso : "base" + 11 150 € à + 11 550 €			
Surcoût GranSport : GranLusso + 0 €			

MAZDA

TYPE	CV	B/M*	PRIX
MAZDA2 (5 PORTES)			
1.5 Skyactiv-G 75 ch Harmonie	4	0	14 450
1.5 Skyactiv-G 90 ch Élégance	5	0	16 350
1.5 Skyactiv-G 115 ch Sélection	5	0	19 750
1.5 Skyactiv-D 105 ch Sélection	5	0	20 800
Surcoût Dynamique : Élégance + 1 150 €			
Surcoût Sélection : Dynamique + 1 300 €			
MAZDA3			
1.5 Skyactiv-G 100 ch Harmonie	5	0	20 700
2.0 Skyactiv-G 120 ch Élégance	6	0	23 200
2.0 Skyactiv-G 165 ch Dynamique	9	150	26 150
1.5 Skyactiv-D 105 ch Harmonie	nc	0	23 500
2.2 Skyactiv-D 150 ch Harmonie	7	0	25 900
Surcoût Élégance : Harmonie + 1 700 €			
Surcoût Dynamique : Élégance + 1 800 €			
Surcoût Sélection : Dynamique + 3 400 €			
NOUVEAU MX-5			
1.5 SkyActiv-G 131 ch Élégance	7	250	25 300
2.0 SkyActiv-G 160 ch Sélection Ed. Spéciale	9	1 600	30 700
Surcoût Dynamique : Élégance + 2 100 €			
Surcoût Sélection Edition Spéciale : Dynamique + 900 €			
Surcoût Sélection : Dynamique + 2 750 €			
MAZDA6			
2.0 Skyactiv-G 165 ch Élégance	9	250	29 800
2.5 Skyactiv-G 192 ch Sélection Auto.	11	900	39 250
2.2 Skyactiv-D 150 ch Élégance	7	0	31 400
2.2 Skyactiv-D 175 ch Sélection	9	0	38 250
Surcoût Dynamique : Élégance + 2 050 €			
Surcoût Sélection : Dynamique + 2 650 €			
MAZDA6 WAGON (BREAK)			
Idem berline			
CX-3			
2.0 Skyactiv-G 120 ch Élégance	7	150	20 950
2.0 Skyactiv-G 150 ch Sélection 4x4	8	900	27 550
1.5 Skyactiv-D 105 ch Élégance	5	0	22 950
Surcoût Dynamique : Élégance + 1 900 €			
Surcoût Sélection : Dynamique + 2 300 €			
CX-5			
2.0 Skyactiv-G 165 ch Élégance	9	2 200	29 500
2.2 Skyactiv-D 150 ch Élégance	8	0	31 400
2.0 Skyactiv-G 175 ch Sélection 4x4	9	250	39 500
Surcoût Dynamique : Élégance + 1 600 €			
Surcoût Dynamique Plus : Dynamique + 900 €			
Surcoût Sélection : Dynamique + 5 000 €			

MERCEDES

TYPE	CV	B/M*	PRIX
CLASSE A			
160 Intuition	5	0	23 950
180 Intuition	6	0	26 000
180 BlueEfficiency Edition Intuition	6	0	26 000
200 Intuition	7	0	29 500
220 Inspiration 4Matic Auto.	10	1 600	36 100
250 Inspiration	8	1 600	35 150
250 Sport 218 ch	8	2 200	45 250
45 AMG 4Matic Auto.	4	2 200	55 350
160 d Intuition	4	0	26 100
180 d Intuition	6	0	27 750
180 d BlueEfficiency Edition Intuition	5	0	27 750
200 d Intuition	8	0	29 250
220 d Inspiration Auto.	8	0	36 850
Surcoût Inspiration : Intuition + 2 100 €			
Surcoût Sensation : Inspiration + 1 900 €			
Surcoût Fascination : Sensation + 3 900 €			
NOUVELLE CLASSE CLA			
180 Inspiration	nc	0	29 900
180 BlueEfficiency Edition Inspiration	nc	0	29 900
200 Inspiration	nc	0	34 200
220 Inspiration 4Matic Auto.	nc	1 600	38 600
250 Inspiration	nc	900	37 700
250 Sport	nc	2 200	49 300
45 AMG 4Matic Auto.	nc	2 200	62 600
180 d Inspiration	nc	0	33 300
180 d BlueEfficiency Edition Inspiration	nc	0	33 300
200 d Inspiration	nc	0	35 550
220 d Inspiration	nc	0	39 550
Surcoût Sensation : Inspiration + 4 025 €			
Surcoût Launch Edition : Sensation + 1 200 €			
Surcoût Fascination : Sensation + 4 200 €			
NOUVELLE CLASSE CLA SHOOTING BRAKE			
Surcoût : coupé + 900 €			
GLA			
180 Intuition	8	150	28 700
200 Intuition	8	150	31 350
250 Inspiration	12	500	36 700
45 AMG 4Matic Auto.	24	2 200	60 300
180 d Intuition	5	0	31 400
200 d Intuition	7	0	33 850
220 d Inspiration	9	0	40 050
Surcoût Inspiration : Intuition + 1 800 €			
Surcoût Sensation : Inspiration + 2 400 €			
Surcoût Activity Edition : Sensation + 1 500 €			
Surcoût Fascination : Sensation + 5 200 €			
CLASSE B			
160 Intuition	6	0	24 950
180 Intuition	6	0	27 000
180 BlueEfficiency Edition Intuition	6	0	27 500
200 Intuition	8	250	29 650
220 Inspiration 4Matic Auto.	10	500	35 600
250 Inspiration Auto.	12	500	34 550
160 d Intuition	5	0	27 600
180 d Intuition	5	0	29 150
180 d BlueEfficiency Edition	5	0	29 650
200 d Intuition	7	0	30 800
220 d Inspiration Auto.	9	0	37 500
250 e Intuition	2	6 300	41 100
Surcoût Inspiration : Intuition + 1 950 € à + 2 150 €			
Surcoût Sensation : Inspiration + 1 300 € à + 1 850 €			
Surcoût Fascination : Sensation + 5 000 €			
Surcoût Electric Art : Sensation + 2 650 €			
CLASSE C			
160	7	0	31 000
180	8	0	34 050
200	10	0	36 700
250 Auto.	12	0	40 150
300 Executive Auto.	15	900	49 750
400 Executive 4Matic Auto.	22	2 200	58 550
43 AMG 4Matic Auto.	25	3 000	66 700
63 AMG Auto.	36	6 500	88 450
63 AMG S Auto.	40	6 500	96 800
350 e Executive	10	1 000	54 650
180 d	6	0	33 200
200 d	7	0	35 700
220 d	9	0	38 550
250 d Auto.	11	0	44 100
300 h	10	0	48 650
Surcoût Executive : "base" + 5 150 €			
Surcoût Sportline : Executive + 2 100 €			
Surcoût Fascination : Sportline + 3 950 €			
CLASSE C BREAK			
Surcoût : berline + 1 300 € à + 1 800 €			
CLASSE C COUPÉ			
180	8	0	37 200
200	10	0	39 850
250 Auto.	12	0	44 050
300 Executive Auto.	14	900	51 450
400 Executive 4Matic Auto.	22	2 200	59 500
43 AMG 4Matic Auto.	25	3 000	68 450
63 AMG Auto.	36	6 500	92 900
63 AMG S Auto.	40	6 500	101 250
220 d	9	0	40 750
250 d Auto.	11	0	46 300
Surcoût Executive : "base" + 4 100 €			
Surcoût Sportline : Executive + 2 650 €			
Surcoût Fascination : Sportline + 4 650 €			
NOUVELLE CLASSE C CABRIOLET			
180	8	150	44 650
200	10	250	47 300
250 Auto.	12	250	51 500
300 Executive Auto.	14	1 600	58 900
400 Executive 4Matic Auto.	22	3 600	66 950
43 AMG 4Matic Auto.	25	4 000	75 900
63 AMG Auto.	37	8 000	100 350
63 AMG S Auto.	41	8 000	108 700
220 d	9	0	48 200
250 d Auto.	11	0	53 750
Surcoût Executive : "base" + 4 100 €			
Surcoût Sportline : Executive + 2 650 €			
Surcoût Fascination : Sportline + 4 750 €			
NOUVEAU SLC			
180	8	150	36 100
200	10	900	41 000
300 Auto.	14	250	48 900
43 AMG Auto.	25	3 000	66 000
250 d Auto.	11	0	45 200
Surcoût Executive : "base" + 4 700 €			
Surcoût Sportline : Executive + 3 000 €			
Surcoût Fascination : Sportline + 3 500 €			
GLC			
250 4Matic Auto.	12	1 600	44 450
43 AMG 4Matic Auto.	25	4 000	66 150
350 e Executive 4Matic	10	1 000	55 950
220 d 4Matic Auto.	9	0	46 600
250 d 4Matic Auto.	11	0	47 950
Surcoût Executive : "base" + 4 700 €			
Surcoût Sportline : Executive + 1 550 €			
Surcoût Fascination : Sportline + 3 800 €			
NOUVEAU GLC COUPÉ			
250 Executive Auto.	12	2 200	53 000

DE MERCEDES À SUBARU

220 d Executive Auto.	9	□	150	55 150
250 d Executive Auto.	11	□	150	56 500
Surcoût Sportline : Executive + 3 200 €				
Surcoût Fascination : Sportline + 5 000 €				
CLASSE E				
200 Auto.	NC		0	47 350
220 d Auto.	NC		0	49 200
350 d Executive Auto.	NC	□	150	63 900
Surcoût Executive : "base" + 5 800 €				
Surcoût Sportline : Executive + 2 500 €				
Surcoût Fascination : Sportline + 7 800 €				
CLASSE E COUPÉ				
200	NC	□	500	43 850
250 Auto.	NC	□	150	49 250
320 Executive Auto.	NC	□	2 200	60 250
400 Executive Auto.	NC	□	2 200	63 900
500 Executive Auto.	NC	□	8 000	78 550
220 d	NC		0	46 550
250 d	NC		0	49 650
350 d Executive Auto.	NC	□	150	60 000
Surcoût Executive : "base" + 4 450 €				
Surcoût Sportline : Executive + 550 €				
Surcoût Fascination : Sport + 7 250 €				
CLASSE E CABRIOLET				
Surcoût : Classe E Coupé + 5 000 €				
CLASSE CLS COUPÉ				
400 Auto.	22	□	2 200	73 100
500 Executive Auto.	30	□	6 500	95 200
63 AMG Auto.	47	□	8 000	133 700
63 AMG S Auto.	50	□	8 000	148 700
220 d Auto.	9		0	59 900
250 d Auto.	11		0	63 500
350 d Auto.	15	□	250	70 550
Surcoût Executive : "base" + 6 750 €				
Surcoût Sportline : Executive + 5 950 €				
Surcoût Fascination : Sportline + 800 €				
CLASSE CLS SHOOTING BRAKE				
Surcoût : Classe CLS + 800 €				
CLASSE S				
400 4Matic Auto.	NC	□	6 500	99 200
500 Executive Auto.	34	□	6 500	118 600
600 L Auto.	44	□	8 000	187 700
63 AMG Auto.	50	□	8 000	173 100
65 AMG L Auto.	57	□	8 000	250 800
400 h	19	□	900	97 200
500 e L Executive	20	■	750	124 600
350 d Auto.	15	□	900	90 800
300 h	19		0	90 800
Surcoût Executive : "base" + 9 500 € (400, 400 h, 350 d et 300 h)				
Surcoût Maybach : 500 Executive + 28 500 €, 600 L + 20 100 €				
CLASSE S COUPÉ				
400 4Matic Auto.	26	□	6 500	118 000
500 Auto.	35	□	6 500	137 300
63 AMG Auto.	50	□	8 000	183 300
65 AMG Auto.	57	□	8 000	253 800
CLASSE S CABRIOLET				
500 Auto.	35	□	6 500	153 900
63 AMG 4Matic Auto.	50	□	8 000	202 600
65 AMG Auto.	nc	□	8 000	265 900
400 Auto.	25	□	2 200	105 700
500 Executive Auto.	35	□	8 000	135 600
63 AMG Auto.	50	□	8 000	181 400
65 AMG Auto.	56	□	8 000	256 900
AMG GT				
GT Auto.	35	□	8 000	124 900
S Auto.	41	□	8 000	144 000
CLASSE G				
500 Auto.	31	□	8 000	106 400
63 AMG Auto.	47	□	8 000	144 400
65 AMG Auto.	57	□	8 000	271 800
350 d Auto.	15	□	8 000	91 800
CLASSE GLE				
400 4Matic Auto.	23	□	8 000	67 350
43 AMG 4Matic Auto.	26	□	6 500	83 150
500 Executive 4Matic Auto.	34	□	8 000	90 550
63 AMG 4Matic Auto.	48	□	8 000	130 600
63 AMG S 4Matic Auto.	51	□	8 000	140 400
500 e Executive 4Matic	20	■	750	87 050
250 d 4Matic Auto.	12	□	250	57 550
350 d 4Matic Auto.	16	□	2 200	65 050
Surcoût Executive : "base" + 5 300 €				
Surcoût Sportline : Executive + 6 500 €				
Surcoût Fascination : Sportline + 3 200 €				
CLASSE GLE COUPÉ				
400 4Matic Auto.	23	□	6 500	72 650
43 AMG 4Matic Auto.	nc	□	8 000	89 050
500 Executive 4Matic Auto.	35	□	8 000	96 750
63 AMG 4Matic Auto.	48	□	8 000	132 350
63 S AMG 4Matic Auto.	51	□	8 000	142 850
350 d 4Matic Auto.	16	□	3 000	70 550
Surcoût Executive : "base" + 6 100 €				
Surcoût Sportline : Executive + 6 200 €				
Surcoût Fascination : Sportline + 4 100 €				
GLS				
400 4Matic Auto.	16	□	8 000	93 500
500 Executive 4Matic Auto.	23	□	8 000	119 000
63 AMG 4Matic Auto.	36	□	8 000	146 000
350 d 4Matic Auto.	51	□	3 600	88 000
Surcoût Executive : "base" + 7 000 €				
CITAN TOURER LONG				
112 Pure	nc		nc	22 728
108 CDI Pure	nc		nc	22 416
109 CDI Pure	nc		nc	22 824
111 CDI Pure	nc		nc	23 940
Surcoût Plus : Pure + 2 886 €				
Surcoût Prime : Plus + 3 918 €				
CITAN TOURER EXTRA-LONG				
111 CDI Pure	nc		nc	26 916
Surcoût Plus : Pure + 1 962 €				
Surcoût Prime : Plus + 2 796 €				

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	□	250	25 250
John Cooper Works	13	□	150	32 196
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				
One 75 ch	5		0	17 350
One 102 ch	5		0	18 450
Cooper 136 ch	7		0	21 300
Cooper S 192 ch	9	□	250	26 150
One D 95 ch	5		0	20 000
Cooper D 116 ch	5		0	22 950
Cooper SD 170 ch	9		0	27 550
NOUVELLE MINI CABRIO				
Cooper	7		0	24 650
Cooper S	11	□	250	29 450
John Cooper Works	13	□	1 600	36 450
Cooper D	7		0	26 300
Cooper SD	10		0	32 450
NOUVEAU CLUBMAN				
One	5		0	22 900
Cooper	7		0	24 900
Cooper S	nc		nc	29 500
One D	6		0	25 900
Cooper D	8		0	27 900
Cooper SD	nc		nc	31 500
PACEMAN				
Cooper 122 ch	7	□	2 200	24 350
Cooper S 190 ch	10	□	2 200	29 500
John Cooper Works All4	13	□	2 200	37 400
Cooper D 112 ch	6		0	26 250
Cooper SD 143 ch	7		0	30 000
COUNTRYMAN				
One 98 ch	7	□	250	21 900
Cooper 122 ch	7	□	250	24 350
Cooper S 190 ch	11	□	500	29 500
John Cooper Works All4	13	□	2 200	37 400
One D 90 ch	5		0	23 600
Cooper D 112 ch	6		0	26 250
Cooper SD 143 ch	7		0	30 000

MITSUBISHI

TYPE	CV	B/M*		PRIX
I-MIEV				
Électrique	1	■	6 300	23 350
NOUVELLE SPACE STAR				
1.0 Mivec 71 ch In	4		0	10 890
1.2 Mivec 80 ch Intense	4		0	14 490
Surcoût Invite : In + 1 600 €				
ASX				
1.6 115 ch Invite	6		0	21 600
1.6 DI-D 115 ch Invite	6		0	24 800
2.2 DI-D 150 ch Intense 4x4 Auto.	8	□	1 600	31 500
Surcoût Intense : Invite + 2 500 €				
NOUVEL OUTLANDER				
2.0 150 ch Inform	9	□	1 600	28 950
2.2 DI-D 150 ch 2WD Invite	8		0	31 150
Surcoût Intense Navi 4WD : Invite + 5 300 €				
Surcoût Instyle Auto. : Intense Navi 4WD + 4 900 €				
PHEV Intense	5	■	1 000	47 250
Surcoût Intense Style : Intense + 3 000 €				
Surcoût Instyle : Intense Style + 7 000 €				
PAJERO (3 PORTES)				
3.2 DI-D 200 ch Invite Auto	13	□	8 000	40 800
Surcoût Intense : Invite + 3 600 €				
Surcoût Instyle : Intense + 6 500 €				
PAJERO (5 PORTES)				
Surcoût : 3 portes + 3 100 €				

NISSAN

TYPE	CV	B/M*		PRIX
MICRA (5 PORTES)				
1.2 80 ch Visia	5		0	10 750
1.2 DIG-S 98 ch Visia	5		0	12 910
Surcoût Visia Pack : Visia + 1 300 €				
Surcoût Acenta : Visia + 1 040 € à +1 800 €				
Surcoût N-Tec : Acenta + 1 400 €				
Surcoût Lolita Lampicka : N-Tec + 2 700 €				
NOTE				
1.2 80 ch Visia	5		0	13 650
1.2 DIG-S 98 ch Acenta	5		0	16 850
1.5 dCi 90 ch Visia	5		0	16 400
Surcoût Acenta : Visia + 1 400 €				
Surcoût N-Connecta Family : Acenta + 1 950 €				
Surcoût Tekna : N-Connecta + 900 €				
JUKE				
1.6 94 ch Visia	7	□	250	16 200
1.2 DIG-T 115 ch Acenta	6		0	19 450
1.6 117 ch Xtronic Acenta	6	□	250	20 350
1.6 DIG-T 190 ch N-Connecta	11	□	2 200	22 950
Nismo RS	13	□	2 200	27 950
1.5 dCi 110 ch Visia Pack	6		0	19 900
Surcoût Visia Pack : Visia + 1 400 €				
Surcoût Acenta : Visia Pack + 1 450 €				
Surcoût N-Connecta : Acenta + 1 700 €				
Surcoût Tekna : N-Connecta + 2 100 €				
LEAF				
24 KWh Visia	3	■	6 300	31 900
30 KWh Acenta	3	■	6 300	35 300
Surcoût Visia Pack : Visia + 480 €				
Surcoût Acenta : Visia Pack + 1 920 €				
Surcoût Tekna : Acenta + 2 400 €				
PULSAR				
1.2 DIG-T 115 ch Visia	6		0	18 990
GT	10	□	250	26 115
1.5 dCi 110 ch Visia	5		0	21 490
Surcoût Acenta : Visia + 2 200 €				
Surcoût N-Connecta : Acenta + 1 500 €				
Surcoût Tekna : N-Connecta + 2 100 €				
QASHQAI				
1.2 DIG-T 115 ch Visia	6		0	22 450
1.6 DIG-T 163 ch Acenta	9	□	150	26 850
1.5 dCi 110 ch Visia	5		0	25 050
1.6 dCi 130 ch Acenta	7		0	29 350
Surcoût Acenta : Visia + 2 200 €				
Surcoût N-Connecta : Acenta + 2 000 €				
Surcoût Tekna : N-Connecta + 2 300 €				
X-TRAIL				
1.6 DIG-T 163 ch Visia	9	□	500	25 480
1.6 dCi 130 ch Visia	7		0	28 580
Surcoût Acenta : Visia + 2 300 €				
Surcoût N-Connecta : Acenta + 2 400 €				
Surcoût Tekna : N-Connecta + 2 250 €				
370 Z COUPÉ				
3.7 328 ch	23	□	8 000	32 900
Nismo	25	□	8 000	46 100
Surcoût Pack : "base" + 3 400 €				
370 Z ROADSTER				
3.7 328 ch Pack	23	□	8 000	39 300
NOUVELLE GT-R				
3.8 570 ch Premium Edition	49	□	8 000	99 900
Surcoût Black Edition : Premium Edition + 2 000 €				
Surcoût Gentleman Edition : Black Edition + 2 000 €				
Surcoût Track Edition : Gentleman Edition + 10 000 €				

OPEL

TYPE	CV	B/M*		PRIX
KARL				
1.0 75 Essentia	4		0	9 990
Surcoût Edition : Essentia + 2 000 €				
Surcoût Edition Plus : Edition + 400 €				
Surcoût Innovation : Edition Plus + 1 600 €				
ADAM				
1.2 Twinport 70 ch Essentia	4		0	11 600
1.4 Twinport 87 ch Unlimited	5		0	14 550
1.0 Ecotec Turbo 115 ch Unlimited	6		0	16 750
S	6		0	19 000
Surcoût Unlimited : Essentia + 2 400 €				
Surcoût Glam : Unlimited + 1 400 €				
Surcoût Swinglop : Glam + 800 €				
ADAM ROCKS				
1.4 Twinport 87 ch Unlimited	5		0	16 550
1.0 Ecotec 115 ch Unlimited	6		0	18 750
S	NC	□	250	21 300
Surcoût Swinglop : Unlimited + 1 550 €				
CORSA (3 PORTES)				
1.2 70 ch Essentia	4		0	11 990
1.4 90 ch Edition	5		0	14 290
1.4 Turbo 100 ch Edition	5		0	15 190
1.0 Ecotec Turbo 115 ch Cosmo	6		0	18 600
OPC	12	□	2 200	23 800
1.3 CDTI 75 ch Edition	4		0	16 590
1.3 CDTI 95 ch EcoFlex Edition	4		0	17 790
Surcoût Edition : Essentia + 1 800 €				
Surcoût Color Edition : Edition + 1 060 €				
Surcoût Cosmo : Color Edition + 1 450 €				
CORSA (5 PORTES)				
Surcoût : 3 portes + 600 €				
MERIVA				
1.4 Twinport 100 ch Edition	6	□	250	18 150
1.4 Twinport 120 ch Edition	7		0	19 350
1.6 CDTI 95 ch Edition	5		0	20 200
1.6 CDTI 110 ch Edition	6		0	21 000
1.6 CDTI 136 ch Cosmo	6		0	23 600
Surcoût Cosmo : Edition + 1 800 €				
Surcoût Cosmo Pack : Cosmo + 1 350 €				
NOUVEAU MOKKA X				
1.4 Turbo 120 ch Edition	8	□	250	20 950
1.4 Turbo 140 ch Innovation Auto.	8	□	500	24 000
1.4 Turbo 153 ch Elite Auto. 4x4	9	□	500	28 450
1.6 CDTI EcoFlex 110 ch Edition	6		0	23 300
1.6 CDTI 136 ch Innovation	7		0	25 450
Surcoût Innovation : Edition + 1 450 € à + 1 600 €				
Surcoût Color Edition : Innovation + 1 350 €				
Surcoût Elite : Color Edition + 750 €				
NOUVELLE ASTRA (5 PORTES)				
1.4 Twinport 100 ch Essentia	6		0	18 000
1.0 Turbo 105 ch EcoFlex Edition	5		0	20 400
1.4 Turbo 125 ch Innovation	6		0	23 500
1.4 Turbo 150 ch Dynamic	7		0	24 300
1.6 Turbo 200 ch Dynamic	11	□	900	26 100
1.6 CDTI 95 ch Edition	5		0	22 300
1.6 CDTI 110 ch Edition	5		0	23 000
1.6 CDTI 136 ch Innovation	7		0	26 100
1.6 CDTI BiTurbo 160 ch Dynamic	8		0	27 000
Surcoût Innovation : Edition + 1 700 €				
Dynamic : Identique Innovation				
NOUVELLE ASTRA SPORTS TOURER				
1.0 Turbo 105 ch EcoFlex Edition	5		0	21 400
1.4 Turbo 125 ch Innovation	6		0	24 500
1.4 Turbo 150 ch Innovation Auto.	8		0	26 400
1.6 CDTI 110 ch Edition	5		0	24 000
1.6 CDTI 136 ch Innovation	7		0	27 100
Surcoût Innovation : Edition + 2 300 €				
GTC				
1.4 Turbo 120 ch Dynamic	7	□	500	25 500
1.4 Turbo 140 ch Dynamic	8	□	500	26 460
OPC	18	□	4 000	35 800
1.6 CDTI EcoFlex 110 ch Dynamic	6		0	27 560
1.6 CDTI 136 ch Dynamic	6		0	28 480
Surcoût Elite : Dynamic + 2 700 €				
CASCADA				
1.4 Turbo 140 ch Innovation	8	□	900	31 000
1.6 Turbo 170 ch Elite Auto.	10	□	900	37 550
2.0 CDTI Bluelnject. 170ch Cosmo Pack	10		0	39 200
NOUVEAU ZAFIRA				
1.4 Turbo 120 ch Edition	7	□	500	24 850
1.4 Turbo 140 ch Innovation	8	□	500	28 300
1.6 Turbo 200 ch	12	□	2 200	31 800
2.0 CDTI Bluelnjection Innovation	9		0	32 450
Surcoût Elite : Innovation + 2 150 €				
INSIGNIA (5 PORTES)				
1.4 Turbo 140 ch Edition	7		0	26 360
1.6 Turbo 170 ch Cosmo	10	□	250	30 310
1.6 CDTI 120 ch Edition	6		0	29 590
1.6 CDTI 136 ch EcoFlex Cosmo	7		0	33 210
2.0 CDTI 170 ch EcoFlex Cosmo Pack	9		0	37 760
Surcoût Cosmo : Edition + 2 920 €				
Surcoût Cosmo Pack : Cosmo + 3 050 €				
INSIGNIA SPORTS TOURER (BREAK)				
OPC	23	□	8 000	47 990
Surcoût : berline + 1 100 €				
INSIGNIA COUNTRY TOURER				
1.6 CDTI 136 ch	7		0	39 650
2.0 CDTI 170 ch 4x4	9		900	43 480

PEUGEOT

TYPE	CV	B/M*		PRIX
iOn				
Active	1	■	6 300	26 900
108 (3 PORTES)				
1.0 VTi 68 ch Access	4		0	10 350
Surcoût Active : Access + 1 150 €				
Surcoût Style : Active + 900 €				
108 (5 PORTES)				
1.2 PureTech 82 ch Active	4		0	12 600
Surcoût : 3 portes + 500 €				
Surcoût Allure : Active + 2 000 €				
Surcoût GT Line : Allure + 1 100 €				
108 TOP! (5 PORTES)				
Surcoût : 108 5 portes + 1 200 €				
Surcoût Top! Roland Garros : Top! Allure + 1 500 €				
208 (3 PORTES)				
1.2 PureTech 68 ch Access	4		0	12 700
1.2 PureTech 82 ch Active	4		0	15 600
1.2 PureTech 110 ch Allure	5		0	19 150
GTi	11		0	25
9000GTi 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 Like : Access + 500 €				
Surcoût Active : Access + 2 000 €				
Surcoût Allure : Active + 1 950 €				
Surcoût GT Line : Allure + 900 €				
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 : Access + 2 100 €				
Surcoût Allure : Active + 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
GTi	16	□	250	37 400
1.6 BlueHDi 100 ch Access	5		0	22 600
1.6 BlueHDi 120 ch Active	5		0	25 600
2.0 BlueHDi 150 ch Allure	7		0	29 100
2.0 BlueHDi 180 GT Auto.	9		0	34 400
Surcoût Active : Access + 2 200 €				
Surcoût Style : Active + 400 €				
Surcoût Allure : Active + 1 950 €				
Surcoût GT Line : Allure + 1 800 €				
Surcoût Féline : Allure + 2 350 €				
308 SW				
Surcoût : 5 portes + 850 € à + 950 €				

*□ : bonus écologique (en €) ; □ : malus écologique (en €).

3008

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

Surcoût Style : Active + 1 000 €
Surcoût Allure : Active + 2 750 €
Surcoût Féline : Allure + 2 100 €

4008

1.6 HDi 115 ch Style	6	150	34 600

5008

1.2 PureTech 130 ch Active	7	0	27 300
1.6 THP 165 ch Allure Auto.	9	250	33 350
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 GT Line : Allure + 1 850 €
Surcoût Féline : GT Line + 1 600 €
Surcoût GT : Féline + 300 €

508 SW (BREAK)

Surcoût : berline + 1 200 € à 1 900 €

508 RXH (BREAK)

2.0 BlueHDi 180 ch Auto.	9	0	43 850
Hybrid4	8	0	48 150

BIPPER TEPEE

1.3 HDi 80 ch Style	4	0	17 850

Surcoût Outdoor : Style + 600 €

PARTNER TEPEE

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

Surcoût Style : Active + 850 €
Surcoût Outdoor : Active + 2 150 €

PORSCHE

TYPE	CV	B/M*	PRIX
NOUVEAU 718 CAYMAN			
2.0	19	nc	53 960
S	24	nc	66 710
NOUVEAU 718 BOXSTER			
2.0	19	nc	56 000
S	24	nc	68 750
NOUVELLE 911 COUPÉ (TYPE 991 II)			
Carrera	25	8 000	98 975
Carrera 4	26	8 000	106 415
Carrera S	31	8 000	113 255
Carrera 4S	31	8 000	120 695
Targa 4	26	8 000	119 615
Targa 4S	31	8 000	133 895
Turbo	44	8 000	177 695
Turbo S	49	8 000	206 135
NOUVELLE 911 CABRIOLET (TYPE 991 II)			
Carrera	26	8 000	112 175
Carrera 4	26	8 000	119 615
Carrera S	31	8 000	126 455
Carrera 4S	31	8 000	133 895
Turbo	42	8 000	190 895
Turbo S	49	8 000	219 335
PANAMERA			
3.6	21	8 000	85 967
4	21	8 000	91 247
S	31	8 000	107 207
4S	31	8 000	112 607
GTS	34	8 000	127 727
Turbo	42	8 000	149 207
Turbo S	48	8 000	183 527
S E-Hybrid	20	nc	107 207
Diesel	19	8 000	88 007
MACAN			
2.0	15	2 200	58 235
S	23	8 000	63 755
GTS	25	8 000	76 115
Turbo	29	8 000	86 510
S Diesel	16	2 200	63 155
CAYENNE			
S	31	8 000	87 290
GTS	33	nc	104 690
Turbo	43	8 000	134 930
Turbo S	49	8 000	172 610
S E-Hybrid	20	nc	88 760
Diesel	16	2 200	72 890
S Diesel	26	4 000	90 530

RENAULT

TYPE	CV	B/M*	PRIX
TWINGO			
1.0 SCe 70 ch Life	4	0	11 000
0.9 Energy TCe 90 ch Zen	4	0	13 500

Surcoût Limited : Life + 1 300 €
Surcoût Zen : Life + 1 500 €
Surcoût Intens : Zen + 1 000 €
Surcoût Hipanema : Intens + 200 €

ZOE

Life	1	6 300	22 100
Charge Rapide Life	1	6 300	22 600

Surcoût Zen : Life + 1 300 €
Surcoût Intens : Zen + 700 €

NOUVELLE CLIO

1.2 75 ch Life	4	0	13 700
0.9 TCe 90 ch Zen	5	0	16 500
1.2 Energy TCe 120 ch Intens	6	0	19 450
RS EDC	11	150	26 050
RS Trophy 220 ch EDC	11	150	29 100
1.5 Energy dCi 75 ch Life	4	0	16 800
1.5 Energy dCi 90 ch Zen	4	0	19 400
1.5 Energy dCi 110 Intens	nc	0	22 550

Surcoût Zen : Life + 1 800 €
Surcoût Intens : Zen + 1 950 €
Surcoût Initiale Paris : Intens + 3 750 €

NOUVELLE CLIO ESTATE

Surcoût : berline + 600 €

CAPTUR

0.9 Energy TCe 90 ch Life	5	0	16 700
1.2 TCe 120 ch Zen	6	0	19 500
1.5 Energy dCi 90 ch Life	4	0	19 200
1.5 Energy dCi 110 ch Zen	5	0	22 300

Surcoût Zen : Life+ 1 900 €
Surcoût Intens : Zen + 1 700 €
Surcoût Hypnotic : Intens + 1 300 €
Surcoût Wave : Intens + 800 €

MÉGANE COUPÉ

1.2 Energy TCe 130 ch Bose Edition EDC	7	0	27 900
R.S.	16	2 200	32 450
1.5 Energy dCi 110 ch Bose Edition	5	0	28 650
1.6 Energy dCi 130 ch Bose Edition	6	0	29 850

NOUVELLE MÉGANE

1.2 Energy TCe 100 ch Life	5	0	18 200
1.2 Energy TCe 130 ch Zen	7	0	23 200
1.6 Energy TCe 205 ch GT EDC	11	150	31 900
1.5 Energy dCi 90 ch Life	4	0	22 100
1.5 Energy dCi 110 ch Life	5	0	23 400
1.6 Energy dCi 130 ch Zen	6	0	26 600

Surcoût Zen : Life + 2 800 €
Surcoût Intens : Zen + 2 200 €

NOUVELLE MÉGANE ESTATE

Surcoût : berline + 900 € à + 1 700 €

SCÉNIC

1.2 Energy TCe 115 ch Life	6	0	24 200
1.2 Energy TCe 130 ch Zen	7	250	26 900
1.5 Energy dCi 95 ch Life	5	0	25 000
1.5 Energy dCi 110 ch Life	5	0	26 300
1.6 Energy dCi 130 ch Bose Edition	7	0	32 200

Surcoût Limited : Life + 1 500 €
Surcoût Zen : Life + 2 300 €
Surcoût Bose Edition : Zen + 2 300 €

GRAND SCÉNIC

Surcoût : Scénic + 400 €

KADJAR

1.2 Energy TCe 130 Life	7	0	24 100
1.5 Energy dCi 110 Life	5	0	26 200
1.6 Energy dCi 130 Zen	7	0	29 600

Surcoût Zen : Life + 2 000 €
Surcoût Intens : Zen + 2 500 €

TALISMAN

1.6 Energy TCe 150 ch Zen EDC	8	0	31 800
1.6 Energy TCe 200 ch Intens EDC	11	0	36 100
1.5 Energy dCi 110 ch Life	5	0	28 200
1.6 Energy dCi 130 ch Zen	6	0	31 500
1.6 Energy dCi 160 ch Intens EDC	8	0	36 800

Surcoût Zen : Life + 2 000 €
Surcoût Intens : Zen + 3 000 €
Surcoût Initiale Paris : Intens + 4 700 €

TALISMAN ESTATE

Surcoût : berline + 1 200 € à + 1 400 €

ESPACE

1.6 Energy TCe 200 ch Zen EDC	11	250	38 800
1.6 Energy dCi 130 ch Life	7	0	35 300
1.6 Energy dCi 160 ch Zen EDC	8	0	40 300

Surcoût Intens : Zen + 3 800 €
Surcoût Initiale Paris : Intens + 3 900 €

KANGOO

1.2 Energy TCe 115 ch Life	6	250	19 950
1.5 Energy dCi 75 ch Life	4	0	19 950
1.5 Energy dCi 90 ch Life	5	0	20 550
1.5 Energy dCi 110 ch Zen	6	0	22 600

Surcoût Zen : Life + 1 350 €
Surcoût Extrem : Zen + 850 €
Surcoût Intens : Extrem + 400 €

GRAND KANGOO

1.5 Energy dCi 90 ch Life	5	0	22 150
1.5 Energy dCi 110 ch Zen	6	0	24 300

Surcoût Intens : Zen + 850 €

ROLLS-ROYCE

TYPE	CV	B/M*	PRIX
Ghost	49	8 000	279 990
Wraith	nc	8 000	288 300
Dawn	nc	8 000	332 400
Phantom	39	8 000	421 080
Phantom Coupé	39	8 000	451 980
Phantom Drophead Coupé	39	8 000	469 500

SEAT

TYPE	CV	B/M*	PRIX
MII (3 PORTES)			
1.0 60 ch Reference	3	0	9 765
1.0 75 ch Style	4	0	11 855

Surcoût : Style : Reference + 1 590 €

MII (5 PORTES)

Surcoût : 3 portes + 490 €

IBIZA SC (3 PORTES)

1.0 75 ch Référence	4	0	12 620
1.2 TSI 90 ch Style	5	0	15 160
1.2 TSI 110 ch Connect	6	0	17 270
1.0 EcoTSI 110 ch Connect DSG	6	0	18 850
Cupra	11	500	22 870
1.4 TDI 75 ch Référence	4	0	15 620
1.4 TDI 90 ch Référence	4	0	16 145
1.4 TDI 105 ch Connect	5	0	19 795

Surcoût Style : Référence + 1 465 €
Surcoût Connect : Style + 1 410 €
Surcoût FR : Style + 2 475 €

IBIZA (5 PORTES)

Surcoût : SC + 500 €

IBIZA ST (BREAK)

Surcoût : SC + 1 200 €

TOLEDO

1.2 TSI 90 ch Référence	5	0	18 510
1.2 TSI 110 ch Premium	6	0	22 320
1.4 TSI 125 ch Premium DSG	6	0	24 355
1.6 TDI 115 ch Premium	6	0	24 605

LEON SC (3 PORTES)

1.4 TSI 150 ch ACT FR	7	0	26 435
1.8 TSI 180 ch FR	10	0	26 970
Cupra 290	18	2 200	33 915
2.0 TDI 150 ch FR	8	0	28 480
2.0 TDI 184 ch FR	10	0	29 635

LEON (5 PORTES)

1.2 TSI 110 ch Référence	6	0	20 065
1.0 EcoTSI 115 ch Style	6	0	22 660
1.4 TSI 150 ch ACT FR	8	0	26 785
1.8 TSI 180 ch FR	10	250	27 320
Cupra 290	18	2 200	34 265
1.6 TDI 110 ch Référence	5	0	22 485
1.6 TDI 110 ch Ecomotive Style	5	0	25 120
2.0 TDI 150 ch FR	8	0	28 830
2.0 TDI 184 ch FR	10	0	29 985

Surcoût Style : Référence + 2 155 €

LEON ST (BREAK)

Surcoût : 5 portes + 1 150 €

LEON X-PERIENCE (BREAK)

1.8 TSI 180 ch DSG 4Drive	10	1 600	32 745
1.6 TDI 110 ch	6	0	28 525
2.0 TDI 150 ch 4Drive	8	0	31 720
2.0 TDI 184 ch DSG 4Drive	10	0	35 290

ATECA

1.0 TSI 115 ch Référence	6	0	21 990
1.4 EcoTSI 150 ch Style	6	0	26 600
1.6 TDI 115 ch Référence	6	0	25 300
2.0 TDI 150 ch Style	8	0	29 785
2.0 TDI 190 ch Xcellence 4Drive DSG	10	150	37 515

ALHAMBRA

1.4 TSI 150 ch Style	9	1 600	37 345
2.0 TDI 150 ch Référence	8	150	36 045
2.0 TDI 184 ch Premium 7 DSG	10	250	45 040

Surcoût Style : Référence + 3 330 €
Surcoût Premium 7 : Style + 2 525 €

SKODA

TYPE	CV	B/M*	PRIX
CITIGO (3 PORTES)			
1.0 MPI 60 ch Active	3	0	9 435
1.0 MPI 75 ch Ambition	3	0	10 990

Surcoût Ambition : Active + 1 030 €
Surcoût Style : Ambition + 1 355 €

CITIGO (5 PORTES)

Surcoût : 3 portes + 535 €

1.0 MPI 60 ch Active	3	0	12 870
1.0 MPI 75 ch Ambition	3	0	15 020
1.2 TSI 90 ch Ambition	4	0	15 970
1.2 TSI 110 ch Style	4	0	18 100
1.4 TDI 90 ch Ambition	3	0	18 060
1.4 TDI 105 ch Style	3	0	20 450

Surcoût Ambition : Active + 1 450 €
Surcoût Style : Ambition + 1 680 €

FABIA COMBI (BREAK)

Surcoût : berline + 600 €

RAPID

1.2 TSI 90 ch Edition Tour de France	4	0	20 825
1.2 TSI 110 ch Edition Tour de France	4	0	21 635
1.4 TDI 90 ch Edition Tour de France	4	0	22 565
1.6 TDI 116 ch Edition Tour de France	4	0	23 985

RAPID SPACEBACK (5 PORTES)

1.2 TSI 90 ch Edition Tour de France	4	0	20 740
1.2 TSI 110 ch Edition Tour de France	4	0	21 550
1.4 TSI 125 ch Edition Tour de France DSG	7	0	23 890
1.4 TDI 90 ch Edition Tour de France	4	0	22 480
1.6 TDI 116 ch Edition Tour de France	4	0	23 900

OCTAVIA

1.2 TSI 85 ch Active	5	0	18 890
1.0 TSI 116 ch Active	6	0	20 490
1.4 TSI 150 ch Style	7	0	26 980
1.8 TSI 180 ch Style	10	500	28 270
RS	13	500	31 450
RS 230	13	500	34 890
1.6 TDI 90 ch Active	5	0	21 470
1.6 TDI 110 ch Active	5	0	22 620
1.6 TDI 110 ch GreenLine	5	0	24 100
2.0 TDI 150 ch Style	7	0	29 110
RS TDI	10	0	32 200

Surcoût Style : Active + 4 950 €
Surcoût Laurin & Klement : Style + 3 500 €

OCTAVIA COMBI (BREAK)

Surcoût : berline + 1 100 €

OCTAVIA SCOUT (BREAK)

1.8 TSI 180 ch DSG	10	1 600	31 950
2.0 TDI 150 ch	8	0	31 250
2.0 TDI 184 ch DSG	10	0	33 700

SUPERB

1.4 TSI 125 ch Active	7	0	23 790
1.4 TSI 150 ch Ambition	8	0	28 500
1.8 TSI 180ch Style	10	150	33 800
2.0 TSI 280 ch L & K 4x4 DSG	17	2 200	45 800
1.6 TDI 120 ch Active	6	0	27 300
1.6 TDI 120 ch Greenline	nc	nc	30 000
2.0 TDI 150 ch Active	7	0	28 700
2.0 TDI 190 ch Style	10	0	36 800

Surcoût Ambition : Active + 2 700 €
Surcoût Style : Ambition + 3 600 €
Surcoût L & K : Style + 4 800 €

SUPERB COMBI (BREAK)

Surcoût : berline + 1 100 €

YETI

1.2 TSI 110 ch Active	6	500	21 330
1.4 TSI 125 ch Style	7	900	27 270
1.4 TSI 150 ch Style 4x4	8	900	31 320
2.0 TDI 110 ch Active	6	0	24 110
2.0 TDI 150 ch Style	8	0	30 790

Surcoût Style : Active + 5 280 €

SMART

TYPE	CV	B/M*	PRIX
FORTWO COUPE			
1.0 61 ch Pure	4	0	9 990
1.0 71 ch Pure	4	0	10 850
0.9 90 ch Passion	4	0	14 050

Surcoût Passion : Pure + 2 175 €
Surcoût Prime : Passion + 2 150 €
Surcoût Proxy : Prime + 1 000 €

NOUVELLE FORTWO CABRIO

1.0 71 Pure Auto.	4	0	15 250
0.9 90 Passion Auto.	4	0	18 450

Surcoût Passion : Pure + 2 175 €
Surcoût Prime : Passion + 2 150 €
Surcoût Proxy : Prime + 1 000 €

FORFOUR

1.0 61 ch Pure	3	0	10 890
1.0 71 ch Pure	4	0	11 750
0.9 90 ch Passion	4	0	14 950

Surcoût Passion : Pure + 2 175 €
Surcoût Prime : Passion + 2 150 €
Surcoût Proxy : Prime : 1 000 €

SSANGYONG

TYPE	CV	B/M*	PRIX
TIVOLI			
160 e-XGi Urban	7	900	17 490
160 e-XDi Urban	6	0	19 490

Surcoût Sport : Urban + 2 000 €
Surcoût Luxury : Sport + 2 000 €

KORANDO

220 e-XDi Pack Sport	10	250	25 490

REXTON

220 e-XDi	11	3 000	31 990

RODIUS

220 e-XDi	11	4 000	30 690

SUBARU

SUBARU
SWB Croissy
Marne la Vallée
Véhicules neufs
& Occasions
01 64 68 40 00
croissy@subaru.fr

TYPE	CV	B/M*	PRIX
XV			
1.6i 114 ch Premium	7	1 600	26 490
2.0i 150 ch Premium	9	2 200	27
4902.00 147 ch Premium	8	500	30 490

Surcoût Luxury : Premium + 3 000 €

WRX STI

S	21	8 000	44 490

Surcoût S Aileron : S + 500 €
Surcoût S Club : S Aileron + 4 500 €
Surcoût S Club Aileron : S Club + 500 €

FORESTER

2.0i 150 ch Premium	8	2 200	32 990
2.00 147 ch	8	900	32 990

Surcoût Premium : "base" + 3 000 €
Surcoût Luxury : Premium + 3 000 €

FORESTER SPORT

2.0XT 240 ch Exclusive Lineartronic	15	6 500	42 990
2.00 147 ch Exclusive	9	1 600	39 990

LEVORG

1.6 Turbo 170 ch Exclusive Eyesight Lineart.	10	2 200	39 390

OUTBACK

2.5i 173 ch Luxury Eyesight Lineartronic	10	2 200	47 390
2.00 150 ch Premium	9	500	42 390

Surcoût Premium Eyesight : Premium + 2 000 €
Surcoût Luxury : Premium Eyesight + 1 000 €
Surcoût Luxury Eyesight : Luxury + 2 000 €

DE SUBARU À VOLVO

Surcoût Exclusive Eyesight : Luxury Eyesight + 2 000 €

SUBARU

TYPE	CV	B/M*	PRIX
BRZ			
2.0i 200 ch	12	3 000	30 990
Surcoût Club : "base" + 2 200 €			
CÉLÉRIO (5 PORTES)			
1.0 68 ch Avantage	4	0	8 990
1.0 WT 68 ch Pack Plus	4	0	12 290
Surcoût Privilège : Avantage +1 700 €			
Surcoût Pack : Privilège + 800 €			
SWIFT (3 PORTES)			
1.2 VVT 92 ch Avantage	5	0	12 090
Sport	8	900	17 480
Surcoût Privilège : Avantage + 800 €			
SWIFT (5 PORTES)			
1.3 DDiS 75 ch Privilège	4	0	15 540
Surcoût : 3 portes + 650 €			
Surcoût Sc'City : Privilège + 1 750 €			
NOUVELLE BALENO			
1.2 Dualjet Privilège	4	0	14 490
1.2 Hybrid SHVS Pack	4	0	17 150
1.0 Boosterjet Pack	5	0	17 390
Surcoût Pack : Privilège + 1 700 €			
JIMNY			
1.3 VVT JX	6	2 200	13 860
Surcoût JLX : JX + 1 750 €			
VITARA			
1.6 VVT 120 ch Avantage	6	0	17 490
1.6 DDiS 120 ch Privilège	6	0	21 690
Surcoût Privilège : Avantage + 1 900 €			
Surcoût Pack : Privilège + 1 900 €			
S-CROSS			
1.6 VVT 120 ch Avantage	6	0	18 990
1.6 DDiS 120 ch Pack SE	6	0	24 790
Surcoût Pack SE : Avantage + 3 500 €			
Surcoût Style : Pack SE + 4 500 € à + 4 600 €			

TESLA

TYPE	CV	B/M*	PRIX
MODEL S			
60	1	6 300	77 100
90D	1	6 300	103 000
P90D	1	6 300	125 300
NOUVEAU MODEL X			
75D	1	6 300	96 900
90D	1	6 300	110 300
P90D	1	6 300	132 400

TOYOTA

TYPE	CV	B/M*	PRIX
AYGO (3 PORTES)			
1.0 VVT-i 68 ch x	3	0	10 600
Surcoût x-play : x + 1 500 €			
AYGO (5 PORTES)			
Surcoût : 3 portes + 400 €			
YARIS (3 PORTES)			
1.0 VVT-i 69 ch Active	4	0	13 700
1.3 VVT-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	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 VVT-i 100 ch Tendance	5	0	20 000
1.2T 115 ch Dynamic	6	0	23 250
136h Tendance	4	750	25 200
1.4 D-4D 90 ch Tendance	5	0	23 450
1.6 D-4D 112 ch Dynamic	6	0	26 050
Surcoût Dynamic : Tendance + 850 € à + 2 250 €			
Surcoût Design : Dynamic + 600 €			
Surcoût Executive : Design + 2 200 €			
AURIS TOURING SPORTS (BREAK)			
Surcoût : berline 5 p. + 1 100 €			
1.6 VVT-i 132 ch Tendance	8	1 600	23 900
1.8 VVT-i 147 ch Dynamic CVT	8	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	750	30 400
Surcoût Lounge : Dynamic + 3 300 €			
PRIUS +			
136h Active	4	750	32 200
Surcoût Dynamic : Active + 1 500 €			
Surcoût SkyView : Dynamic + 1 000 €			
Surcoût Lounge : SkyView + 2 550 €			
AVENSIS			
1.6 VVT-i 132 ch Dynamic	8	500	28 200
1.8 VVT-i 147 ch Dynamic	9	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 €			
AVENSIS TOURING SPORTS (BREAK)			
Surcoût : + 1 000 €			
RAV4			
2.0 VVT-i 151 ch Active AWD	9	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	6 500	37 000
Surcoût Life : LeCap + 4 950 €			
Surcoût Légende : Life + 2 500 €			
Surcoût Lounge : Légende + 4 400 €			
LAND CRUISER (5 PORTES)			
4.0 VVT-i 280 ch Lounge Auto.	20	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	3 000	32 390

VOLKSWAGEN

TYPE	CV	B/M*	PRIX
NOUVELLE UP! (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 €			
UP! (5 PORTES)			
Surcoût : 3 portes + 500 €			
POLO (3 PORTES)			
1.0 60 ch Trendline	4	0	13 380
1.0 75 ch Trendline	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 ACT 150 ch BlueGT	7	0	23 340
GTI	11	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 + 1 930 €			
Surcoût Allstar : Confortline + 90 €			
Surcoût Beats Audio : Confortline + 1 200 €			
Surcoût R-Line : Confortline + 2 360 €			
Surcoût Carat : R-Line + 1 200 €			
POLO (5 PORTES)			
Surcoût : berline 3 p. + 660 €			
CROSS POLO			
1.2 TSI 90 ch BMT	5	0	18 300
1.4 TDI 90 ch BMT	4	0	20 430
GOLF VII (3 PORTES)			
1.2 TSI 85 ch Trendline	5	0	18 850
1.2 TSI 110 ch Trendline	5	0	21 230
1.0 TSI 115 ch BlueMotion Trendline	6	0	22 230
1.4 TSI 125 ch Confortline	6	0	24 410
1.4 TSI ACT 150 ch Confortline	7	0	26 980
GTI	12	250	34 150
GTI Performance	13	250	35 260
GTI Clubsport	16	2 200	37 400
R	19	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	1 000	39 600
e-Golf	3	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 TSI 125 ch Trendline	6	0	23 660
1.4 TSI 150 Confortline	8	0	27 930
R DSG	19	2 200	46
2001.6 TDI 90 ch Trendline	5	0	25 080
1.6 TDI 110 ch Trendline	5	0	25 700
2.0 TDI 150 ch Confortline	7	0	30 530
GTD	10	0	36 570
Surcoût Confortline : Trendline + 2 170 €			
Surcoût Allstar : Confortline + 0 €			
Surcoût Carat : Confortline + 2 150 €			
GOLF ALLTRACK			
1.6 TDI 110 ch	6	0	32 500
2.0 TDI 150 ch	8	0	35 270
2.0 TDI 184 ch DSG	10	0	37 730
GOLF SPORTSVAN			
1.2 TSI 85 ch Trendline	5	0	21 240
1.0 TSI 115 ch BlueMotion Trendline	6	0	24 320
1.4 TSI 125 ch Trendline	7	0	24 320
1.4 TSI 150 ch Confortline	8	0	28 530
1.6 TDI 90 ch Trendline	4	0	25 750
1.6 TDI 110 ch Trendline	5	0	26 880
2.0 TDI 150 ch Confortline	8	0	31 210
Surcoût Confortline : Trendline + 2 160 €			
Surcoût Allstar : Confortline + 90 €			
Surcoût Carat : Confortline + 2 340 €			
Surcoût R-Line : Carat + 690 €			
COCCINELLE			
1.2 TSI 105 ch	6	250	18 270
1.4 TSI 150 ch Vintage	9	150	24 620
2.0 TSI 220 ch Sport	9	900	29 350
2.0 TDI 110 ch	6	0	21 930
2.0 TDI 150 ch Vintage	7	0	27 480
Surcoût Origin : "base" + 2 430 €			
Surcoût Vintage : "base" + 3 010 € à + 3 230 €			
Surcoût Color : Vintage + 620 €			
Surcoût Couture : Vintage + 4 800 €			
Surcoût Sport : Vintage + 930 € à 1 060 €			
Surcoût GT Cor : Sport + 2 110 €			
COCCINELLE CABRIOLET			
1.2 TSI 105 ch	6	0	22 210
1.4 TSI 150 ch Vintage	9	150	28 630
2.0 TSI 220 ch Sport	12	1 600	33 350
2.0 TDI 110 ch	6	0	26 030
2.0 TDI 150 ch Vintage	8	0	31 610
Surcoût Origin : "base" + 2 160 € à + 2 550 €			
Surcoût Vintage : "base" + 3 070 € à + 3 460 €			
Surcoût Couture : Vintage + 4 510 €			
Surcoût Sport : Vintage + 950 €			
Surcoût GT Cor : Sport + 1 560 €			
SCIROCCO			
1.4 TSI 125 ch	7	0	25 790
2.0 TSI 180 ch	10	500	29 010
R	18	4 000	40 410
2.0 TDI 150 ch	7	0	30 780
2.0 TDI 184 ch R-Line	10	0	36 040
Surcoût R-Line : "base" + 3 230 € à + 3 470 €			
Surcoût Carat : R-Line + 1 480 €			
TOURAN			
1.2 TSI 110 ch Trendline	6	0	24 760
1.4 TSI 150 ch Confortline	8	150	29 860
1.6 TDI 115 ch Trendline	6	0	28 000
2.0 TDI 150 ch Confortline	8	0	32 700
2.0 TDI 190 ch Carat DSG	10	0	38 370
Surcoût Confortline : Trendline + 3 010 €			
Surcoût Allstar : Confortline + 0 €			
Surcoût Carat : Confortline + 2 610 €			
Surcoût R-Line : Carat + 690 €			
NOUVEAU TIGUAN			
1.4 TSI 125 ch Trendline	7	250	25 250
1.4 TSI 150 Trendline	8	150	29 370
2.0 TSI 180 ch Carat 4Motion DSG	11	2 200	40 970
2.0 TDI 115 ch Trendline	7	0	29 050
2.0 TDI 150 ch Trendline	8	0	32 150
2.0 TDI 190 ch Confortline 4Motion DSG	11	900	40 775
Surcoût Confortline : Trendline + 3 000 €			
Surcoût Carat : Confortline + 3 000 €			
Surcoût Carat Edition : Carat + 2 500 € à + 3 500 €			
JETTA			
1.4 TSI Hybrid 170 ch Confortline	7	750	32 070
2.0 TDI 110 ch Confortline	5	0	26 280
Surcoût Carat : Confortline + 1 940 €			
PASSAT			
1.4 TSI 125 ch Trendline	7	0	25 700
1.4 TSI ACT 150 ch Confortline	8	0	30 800
GTE	7	1 000	47 930
1.6 TDI 120 ch Trendline	6	0	29 030
1.6 TDI 120 ch BlueMotion	6	0	29 030
2.0 TDI 150 ch Confortline	7	0	33 660
2.0 TDI 190 ch Carat DSG	10	0	42 370
2.0 TDI BiTurbo 240 ch Carat Ed. 4Mot. DSG	13	250	50 680
Surcoût Confortline : Trendline + 2 530 €			
Surcoût Connect : Confortline + 980 €			
Surcoût Carat : Confortline + 5 210 €			
Surcoût Carat Édition : Carat + 2 800 €			
PASSAT SW (BREAK)			
Surcoût berline : + 1 290 € à + 1 570 €			
PASSAT ALLTRACK			
2.0 TDI 150 ch	8	0	40 910
2.0 TDI 190 ch DSG	10	150	44 540
CC			
1.4 TSI 150 ch	8	150	32 600
2.0 TDI 150 ch	8	0	35 850
2.0 TDI 184 ch	10	0	38 590
Surcoût Carat : "base" + 3 360 € à + 4 090 €			
Surcoût Carat Edition : Carat + 3 050 €			
1.4 TSI 150 ch Trendline	8	900	35 270
2.0 TSI 220 ch Confortline DSG	13	2 200	42 050
2.0 TDI 115 ch Trendline	6	0	37 220
2.0 TDI 150 ch Confortline	8	0	40 330
2.0 TDI 184 ch Confortline	10	250	42 130
Surcoût Confortline : Trendline + 2 010 €			
Surcoût Allstar : Confortline + 780 €			
Surcoût Carat : Allstar + 4 090 €			
TOUAREG			
3.0 TDI 204 ch Auto.	12	2 200	54 970
3.0 TDI 262 ch Carat Auto.	16	2 200	67 910
Surcoût Carat : "base" + 9 150 €			
Surcoût R-Line : Carat + 1 000 €			
Surcoût Carat Edition : Carat + 4 690 €			
CADDY			
1.2 TSI 84 ch Conceptline	5	150	16 280
1.4 TSI 125 ch Trendline	7	150	21 870
2.0 TDI 75 ch Conceptline	4	0	18 220
2.0 TDI 102 ch Trendline	5	0	23 350
2.0 TDI 122 ch Conceptline 4Motion	7	500	24 110
2.0 TDI 150 ch Trendline	8	0	26 520
Surcoût Trendline : Conceptline + 2 560 € à + 3 370 €			
Surcoût Confortline : Trendline + 2 040 € à + 3 250 €			
Surcoût Alltrack : Confortline + 2 870 €			
Surcoût Beach : Confortline - 100 € à + 1 110 €			
CADDY MAXI			
Surcoût : Caddy + 2 130 €			

VOLVO

Actena Automobiles
www.actena.fr

PARIS 16e 01 44 30 82 30
PARIS 17e 01 40 53 71 53
NEUILLY 01 46 43 14 40
MAUREPAS 01 30 50 67 00
LA GARENNE 01 56 47 06 60
PORT-MARLY 01 39 17 12 00
VERSAILLES 01 39 20 17 17
BUCHELAY 01 34 79 92 92

TYPE	CV	B/M*	PRIX
NOUVELLE V40			
T2 Kinetic	6	0	24 340
T3 Momentum	8	0	28 350
T5 R-Design Geartronic	14	250	39 700
D2 Kinetic	5	0	25 560
D3 Momentum	7	0	29 550
D4 Momentum	10	0	32 050
Surcoût Momentum : Kinetic +2 050 €			
Surcoût R-Design : Momentum + 2 700 €			
Surcoût Inscription : R-Design + 1 200 €			
Surcoût Inscription Luxe : Inscription + 2 100 €			
NOUVELLE V40 CROSS COUNTRY			
T3 Momentum	8	0	30 340
T4 Summum AWD Geartronic	10	900	40 140
T5 Summum AWD Geartronic	16	900	44 990
D2 Momentum	6	0	29 600
D3 Momentum	8	0	31 540
D4 Momentum	10	0	34 040
Surcoût Summum : Momentum + 3 900 €			
Surcoût Xenium : Summum + 2 100 €			
S60			
T3 Momentum	8	150	31 510
T4 Momentum Geartronic	10	150	36 550
T6 R-Design AWD Geartronic	19	2 200	51 260
D2 Kinetic	6	0	28 900
D3 Kinetic	7	0	31 000
D4 Momentum	8	0	35 760
D5 Momentum Geartronic	12	0	42 750
Surcoût Momentum : Kinetic + 2 710 €			
Surcoût R-Design : Momentum + 3 560 €			
Surcoût Summum : R-Design + 300 €			
Surcoût Xénium : Summum + 3 990 €			
V60 (BREAK)			
Surcoût S60 + 1 500 €			
D6 Twin Engine Momentum	10	0	57 590
V60 CROSS COUNTRY			
D3 Summum	8	0	40 870
D4 Summum	10	0	42 920
Surcoût Xénium : Summum + 3 990 €			
NOUVELLE S90			
T5 Momentum Geartronic	15	900	49 900
T6 Momentum AWD Geartronic	21	2 200	58 800
D3 Momentum	NC	NC	41 700
D4 Momentum	10	0	44 100
D5 Momentum AWD Geartronic	13	0	53 800
Surcoût Inscription : Momentum + 7 600 € à + 8 300 €			
Surcoût Inscription Luxe : Inscription + 5 170 €			
NOUVELLE V90			
T5 Momentum Geartronic	15	1 600	52 550
T6 Momentum AWD Geartronic	21	2 200	61 450
D3 Momentum	NC	NC	44 350
D4 Momentum	NC	NC	48 750
D5 Momentum AWD Geartronic	13	0	56 450
Surcoût Inscription : Momentum + 7 400 € à + 8 100 €			
Surcoût Inscription Luxe : Inscription + 5 620 €			
XC60			
T5 R-Design Geartronic	15	2 200	49 870
T6 R-Design AWD Geartronic	19	3 000	55 520
D3 Kinetic	8	0	35 900
D4 Momentum	8	0	40 710
D5 Momentum AWD	12	250	44 810
Surcoût Momentum : Kinetic + 2 410 €			
Surcoût R-Design / Summum : Momentum + 5 060 €			
Surcoût Xénium : Summum + 4 390 €			
XC90			
T6 Momentum Geartronic AWD	21	3 000	70 100
T8 Momentum Geartronic	18	0	81 000
D4 Kinetic Geartronic	10	250	50 600
D5 Kinetic Geartronic AWD	14	1 600	54 400
Surcoût Momentum : Kinetic + 7 600 €			
Surcoût R-Design : Momentum + 6 450 €			
Surcoût Inscription : Momentum + 6 450 €			
Surcoût Inscription Luxe : Inscription + 4 000 € à + 5 250 €			
Surcoût Excellence : Inscription Luxe + 33 450 €			

*□ : bonus écologique (en €) ; □ : malus écologique (en €).

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

Millétoile

Les Occasions du réseau Mercedes-Benz.

24 MOIS (1) DE GARANTIE

178 POINTS DE CONTRÔLE

ENTRETIEN EFFECTUÉ AVANT LIVRAISON

JUSQU'À (2) 30 ANS D'ASSISTANCE

Découvrez Millétoile, une galaxie de services exclusifs.

De quoi considérer l'occasion d'un regard totalement neuf.

Mercedes-Benz

(1) À compter de la date de livraison du véhicule. Kilométrage illimité (sauf injecteur et catalyseur qui sont limités à 100 000 km). (2) Avec l'assistance Mobilo jusqu'à 30 ans de garantie mobilité à partir de la date de 1ère mise en circulation. Sous réserve de remplir les conditions Mobilo en vigueur pour votre véhicule. Pour plus d'informations, veuillez consulter la notice d'utilisation complémentaire Mobilo fournie avec les documents du véhicule. Mercedes Benz France - RCS Versailles 622 044 287