

Nouvelle Audi A3. Inspirée par le futur.

Découvrez la nouvelle Audi A3, plus sûre grâce à ses phares Matrix LED*, plus connectée grâce à son Virtual Cockpit* et à son système Audi connect*. En avance sur son temps, la nouvelle Audi A3 intègre dès aujourd'hui les technologies de demain. L'évolution à l'extérieur, la révolution à l'intérieur.



*En option. Virtual cockpit = tableau de bord digital.

Volkswagen Group France S.A. au capital de 7 750 000 € - 11 avenue de Boursonne Villers-Cotterêts RCS Soissons B 602 025 538. Audi recommande Castrol EDGE Professional.

Gamme Audi A3 : consommation en cycle mixte (l/100km) : 1,7 - 6,1. Rejets de CO₂ (g/km) : 38 - 138.



Abbot Kinney
Bl
1400 S

Gerard Henon



Porte-document collection RENAISSANCE en cuir de vachette pleine fleur 5132 Marron

BOUTIQUE GERARD HENON
82, boulevard Haussmann
75008 PARIS
+33(0)1 42 94 83 78
www.gerard-henon.com

Sommaire [N° 965]

5



Découvrir

[NOUVEAUTÉS]

12 Citroën Experience Concept, C4 Aircross, C3 III, C3 Aircross

Comprendre

[L'ENQUÊTE DE LA QUINZAINE]

26 DS: l'avenir du premium français?

Conduire

[ESSAI 10 000 km]

36 Mercedes Classe E 220 d 9G-Tronic

[LES NOUVEAUTÉS DE LA RENTRÉE À L'ESSAI]

50 Renault Mégane Estate 1.2 TCe

56 Audi Q2 1.0 TFSI

58 Alfa Romeo Giulia Quadrifoglio

60 Volvo S90 D5 AWD

62 Hyundai i30 III

63 Seat Ateca 2.0 TDI 4Drive

64 La Fiat Tipo face à ses rivales

**DOSSIER
ESSAIS**

[FACE-À-FACE]

72 Porsche 718 Boxster S / Mercedes SLC 43 AMG

[LES EXPERTS]

80 Jaguar F-Pace V6

[GRAND ANGLE]

82 BMW 340i M Performance

[DERNIER ESSAI]

85 Peugeot 3008



Tous les plaisirs de l'automobile

du 1^{er} au 14 septembre 2016



36

Vibrer

[REPORTAGE]

86 Renault et le sport automobile: 115 ans de défis

[SPORT]

92 Rallye: Sébastien Ogier peut-il plaquer le WRC en 2017?

[RÉTRO]

94 Citroën CX 25 GTI

Partager

[COURRIER DES LECTEURS]

104 La vie de vos autos

105 Le chef des essais vous répond

S'offrir

[SPÉCIAL MODE]

98 Rentrée 2016

[CONFIGURATEUR]

106 DS 3

[FICHE OCCASION]

110 Audi Q5

[LE PRIX DU NEUF]

113 Le tarif des voitures neuves

[LES PROFESSIONNELS S'AFFICHENT]

121 Les petites annonces



63



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

Nouvelle Renault MEGANE Estate



Élégance et modularité intuitive

Un design travaillé jusqu'aux moindres détails, combiné à une technologie issue du segment supérieur. Nombreuses aides à la conduite, pour toujours plus de sécurité.

Écran multimédia R-LINK2*, la véritable tour de contrôle de Nouvelle MEGANE Estate.

Un coffre facilement configurable, avec une longueur de chargement record de 2,70 m.

*De série ou en option selon version. **Consommations mixtes min/max (l/100km) : 3,5/6. Émissions CO₂ min/max (g/km) : 90/134.**
Consommations et émissions homologuées selon réglementation applicable.

Renault recommande 



RENAULT
La vie, avec passion



Crédit photo : Jan Steinhilber



BOSCH

Des technologies pour la vie



Nos innovations sont là
où vous ne les attendez pas

www.bosch.fr

Notre quotidien, c'est d'améliorer sans cesse le vôtre. Rendre votre quotidien plus confortable et plus sûr: voilà ce qui motive Bosch à innover chaque jour dans des secteurs tels que la mobilité, l'industrie, les biens de consommation, les énergies et le bâtiment. Avec plus de 6 milliards d'euros investis, les 55 800 ingénieurs Bosch construisent jour après jour un avenir plus durable.



 twitter.com/BoschFrance



Édito

Jean-Eric Raouel

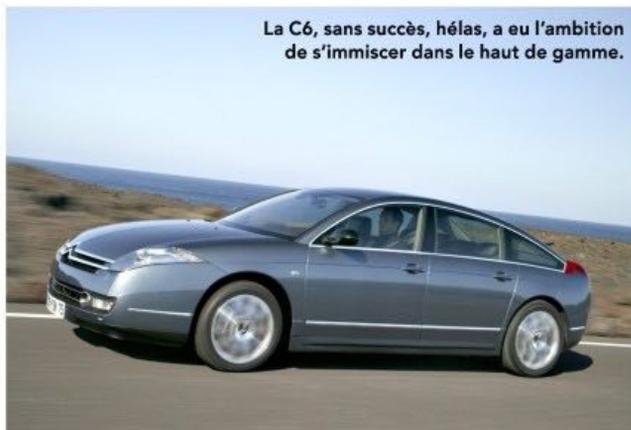
Rédacteur en chef
jeaneric.raouel@mondadori.fr

CHANGEMENT DE PERSPECTIVE ?

La berline à la papa est morte, vive la nouvelle berline ! Voilà l'un des paris de Citroën, en dévoilant son concept car Cxpérience. Tiens, les deux premières lettres nous rappellent quelque chose... Plutôt des bons souvenirs, d'ailleurs. Ils ramènent à une époque où les Chevrons pouvaient prendre la parole sur ce qui ne s'appelait pas encore le marché premium, avec ses propres arguments et une vraie légitimité. À l'inverse, la "vieille" berline que le constructeur souhaite probablement ne plus jamais proposer, ce pourrait être la C5 première manière, avec son physique informe, qui n'avait pour seul argument qu'une "technologie 100 % utile", comme disait mollement la pub de l'époque. Essayez de vendre du rêve avec ça ! Pourtant, l'histoire récente de Citroën prouve qu'il y a eu de belles ambitions sur ce créneau. Je ne sais pas pour vous, mais à chaque fois que je croise une C6 dans la rue, je suis encore ému par l'allure et la personnalité de ce porte-drapeau du style automobile à la française. Et

Chaque fois que je croise une C6 dans la rue, je suis encore ému par son allure et sa personnalité.

pourtant, quel échec ! Pendant plus de la moitié de sa carrière, il s'en est vendu moins que des Lamborghini ou des Aston Martin. C'est sûr, avec une telle exclusivité, elle a un bel avenir en collection ! Qu'est-ce qui n'a pas marché ? Un ensemble, sans doute. Des problèmes d'image pour la marque en haut de gamme, alors que le segment des grandes routières se concentrait toujours plus sur les constructeurs premium allemands, un manque de motorisations réellement brillantes, une finition désinvolte... À ce niveau de gamme, quand on est challenger, ces erreurs ne pardonnent pas. Comment repartir sur une série gagnante ? Apprendre



La C6, sans succès, hélas, a eu l'ambition de s'immiscer dans le haut de gamme.

CITROËN

ÇA VOUS A FAIT RÉGIR...

La Citroën E-Mehari ? A priori, hormis le nom et le lavage au jet d'eau, aucun point commun avec la vraie. Tenue de route nulle, pare-brise fixe, chargement riquiqui...

Je ne comprends pas Citroën, qui va faire un bide avec ce véhicule.

Jean-Michel Beguier

Nous avouons aussi quelques doutes sur la pertinence de ce partenariat avec Bolloré.

À la suite de l'interdiction des voitures d'avant 1997 de rouler dans Paris, je suis surpris par le mutisme des constructeurs. Ils vantent, en général, la solidité de leurs autos. Certains s'enorgueillissent de fournir les pièces pour leurs anciens modèles, mais ils n'ont mené aucune action pour qu'ils puissent continuer à rouler en ville. C'est un peu comme s'ils zappaient ces sujets tant que les clients achètent leurs voitures.

C. Bruno

Il y a paradoxe à créer des départements "classic", tout en restant muet sur les interdictions de circulation. Mais il n'est qu'apparent. Dans les deux cas, les marques y voient de possibles sources de revenus. D'un côté, avec le phénomène collection, et de l'autre, par la mesure de la mairie qui doit favoriser l'achat de voitures neuves. Vision à courte vue, hélas.

ON A AIMÉ,
CETTE QUINZAINE



SECRET STORY

Ce n'est pas un musée, plutôt une collection. Secrète au départ, puis progressivement ouverte au public. Lorsqu'en 1995, Nissan ferme son usine de Zama, au Japon, une partie des hangars est dédiée au stockage des véhicules qui ont fait la tumultueuse histoire du constructeur japonais. Environ 500 modèles, parfaitement restaurés, souvent légués par des particuliers, retracent les 80 années d'existence de Nissan et Datsun. Outre les spectaculaires bolides ayant brillé en endurance, les rares visiteurs pourront sans nul doute s'attarder sur d'illustres modèles comme la Fairlady, la Skyline, la Prince et autre Bluebird. Dans un coin de l'atelier, une poignée d'employés effectue des scans 3D de toutes les carrosseries pour en conserver les plans. Un lieu magique que nous avons pu visiter récemment.

CYRIL DE PLATER



FROM RACING

LE GRAND RETOUR DE

*Large, long
et bas, le concept
Cxpérience muscle
sa ligne
en multipliant
les galbes.*



Citroën Cxpérience

**Big Bang
théorie**

CITROËN

Annoncé mais incompris au lancement du C4 Cactus, le nouveau positionnement de Citroën s'éclaircit enfin avec les futurs C3, C3 et C4 Aircross. Il ne manquait qu'une seule pièce au puzzle : le haut de gamme. Celui-ci sera singulier, douillet et pionnier en matière de technologies. C'est ce que montre ce concept Cxpérience. Par Guy L'Hospital



CITROËN

Les portes s'ouvrent de manière antagoniste. Les montants de caisse sont masqués par le vitrage.

Le Cxpérience chausse du 22 pouces. C'est une traction avant de type hybride rechargeable avec un moteur électrique de 80 kW logé dans la boîte de vitesses. Puissance cumulée: 300 ch!

Lil faudrait beaucoup d'humour pour coller en bas de la lunette arrière de l'actuelle C5 le nouveau slogan de la marque: "Be Different, Feel Good." Berline classique, tirée à quatre épingles, un brin désuète, la C5 pourrait vite faire tache au milieu des très colorés futurs C3, C3 Aircross et C4 Cactus (voir en fin de dossier). Citroën a donc décidé de prendre le chantier à bras-le-corps. Première pierre de l'édifice: le Cxpérience, concept car de 4,85 m de longueur présenté au prochain Mondial. N'y voyez nullement les traits de celle qui remplacera, à moyen terme, la C5, mais la nouvelle vision du luxe et du confort à la française, chers aux Chevrons.

UNE CITROËN, UNE VRAIE

Porte-à-faux rabotés, empattement de 3 m de long, poupe musclée donnent le ton, le classicisme n'est plus de mise, place à la singularité. Le

Cxpérience culmine à 1,37 m en hauteur – malgré ses roues de 22 pouces – mais mesure 2 m de large. Vu de face, évidemment, ça impressionne. Sur la proue, fuselée et lisse comme la mâchoire d'un requin-marteau, chevrons et double jonc chromés s'étirent jusqu'aux barres de LED en V (feux de jours et clignotants). Les trois projecteurs directionnels sont implantés en partie basse. Quant aux deux flaps mobiles, ils ne s'ouvrent qu'en cas de nécessité, en manœuvre, par exemple, pour permettre à la mécanique de respirer.

L'arrière n'est pas moins original. Certains y verront sans doute quelques réminiscences du design de feu la C6 avec une malle courte et une lunette concave. Mais là s'arrête l'air de famille. La surface vitrée prend le pas sur la tôle, cette dernière devant se contenter de fins et courts montants de custode. Ceux-ci n'ont d'ailleurs pas le beau rôle sur ce manifeste de style, la plupart du temps masqués par la partie sérigraphiée des vitres →

Une simple lame pour reproduire l'affichage tête haute... Une faute de goût pour un modèle qui se veut haut de gamme.

Très critiqué sur les C6 et C5, le volant à moyeu fixe n'a pas été jeté aux oubliettes par le constructeur.

PHOTOS CITROËN



Avec un empattement de 3 m pour une longueur totale de 4,85 m, les designers ont mis du nerf au niveau des porte-à-faux avant et arrière, réduits au strict minimum. La batterie est placée à la poupe, le coffre serait préservé. À vérifier...



L'écran central multimédia ne mesure pas moins de 19 pouces. Il peut être scindé et utilisé simultanément par les deux occupants des places avant.

Recharge des smartphones par induction: c'est la tendance du moment, Citroën ne pouvait pas y échapper.



Musique in the air

Le Cxpérience reprend à son compte le système de spatialisation du concept Aircross présenté au dernier Salon de Shanghai. Deux haut-parleurs et un micro sont disposés dans chaque appuie-tête.

Sans écouteurs, chaque occupant profite d'une sorte de bulle sonore. Il est donc possible de s'isoler pour écouter sa musique ou communiquer avec la (ou les) personne(s) de son choix. Des caméras intégrées permettent même d'entrer en visioconférence.



YANN LEFEBVRE

et totalement absents du milieu grâce à deux larges portières à ouverture antagoniste. Rarement repris sur un modèle de (grande) série, ce type d'ouverture permet de valoriser l'habitacle et de mettre en exergue le savoir-faire du constructeur français en matière de confort, sans même avoir à passer par la suspension hydraulique.

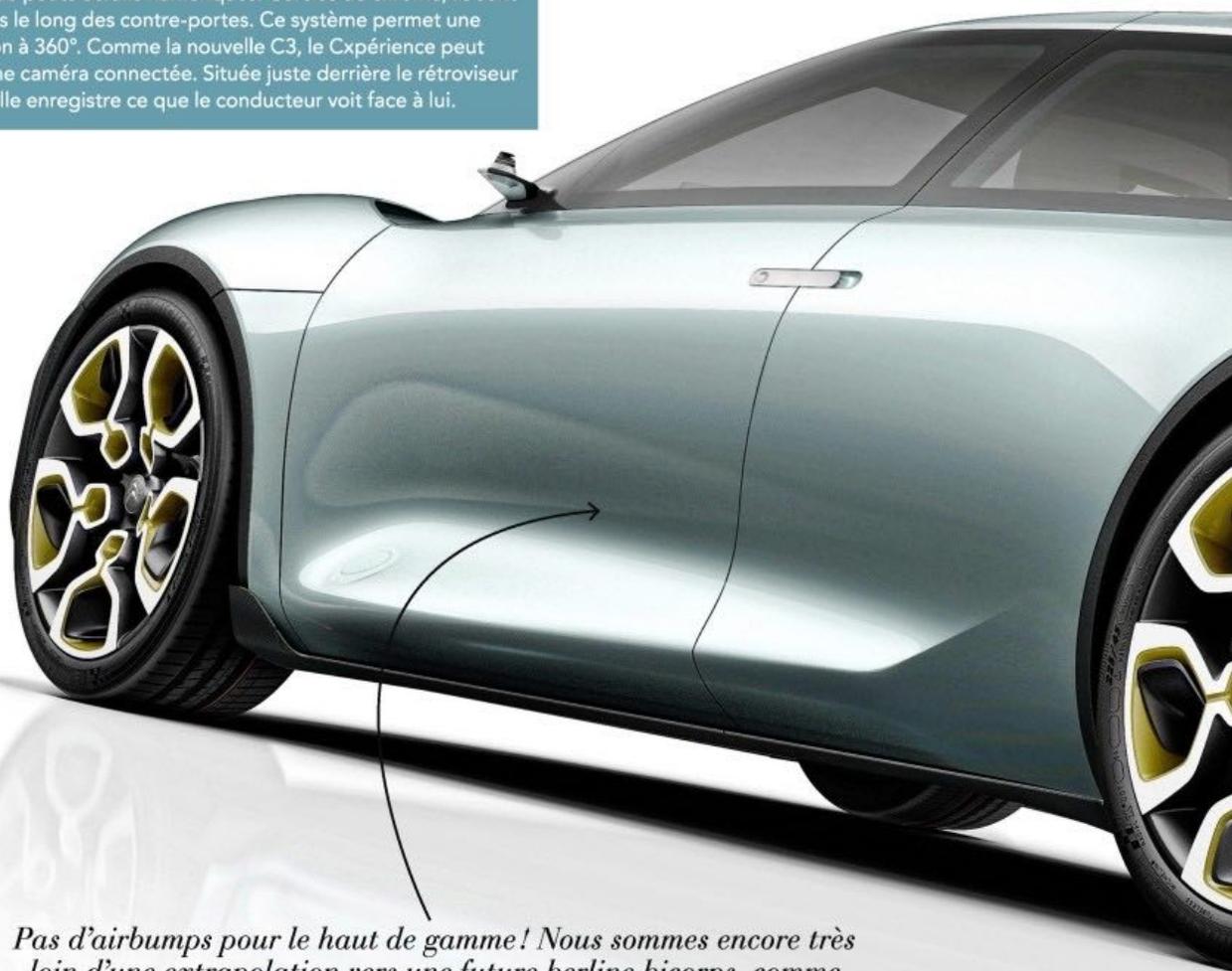
SANS "LIQUIDE VERT", MAIS EN DOUCEUR

En effet, point de liquide hydraulique sur le concept Cxpérience, mais cette étude de la marque regroupe pour la première fois l'ensemble des éléments qui composent le fameux Citroën Advanced Comfort (voir *L'Auto-Journal* n° 961).

Si vous avez la chance de pouvoir pénétrer à l'intérieur sur le stand des Chevrons durant le Salon de Paris (ne rêvez pas trop tout de même!), vous devriez pouvoir mettre des mots sur cet anglicisme. Pour générer →

➔ Trop rétro les rétros

Les traditionnels rétroviseurs extérieurs ont laissé place à deux caméras latérales, dont les images sont retranscrites au niveau de petits écrans numériques. Cerclés de chrome, ils sont positionnés le long des contre-portes. Ce système permet une visualisation à 360°. Comme la nouvelle C3, le Cxpérience peut recevoir une caméra connectée. Située juste derrière le rétroviseur intérieur, elle enregistre ce que le conducteur voit face à lui.



Pas d'airbumps pour le haut de gamme ! Nous sommes encore très loin d'une extrapolation vers une future berline bicorps, comme le montre le choix des portes antagonistes très... conceptuelles.

un sentiment de bien-être, les ingénieurs ont misé principalement sur les sièges. Assises généreuses et enveloppantes pourraient offrir, grâce à une mousse à mémoire de forme, le moelleux d'une banquette de DS Pallas des années 70 ou, plus tard dans la saison, l'accueil (un peu bas certes) d'une sellerie de CX. Mais attention, tout est parfaitement limité ici, façon fauteuils indépendants, à l'avant comme à l'arrière, pour que chaque occupant profite de son propre espace, véritable bulle cocon personnel, le fameux "Feel Good".

La difficulté a sans aucun doute été de permettre à chacun de sentir que l'ensemble du volume habitable lui appartenait, et qu'il n'y avait aucun frein à la vision et à la communication. Pour placer le curseur au bon endroit, les designers ont joué sur l'ambiance (large pavillon

vitré, appuie-tête avant ajourés), mais aussi sur l'impression d'espace, rendue plus généreuse grâce au traitement transversal de la planche de bord. Évidemment, tout ceci n'aurait aucun sens sans un équipement de dernière technologie et sans une ergonomie épurée à l'extrême. Les informations primordiales pour le conducteur sont projetées sur une lame vision qui reproduit l'affichage tête haute, et l'ensemble des fonctions de bord et multimédias se gère via un large écran panoramique 16/9 de 19 pouces, configurable à souhait (1/3-2/3, 2/3-1/3, ou encore plein écran). À l'arrière, pour ne pas donner le sentiment aux passagers qu'ils voyagent en classe éco, une tablette nomade leur donne la possibilité de régler, outre les options multimédias, le positionnement des sièges ou la climatisation.

Entre les arches de pavillon qui épousent les custodes, un toit panoramique pour laisser passer la lumière.

Les feux arrière de type 3D, comme à l'avant, se séparent en V. Sous la lunette concave, un aileron se déploie à vive allure.



MÉCANIQUE DU FUTUR

Le confort passe aussi par la suspension et la résistance à la torsion de la structure. Si ce concept n'a bénéficié d'aucun soin particulier (il s'agit d'un *show car* unique), les futurs haut de gamme profiteront, eux, des nouveaux amortisseurs à double butée, des aciers formés à chaud et des dernières techniques d'assemblage par collage. C'est en tout cas ce que laisse supposer le choix de la plate-forme CMP (Common Modular Platform), la seule capable d'accueillir un ensemble hybride rechargeable avec un 4 cylindres essence turbo (165 ou 200 ch) en position transversale, couplé à une transmission automatique à 8 rapports qui reçoit un moteur électrique de 80 kW. Le pack batterie, 13 kWh, loge à l'arrière. Cette énergie, rechargeable en moins de cinq heures sur une prise stan-

dard (seulement 2 h 30 avec un chargeur de 6,6 kW connecté à une prise 32 A), permet de parcourir environ 60 km en tout-électrique. Sorti des agglomérations, le Cxpérience peut alors lâcher ses 300 ch cumulés. ■



L'avis de **Guy L'Hospital** Faut-il voir dans les lignes du concept Cxpérience une future C5 ou même une C6? Sans doute aucune des deux. Mais le message est clair, il y aura un haut de gamme Citroën, et celui-ci devra plaire à l'ensemble des marchés. Il ne devra pas ressembler à ce que propose la concurrence. Il sera confortable et innovant avant tout. CX et DS étaient de cette veine.

Fait maison

Le remplaçant du C4 Aircross ne devra rien à Mitsubishi. Ce sera un pur produit PSA, cousin du 3008, dans un style bien à lui. Par Daniel Carroux

Depuis l'arrivée du C4 Cactus, la question taraude les gardiens du temple : dans quelle case ranger le spécimen ? SUV, pas SUV, semi-SUV, néo-SUV... ? Le débat à haute teneur philosophique risque de se poursuivre avec le C3 Aircross (voir p. 20), sorte de monospace mâtiné de SUV. Ou vice versa. Où est le problème ? Citroën n'aime pas faire comme tout le monde, c'est dans sa nature et c'est comme ça qu'on l'aime. Le constructeur ne brouillera toutefois pas les cartes au moment de donner un remplaçant au C4 Aircross, clone du Mitsubishi ASX. Le nouvel arrivant sera un SUV chimiquement pur. Et fait maison.

La plate-forme est toute trouvée. Comme attendu, le C4 Aircross partagera avec le 3008 ce qui ne se voit pas : la base technique, les motorisations et les transmissions. Dès lors, faut-il craindre une certaine uniformité entre les deux véhicules, en mouvement s'entend ? Rien n'est moins sûr. Citroën accordera à son produit la concoction qu'il prépare en ce moment même, censée porter le confort à des niveaux "avancés", comme son nom

l'indique (Advanced Comfort, en bon anglais). L'amortissement, la sellerie et l'isolation phonique repassent sur l'établi dans ce noble but, le résultat final restant bien entendu à vérifier. En bref, le C4 Aircross ne devrait pas livrer la même partition que le 3008. Tant mieux.

Reste ce qui se voit. Comme attendu, *bis repetita*, le C4 Aircross revêt l'uniforme orné de la face avant à double étage, dans une interprétation assez personnelle. Cela posé, il y a quelque chose d'un 4x4 d'antan dans ce SUV. La calandre plantée droit, le capot plat, le pare-brise pas trop incliné, le toit rectiligne, la poupe coupée net : tout y est. L'absence d'angles vifs adoucit le trait et le tout délivre un délicieux parfum d'aventure. Mais pas trop loin, l'aventure : la transmission intégrale ne figure pas au programme. ■

L'avis de **Daniel Carroux** Je fais partie de ces rares journalistes séduits par feu le Mercedes GLK, pour sa référence explicite aux 4x4 d'antan. Je retrouve cet esprit dans le C4 Aircross. J'aime bien. En espérant ne pas être le seul...

CITROËN C4 AIRCROSS



LES INFOS CLÉS

Prix estimé :
à partir de 23 000 €

Commercialisation :
courant 2018



Avec sa face avant à la Land Rover – ce qui est un compliment –, le C4 Aircross marque une nette cassure avec le 3008. La même base mais pas le même profil.

PEUGEOT 508 RXH BlueHDi 180

LA ROUTE EST SON TERRITOIRE



PROJECTEURS FULL LED
VOLET DE COFFRE MOTORISÉ
ACCÈS & DÉMARRAGE MAINS LIBRES

TOIT VITRÉ PANORAMIQUE
SIÈGES MI-CUIR ÉLECTRIQUES
NAVIGATION SUR ÉCRAN TACTILE

BETC Automobily PEUGEOT 180 144 503 PCS Paris



BVCert. 6033203

Peugeot 508 RXH 2,0L BlueHDi 180ch S&S avec boîte automatique EAT6
À partir de 425€/mois, après un 1^{er} loyer de 5600€.
Entretien incluant les pièces d'usure, garantie et assistance offerts pendant 3 ans.

PEUGEOT RECOMMANDE TOTAL Consommation mixte (en l/100 km) : 4,6. Émissions de CO₂ (en g/km) : 119.

En location longue durée sur 37 mois et pour 30000km. Exemple pour la location longue durée (LLD) d'une Peugeot 508 RXH 2,0L BlueHDi S&S EAT6 180ch neuve, incluant la garantie, l'entretien et l'assistance offerts pendant 37 mois. Montants exprimés TTC et hors prestations facultatives. Offre non cumulable valable du 01/09 au 31/10/2016, réservée aux personnes physiques pour un usage privé pour toute LLD d'une Peugeot 508 neuve dans le réseau Peugeot participant, sous réserve d'acceptation du dossier par CREDIPAR, loueur et SA au capital de 138 517 008 €, RCS Nanterre n° 317 425 981, ORIAS 07004921 - 9, rue Henri-Barbusse, 92230 Gennevilliers. Le PCS Maintenance peut être souscrit indépendamment de toute LLD aux conditions disponibles dans le réseau Peugeot participant.

PEUGEOT 508 RXH BlueHDi

MOTION & EMOTION



PEUGEOT



Monospace

Le remplaçant du C3 Picasso prend des allures de SUV mais garde tout ce qui fait l'intérêt d'un monospace, volume habitable généreux en tête. Le Picasso est décroché du mur. Par Daniel Carroux

Le monospace repose sur le même principe que le fourgon utilitaire, et c'est bien là son problème. Dans les deux cas, la fonction oblige à surdévelopper la zone de chargement ou la cellule habitable, coffre inclus, au détriment du compartiment moteur, réduit au strict nécessaire. Avec, en corollaire, un capot court et fortement incliné. Et à la clé, une forme générale monovolume, ou approchante, très contraignante pour les designers. Les créateurs ont beau multiplier les artifices stylistiques, à la limite de l'indigeste par-

fois, une camionnette reste une camionnette, par nature peu élégante. Ce déficit esthétique, organique, explique en grande partie le déclin de l'espèce. Les SUV et leur forme bivolume, plus propice à la libre expression artistique, font le reste.

Le cadre posé, Citroën est face à un dilemme. Quelle descendance donner au C3 Picasso? Un monospace pur sucre qui n'a plus la cote? Un SUV urbain, au risque de réduire le volume habitable? Le constructeur opte pour la solution la plus simple: couper la poire en deux. Le nouvel arrivant, qui ne répondra plus à l'appellation "Picasso", adopte la forme

La cellule habitable surdéveloppée et rectangulaire range le C3 Aircross dans la case des monospaces. Le doute n'est pas permis.



CITROËN C3 AIRCROSS



LES INFOS CLÉS

Prix estimé :
à partir de 19 000 €

Commercialisation :
printemps 2017

Le C3 Aircross fait siens la face avant abrupte et les grigris esthétiques des SUV. Le résultat est loin d'être laid, la calandre à double étage aidant.

malgré tout

bivolume du SUV et garde le capot court du monospace. Posé à l'horizontale, ledit capot surplombe une calandre verticale, comme il sied à un SUV normalement constitué. Cette disposition permet de sculpter une face avant stylée et structurée, chose impossible avec un monospace. Les optiques rangées sur deux étages accentuent l'impression visuelle, et les airbumps comme les protections en plastique noir (boucliers, bas de caisse, passages de roues) enfoncent le clou.

Les cibles désignées ont pour nom Nissan Juke, Peugeot 2008 et Renault Captur. Et pourtant... Le C3 Aircross, appelons-le comme ça pour l'instant, conserve la cellule habitable rectangulaire et disproportionnée du monospace, ce qui laisse entendre un volume habitable en rapport. Sans oublier la modularité qui va obligatoirement avec. À cet égard, l'hypothèse de la banquette coulissante ne semble pas absurde. En bref, Citroën

marie le meilleur des deux mondes, et il n'est pas dit que cette hybridation entre monospace et SUV ne fasse pas recette.

Pour le reste, le C3 Aircross partagera sa base technique avec le prochain Opel Meriva, PSA et General Motors ayant maintenu une poignée d'accords de production après leurs fiançailles avortées. Sans surprise, les 3 cylindres 1.2 PureTech et 4 cylindres 1.6 BlueHDi répondront présents, les variantes les moins puissantes n'étant pas retenues. La boîte automatique EAT6, de son côté, est invitée à la fête. ■

L'avis de **Daniel Carroux** Ce joli tour de passe-passe ne trompe pas sur la marchandise. Le C3 Aircross reste un monospace, l'aspect camionnette en moins. La question subsidiaire est de savoir ce qu'il adviendra du C4 Cactus, proprement cannibalisé. Passons.

Du Cactus dans la C3

La C3 marque une nette rupture avec sa devancière et puise copieusement dans le coffre à jouets du C4 Cactus.

Par Daniel Carroux Photos Arnaud Saunier

CITROËN C3 III



LES INFOS CLÉS

Prix estimé :
à partir de 13 500 €

Commercialisation :
fin octobre



Coffre tout en hauteur: du classique pour l'espèce. La teinte biton jusqu'à l'intérieur l'est moins.



Si leur utilité reste à démontrer, les airbumps ne font pas tache dans le décor.

Du passé, il convient de faire table rase, paraît-il. Si cela se discute, c'est dans ce sens qu'a opéré Citroën au moment de renouveler sa citadine polyvalente. De la précédente C3, il ne reste rien. Pas même ce qui la différenciait. Le pavillon arqué et les rondeurs partent aux oubliettes, place à une silhouette ramassée, rectiligne et structurée, marquée par un toit posé à plat jusqu'à la rupture avec la lunette arrière. Cette disposition condamne, de fait, le pare-brise panoramique Zenith, autre signe particulier de la C3 des temps anciens.

Les motifs brodés sur la robe inscrivent la nouvelle arrivante dans une famille unie et clairement identifiée. Petit à petit, Citroën constitue une gamme cohérente, avec pour dénominateur commun la face avant à double étage. La C3 y a droit et récupère au passage les airbumps du C4 Cactus, sous une formule moins envahissante et mieux intégrée. Puisqu'on en parle, quelques pousses de cactus germent ici et là

dans l'habitacle, à l'image des poignées, réduites à des lanières. Par chance, cette variété de cactées n'a pas d'épines. Pour l'avoir vérifié (voir *L'Auto-Journal* n° 963), la C3 bénéficie de sièges très confortables, aux antipodes de la planche de fakir. En prime, Citroën sort de son chapeau un amortissement taillé dans un filtre triple épaisseur dont nous reparlerons d'ici peu.

Sur le fond, la C3 fait sienne la plate-forme de la 208. Le top du top, donc. Le 3 cylindres 1.2 PureTech et le 4 cylindres 1.6 BlueHDi reprennent du service sous leurs variantes standards, jusqu'à 110 ch, et une boîte automatique en bonne et due forme est au programme. ■

L'avis de **Daniel Carroux**: Citroën a eu raison de tout casser et de tout recommencer. Bien proportionnée, la C3 des temps modernes a fière allure et du caractère à re-vendre. Si le reste suit, qualité perçue en tête, cela sent bon pour cette ressuscitée.

SÉRIE SPÉCIALE MAZDA3 GRAPHITE



À partir de

290€ /mois après un 1^{er} loyer majoré⁽¹⁾

ENTRETIEN⁽²⁾, ASSISTANCE ET GARANTIE⁽³⁾ INCLUS

Location Longue Durée sur 48 mois

JUSQU'AU 30/09/2016



Sièges mi-cuir/Suede



Jantes alliage 18" Dark Gunmetal



Phares bi-Xénon avec lave-phares

www.mazda.fr

ZOOM-ZOOM

(1) Exemple de Location Longue Durée Mazda Finance sur 47 mois, après un 1^{er} loyer majoré de **2 360€ TTC** et 50 000 km pour une Mazda 3 1.5 SKYACTIV-D 105 GRAPHITE 5P (avec peinture métal./ sans CG) au prix client de **26 800€ TTC**, comprenant l'entretien⁽²⁾, l'assistance et la garantie⁽³⁾. Restitution du véhicule en fin de contrat avec paiement des frais de remise en état standard et des kilométrages supplémentaires.

(2) Entretien selon préconisations constructeur hors pneumatiques, voir conditions et exclusions sur www.mazda.fr.

(3) Garantie constructeur de 3 ans limitée à 100 000 km + 1 an d'extension d'assistance et de garantie.

Offre non cumulable réservée aux particuliers, **valable jusqu'au 30/09/2016**, sous réserve d'acceptation par MAZDA Finance, département de CA Consumer Finance, SA au capital de 460 157 919 euros - rue du Bois Sauvage - 91 038 Evry Cedex, RCS Evry 542 097 522. Intermédiaire d'assurance inscrit sous le N° ORIAS : 07008079 (www.orias.fr). Ce financement en Location Longue Durée n'est pas soumis à la réglementation du crédit à la consommation.

Gamme Mazda 3 Graphite : consommations mixtes (L/100 km) de 3,8 à 5,1 - Émissions de CO₂ (g/km) de 99 à 119.

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



L'ACTU DE VOTRE MARQUE

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



Alfa Roméo Giulia

FLORIAN GROUT

ALFA ROMEO

Giulia La Giulia accueille son premier moteur essence "grand public", en complément de l'élitiste V6 2.9 de 510 ch. Entendez par là, un 4 cylindres, baptisé 2.0 Turbo, qui libère 200 ch avec le concours d'une BVA à 8 rapports, sans autre choix. Les prix varient de 37 000 à 45 100 € au rythme de trois finitions (Giulia, Super et Lusso). Malus de 250 €.



Par Daniel Carroux

OPEL

Mokka X Le Mokka X se goûte allongé, à l'image de sa gamme : quatre motorisations, BVM6 ou BVA6, traction ou 4x4, quatre finitions. La version d'appel Edition réunit la climatisation manuelle, l'autoradio (Bluetooth audiostreaming, USB), les antibrouillards, l'allumage automatique des phares, le régulateur-limiteur de vitesse, les 4 lève-vitres électriques, les feux diurnes à LED et les jantes alliage de 17 pouces. La finition suivante Innovation ouvre les vannes : installation multimédia (écran tactile 7 pouces, interface smartphone,

services connectés), clim automatique bizona, capteurs de pluie, feux de route automatiques, accès et démarrage mains-libres, radars de parking AV/AR, rétro rabattables électriquement et rétro central photosensible. Les jantes passent à 18 pouces. La déclinaison Color Edition s'enchérit de sièges ergonomiques (à se demander si les assises standard ne le sont pas), la caméra de recul et le GPS 3D avec écran tactile de 8 pouces – commandes vocales en sus. L'exécution Elite ajoute la sellerie cuir, le volant, ainsi que les sièges chauffants, électriques de surcroît.

LA GAMME OPEL MOKKA

	Motorisations / boîtes	Bonus / malus	Finitions	Prix
Essence	1.4 Turbo 140 ch BVM6	250 €	les 4	de 20 950 à 24 650 €
	1.4 Turbo 140 ch BVA6	900 €	Innovation / Elite	24 000 / 26 100 €
	1.4 Turbo 140 ch BVM6 4x4	1 600 €	Innovation / Elite	24 450 / 26 550 €
	1.4 Turbo 153 ch BVA6 4x4	900 €	Elite	28 450 €
Diesel	1.6 CDTI 110 ch EcoFlex BVM6	0 €	Edition / Innovation	23 300 / 24 750 €
	1.6 CDTI 136 ch BVM6	0 €	Innovation / Color Ed. / Elite	25 450 / 26 800 / 27 550 €
	1.6 CDTI 136 ch BVA6	150 €	Innovation / Elite	27 000 / 29 100 €
	1.6 CDTI 136 ch BVM6 4x4	0 €	Innovation / Color Ed. / Elite	27 450 / 28 800 / 29 550 €



Opel Mokka X



Renault Clio R.S.

CLÉMENT CHOULOIT

RENAULT

Clio R.S. La R.S., extrapolation de la Clio fraîchement restylée, repart à l'assaut armée de son 4 cylindres 1.6 Turbo. Comme précédemment, cette vaillante unité libère 200 ou 220 ch, selon le châssis qu'on lui a affecté. La boîte robotisée EDC6 reste la seule transmission proposée (palettes au volant). Ses prix oscillent entre 26 300 € (la 1.6 T 200 standard), 27 000 € (option châssis Cup) et 29 300 € (la 1.6 T 220 Trophy). Le malus est de 150 € dans tous les cas.



NOUVELLE SEAT ATECA

POUR UN QUOTIDIEN EXTRA ORDINAIRE



TECHNOLOGY TO ENJOY

ET SI VOUS CHANGIEZ DE POINT DE VUE SUR VOTRE QUOTIDIEN ?

Transformer une journée ordinaire en un trajet extraordinaire c'est le pouvoir de la nouvelle SEAT ATECA. La journée commence à peine, et vous savez déjà que le meilleur vous attend. Chaque journée peut être remplie de petits moments de bonheur, il suffit de savoir les reconnaître. La nouvelle SEAT ATECA a été étudiée et conçue dans ce but. Si elle est équipée des technologies dernier cri c'est pour vous offrir un autre regard sur votre quotidien. Alors, préparez-vous à changer de point de vue au volant de la nouvelle SEAT ATECA.

TECHNOLOGY TO ENJOY = La technologie au service du plaisir.

NOUVELLE SEAT ATECA : consommations mixtes (l/100km) : 4,4 à 6,1. Émissions de CO₂ (g/km) : 114 à 139*.
*Données techniques provisoires, en cours d'homologation.

SEATSECOMPARE.COM



DS L'AVENIR DU PREMIUM FRANÇAIS ?

Par Brice Perrin

UNE GAMME RÉDUITE ET VIEILLISSANTE, DES VENTES QUI BAISSENT, UN MARCHÉ CHINOIS QUI N'A PLUS RIEN D'UN ELDORADO...
APRÈS L'EUPHORIE DU LANCEMENT, LE SOUFFLÉ DS SEMBLE RETOMBER. MAIS PSA DIT VISER LE LONG TERME. UN OBJECTIF CRÉDIBLE ?



"Nous affirmons l'ambition de faire de DS une marque premium mondiale avec une stratégie à long terme d'enrichissement de la gamme et un déploiement international."

Yves Bonnefont, directeur général de DS

Évidemment, le sigle DS est connu bien au-delà du cercle des passionnés d'automobile. La mythique Citroën lancée en 1955, qui a popularisé la suspension hydropneumatique et dont le style est ancré

dans toutes les mémoires, n'a jamais trouvé de remplaçante à la hauteur. D'ailleurs, ce n'était pas la prétention de Citroën lorsque la marque aux chevrons a lancé la ligne DS, en 2010. Dans la confusion, les médias généralistes avaient annoncé le lancement d'une DS moderne, alors que la première DS des temps nouveaux était en fait une citadine. Et si le terme original n'avait pas d'autre sens que d'évoquer le mot "déesse", la gamme DS lancée en 2010 était un acronyme: celui de Distinctive Series, soit "série distinctive".

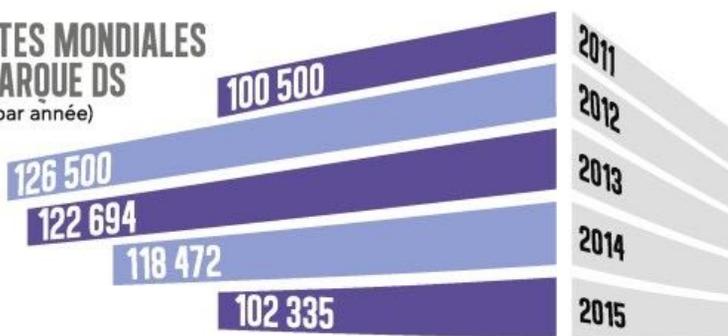
Une récupération marketing opportuniste qui a d'autant moins de sens aujourd'hui puisque DS n'est plus une gamme, mais une marque. Celle-ci vise plus que jamais le premium et ambitionne de redonner au "luxe à la française" sa légitimité dans l'automobile.

UNE PETITE MARQUE SOUTENUE PAR UN GRAND GROUPE

L'avantage de la marque DS, c'est qu'elle n'a pas nécessité un gros investissement initial. Plateformes, moteurs et équipements sont issus de la banque d'organes PSA, et le réseau (commerce et après-vente) est aujourd'hui encore majoritairement celui de Citroën. Seul le style diffère. Il a fallu attendre 2012 pour que DS bénéficie de son directeur du style (Thierry Métroz, qui supervisait auparavant le style Citroën) et mai 2014 pour qu'elle ait son propre patron, en l'occurrence Yves Bonnefont. Et patienter jusqu'au Mondial 2014 pour découvrir le premier vrai concept car de la lignée, baptisé Divine DS et chargé d'annoncer le futur style de cette marque premium française. Sans le support de PSA, la marque DS n'aurait probablement pas survécu. Ou, plus simplement, elle n'aurait jamais pu naître.

LES VENTES MONDIALES DE LA MARQUE DS

(En unités, par année)



UNE IDENTITÉ À CONSTRUIRE

Le fait d'avoir été une simple gamme intégrée aux produits Citroën avant de devenir une marque, n'aide pas DS à se forger une identité. Mais la marque a développé des points de vente spécifiques (les DS Stores) ou des espaces dédiés dans les concessions Citroën (les DS Salons), et a conçu deux DS World, l'un à Shanghai et l'autre à Paris. Ces deux bâtiments permettent de mettre en valeur l'enseigne et son univers. Par ailleurs, DS est la seule marque hexagonale dont l'intégralité de la gamme est assemblée en France, et bénéficie de ce fait du label Origine France Garantie: la DS 3 est produite à Poissy, la DS 4 à Mulhouse et la DS 5 à Sochaux. Enfin, chaque client d'une DS neuve accède au club DS Privilège, qui organise des événements et permet de bénéficier pendant un an d'un service de conciergerie. Des attentions d'ordinaire réservées aux clients de marques de luxe.

UNE GAMME VIEILLISSANTE

Mais trois voitures – à l'époque où la segmentation à outrance amène certains constructeurs à proposer plusieurs dizaines de modèles et variantes –, c'est un peu juste pour couvrir le marché. D'autant que, si la DS 3 est clairement positionnée comme une citadine, la DS 4 joue en eaux troubles: ce n'est ni une compacte traditionnelle, ni un SUV. Un SUV qui fait d'ailleurs cruellement défaut à la gamme, à l'heure

où ce segment représente plus de 20% des immatriculations en Europe et 27% en France. Il y a bien le désirable DS 6, mais il est réservé au marché chinois! Quant à la DS 5, son inconfort initial flagrant a choqué les citadistes qui pensaient avoir affaire à une descendante de la DS. Résultat: la DS 3 s'octroie à ce jour près de 48% des immatriculations mondiales de la marque (et même 54% en France) et la DS 5 à peine 19%. La marque française premium écoule surtout des citadines, et il faudra malheureusement attendre encore pour renouveler une gamme vieillissante (les modèles actuels ont entre 5 et 6 ans), même pour les produits phare: le nouveau SUV citadin est prévu pour 2018, tout comme la remplaçante de la DS 3, qui sera alors âgée de 8 ans.

LES 5 PREMIERS MARCHÉS DE LA MARQUE DS

(ventes 2015, unités)



Avec plus de 100 points de vente dédiés et une usine capable de sortir 200 000 autos par an, DS mise beaucoup sur la Chine.

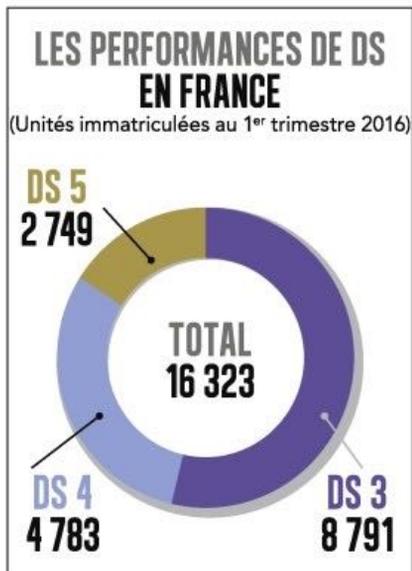


DES VENTES QUI PLONGENT

La première année pleine de commercialisation, DS a vendu un peu plus de 100 000 voitures. L'année suivante, les immatriculations progressaient de plus de 25 % ! Mais l'euphorie fut de courte durée : depuis, les ventes de DS baissent inexorablement et, en 2015, les immatriculations de DS dans le monde étaient équivalentes à celles de 2010. Soit environ 100 000 unités, ce qui représente un tiers de l'objectif initial – DS a pour but de réaliser à terme 10 % des ventes de PSA. Inquiétant, d'autant qu'au premier semestre 2016, les ventes de DS ont encore chuté de 2,9 %. Pourtant, la marque a entre-temps conquis de nouveaux marchés. Comble du déshonneur, même si la DS 3 est le modèle fort et emblématique de la marque, ses concurrentes étrangères se vendent mieux sur son propre marché : 10 830 immatriculations pour la Fiat 500 au premier semestre 2016 en France et 8 934 pour la Mini, contre 8 791 pour la DS 3. *"Je ne suis pas focalisé sur les volumes. Notre rôle est de faire une marque premium"*, se plaît à répéter Yves Bonnefont. Le premier point est respecté, puisque les ventes de DS restent 11 fois inférieures à celles de Citroën, et ne représentent que 3,5 % des ventes totales de PSA. Mais le second point pose encore problème : qui dit premium dit tarifs à l'avenant. Or si Peugeot et Citroën ont réussi à considérablement améliorer leur *"pricing power"* (c'est-à-dire la capacité à augmenter le prix de vente réel), avec des tarifs respectivement supérieurs et légèrement inférieurs à la concurrence, DS affichait encore en 2015 des prix de vente de 8 % inférieurs à la concurrence (en moyenne, en Europe).

UN SALUT VENU DE LA CHINE ?

Pour Yves Bonnefont, cela ne fait aucun doute, *"DS est une marque mondiale"*. Le patron va jusqu'à évoquer régulièrement l'Amérique du Nord, où se vendent d'ailleurs les principales



concurrentes de ses modèles. C'est une saine ambition, mais qui ressemble encore à un excès d'optimisme. L'an passé, l'Europe représentait encore 75 % des ventes de la marque, et la France près de 40 % des ventes de DS en Europe. Moyen-Orient, Afrique, Amérique du Sud et zone Inde-Pacifique totalisaient moins de 4 % des ventes, autrement dit des miettes. Avant d'envisager les États-Unis, c'est évidemment en Chine que DS fonde ses espoirs : plus d'une DS sur 5 y est vendue, et c'est désormais le premier débouché mondial pour PSA. La gamme DS y propose quatre modèles, dont trois exclusifs (DS 4S, DS 5LS et DS 6 en plus de la DS 5), produits localement depuis fin 2013 par la coentreprise CAPSA (Changan-PSA), dans un site calibré pour 200 000 unités annuelles. Mais le marché local évolue vite, et le seul SUV de la gamme (DS 6) ne suffit pas à l'heure où la demande explose littéralement sur ce segment... Dans un marché qui immatricule chaque année plus de 20 millions de voitures, les ventes de DS restent anecdotiques : moins de 25 000 autos par an, alors qu'en 2015, la coentreprise entre Dongfeng et PSA (DPCA) a écoulé près de 700 000 unités badgées Peugeot et Citroën. En Chine, DS dispose pourtant de près de 100 DS Stores (comprenez concessions), contre 21 DS Stores et 86 DS Salons... pour toute l'Europe! ■

DS en 10 dates

FÉVRIER 2009 Après des semaines de rumeurs qui évoquent une nouvelle DS, Citroën présente DS Inside, le showcar qui lance la gamme et préfigure la DS 3.

MARS 2010 Citroën lance la ligne DS. Le premier modèle est la citadine DS 3, qui sera restylée au printemps 2014.

AUTOMNE 2010 Présentation de la DS 4, qui sera restylée à l'automne 2015, et complétée par la DS 4 Crossback.

PRINTEMPS 2011 Présentation de la DS 5, qui sera restylée début 2015.

2012 DS est lancée comme marque indépendante en Chine, en coentreprise avec Changan.

JANVIER 2013 Citroën annonce avoir vendu 300 000 DS depuis le lancement.

2013 Citroën lance la DS 3 Cabrio.

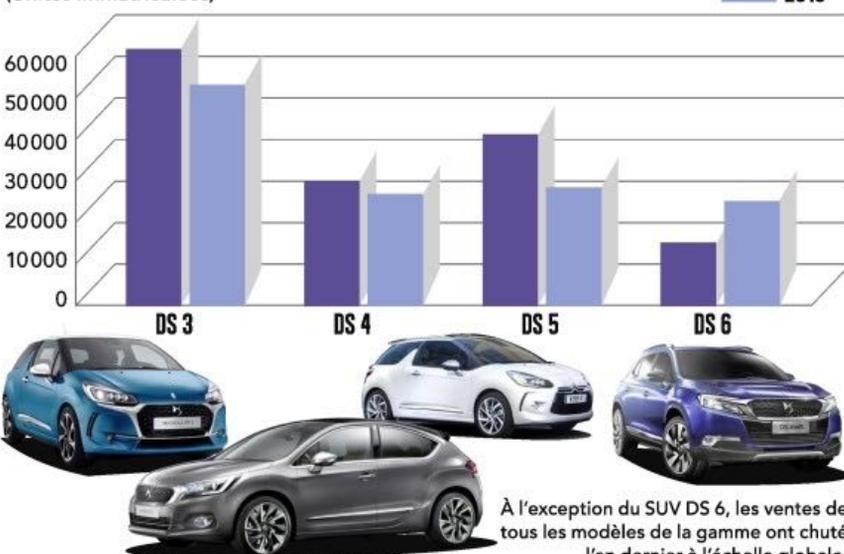
PRINTEMPS 2014 Yves Bonnefont est nommé directeur général de la marque DS.

MARS 2015 DS devient en Europe une marque à part entière.

PRINTEMPS 2016 DS présente la DS 4S, troisième modèle de la marque spécifique au marché chinois.

LES PERFORMANCES DE DS DANS LE MONDE

(Unités immatriculées)



L'avis de L'Auto-Journal Enterrer la marque DS ne serait pas seulement prématuré, ce serait aussi injuste. La marque n'a que 18 mois d'existence en Europe et 4 ans en Chine, et elle commence seulement à construire son image. Installer une marque automobile prend du temps. Dix ans supplémentaires semblent un minimum. Des responsables de DS admettent, en privé, vivre une période ingrate, en l'attente de modèles plus forts. Et prennent pour exemple le long développement d'Audi, parti de presque rien dans les années 70. Admettons. Avec la 2^e génération de produits annoncée pour 2018 et la promesse d'une *"gamme de six modèles mondiaux d'ici à 2020"*, DS pourrait enfin rencontrer le succès, à condition de bénéficier d'investissements. La marque et ses équipes le méritent.



Innovation
that excites

NISSAN QASHQAI LE CROSSOVER ORIGINAL

À DÉCOUVRIR PENDANT
LES JOURNÉES TECHNOLOGIE NISSAN



PROFITEZ DE LA SÉRIE SPÉCIALE SURÉQUIPÉE N-VISION :

À PARTIR DE

299€⁽¹⁾
PAR MOIS

4 ANS
ENTRETIEN
INCLUS⁽²⁾

Avec 2 000 € d'apport client.⁽²⁾

- Nissan AVM-360° aide au stationnement avec 4 caméras.
- Navigation NissanConnect avec écran tactile 7".
- Nissan Safety Shield : Système d'alertes anti-collision.
- Toit panoramique.
- Sellerie exclusive alcantara noir.

Innover Autrement. (1) Exemple pour un Nissan QASHQAI N-Vision DIG-T 115 neuf en Location Longue Durée sur 49 mois, 40 000 km maximum, 48 loyers de 299 € après (2) premier loyer de 5 495 € dont 2 000 € d'apport client et 3 495 € pris en charge par votre Concessionnaire Nissan. Restitution du véhicule chez votre Concessionnaire en fin de contrat avec paiement des frais de remise en état standard et des kilomètres supplémentaires. Sous réserve d'acceptation par Diac - 14 avenue du Pavé Neuf 93168 Noisy le Grand. **Modèle présenté** : Nissan QASHQAI N-Vision DIG-T 115 avec option peinture métallisée, 48 loyers de **308 €** après premier loyer de 5 562 € dont **2 000 €** d'apport client et 3 562 € pris en charge par votre Concessionnaire Nissan. (3) Comportant les prestations d'entretien (**hors pièces d'usure et pneumatiques**) selon conditions contractuelles. Offre réservée aux particuliers, non cumulable avec d'autres offres, valable jusqu'au 30 septembre 2016 chez les Concessionnaires NISSAN participants. NISSAN WEST EUROPE SAS : nissan.fr

Consommations gamme cycle mixte (l/100km) : 3,8 - 6,0. Émissions CO₂ (g/km) : 99 - 138



En dépit du partage de plate-forme, le SUV citadin de VW ne sera pas une simple Polo surélevée et maquillée, comme la CrossPolo actuelle.



La vue arrière dévoile un hayon large et très incliné. Certains éléments de style, tels les feux, sont inspirés du concept T-Cross Breeze.

PHOTOS SB MEDIEN

VW PRÉPARE SON PREMIER SUV CITADIN

Le généraliste allemand aura attendu des années avant de lancer une variante SUV de sa Polo. Et il faudra encore patienter deux ans pour la conduire...

Il était temps ! Les SUV représentent aujourd'hui plus d'un quart des ventes de voitures neuves en Europe, ils sont majoritaires aux États-Unis et la demande explose en Chine. Mais le géant Volkswagen, qui a pourtant déjà segmenté à l'extrême sa gamme, ne proposait toujours pas de petit SUV – si l'on excepte la CrossPolo, qui constitue une offre assez typée et en même temps trop peu différenciée de la Polo; et d'ailleurs, plus proposée sur notre marché. Volkswagen va ainsi profiter de l'imminent renouvellement de sa citadine Polo V, dont la remplaçante est prévue pour 2017, afin

d'introduire sur le marché son premier SUV citadin, annoncé au dernier Salon de Genève par le concept cabriolet T-Cross Breeze.

Ce nouveau modèle Volkswagen sera un SUV conventionnel: oubliez un éventuel cabriolet.

Il viendra concurrencer les Peugeot 2008, Renault Captur, Opel Mokka et Nissan Juke, sans oublier l'Audi Q2... avec lequel le SUV sur base de Polo partagera la plate-forme MQB, dans sa plus petite variante, baptisée A0. Actuellement en cours de développement sur les routes allemandes, le SUV citadin de Volkswagen affichera une hauteur de caisse supérieure à la Polo et des passages de roues élargis. Il s'inspirera du design du récent Tiguan, et en reprendra les éléments distinctifs: optiques moins massives, large calandre, bas de caisse imposants et arches de roues soulignées. Il sera long d'environ 4,15 m, offrira une gamme de motorisations 3 et 4 cylindres essence (dont les nouveaux 1.0 et 1.5 TSI) et diesel (avec plusieurs versions du futur 1.5 TDI), et proposera évidemment la transmission à double embrayage DSG en option. Il offrira 5 places et sera, comme ses concurrents, uniquement disponible en 5 portes. Les versions haut de gamme seront également proposées avec une transmission intégrale.

Ce premier SUV urbain de Volkswagen devrait être dévoilé fin 2017, à l'occasion du Salon de Francfort.

LES INFOS CLÉS

Commercialisation :
début 2018

Prix : à partir de 20 000 €

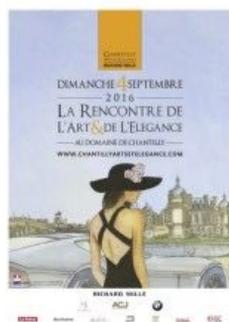
Concurrent des
Renault Captur, Peugeot
2008, Mini Countryman...

Des ailes renflées, une ceinture de caisse assez haute et des barres de toit: les gènes de SUV sont bien là!



4 SEPT. CHANTILLY ARTS & ELEGANCE

www.chantillyartsetelegance.com



Pour la troisième année, cet événement volontairement élitiste, qui vise à offrir à la France un concours d'élégance digne des manifestations d'outre-Manche ou transatlantiques, offrira aux visiteurs un spectacle d'exception, mêlant belles automobiles, tenues soignées et animations à l'avenant. L'entrée est à 50 €.

13 750 000

DARIN SCHNABEL ©COURTESY OF RM SOTHEBY'S



C'est, en dollars, le montant atteint par la toute première Cobra de l'histoire (baptisée de son nom de code CSX 2000), vendue aux enchères à Monterey, aux États-Unis, le 19 août. Pierre fondatrice d'un monument de l'automobile sportive américaine, cette Cobra est par ailleurs restée pendant des décennies entre les mains de Carroll Shelby, ce qui ne fait qu'ajouter à sa valeur...

JEU VIDÉO

La bonne formule

C'est désormais un rituel : chaque année, Codemasters propose une version mise à jour de son jeu, qui profite de la licence officielle. Après une version 2015 décevante, cette nouvelle mouture corrige le tir : graphismes réussis et surtout fluides (60 images par seconde), mode carrière intéressant, pilotage toujours aussi plaisant (et réglable en fonction de votre niveau), communication audio avec les stands, safety car et arrêts aux stands comme en vrai...

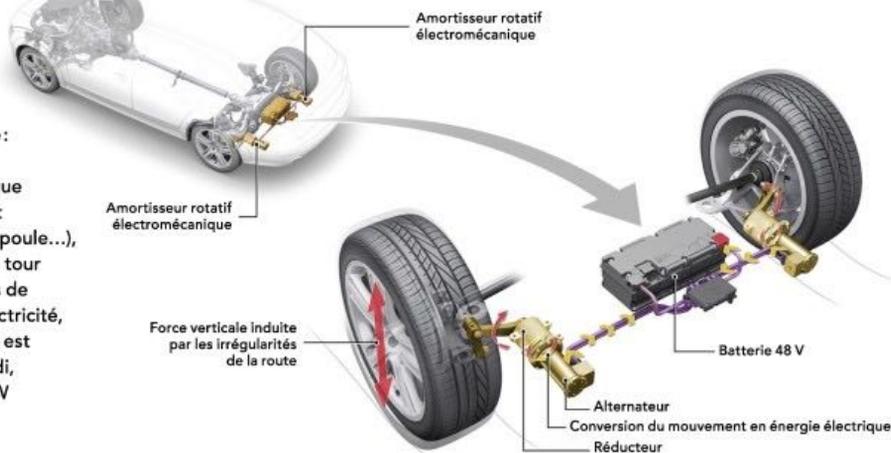


F1 2016, par Codemasters, sur PC, PS4 et Xbox One, à partir de 50 €.

INNOVATION

Un amortisseur qui génère de l'électricité

Audi vient de présenter une innovation qui, en modifiant l'architecture de l'amortissement, permet de produire un courant électrique : l'amortisseur vertical est remplacé par un amortisseur horizontal électromécanique (donc pilotable) qui, à chaque mouvement vertical de la roue (courbe, bosse, nid-de-poule...), entraîne un alternateur qui alimente à son tour une batterie en 48 volts. Les mouvements de suspensions sont ainsi transformés en électricité, et non plus en chaleur. Le système, qui en est au stade de prototype, produit, selon Audi, 100 à 150 W en moyenne, et jusqu'à 600 W sur route très dégradée. Pas suffisant pour recharger une voiture électrique, mais idéal pour un système hybride 48 V.



ZONE ROUGE

VOITURE AUTONOME

Uber s'associe à Volvo

L'ambition de Volvo est claire : être l'un des premiers constructeurs à proposer des voitures totalement autonomes, notamment dans le but de réduire considérablement l'accidentalité routière. L'alliance qui vient d'être annoncée avec Uber n'est pas une surprise : elle permettra, à terme, à ce leader mondial des voitures avec chauffeur de proposer des trajets en voiture... sans chauffeur, avec de substantielles économies à la clé. Uber va ainsi prendre part au développement du projet Volvo de conduite autonome, et devrait proposer prochainement des véhicules autonomes à ses clients de Pittsburgh, aux États-Unis – dans un premier temps un conducteur sera encore présent, au cas où...



VOLVO



ERIC FROTIER DE BAGNEUX

Europe 1 roule avec L'AJ

La voiture à la radio ? Europe 1, dans sa grille de rentrée, a décidé de lui offrir une belle place : une demi-heure d'antenne, chaque samedi, à 18 h 15. Sous la conduite de Pierre de Vilno, la version week-end de l'émission *Tout Roule* passera en revue les nouveautés de la semaine, donnera la parole à une personnalité du monde automobile, se préoccupera d'innovation ou de conseils pratiques. Et, bien sûr, pas question de rater l'essai de la semaine, réalisé par l'équipe de *L'Auto-Journal*. En plus de nous lire, vous allez nous entendre !

Les chiffres du marché européen en juillet 2016



- 2,3 %*

*Immatriculations de voitures neuves par rapport à juillet 2015.

-9,6%

C'est la baisse des immatriculations, en France, qui est le marché européen inscrivant le plus fort recul en juillet.

Les ventes ont atteint 133000 unités, soit 1235428 depuis le début de l'année.

1 158 000

C'est le nombre de voitures neuves immatriculées en Europe au mois de juillet, soit une baisse de 2,3% sur ce débouché (source : Jato).

36 540

C'est le nombre de Volkswagen Golf vendues en juillet sur le marché européen. La compacte germanique est la voiture la plus vendue (devant les Polo, Fiesta, Astra et Clio).

CONCEPT

Une Maybach spectaculaire

Plus qu'un concept, c'est une ode glorieuse à ce que le passé automobile a pu offrir de plus délicieusement baroque et démesuré. Baptisé Vision Mercedes-Maybach 6, ce coupé 2+2 présenté au Concours d'Élégance de Pebble Beach ne fait pas dans la demi-mesure : 6 m de longueur, une motorisation électrique de 750 ch et une batterie de 80 kWh. Avec cette lettre d'intention déguisée en concept, Daimler n'a visiblement pas prévu de laisser à Tesla le monopole du segment électrique haut de gamme...



PHOTOS DAIMLER AG

DU 16 AU 18 SEPTEMBRE

LE CIRCUIT DES REMPARTS D'ANGOULÊME

www.circuit-des-remparts.com



C'est devenu un incontournable des compétitions destinées aux anciennes. Outre les essais et les courses sur le circuit aménagé en ville, l'édition 2016 annonce des expositions, un concours d'élégance, un rallye... Les billets débutent à 29 €.

Tricérágolf



Service Entretien Volkswagen à 99€*. Votre voiture n'est pas près de disparaître.

Le Service Entretien, c'est une révision complète de votre Volkswagen, le passage au banc de diagnostic, plus de 20 points de contrôle essentiels à votre sécurité et la prolongation de 2 ans de l'assistance Volkswagen, valable 7j/7, 24h/24 dans 35 pays d'Europe.**



L'entretien de votre Volkswagen de plus de 5 ans.

Rendez-vous sur volkswagen.fr/forfaits-economy 



Volkswagen

Volkswagen recommande **Castrol EDGE Professional**.

Volkswagen Group France - s.a. - R.C.S. Soissons B 602 025 53B - DDB.

*Prix client TTC (TVA: 20%) conseillé au 01/01/2016, pièces et main-d'œuvre comprises. Offre réservée aux particuliers et non cumulable avec toute autre offre en cours, valable en France métropolitaine. Pour les modèles Polo de 2006 à 2009, Golf V/Golf Plus jusqu'à 2008 (hors GTI), New Beetle, Passat de 2006 à 2010, Touran jusqu'à 2010, Sharan jusqu'à 2010, Eos jusqu'à 2010, Jetta jusqu'à 2010. Offre comprenant le remplacement de l'huile moteur (huile de synthèse utilisée: 502 00/505 00/505 01), du filtre à huile, du bouchon ou joint de vidange et de la purge du filtre à gazole (selon moteur). **Retrouvez les modalités de Volkswagen Assistance sur volkswagen.fr - Economy : Économie.

TECHNO

La Nissan BladeGlider prend la route

Le lien avec la Deltawing, originale voiture de course avec une voie avant réduite au minimum, est évident. Mais la BladeGlider de Nissan est conçue pour la route. D'ailleurs, le concept car initial, qui n'avait pas le droit de quitter la moquette des Salons, est devenu un démonstrateur opérationnel – en tout cas sur piste. Le but de cet engin 100% électrique de 270 ch est de développer un système qui offre "une maniabilité, une stabilité et une efficacité aérodynamique optimales". Le conducteur est au centre et les deux passagers sont logés sur les côtés, un peu en retrait. Nissan poursuit ses tests et n'a pour l'instant pas annoncé un éventuel passage à la série de son concept.



NISSAN



Porsche prépare un Cayenne coupé

Un mulet, mélange malhabile de Panamera et de Cayenne, a révélé ce projet de la marque. Porsche aurait tort de se priver de concurrencer les BMW X6 et Mercedes GLE Coupé! Étant donné le stade de développement, il ne faut toutefois pas espérer cette déclinaison avant 2019. Elle reposera sur le prochain Cayenne, lancé en 2018.

La Fiat 124 bientôt dotée d'un toit

Séduisante à défaut d'être originale, puisqu'elle n'est qu'une Mazda MX-5 légèrement recarrossée, la Fiat 124 Spider va se doter l'an prochain d'une déclinaison coupé. Une version justifiée sur le plan historique, Fiat proposant déjà une 124 Coupé en 1967, soit quarante ans avant le lancement de ce nouveau modèle! Des motorisations plus performantes devraient également arriver plus tard.

La nouvelle Volkswagen CC bientôt prête

Née Passat CC en 2008, profondément restylée en 2012, la nouvelle CC finalise actuellement son développement sur la route. Ce n'est plus un coupé 4 portes mais une longue familiale aux allures de coupé (nuance subtile...). Volkswagen fait rouler en même temps une BMW Série 4 GranCoupé, ce qui donne une idée de la cible visée. Bien qu'alourdie, la silhouette de cette nouvelle CC, lancée l'an prochain, sera toujours séduisante.



L'ACTU AUTO CROQUÉE PAR GOUBELLE



DESIGN Le retour de Cadillac

Quiconque a essayé une Cadillac produite dans la dernière décennie sait à quel point les produits de la marque n'ont plus rien à voir avec le cliché de la grosse berline indolente destinée à cruiser sur le couple. Mais pour définitivement changer son image, le constructeur américain a décidé de changer de style! Ainsi, le concept Escala ici présenté est "une vitrine du futur design et des dispositifs techniques en développement" chez Cadillac. Pas révolutionnaire, mais spectaculaire. Il n'en faut pas moins pour viser les marques haut de gamme, objectif annoncé par Cadillac.

JIMI FETS



LIGNE DE SOINS POUR VÉHICULE

FABRICATION FRANÇAISE

SHAMPOOING **EVOLUTION+** INNOVATION

LA RÉVOLUTION DU LAVAGE À LA MAIN !



- FORMULE EXTRA MOUSSANTE
- DILUTION AUTOMATIQUE DU SHAMPOOING
- FINITION BRILLANTE POUR TOUTES LES CARROSSERIES



Retrouvez toutes les infos sur nos produits et nos gammes sur GS27.com



MERCEDES CLASSE E 220 d 194 ch 9G-Tronic Fascination

NOUVELLE RÉFÉRENCE

Avec sa Classe E, Mercedes fixe de nouveaux standards, notamment grâce à la multiplication des aides à la conduite. Forcément, c'est à ces domaines spécifiques que nous avons porté une attention spéciale durant ce test. Et nous n'avons pas été déçus par ce que nous avons découvert...

Par Stany Meurer Photos Christian Martin





1



3



2



4

- 1- Sous cet angle, il est possible d'hésiter entre une Classe C, E ou S.
- 2- Sur les pavés, la suspension pneumatique fait des merveilles.
- 3- La maniabilité est remarquable pour une voiture de ce format.
- 4- En Allemagne, les bacs remplacent volontiers les ponts.
- 5- La E 220 d peut tracter de lourdes remorques, comme un bateau.



5



1- Avaler un long trajet à son volant est un plaisir, profiter des paysages, aussi... 2- Pneus très larges et bas : gare au budget... et au bruit ! 3- En option, les feux arrière peuvent produire différents effets lumineux comme une poussière d'étoiles ou le rougeoiement d'un réacteur d'avion.



Vignette urbaine allemande

La plupart des grandes villes allemandes

interdisent l'accès à leur centre aux véhicules essence antérieurs à 1993 et diesel à partir de 2006. Cela s'applique aux nationaux mais aussi aux étrangers. Pour obtenir la vignette verte appelée Umweltplakette, plusieurs solutions. L'une des plus simples consiste à se rendre dans un des centres de contrôle technique Dekra ou TÜV ou dans un garage agréé et à présenter votre carte grise. Après contrôle informatique, elle vous sera remise en échange de... 5 €. Celle-ci est valable dans tout le pays et pour toute la durée de vie de votre voiture. La violation de cette loi est passible d'une amende de 80 €.



Une Classe E peut en cacher une autre. Dit autrement, toute considération concernant "notre" Classe E 220 d Fascination équipée de la suspension pneumatique optionnelle Air Body Control ne s'applique pas forcément à une Classe E 200 de base avec suspension acier. Certes, cette remarque vaut pour tous les modèles, peu importe la marque, mais elle s'applique plus spécialement à la famille Classe E, dont le spectre des motorisations existantes et à venir, ainsi que la panoplie étendue des équipements et des options, permettent de se concocter un véhicule pratiquement sur mesure. Ainsi, dans sa livrée gris Sélénite Magno Designo, une option à... 2 300 €, "notre" E 220 d chaussée de pneus arrière de près de 30 cm de large impressionne le quidam. Et même si celui-ci critiquera volontiers le fait que Mercedes manque d'originalité en adoptant le principe des poupées russes (un même style, plusieurs di-

mensions) pour ses différents modèles qu'il décline à l'infini autour d'une même silhouette, il finira le plus souvent par succomber aux charmes de la E, plus proche en format d'une Classe S que d'une C. Sans aller plus loin sur cette appréciation visuelle, nous émettrons quelques réserves concernant le vieillissement de cette peinture très spéciale qui, observée à contre-jour, révélait déjà quelques malheureuses éraflures sur notre exemplaire. Peu réjouissant lorsqu'on sait que toute retouche éventuelle et autres réparations ne seront pas à confier au premier peintre venu...

Dès les premiers mètres de notre voyage, parcourus en ville, les qualités de la mécanique apparaissent évidentes.

De conception nouvelle et cubant 200 cm³ de moins que son prédécesseur, le moteur tout en alu de la E 220 d épouse parfaitement la philosophie du modèle : souple, rond, élastique, bien éduqué, volontaire avec des

“LA TENUE DE CAP DE CETTE VOITURE EST FANTASTIQUE. MAIS L'INTÉGRATION DU DOUBLE ÉCRAN D'INSTRUMENTATION DIGITAL N'EST PAS TRÈS RÉUSSIE.”

Christian Martin, photographe



montées en régime “ballerinesques”, comme les avait qualifiées, à juste titre, mon confrère Pascal Richard, et suffisamment tonique pour mouvoir cet imposant vaisseau, il fait merveille en site urbain. Il est, de plus, parfaitement secondé par la remarquable boîte automatique à 9 vitesses, modèle de douceur et d’efficacité aussi bien pour monter les rapports que pour rétrograder. Mais il y a plus étonnant encore que ce binôme parfait. C’est la maniabilité qui rend cette grande familiale (4,93 m !) aussi à l’aise qu’une vulgaire compacte ! J’exagère à peine. Ce résultat, elle le doit autant à la qualité de sa direction électromécanique au rendu très naturel, et au calibrage de son assistance, qu’à son faible diamètre de braquage.

Très vite, nous testons la conduite autonome dans le flot du trafic. Une pure merveille pour rouler décontracté... pour autant qu’il vous soit loisible de circuler au centre de la voie empruntée ! Si ce n’est pas le cas, attendez-vous à vous attirer, au mieux, les foudres des motards et, au pire,

à prendre quelques coups de botte dans votre (belle) carrosserie ! Enfin, comment ne pas clore ce paragraphe consacré à la conduite urbaine en soulignant l’excellence du confort, dont la filtration est juste perturbée par quelques saignées transversales ? Quittons cet espace connu pour nous évader vers des horizons inconnus.

Bigre, que se passe-t-il ? En lieu et place d’un plan, le système de guidage m’offre une illustration de la terre et de la lune : joli certes, mais déprimant ! Un premier bug électronique (il sera suivi de bien d’autres) qui nous plante pendant la bagatelle de quatre heures... Faisant contre mauvaise fortune, bon cœur, nous sortons donc de son étui notre bon vieux nomade Tom-Tom. Cela pourrait être drôle si le véhicule ne valait pas 75 000 € et ne se targuait pas d’être un parangon de technologie ! Tout cela m’amène tout naturellement à un commentaire sur le combiné d’instruments Widescreen. Livré de série sur cette finition, il consiste en deux →


AFFICHAGE À LA CARTE

Trois possibilités : Confort (lettrage blanc, deux compteurs), Sportif (lettrage jaune, deux compteurs) ou Progressif, comme ici.


FOURRE-TOUT

Déplacer le levier de vitesses de la console centrale à la colonne de direction a permis l'aménagement de ce grand rangement.


POISON VIOLENT

Brancher la conduite autonome est d'une simplicité absolue. Lui faire entièrement confiance est en revanche déconseillé.


RÂPE À FROMAGE

Les protections des haut-parleurs sont aussi élégantes qu'agressives pour la peau de votre main. Nous l'avons testé...

INTUITIF

Sensibles et réclamant un minimum d'accoutumance, les commandes tactiles s'utilisent comme sur un smartphone en répondant à des balayages verticaux et horizontaux sont très pratiques

RÉSERVÉ AUX GEEKS

L'immense combiné d'instruments virtuels avec grand écran plat baptisé Widescreen ravira l'amateur des dernières technologies. En revanche, pas sûr qu'il séduise la clientèle classique de la Classe E...



Volonté de rajeunir

Du beau cuir, des boiseries originales et l'emploi de matériaux nobles pour l'accastillage: la première impression est flatteuse. Nous avons été moins enthousiasmés par le dessin basique du mur d'écrans Widescreen. Une impression renforcée par le manque de finesse des formes de la casquette le surplombant, qui évoque celle... d'une Renault 25! Si la touche haute technologie inspirée par l'ensemble est indiscutable, le résultat final manque

de cachet et paraît peu en rapport avec l'image statutaire du produit. De toute évidence, le côté horloger de cadrans classiques avec aiguilles traditionnelles plaira, sinon rassurera davantage la clientèle type du modèle, plus éprise de solutions éprouvées que de fantaisies à tout crin. Énormément de possibilités (64) pour l'éclairage d'ambiance mais de nombreux coloris évoquent davantage l'univers d'une boîte de nuit que l'ambiance feutrée d'un salon cosy.

JOLIE MONTRE

Si la Classe E se veut un parangon des technologies modernes, elle n'en reste pas moins fidèle à une montre à aiguille classique... Un peu anachronique dans cet univers.

HALTE AUX TRACES DE DOIGTS

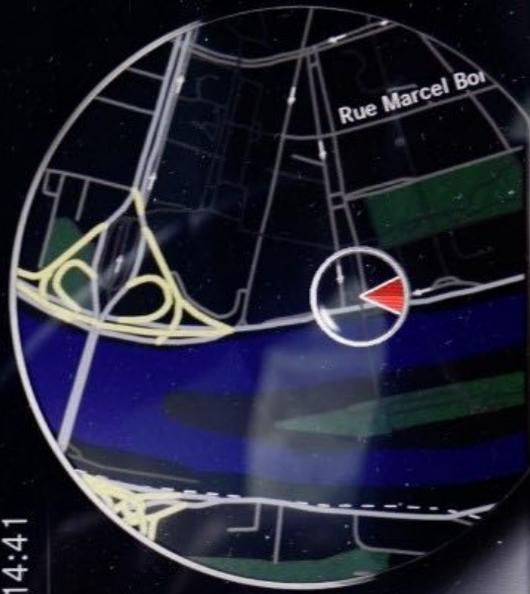
Réfractaire à l'écran tactile qu'il rejette pour éviter de le voir maculé par des traces de doigts, Mercedes reste fidèle à la double commande sur la console.

19.5°C

14:41



706.3
— km —
12566



130
90
50
°C

1
1/2
0

Rien à redire sur la lisibilité. En revanche, le côté artificiel des aiguilles choque sur une voiture de cette catégorie. À Mercedes de revoir sa copie... ou de revenir à un combiné plus traditionnel.



1

1- Le nouveau moteur de la E 220 d est très sobre. 2- La boîte est parfaite pour exploiter son potentiel. 3- Le créateur du saxophone, Adolphe Sax, est né à Dinant (Belgique). La ville lui rend hommage sur ce pont.

2



“ELLE PROGRESSE TELLEMENT QU’ON SE SENT AUX COMMANDES D’UNE PETITE CLASSE S.”

Vincent Coppin (mesureur)

maxi-écrans plats de 12,3 pouces mis bout à bout, programmables à foison et très lisibles. Mais il nous a abreuvés d’informations erronées durant ce périple. Heureusement, Mercedes laisse la possibilité d’un bloc instrumental plus classique et probablement plus fiable. À l’aise en ville, la E 220 d se montre royale sur route et, nous le verrons plus tard, sur autoroute.

Impatients de tester comment le système de conduite autonome Drive Pilot se comporte, nous le branchons sans attendre.

Ce dispositif, disponible avec le pack optionnel Assistance à la conduite (1 800 €), est actif jusqu’à 210 km/h, pourvu que le marquage au sol soit visible et en bon état. Mais, pour l’anecdote, il ne détecte pas les lignes de délimitation de voies et s’oriente sur le véhicule qui le précède jusqu’à 130 km/h... Une solution qui donne un frisson dans le dos à l’idée de suivre un conducteur farceur ou dangereux! Dans un premier temps, comme pour mieux refermer le piège, le système a fonctionné normalement, ou presque. En effet, comme pour avouer une difficulté à se centrer dans la voie choisie, il corrige sans cesse le cap, louvoyant de façon pas toujours très délicate et agissant par saccades. C’est très déplaisant et

PLUS

Comportement routier exceptionnel
Confort (avec la suspension pneumatique)
Consommation

MOINS

Conduite autonome peu fiable
Aptitude sur parcours montagneux
Prix du modèle et tarif des options

instaure déjà une forme de malaise. Surtout, sans prévenir, il nous a surpris tantôt en quittant soudainement la trajectoire pour prendre la tangente, tantôt et sans raison apparente, en appliquant un coup de patin d’urgence si violent qu’il a enclenché le dispositif de rétractation des ceintures! Enfin, il nous a encore gratifiés d’hésitations pouvant devenir fatales en s’emmêlant les pinceaux devant un ensemble complexe de lignes tracées sur le sol. Avait-il détecté des obstacles invisibles par nos propres yeux ou était-il victime de sérieuses avaries? Toujours est-il que, sur route comme sur autoroute, et sans vouloir les recenser toutes ici, le Drive Pilot a multiplié

les failles que nous n’avons pu corriger que grâce à une vigilance de sioux et une capacité à réagir vite. Pour un système de conduite prônant une conduite sûre et détendue, c’est raté! Était-ce un cas spécifique à notre voiture d’essai? Je ne suis pas convaincu...

Précisons que tous ces “dérapages” se sont produits avec un véhicule en parfait état technique. Que serait-il arrivé par exemple avec une voiture dont la géométrie aurait été légèrement faussée? De cette piteuse expérience, il ressort que la conduite autonome sans risque n’est pas pour demain, n’en déplaise à ses chantres qui y voient la solution pour réduire

Pack Mobilo : bon pour 30 ans

Comme toute Mercedes neuve vendue et livrée dans le réseau officiel, la E 220 d bénéficie du pack Mobilo qui préserve la mobilité de l'acheteur pendant 30 ans. Offert gratuitement pendant les deux premières années (et renouvelable ensuite moyennant une redevance jusqu'au terme des... 30 ans), ce pack assure l'assistance Mercedes pour vous apporter son soutien, notamment si vous : perdez vos clés ; constatez un niveau de liquide de refroidissement insuffisant ; avez choisi le mauvais carburant ; tombez en panne de carburant ; êtes victime d'un acte de vandalisme ou de vol de pièces.



Le volume du coffre est généreux. De plus, ses formes rationnelles permettent un rangement élégant. Le photographe s'en est peu soucié...

à zéro tout risque d'accident. Nous en déduisons que, dans l'état actuel des choses, la décision la plus sage est d'éviter de cocher cette option, le système étant encore insuffisamment au point pour lui confier les commandes du pouvoir. Pour la suite de notre essai, nous avons donc décidé de nous passer des services très (trop) autonomes du Drive Pilot.

Cette parenthèse négative mise à part, la Classe E 220 d est un fabuleux outil pour "avalier du kilomètre".

Nous avons déjà cité toutes les qualités de son moteur. C'est à présent le moment d'évoquer celles de la boîte automatique à 9 rapports aussi réactive – elle rétrograde de 9 en 6 en un éclair et de manière tout à fait imperceptible – que douce, tout particulièrement lorsque le mode de conduite Confort est sélectionné. C'est une pure merveille qui exploite à 100 % les capacités du moteur. Juste une petite remarque quant au petit levier de commande : implanté à la droite du volant, il se confond aisément avec un commodo d'essuie-glace et ne se révèle pas toujours très intuitif dans l'urgence. Notons au passage que le 9^e rapport est extrêmement long, "tirant" plus de 85 km/h à 1 000 tr/mn, soit une vitesse équivalente à celle d'une Viper à moteur V10 de 8 litres de cylindrée en 6^e ! Tandem parfait sur la majorité des parcours, le couple moteur/boîte trahit en revanche

High-tech Possibilités multiples

PARALYSIES FRÉQUENTES

Quand il fonctionne, le GPS est un petit bijou. Hélas affecté de nombreux bugs pouvant paralyser le système parfois de longues heures, il nous a exaspérés à plus d'une reprise. Autre défaut : il est encore relativement lent.



DU SUR MESURE

Proposés sous la forme de packs, cinq modes de conduite sont possibles (Confort, Economy, Sport, Sport Plus et Personnel). Sur cette illustration, vous pouvez voir sur quel élément le réglage choisi intervient.



RAFFINÉE DANS LE DÉTAIL

Les pneus hiver n'ont pas forcément le même code de vitesse que les pneus été. Par conséquent, vous devez adapter votre vitesse. Mercedes vous le rappelle par cette fonction intégrée. Le genre de détail qui fait la différence...



POUR TOUS LES GOÛTS

De nuit, un éclairage d'ambiance bien étudié contribue à l'agrément du voyage. Mercedes pousse le bouchon un peu loin en proposant une multitude de coloris, réglables de surcroît du plus vif au plus doux. Au bout du compte, un gadget peu utilisé.



1- Si la place ne manque pas à l'arrière, le tunnel de servitude constituera une gêne pour le passager central. 2- Plus que par ses dimensions, le coffre se caractérise par ses formes fonctionnelles.



L'avis de Stany Meurer



Je craque pour son confort 5 étoiles. Mais les bugs du Drive Pilot me font fuir.

80%
Quotient Émotionnel



“MERVEILLEUSEMENT BIEN DESSINÉS, LES SIÈGES CONTRIBUENT AU CONFORT. LA CLIMATISATION EST REMARQUABLE D’EFFICACITÉ ET DE DISCRÉTION.”

Guy L’Hospital, rédacteur en chef adjoint



1- Peenemünde, le lieu de lancement des missiles V2 de triste mémoire, mais aussi un repère historique pour la conquête spatiale. À propos de technologie, le pilotage automatique de la Classe E n’est pas encore au point. 2- La Classe E dispose d’un super-châssis. 3- L’épaisse lèvre du pneu protège bien le bord de la jante.



quelques faiblesses en montagne, avec une évidente paresse à la reprise, qui fait apparaître une lourdeur généralisée.

Pas d’autre solution alors que de passer en mode Sport pour récupérer un semblant de dynamisme tout en contrôlant plus fermement les mouvements de la caisse.

Car l’option choisie en mode Confort est résolument celle d’une suspension souple, amortie avec brio. Sur autoroute, à grande vitesse, un peu plus de fermeté ou de verrouillage dans les mouvements amples aurait d’ailleurs été préférable à notre goût sans que cela perturbe en rien le confort.

Un petit mot à présent sur le système de navigation qui, non seulement, affiche les stations-service à proximité, mais vous renseigne sur le prix du carburant : génial ! Beaucoup plus en tout cas que sa capacité à loca-

liser certaines destinations historiques ou culturelles. Ainsi, la localité allemande de Peenemünde ne figure pas sur la carte GPS Mercedes. C’est dommage car l’endroit vaut le détour, pour plusieurs raisons. Son extraordinaire musée (www.peenemuende.de) est un centre international de formation et de culture. Et Peenemünde fut, entre 1936 et 1945, la base d’essais militaires d’où furent lancés les missiles V1 et V2. C’est encore là qu’en octobre 1942 décolla avec succès la première fusée au monde. Voilà pour l’aspect négatif lié à la Deuxième Guerre mondiale. Mais comment ignorer que c’est dans cette bourgade qu’est née la conquête de l’espace, autrement plus noble et gratifiante pour l’homme ?

Pour nous y rendre, nous avons obliqué à Hambourg sur l’A20 en direction de Rostock. Sur cette portion d’autoroute allemande déserte, nous accrochons un 245 km/h au compteur. Une pointe de vitesse obtenue à l’issue d’une longue lancée, tout en évoluant avec une facilité déconcertante entre



1- Le diamètre de braquage est extrêmement court: il favorise les manœuvres. 2- Attention, si la peinture semi-mate est jolie, elle se révèle très fragile à l'usage. Quant à la réparer...



200 et 220 km/h malgré des conditions climatiques dantesques. Remarquable pour une berline aussi lourde, animée par un petit moteur 2 litres diesel! L'exploit ne tient nullement à notre témérité, mais est simplement à porter au crédit de l'excellente tenue de cap de la Mercedes et de son invulnérabilité aux éléments. Une seule gêne se fait ressentir toutefois: au-delà de 220 km/h, la voiture devient vraiment bruyante sur certains revêtements. N'allez pas chercher très loin la cause: le bruit provient des pneumatiques. Et une dernière chose: malgré la cadence soutenue de cet essai mené très souvent à grande vitesse, la consommation moyenne de la E 220 d s'est établie à 7,37 l/100 km, ce qui est peu.

En guise de conclusion, nous relevons que tout ce qui est du ressort pur des compétences Mercedes (moteur, boîte, châssis) est absolument remarquable alors que le reste (composants électroniques, dont la conduite autonome) l'est beaucoup moins. À méditer. ■

En détail

LA CONDUITE

AGRÈMENT ★★★★★

La conduite de la E 220 d équipée de la suspension pneumatique est parfaite... dans 90% des cas. Il n'y a qu'en montagne ou sur un parcours sinueux nécessitant des relances permanentes que le poids de l'engin se ressent et pénalise l'agrément.

SÉCURITÉ ★★★★★

Mercedes a bardé sa voiture d'éléments actifs et passifs pour vous éviter l'accident et, dans le cas où celui-ci se produirait, pour vous protéger au mieux. C'est vrai en conduite classique, mais cela ne s'applique pas au pilotage automatique.

PERFORMANCES

★★★★★

En vitesse de pointe, la E 220 d est un avion de chasse. Mais si elle se défend en accélérations et en reprises, il ne faut pas lui demander la lune, en l'occurrence de se montrer agile et véloce en montage.

LA VIE À BORD

CONFORT ★★★★★

Avec la suspension pneumatique – précision d'importance –, le confort est absolument somptueux. En pinaillant, on peut espérer un meilleur maintien de la caisse sur autoroute à grande vitesse, mais c'est du niveau du détail.

HABITABILITÉ

★★★★☆

Très correcte à l'avant, un peu moins bien à l'arrière. Malgré des progrès, la Classe E manque de générosité par rapport à ses dimensions générales. Volume de coffre satisfaisant avec des formes facilement exploitables.

QUALITÉ ★★★★★

Mercedes a pris le taureau par les cornes. Il faut être difficile pour trouver des défauts. Même avec une âme de perfectionniste, il n'y a pas grand-chose à redire sinon, peut-être, les formes et l'intégration du Widescreen dans la partie supérieure.

LE BUDGET

COÛT À L'ACHAT

★★★★☆

Deux façons d'aborder le sujet. En valeur absolue, et comparée à ce qui est vendu dans la catégorie, la Classe E est chère. En prenant en compte l'équipement digne d'une petite Classe S, la notion de prix est relativisée.

COÛT À L'USAGE

★★★★☆

Avec une moyenne de 7,4 l/100 km relevée durant notre essai, la Classe E se révèle une "petite buveuse". Côté garantie, Mercedes pourrait se montrer plus généreux: 2 ans kilométrage illimité, c'est indigne de l'Étoile...

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL

★★★★☆

Face à la concurrence (mais quelle concurrence?), la Classe E 220 d 9G-Tronic Fascination équipée de la suspension pneumatique est une merveille que le gros rouleur appréciera à sa juste valeur... pour autant qu'il ne se trompe pas sur les options. Ainsi, le système de conduite autonome Drive Pilot, insuffisamment au point, est formellement déconseillé si l'on ne veut pas se faire des sueurs froides et voir disqualifier injustement un produit remarquable.



LA TECHNIQUE

Nouveau moteur en alu de 2 litres, 194 ch et fournissant un couple maxi de 400 Nm constant entre 1 600 et 2 800 tr/mn. Boîte automatique à 9 rapports et transmission aux roues arrière.

Moteur

Puissance maxi	194 ch à 3 800 tr/mn
Couple maxi	400 Nm de 1 600 à 2 800 tr/mn
Type	4 cyl. en ligne, turbo diesel
Cyl./Puissance fiscale	1 950 cm ³ /10 CV

Transmission

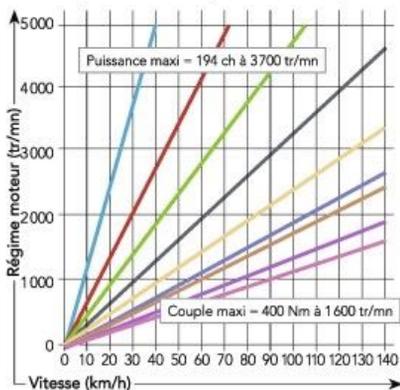
Type	aux roues arrière
Boîte/Nbre de rapports	automatique/9

→ Diagramme des vitesses

Grâce à la multiplication des rapports, la E 220 d dispose d'un spectre étendu, avec une 1^{re} courte et une 9^e très longue.

Vitesse à 1 000 tr/mn

En 1^{re} = 9,62 km/h En 2^{de} = 15,89 km/h En 3^e = 22,89 km/h
En 4^e = 31,40 km/h En 5^e = 42,56 km/h En 6^e = 51,49 km/h
En 7^e = 59,88 km/h En 8^e = 71,52 km/h En 9^e = 85,82 km/h



Châssis

Direction	à crémaillère, assistance électromécanique
Diamètre de braquage	11,9 m
Suspensions AV	double bras
Suspensions AR	essieu 5 bras
Freins AV/AR	disques ventilés/disques
Pneumatiques AV/AR	245/40 R 19 / 275/35 R 19
Roue de secours	non (pneus runflat)

Dimensions / poids

L/l/h/empattement	4,93/1,86/1,47/2,94 m
Poids/tractable freiné	1 833 kg/2 100 kg

LA CONDUITE

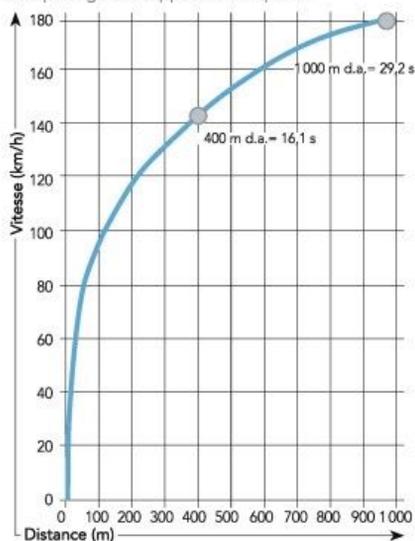
La Mercedes impressionne par sa tenue de route, et plus particulièrement par sa tenue de cap exceptionnelle. Ce résultat, elle ne l'obtient pas au détriment du confort, remarquable. Reine de l'autoroute, idéale sur route et à l'aise en ville, la E 220 d ne montre les limites de son moteur qu'en montage. Grâce à son aéro soignée, elle réalise une vitesse maxi étonnante si l'on veut bien considérer son rapport poids/puissance. Le diamètre de braquage est épatant pour une berline de près de 5 m de long.

Performances

1 000 m départ arrêté	29,2 s
400 m départ arrêté	16,1 s
0 à 100 km/h	8,2 s
Vitesse maxi	229 km/h

→ Courbe d'accélération

Un 1 000 m en moins de 30 s est une performance remarquable pour une berline diesel de 2 l pesant plus de 1 800 kg à vide. Elle a été permise grâce à une boîte parfaitement échelonnée, aux passages de rapports très rapides.



Reprises

90 à 130 km/h en D	7,1 s
Tps minimum pour dépasser un camion roulant à 90 km/h en D	11,6 s
Distance minimum pour dépasser un camion roulant à 90 km/h en D	388 m

Freinage

Depuis 50 km/h	10 m
Depuis 90 km/h	32 m
Depuis 130 km/h	66 m

→ Tests sécurité AD

ÉVITEMENT EN VILLE

Ce test simule un évitement en ville (ouverture d'une portière), en freinant sur sol mouillé. La Mercedes réussit le test à 50 km/h mais échoue ensuite. À cette vitesse, elle réclame 14,5 m pour s'arrêter: rien d'exceptionnel. À titre de comparaison, une Renault Talisman, équipée du système des 4 roues directrices, s'arrête après 12,1 m seulement... et réussit l'épreuve à 60 km/h.

VERDICT ■

LEVER DE PIED EN COURBE



Toujours sur sol humide, ce test consiste à lever brutalement le pied de l'accélérateur en virage. Le décrochage survient à 54 km/h. Fondièrement sous-vireuse (elle est réglée ainsi), la voiture inverse cette tendance jusqu'à devenir fortement survireuse au lever de pied. Ce qui la rend étonnamment vive mais pourra surprendre l'utilisateur adepte d'une conduite passive.

VERDICT ■

ÉVITEMENT SUR AUTOROUTE



Ce test reproduit un brusque changement de file. Il est effectué entre 100 km/h et 120 km/h. Assez lourde et encombrante, la Mercedes réussit le test jusqu'à 100 km/h pour échouer ensuite. À cette vitesse, elle se caractérise par des mouvements de caisse importants et accuse de gros transferts de masse qui la font passer brutalement du sous-virage au survirage. De façon étrange, l'ESP intervient très tardivement. **VERDICT ■**

FACE À LA CONCURRENCE

	Audi A6 2.0 TDI 190 Avus	BMW 520d 194 Luxury
Puissance maxi (ch à tr/mn)	190 de 3800 à 4200	190 à 4000
Couple maxi (Nm à tr/mn)	400 de 1750 à 3000	400 de 1750 à 2500
Moteur	4 cyl. en ligne turbo diesel	4 cyl. en ligne turbo diesel
L/l/h/empattement (m)	4,93/1,87/1,45/2,91	4,91/1,86/1,47/2,97
0 à 100 km/h (s)	8,9	8,6
Vitesse maxi (km/h)	222	218
90/130 km/h en D (s)	8	8,3
Prix/bonus-malus (€)	58 220/0	55 550/0
Conso. moyenne (l/100 km)	6,5	6,5
Le verdict de L'Auto-Journal	★★★★★	★★★★★



Même en finition haute et avec un niveau de performances équivalent, les deux rivales sont moins chères que la Mercedes. Si elles rivalisent dans bien des domaines, l'Audi comme la BMW sont largement battues en confort... à condition que la Mercedes dispose de la suspension pneumatique optionnelle.

LA VIE À BORD

Équipée de la suspension pneumatique, la Mercedes € 220 d offre un bonheur sans nuage à ses deux passagers avant. Les passagers arrière sont moins bien lotis en raison d'une largeur aux coudes moyenne vu le gabarit et d'un tunnel de transmission imposant. L'insonorisation est remarquable pour autant que l'on ne dépasse pas... 230 km/h compteur! Au-delà, les pneumatiques deviennent très bruyants. Le volume du coffre est généreux et ses formes permettent une exploitation optimale.

Coffre	
Volume	557 dm ³
Niveau sonore	
Au ralenti / 90 / 130 km/h	43,7 / 62,5 / 66,9 dB

Dimensions (en cm)

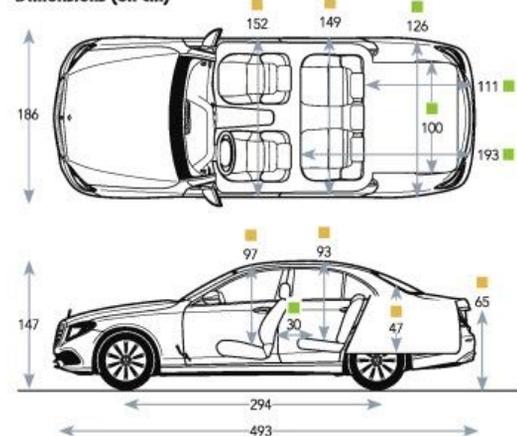


ILLUSTRATION TOM SAM YOU

→ Test éclairage AJ

Type projecteurs	LED
Puissance codes (à 25 m) / phares (à 80 m)	86 lux / 32 lux



De série, la Classe E est équipée dès son premier niveau de finition de projecteurs à LED. Sur Fascination, le système Intelligent Light System est en option à 1 400 €. Ce sont des projecteurs avec une répartition variable de l'éclairage, une fonction active dans les virages et un correcteur de portée. À l'usage, les phares de ce dispositif s'avèrent très puissants, résultat confirmé par nos tests en chambre d'éclairage. Ils sont aussi d'une grande rapidité pour détecter la présence d'un véhicule et contribuent pour beaucoup à l'agrément de la conduite de nuit. **VERDICT** ■

→ Test climatisation AJ

C'est un compliment: le système de climatisation se fait oublier, aussi bien pour réchauffer l'habitacle que pour le refroidir. Un service qu'il opère toujours avec une belle progressivité et dans un silence de cathédrale. Le compliment s'applique également aux sièges s'ils disposent de ce raffinement. **VERDICT** ■

LE BUDGET

Mercedes dispose avec la € 220 d d'un produit d'exception qui établit de nouvelles normes dans la catégorie. Mais il ne se prive pas pour gonfler les tarifs. C'est déjà vrai pour le prix de la voiture sans option, pire si l'on pioche dans celles-ci. Pour compenser cette hémorragie financière, la € 220 d avance l'argument d'une faible consommation... qui ne fera toutefois pas tout oublier.

Prix	62 700 €
Bonus/malus (CO ₂)	0 € (112 g/km)
Prix du modèle essayé*	75 450 €
Garantie	2 ans km illimité

*Avec options et bonus/malus inclus.

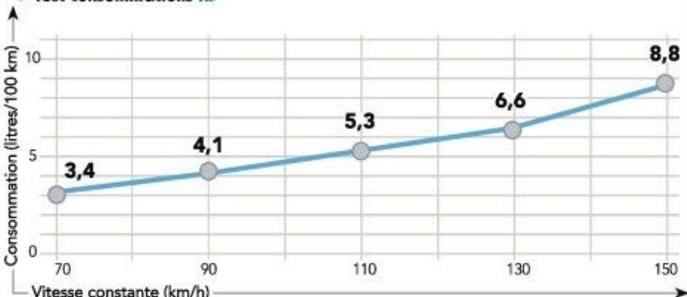
Équipements de série ■

7 airbags, aide au parking AV/AR, BVA avec palettes, caméra 360°, clim auto bizona, combiné d'instruments Widescreen, contrôle de pression des pneus, démarrage sans clé, détecteurs de pluie/luminosité et d'angles morts, détection de somnolence, jantes alliage 18 pouces, éclairage d'ambiance 64 couleurs, peinture métal...

Options

Climatisation auto trizone	1 100 €
Fermeture assistée des portes AV/AR	700 €
Kit mains-libres	1 500 €
Lave-glaces chauffants	250 €
Jantes 19 pouces	1 000 €
Pack Assistance à la conduite (dont Drive Pilot)	1 800 €
Peinture Gris Sélénite Magno Designo	2 300 €
Réception radio numérique	550 €
Suspension pneumatique Air Body Control	2 300 €
Volant chauffant	250 €

→ Test consommations AJ



Moyenne (l/100 km)	6
Autoroute (l/100 km)	5,3
Ville (l/100 km)	6,9
Route (l/100 km)	5,8
Autonomie	1 100 km
Capacité du réservoir	66 l + 23,5 l AdBlue

Grâce à son aéro soignée et une gestion électronique affûtée, la E 220 d a un appétit d'oiseau. Les résultats sont exceptionnels pour une berline de ce format, pesant plus de 1 800 kg à vide. À noter que même aux abords de la vitesse maxi, la E 220 d fait preuve de retenue, une performance permise grâce aux rapports très longs de transmission... et à la capacité du moteur à les tirer. **VERDICT** ■

LA GAMME

Moteurs / Prix (en €)	Base	Executive	Sportline	Fascination
E 200	44 750 €	49 150 €	51 650 €	58 250 €
E 200 4Matic	-	54 150 €	56 650 €	63 250 €
E 250	49 500 €	53 900 €	56 400 €	63 000 €
E 300	-	56 500 €	59 000 €	65 600 €
E 350 e Hybride	-	65 500 €	68 000 €	74 600 €
E 400 4Matic	-	67 900 €	70 400 €	77 000 €
AMG 43 4Matic*	81 400 €	-	-	-
E 200 d	45 100 €	49 500 €	52 000 €	58 600 €
€ 220 d	49 200 €	53 600 €	56 100 €	62 700 €
E 350 d	-	62 500 €	65 000 €	71 600 €

*Version sportive avec équipement spécifique

Note EuroNCAP

5 étoiles

Païs de fabrication

Allemagne

LES NOUVEAUTÉS DE LA RENTRÉE À L'ESSAI



Alfa Romeo Giulia



Renault Mégane Estate



Hyundai i30

Sommaire

[1^{er} ESSAIS]

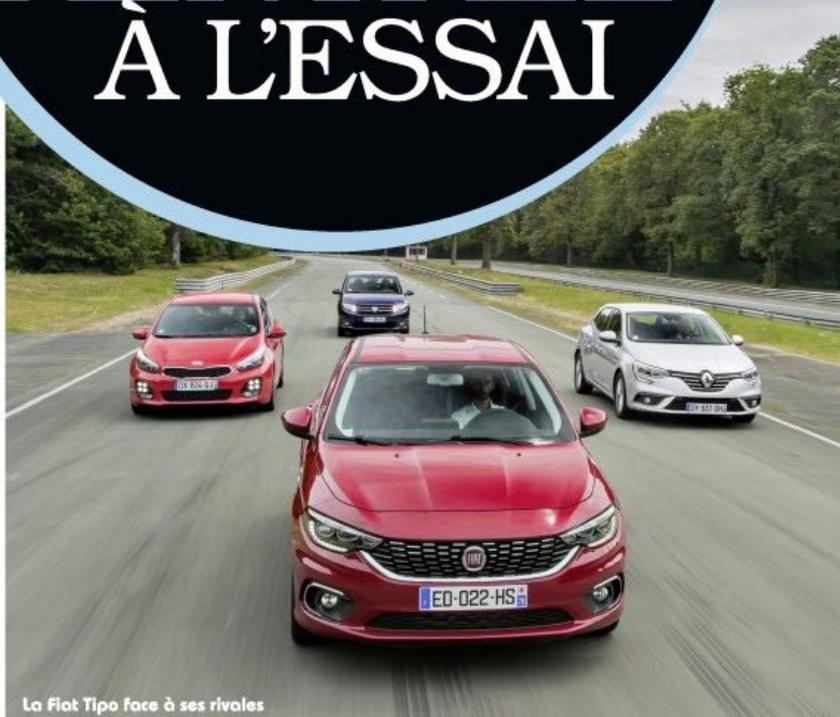
50 Renault Mégane Estate
1.2 TCe 130 ch EDC
60 Volvo S90 D5 235 ch AWD
62 Hyundai i30 III

[ESSAIS]

56 Audi Q2 1.0 TFSi 116 ch
58 Alfa Romeo Giulia
Quadrifoglio
63 Seat Ateca 2.0 TDI 190 ch

[MATCHS]

La Fiat Tipo face à...
64 ... La référence française:
la Renault Mégane dCi 110 ch
68... La reine du low cost:
la Dacia Logan
70 ... L'outsider coréenne: la Kia
Cee'd 1.0 T-DGi 120 ch



La Fiat Tipo face à ses rivales

Cette fois, c'est fini. Les cartables ont remplacé les parasols, la glacière et le sable dans le coffre. Après les bouchons de retour de plage, on enchaîne avec ceux pour retourner au bureau. L'actualité auto aussi a fait une pause estivale, histoire de préparer sa rentrée, qui s'annonce intense. En ligne de mire: le Mondial de l'Auto à Paris (du 1^{er} au 16 octobre). Certaines, comme la Mégane

Estate ou la Tipo, avaient pris de l'avance, se révélant avant l'été pour être sûres d'être au rendez-vous. L'occasion pour nous de les tester sous toutes les coutures. D'autres ménagent davantage leurs effets: la Hyundai i30 joue les timides, ne levant qu'un voile; l'Alfa Giulia soulève son capot avec la promesse d'un moteur Ferrari; et les autres attendent la rentrée universitaire d'octobre pour descendre vraiment dans la rue. Mais toutes sont déjà à l'essai dans *L'Auto-Journal*. ➔



Seat Ateca



Audi Q2



Volvo S90

PROMESSE TENUE ?



[1^{er} ESSAI]

RENAULT MÉGANE ESTATE 1.2 TCe 130 ch EDC Intens

Étriquée, pas assez futée, la Mégane Estate troisième du nom avait fait son temps. Basée sur la très réussie quatrième berline de la lignée, la nouvelle est donc très attendue au tournant. Par **Stéphane Martin** Photos **Éric Montgobert**

LES
NOUVEAUTÉS
DE LA
RENTREE
À L'ESSAI





MALGRÉ UN GABARIT EN HAUSSE (+ 27 CM), LA MÉGANE A SU GARDER SON AGILITÉ ET SON COMPORTEMENT ROUTIER DYNAMIQUE ●●●

Après la berline, commercialisée depuis le printemps dernier, c'est au tour du break, baptisé Estate chez Renault, de faire sa rentrée, en même temps que les enfants ! Il faut dire qu'avec 27 cm de plus, dont 5 cm réservés à l'empattement, il s'inscrit d'emblée comme l'un des plus grands de sa classe. Il promet ainsi de charger sans problème un bon paquet de cartables flambant neufs ! Seule l'Opel Astra Sports Tourer reste plus imposante avec ses 4,70 m de longueur. Si cette séance d'étirements ne facilite pas les créneaux, elle n'a en revanche pas d'impact sur le style. La française reste élancée, dynamique. Avec ses optiques en forme de C, qui intègrent des phares full LED sur cette livrée Intens, et sa calandre béante ornée d'un losange XL, sa face avant affiche même un certain caractère.

Avec un gabarit de 4,63 m, nous attendions un espace intérieur généreux. Eh bien, même pas !

À l'arrière, la place est correcte, mais à peine supérieure à celle offerte par la berline. Les passagers profitent juste de trois petits centimètres de plus pour installer leurs jambes, ce qui, par rapport à la concurrence, n'a rien de remarquable. La largeur aux coudes, comme la garde au toit, sont elles aussi dans la moyenne. En réalité, c'est surtout le coffre qui profite du changement de



L'empattement a été rallongé de 5 cm. Pour autant, le break n'est pas plus spacieux que la berline.

taille. Par rapport à l'ancienne Mégane Estate, la nouvelle voit son volume de chargement passer de 523 à 575 dm³. Désormais, la Renault n'a plus à rougir de la comparaison avec les Peugeot 308 SW (575 dm³) ou Volkswagen Golf (569 dm³). Seule la Honda Civic Tourer reste au-dessus du lot avec ses 647 dm³.

Mais Renault ne s'est pas contenté d'agrandir la soute à bagages, il a aussi amélioré les aspects pratiques, talon d'Achille de l'ancienne mouture. Souvenez-vous de la fastidieuse manipulation pour rabattre la banquette arrière : d'abord, il fallait avancer les sièges avant, puis relever les assises arrière pour enfin abaisser les dossiers de la banquette. Désormais, tout se fait en un

tourne-main grâce aux tirettes placées dans le coffre, comme chez la concurrence. En prime, on dispose d'un plancher réglable afin d'offrir une surface plane en toutes circonstances. Plancher qui peut aussi servir à compartimenter le coffre. Enfin, le siège passager avant pouvant se rabattre, il est possible d'obtenir une longueur de chargement de 2,70 m. De quoi transformer la Mégane en déménageuse.

Dans cette finition assez haut de gamme Intens, la Mégane Estate affiche en outre une présentation plus cossue et moderne avec le grand écran tactile de 8,7 pouces façon tablette. La dotation de série qui intègre notamment la caméra de recul, le GPS ou encore le radar anticollision, est ➔

LES NOUVEAUTÉS DE LA RENTRÉE À L'ESSAI



PLUS
Comportement routier
Confort
Aspects pratiques
Présentation moderne

MOINS
Places arrière
Capacité du réservoir
Autonomie



- 1- La boîte automatique EDC va comme un gant au TCe, tonique et assez plaisant.
2- L'écran tactile de 8,7 pouces, ici de série, permet de profiter pleinement du GPS ou de la caméra de recul, équipements standards de cette version Intens.
3- La console centrale accueille le frein à main électrique et les commandes du régulateur/limiteur de vitesse. 4- Le combiné d'instrumentation est bien lisible.



LES NOUVEAUTÉS DE LA RENTRÉE À L'ESSAI

L'avis de Stéphane Martin



Bravo à Renault qui n'a pas dénaturé le look dynamique de la berline. En plus, maintenant, ce break est pratique.

70%
Quotient Emotionnel



LA RENAULT OFFRE UN BON NIVEAU DE CONFORT, MÊME CHAUSSÉE DES ROUES DE 17 POUCHES QUI FONT PARTIE DE LA DOTATION STANDARD ●●●



1- Par rapport à l'ancienne Mégane Estate, la modularité a nettement progressé. 2- Il suffit d'actionner cette tirette depuis le coffre pour abaisser les dossiers de la banquette. 3- Et on dispose également d'un plancher réglable et fractionnable.



assez généreuse. En revanche, il faudra toujours piocher parmi les options pour l'affichage tête haute – rare toutefois dans la catégorie – ou le système de parking automatique. C'est un peu dommage, d'autant qu'à 27 800 €, cette Mégane break n'est pas spécialement bon marché. Comme la berline, l'Estate est proposée avec l'un des trois moteurs essence de 100, 130 et 205 ch et autant en diesel (90, 110 et 130 ch).

Le turbo essence est tout à fait recommandable mais un peu gourmand.

Plutôt vif et tonique, ce moteur suralimenté réalise en effet de bonnes performances et de franches relances tout en faisant preuve de souplesse et d'une agréable douceur. Le mariage

avec la boîte automatique à double embrayage et 7 rapports EDC ajoute à l'agrément, cette dernière se montrant réactive et plutôt intelligente en mode 100% automatique. Toutefois, à basse vitesse, nous aurions apprécié une once supplémentaire de douceur. Et les conducteurs plus joueurs regretteront l'absence de palettes au volant. En revanche, attention à la consommation ! Le TCe se révèle plus gourmand que le 1.2 PureTech de la Peugeot 308 SW. En moyenne, il réclame 7,5 l/100 km, soit 0,8 l de plus. Un écart qui grimpe même à 1,8 l comparé à une Toyota Auris Hybride qui, grâce au concours de son moteur électrique, se contente de 5,7 l/100 km. Dès lors, l'autonomie en prend un petit coup. Les gros rouleurs seront mieux

inspirés de se tourner vers une version diesel, comme celle équipée du 1.5 dCi de 110 ch, que nous essaierons très prochainement, mais toujours avec la boîte EDC afin de combler le manque de peeps de ce moteur.

Heureusement, quelle que soit la motorisation, la Mégane Estate conserve intactes ses qualités dynamiques. Bien suspendue et équipée de trains roulants efficaces, elle affiche un comportement rassurant et plaisant tout en préservant un bon confort. Dans la catégorie, difficile de trouver un meilleur compromis, hormis la Peugeot 308 SW, encore plus agile et communicative. En revanche, la placide Golf SW, saine mais un peu trop terne, est battue. Et battre une Golf, c'est déjà une belle réussite, non ? ■

EN CHIFFRES

NOS MESURES

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



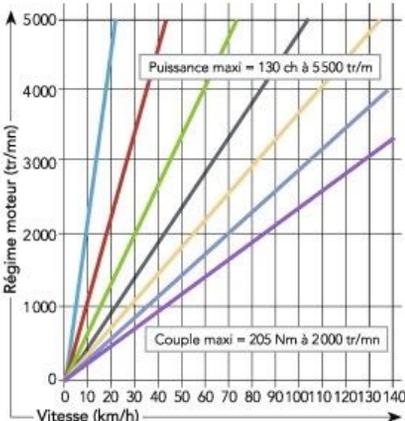
LA TECHNIQUE

Moteur/Transmission	
Puissance maxi	130 ch à 5 500 tr/mn
Couple maxi	205 Nm à 2 000 tr/mn
Type	4 cylindres en ligne, turbo essence
Cylindrée/puissance fiscale	1 198 cm ³ /7 CV
Transmission	aux roues avant
Boîte/nombre de rapports	automatique/7

→ Diagramme des vitesses

Plutôt bien étagée, la boîte EDC à double embrayage et à 7 rapports fait preuve de douceur et de réactivité. Seuls bémols, quelques à-coups à basse vitesse et lors des manœuvres. Et on aurait bien aimé des palettes au volant...

Vitesse à 1 000 tr/mn	
En 1 ^{re}	= 6,2 km/h
En 2 ^e	= 9,8 km/h
En 3 ^e	= 15,3 km/h
En 4 ^e	= 21,9 km/h
En 5 ^e	= 28,7 km/h
En 6 ^e	= 35,8 km/h
En 7 ^e	= 43,3 km/h



Châssis

Diamètre de braquage	11,3 m
Pneumatiques AV/AR	205/50 R 17

Dimensions/Poids

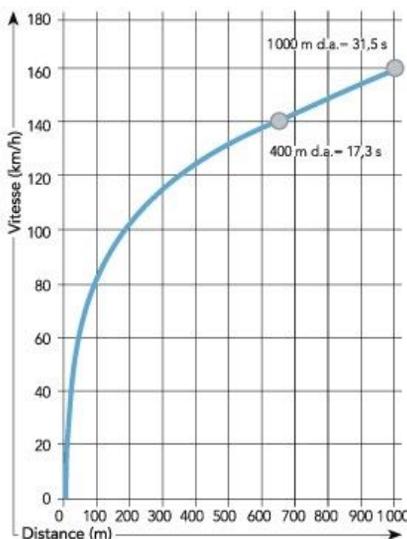
L/l/h/empattement	4,63/1,82/1,45/2,72 m
Poids/tractable freiné	1 387/1 400 kg

LA CONDUITE

Performances	
1 000 m départ arrêté	31,5 s
400 m départ arrêté	17,3 s
0 à 100 km/h	10 s
Vitesse maxi	197 km/h

→ Courbe d'accélération

Le TCe, d'un caractère plutôt rond, met à profit son turbo pour soigner la douceur tout en affichant un tonus appréciable.



Reprises

90 à 130 km/h en D	8,9 s
Tps minimum pour dépasser un camion roulant à 90 km/h, en D	13 s
Distance minimum pour dépasser un camion roulant à 90 km/h, en D	421 m

Freinage

Depuis 50 km/h	10 m
Depuis 90 km/h	31 m
Depuis 130 km/h	65 m

LA VIE À BORD

Habitabilité/Coffre	
Longueur aux jambes AR	73 cm
Largeur aux coudes AV/AR	149/142 cm
Garde au toit AV/AR	99/94 cm
Volume de coffre	575 dm ³
Seuil de chargement	59 cm

Niveau sonore

Au ralenti/90/130 km/h	41,5/64/68,4 dB
------------------------	-----------------

LE BUDGET

Prix	27 800 €
Bonus/malus (CO ₂)	0 € (122 g/km)
Prix du modèle essayé*	29 420 €
Garantie	2 ans, km illimité

*Avec options et bonus/malus inclus

Équipements de série

6 airbags, aides au démarrage en côte et au parking AV/AR, caméra de recul, capteur pression pneus, carte moins-libres, détecteurs pluie/luminosité, ESP, frein de parking auto., GPS, jantes alu 17 pouces, lecture panneaux de signalisation, phares full LED + gestion codes/phares auto., radar anticollision, régl./limit. de vitesse, rétro. int. jour/nuit auto., syst. multimédia avec autoradio/USB sur écran tactile 8,7 pouces, vitres et rétros élec., volant cuir multifonction...

Options

Affichage tête haute (400 €), avertisseur d'angles morts + Park Assist (500 €), hi-fi Bose (600 €), jantes alu 18 pouces (500 €), peinture métal. (620 €), régl. de vitesse adaptatif (300 €), sellerie cuir (1 500 €).

Consommations

Moyenne	7,5 l/100 km
Ville/Route/Autoroute	7,2/7,8/2 l/100 km
Autonomie/Réservoir	47 l/626 km

Note EuroNCAP

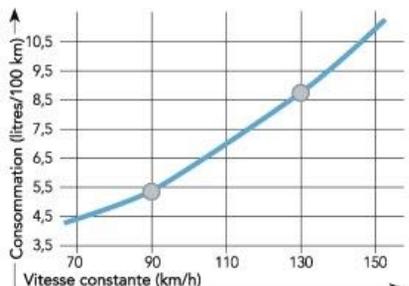
5 étoiles

Pays de fabrication

Espagne

→ Consommation à vitesse stabilisée

Petite déception à la pompe : la Mégane Estate TCe ne fait pas aussi bien que sa grande rivale, la Peugeot 308 SW PureTech qui, en moyenne, demande 0,8 l/100 km de moins. Par ailleurs, le petit réservoir de 47 l réduit l'autonomie.



LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL



Une ligne dynamique, un moteur plaisant, volontaire et bien secondé par la boîte auto, la Mégane Estate avance de nombreuses qualités. Cette version Intens ajoute une présentation moderne et un niveau d'équipement complet. Si l'habitabilité reste modeste, les aspects pratiques, eux, n'ont pas été oubliés.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie



La Mégane Estate adopte à son tour la nouvelle signature maison (losange XL, phares en C...).



SUV de luxe concentré

Si le nouveau SUV urbain d'Audi affiche bien un gabarit de citadin, il dispose en revanche de toute la panoplie et de tous les codes des véhicules de luxe... prix inclus!

Par Méline Priam Photos Arnaud Saunier



Le succès des Juke, Captur et autre 2008 donne des idées. Y compris à la concurrence chic. Et c'est Audi qui dégage en premier, avec le Q2. Après avoir brillé au printemps sous les feux des projecteurs du Salon de Genève, il y a fort à parier que ce petit Q va faire tourner les têtes dans la rue cet automne. Mais la comparaison avec les Captur et compagnie s'arrête au gabarit. Pour tout le reste, et en premier lieu, au niveau du prix, il joue dans la catégorie supérieure. Il ne mesure certes que 4,20 m de longueur (contre 4,16 m pour le Renault), mais en s'installant au volant, on a le sentiment d'être à bord de ce que pourrait être un mini-Q3 moderne. Qualité des matériaux, finition et équipements high-tech – compteurs Virtual Cockpit, affichage tête haute, caméra de recul, système multimédia dernier cri, réglage du mode de conduite, etc. à choisir dans l'épais catalogue d'options – impressionnent. Et si, pour une fois, une Audi fait bien preuve d'une touche de fantaisie avec des inserts de couleur sur la planche de bord, sérieux et rigueur priment.

En revanche, pas de miracle en habitabilité. Le Q2 n'est pas taillé pour les familles nombreuses et retrouve, sur ce chapitre, son statut de "petit" SUV. Difficile de s'installer à trois à l'arrière, du fait de l'encombrant tunnel de servitude. Les grands gaillards ne seront pas non plus à la fête, avec une garde au toit peu généreuse. Certes, mètre en main, il n'est pas beaucoup moins spacieux que son grand frère le Q3. Lequel, en fin de carrière, n'a jamais fait référence dans ce domaine.

Si, lors de notre premier essai (voir LAJ n° 963), nous avons trouvé le 1.6 diesel de 116 ch un



Ligne de toit fuyante, petite lunette arrière... Audi a privilégié le style, mais la visibilité en fait les frais.

peu rustre pour s'accorder à ce cocon raffiné, le 3 cylindres turbo essence de même puissance est un partenaire plus agréable.

Bien secondé par une boîte de vitesses manuelle correctement étagée, il s'apprécie pour sa douceur, se révèle assez nerveux et promet de rester raisonnable en consommation. Et comme sur les versions les plus modestement motorisées, le Q2 se dispense d'une transmission Quattro qui l'alourdirait, il fait preuve d'une certaine agilité. Ajoutez à cela des suspensions efficaces, et vous aurez la garantie de passer un excellent moment à son volant. À condition d'oublier rapidement l'âpre discussion qui aura précédé avec votre banquier, le Q2 facturant cher ses qualités. ■

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL



Tiré à quatre épingles, plaisant à regarder et à conduire, équipé comme un grand, le Q2 est indiscutablement le SUV chic. Même une Mini Countryman ne parvient pas à rivaliser. Mais attention à la douloureuse.

EN CHIFFRES

DONNÉES CONSTRUCTEUR

Moteur/Transmission	
Puissance maxi	■ 116 ch à 5000 tr/mn
Couple maxi	■ 200 Nm à 2000 tr/mn
Type	3 cylindres en ligne, turbo essence
Cylindrée/puissance fiscale	999 cm ³ /NC
Transmission	aux roues avant
Boîte/nombre de rapports	manuelle/6

Châssis

Diamètre de braquage	NC
Pneumatiques	215/55 R 17

Dimensions/Poids

L/l/h/empattement	4,19/1,79/1,51/2,60 m
Poids/tractable freiné	1205 kg/NC

Performances

0 à 100 km/h	NC
Vitesse maxi	NC

Habitabilité/Coffre

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

LE BUDGET

Prix*	■ 27 500 €
Bonus/malus (CO ₂)	NC
Prix du modèle essayé	NC
Garantie	■ 2 ans, km illimité

*Estimation AJ.

Équipements de série ■

6 airbags, aide au parking AR, Audi Drive Select, Bluetooth, clim auto, détecteurs de pluie/luminosité, jantes allages, ordinateur de bord, régulateur de vitesse, rétroviseurs ext. et vitres élec., volant multifonction...

Options

Affichage tête haute (680 €), accès et démarrage sans clé (440 €), aide au parking AV (380 €), Audi pre sense city (230 €), Audi Virtual Cockpit (520 €), caméra de recul (430 €), hayon électrique (550 €), Park Assist (520 €), peinture métallisée (800 €), phares à LED (1 400 €), Phone Box (385 €), régulateur de vitesse adaptatif (780 €), sellerie cuir (1 760 €), système de GPS MMI Plus (1 700 €)...

Consommations

Mixte	NC
Urbaine/extra-urbaine	NC
Réservoir	NC

Note EuroNCAP

En cours

Pays de fabrication

Allemagne

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie



1- Le Virtual Cockpit (520 €) permet d'afficher les informations de son choix au niveau des compteurs. La carte du GPS est d'une précision et d'une netteté impressionnantes. 2- La boîte manuelle à 6 rapports est une alliée efficace du 3 cylindres turbo essence lors des relances. Ferme, dotée d'un verrouillage franc et d'un passage fluide des rapports, elle est agréable.





Fièvre de cheval

Avec la Giulia, Alfa Romeo fait un retour remarqué au sein des berlines plaisir. Et pour que la fête soit encore plus belle, c'est Ferrari qui s'est occupé du moteur de la sportive Quadrifoglio. Un coup de maître ?

Par Pierre Lefebvre Photos Yann Lefebvre

Quel conducteur n'a jamais rêvé d'avoir un moteur de Ferrari sous le capot de sa berline ? Si du côté de Maranello, il n'est toujours pas question de produire une papamobile, Alfa Romeo propose, avec la Giulia Quadrifoglio, de vivre le rêve par procuration, plus de vingt ans après la Lancia Thema 8.32. Mais, contrairement à son aïeule, la Giulia n'hérite pas tel quel d'un moteur du Cheval cabré. Gavé par deux turbos, l'inédit V6 à 90° de 2,9 l à injection directe niché sous le capot en carbone a été conçu spécifiquement pour elle. Et il n'a rien de commun non plus avec celui utilisé chez Maserati.

Dès le démarrage, cette mécanique assume ses origines. De mauvais poil au réveil, elle gronde et laisse espérer un sale caractère. Tout faux ! Si les passants en prennent plein les esgourdes et les yeux avec une carrosserie musclée à souhait, à bord, c'est plus discret tant côté son... que sensations. Je vous vois déjà mettre ma parole en doute. Non, je n'ai pas dit que la Quadrifoglio

était une voiture aseptisée, loin de là. Avec 510 ch sur les roues arrière, ses performances sont ébouriffantes. Mais le caractère linéaire du V6 avec un couple maxi délivré dès 2500 tr/mn fait que l'on n'est jamais trop violent... comme avec une super-berline allemande.

Au niveau comportement, l'italienne joue dans le même registre avec un compromis confort/tenu de route étonnant grâce à une efficace suspension pilotée de série. De quoi envisager une utilisation quotidienne sans se briser le dos. D'autant qu'aux côtés de l'excellente boîte de vitesses mécanique vient s'ajouter l'option d'une automatique à 8 rapports. Reste que la belle sait aussi se faire bête pour ceux qui osent débrancher les aides électroniques. La Quadrifoglio est la seule Giulia à offrir cette liberté. Et là, malgré des réactions progressives, mieux vaut avoir un DESS en contrebraquage et un ami vendeur de pneus car les gomme arrière fument abondamment. En outre, bien que plus accessible qu'une Ferrari, ce beau jouet n'est pas donné... ■



Les sièges baquet sont de rigueur, mais la Giulia n'en rajoute pas. La finition n'est pas aussi classe que chez les rivales allemandes.



Son look musclé annonce la couleur. Pour autant, son V6 reste discret à bord et la Giulia se révèle étonnamment confortable.

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL



Vraiment plaisante à conduire, ultra-performante, la Giulia Quadrifoglio n'a rien à envier aux BMW M3 et autres Mercedes C 63 AMG. Dommage que son moteur Ferrari ne soit pas plus expressif.



Stéphane Bern

présente la collection

Paris



En vente actuellement

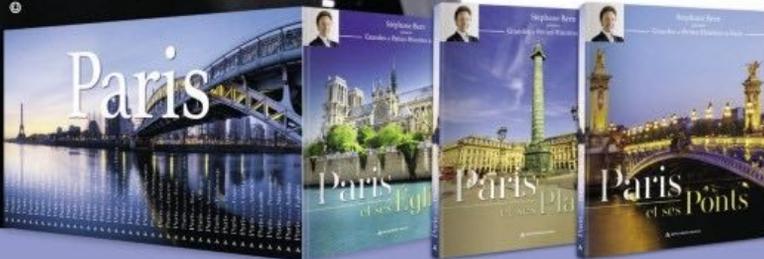
Le Vol. I

Paris et ses Palais

0,90€
PRIX DE LANCEMENT
en plus de Télé Star

Palais du Louvre, de L'Elysée, Hôtel de ville... Voir vivre et évoluer ces palais, c'est revivre l'histoire du pays. Ils ont été conçus, ont disparu ou survécu au fil des âges, des mentalités, des valeurs. Cet ouvrage évoque les destins étonnants parfois dramatiques de ces résidences aux mille et une vies, qui tracent un lien de pierre entre l'Histoire et le présent.

© SEP / Laurent Menac



Le vol. 2
Dès le 5
septembre

Le vol. 3
Dès le 12
septembre

Le vol. 4
Dès le 19
septembre

Une Collection exceptionnelle de livres et de photos pour tout savoir sur la ville Lumière !

Stéphane Bern

Chaque semaine chez votre marchand de journaux avec





Beauté intérieure

Elle n'a pas le statut d'une Audi, ne revendique pas la sportivité d'une BMW et n'embarque pas la technologie d'une Mercedes. Le point fort de la Volvo S90, c'est le cocooning à la suédoise... Par Stany Meurer Photos Denis Meunier





La S90 ne manque pas de prestance. Mais son grand diamètre de braquage est pénalisant. Vive l'aide au parking!

Avec sa S90, Volvo s'engage sur une voie différente de celle menée par les constructeurs germaniques, qui se livrent une lutte sans merci pour s'adjuger le titre de "meilleure" grande routière dans le sens d'une suprématie technologique et/ou en matière de performances. Une option stratégique également suivie par Jaguar qui, à l'argument d'un turbo électrique ou d'une barre anti-roulis active, préfère avancer la tentation d'un habitacle cosu façonné comme un nid douillet. N'en déduisez pas pour autant que, dans ses entrailles, cette suédoise abrite des pièces mécaniques issues du monde agricole et une électronique empruntée au Macintosh 128K! Ainsi, son "petit" moteur diesel D5, dopé par un turbo bien aidé par un astucieux dispositif qui permet de gommer ses faiblesses à bas régime, réalise un excellent boulot. Il est, de surcroît, bien épaulé par une boîte automatique à 8 rapports, qui n'est certes pas trop réactive mais s'apprécie pour sa douceur de conduite. Disposant de 4 roues motrices,

le châssis affiche une tenue de route très sûre qui privilégie confort et stabilité, au détriment du dynamisme. Pêché mignon des Volvo modernes, la direction souffre d'un diamètre de braquage excessif. Équipée de la suspension pneumatique arrière (une option facturée 1980 €), la S90 distille un confort somptueux en dépit de jantes de grand diamètre chaussées de pneus à profil bas. Ce dernier est obtenu par la conjugaison de suspensions typées souple, de sièges ergonomiques et d'une insonorisation soignée. Un petit grief? Si l'habitacle flatte l'œil, certains détails d'habillage et d'assemblage (surtout dans le coffre) manquent néanmoins d'un peu de soin par rapport aux allemandes. ■

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL



La S90 constitue un choix décalé. Volvo, ne disposant pas des armes pour battre l'armada allemande à la régulière, propose une offre convaincante qui, outre un fort caractère, possède une vraie âme.



EN CHIFFRES

NOS MESURES

Depuis plus de 60 ans, nos techniciens vérifient, grâce à des appareils d'une grande précision, comportement routier, performances, freinage et consommation de chaque voiture sur l'autodrome de Linas-Monlhéry.

Moteur/Transmission	
Puissance maxi	235 ch à 4000 tr/mn
Couple maxi	480 Nm à 1750 tr/mn
Type	4 cylindres en ligne biturbo diesel
Cylindrée / puissance fiscale	1969 cm ³ / 13 CV
Transmission	intégrale
Boîte / nombre de rapports	automatique/8

Châssis

Diamètre de braquage	12,3 m
Pneumatiques AV/AR	255/35 WR 20

Dimensions/Poids

L/l/h/empattement	4,97/1,88/1,45/2,95 m
Poids/tractable freiné	1992 kg/2200 kg

Performances

1000 m d.a.	28,8 s
0 à 100 km/h	8 s
90-130 km/h en Drive	6,6 s
Vitesse maxi*	240 km/h
Freinage à 50/90/130 km/h	9/30/63 m

*Donnée constructeur

Habitabilité/Coffre

Longueur aux jambes AR	35 cm
Largeur aux coudes AV/AR	154/150 cm
Volume de coffre	488 dm ³

Niveau sonore

Au ralenti/90/130 km/h	46,1/64/68,6 dB
------------------------	-----------------

LE BUDGET

Prix	61 400 €
Bonus/malus (CO ₂)	0 € (127 g/km)
Prix du modèle essayé**	69 340 €
Garantie	2 ans, km illimité

**Avec options et bonus/malus inclus

Équipements de série

7 airbags, AFIL, accès/démarrage mains-libres, aide au parking semi-assistée, Bluetooth, clim automatique, détecteurs pluie/luminosité, jantes alliage 18 pouces, GPS, phares full LED, régulateur/limiteur de vitesse, sellerie cuir, système multimédia + écran tactile 9 pouces + prise USB...

options

Affichage tête haute (1350 €), caméra de recul (510 €), jantes 19/20 pouces (900/1800 €), peinture métal (1100 €), sièges AV massants (750 €), susp. pneumatique (1980 €), toit ouvrant (1200 €)...

Consommations

Moyenne	7,2 l/100 km
Ville/Route/Autoroute	8,6/7,7/6,1 l/100 km
Autonomie/Réservoir	833 km/60 l

Note EuroNCAP

5 étoiles

Pays de fabrication

Suède

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie



1- Contrairement aux rivales allemandes, la S90 adopte le principe de l'écran tactile. 2- C'est moins spectaculaire que le Windscreen de Mercedes (p. 40), mais la lisibilité n'est pas critiquable. 3- La boîte auto à 8 rapports est un modèle de douceur, mais pas très réactive.





À l'européenne

La 3^e génération d'i30 pointe (déjà!) le bout de son capot. Hyundai promet d'avoir répondu aux attentes des conducteurs européens. Pour le vérifier, *L'Auto-Journal* a pris le volant de la sud-coréenne.

Par Florian Chopin Photos Christian Bittmann

Afin de répondre au mieux aux exigences européennes, le constructeur sud-coréen s'est installé, il y a vingt-cinq ans, en Allemagne. Le Hyundai Motor Europe Technical Center regroupe les centres de design, de recherche et développement de la marque (et de Kia). Après avoir étudié le marché, la firme a développé sa 3^e génération d'i30, exclusivement pour l'Europe, afin qu'elle s'adapte à nos conditions de circulation et à notre réseau, et qu'elle satisfasse les attentes des conducteurs de notre continent en termes d'agilité, de stabilité, de dynamisme et de confort. Les ingénieurs ont travaillé sur simulateurs, ce qui a permis de réduire le temps de développement. "Cela ne nous empêche pas d'affiner les réglages lors de tests sur routes ouvertes", affirme Timo Schöning, responsable direction et suspensions. La base technique a été remaniée, notamment les trains roulants et l'assistance électrique de la direction. "Nous avons travaillé pour améliorer

l'agilité de l'i30, tout en donnant un ressenti naturel dans la direction", dévoile-t-il.

Cette première et brève prise en main d'une version 1.6 diesel nous a paru concluante. La direction s'avère douce et réactive à la moindre sollicitation. Malgré le poids du moteur sur l'essieu avant, elle ne se montre pas lourde ni approximative dans les grandes courbes et ne nécessite aucune correction. Notre i30 s'est toutefois révélée très sensible au sous-virage. À sa décharge, le revêtement était mouillé et les pneus pas de toute première fraîcheur.

Au milieu des Astra, 308, Mégane et Golf, Hyundai assure qu'il y a de la place pour une concurrente surprenante. "Nous n'avons pas une rivale désignée, nous regardons ce que font les autres. Mais nous n'avons pas voulu prendre un peu de l'une et un peu d'une autre... Nous avons souhaité faire une Hyundai: un mélange de raison et d'émotion", explique David Labrosse, en charge des futurs produits. Prochaine étape: la présentation officielle de l'i30, le 7 septembre. ■



Les ingénieurs ont travaillé sur la direction pour lui donner un ressenti naturel. À bord, l'i30 joue encore les cachottières...



La compacte sud-coréenne ne dévoilera sa robe définitive que le 7 septembre, pour se faire belle pour le Mondial, en octobre.

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL

Ce premier essai d'une voiture qui va encore être peaufinée était trop court pour établir de manière définitive un verdict. Mais la nouvelle i30 montre de bonnes dispositions sur route.

Et nous sommes certains que Hyundai saura la positionner au mieux en prix/équipements.



Olé Tiguan

Pas question, pour Seat, de rester au bord du chemin à regarder ses rivaux se partager le gâteau SUV. Surtout lorsqu'il suffit de piocher dans la banque Volkswagen pour concevoir un clone du roi Tiguan.

Par Méline Priam Photos Renata Giorgi

La mode étant aux SUV, aucun constructeur ne veut être en reste. Dans cette jungle très "habitée", difficile de faire sa place face aux ténors. Sauf peut-être quand l'un desdits ténors, en l'occurrence le Volkswagen Tiguan lui-même, vous adoube et vous confie ses secrets. Quelle chance pour l'Ateca d'être son petit-cousin ! Afin de ne pas être accusé de plagiat, il affiche un gabarit plus ramassé (4,37 m de longueur contre 4,49 m), ce qui n'est pas sans conséquence sur l'espace à bord et le volume du coffre. Mais techniquement, c'est du copier-coller, à quelques réglages près.

Dans sa définition la plus huppée et la plus chic, l'Ateca se révèle plaisant et suffisamment tonique. Rien d'impressionnant pour autant : transmission intégrale 4Drive et boîte DSG pèsent lourd. Lors de notre premier contact, nous n'avons pas eu la sensation d'avoir près de 200 ch sous le pied. Au contraire, le duo moteur/boîte de vitesses à double embrayage se

distingue par sa souplesse et offre une conduite douce. Sain et équilibré, l'Ateca n'affiche pas non plus un dynamisme outrancier, même s'il contrôle parfaitement le roulis. Un tempérament en adéquation avec celui des suspensions, assez prévenantes, pour peu d'éviter la monte pneumatique de 19 pouces. Des premières impressions que nous ne manquerons pas de vérifier à l'occasion d'un essai plus complet.

À bord, histoire de ne pas tout chiper au Tiguan et de revendiquer sa propre personnalité, l'Ateca affiche une présentation bien à lui. Et s'il ne dégage pas la même impression de raffinement et de qualité que le Volkswagen, il n'a pas à rougir de la comparaison avec un Kadjar. Pour sortir du lot, le premier vrai SUV de Seat mise aussi sur un rapport prix/équipement attractif. En livrée Xcellence, il n'est pas donné, mais la plupart des équipements de confort et de sécurité (accès mains-libres, caméra 360°, hayon électrique, système multimédia complet sur écran tactile 8 pouces...) sont de série. ■



La présentation n'est pas gaie, mais propre. L'Ateca a droit aux derniers gadgets à la mode de chez VW, dont un Virtual Cockpit.



Même avec 190 ch sous le capot, l'Ateca n'est pas d'une folle agilité. Un TDI 150 ch 2 roues motrices fera peut-être aussi bien.

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL



Profitant du savoir-faire du groupe Volkswagen, le Seat Ateca entre dans l'arène avec de sérieux atouts. Agréable à conduire, bien conçu, bien équipé et pas trop cher, il pourrait bien causer du tort aux stars établies.

FACE À LA RÉFÉRENCE FRANÇAISE : p. 64

▶ La Renault Mégane dCi 110 ch Zen

FACE À LA REINE DU LOW COST : p. 68

▶ La Dacia Logan

FACE À L'OUTSIDER : p. 70

▶ La Kia Cee'd 1.0 T-GDi 120 ch Active



À armes égales ?

Par Pascal Richard Photos Christian Martin

LES
NOUVEAUTÉS
DE LA
RENTREE
À L'ESSAI

FIAT TIPO

1.6 MultiJet 120 ch Easy



RENAULT MÉGANE 1.5 dCi 110 ch Zen

**La Tipo casse les prix!
Au point de s'imposer sur
toute la ligne? Pour le
savoir, nous l'avons opposée
à la Mégane, la référence
française; à la Logan, la
reine du low cost et enfin à
la Cee'd, son "double coréen".**

Après avoir tenté sans grand succès de concurrencer de manière frontale les Golf, 308, Focus et autres Mégane, Fiat revient à la charge. Cette fois en misant sur une politique tarifaire agressive. Celle-ci suffira-t-elle pour faire la différence? Et ne s'accompagne-t-elle pas d'un sacrifice trop important en matière d'agrément, de confort, de sécurité ou encore

d'équipement? Pour en avoir le cœur net, jetons la nouvelle Tipo dans l'arène pour un combat en trois rounds. Le premier face à l'une des valeurs sûres de la catégorie, la Renault Mégane IV.

Pour cette confrontation, nous avons opté pour des diesels.

Ce choix saute aux oreilles au moment de démarrer la Tipo! Côté sonorité, le 1 600 cm³ Fiat ne fait pas dans le feutré, comme aurait →

dit Audiard. En face, et pour rester dans les références cinématographiques, le dCi 110 ch de la Mégane, c'est *Le Monde du silence* ! Après cette désagréable mise en bouche, la Tipo se montre heureusement sous un meilleur jour. Alerte, son diesel de 120 ch réalise de bonnes performances, notamment lors des relances. Face à lui, la Mégane donne aussi une réelle impression de facilité, mais sans afficher le même tonus. Sur l'autoroute, hormis son manque de discrétion, la Tipo se montre largement à la hauteur. Et sur route, l'italienne ne démerite pas.

Si cette version diesel se montre moins agile que la 1.4 T-Jet (voir p. 70) à cause d'un train avant plus chargé, elle est malgré tout très efficace. La Mégane affiche quant à elle une sérénité de chaque instant. Douce, imperturbable, elle maîtrise parfaitement son sujet. À la longue, elle se révèle plus plaisante qu'une Tipo, certes tonique, mais un peu plus rude.

AVANTAGE MÉGANE

"La dolce vita"... Combien de fois cette expression a-t-elle été utilisée pour qualifier l'ambiance d'une voiture italienne ?

Il y a bien longtemps que j'ai arrêté de compter ! Pourrait-elle s'appliquer à la Tipo ? Franchement... non. Certes, extérieurement la dernière-née de Fiat n'est pas disgracieuse, surtout en version 5 portes, mais à bord, l'ambiance est aussi joyeuse qu'un 15 septembre 2008 dans les bureaux de Lehman Brothers ! Triste, entièrement habillé de noir, l'habitacle a pour lui de proposer une bonne habitabilité, des rangements pratiques et un coffre assez vaste. Ce n'est déjà pas mal.

Un peu moins spacieuse à l'arrière, la Mégane domine malgré tout les débats en proposant une présentation autrement plus flatteuse (mais perfectible en finition) et, surtout, un confort très nettement supérieur. À ce sujet, nous ne



FIAT TIPO



RENAULT MÉGANE



FAMILLES, ELLES VOUS AIMENT !

Avec un volume de chargement de 436 dm³ pour la Tipo et de 442 dm³ pour la Mégane, vous n'aurez aucun mal à caser les effets de votre petite famille.

SUR LE PLAN FINANCIER, LA FIAT TIPO MET LA BARRE TRÈS BAS ! ●●●

saurions trop vous conseiller de vous passer des roues de 17 pouces (chaussées de 225/45 !), proposées en option (500 €), qui n'arrangent rien. À nouveau, la Mégane gagne la manche, et cette fois-ci, la Tipo est nettement plus distancée. **AVANTAGE MÉGANE**

Question tarif, la Fiat Tipo reprend des couleurs !

À 20990 € en finition Easy, elle s'affiche à un prix inférieur d'un peu plus de 20% à celui de la Mégane, qui dépasse les 25000 €. Reste à savoir si leur dot est comparable. Dans les grandes lignes, oui. Dans le détail, notons que la française propose sur Zen quelques petits plus (limiteur de vitesse, alerte de franchissement de ligne et de survitesse avec reconnaissance des panneaux, gestion automatique des feux de route, carte mains-libres) qui s'avèrent bien utiles au quotidien. De quoi inverser la tendance ? Non, l'écart de base est trop important ; cela le résorbe juste un peu. En consommation, la Tipo 1.6 MultiJet fait jeu égal : 5,5 l en moyenne aux 100 km contre 5,6 l pour la française. Sans surprise, elle enlève ce chapitre, mais sa victoire n'est pas aussi nette qu'on aurait pu le croire de prime abord. **AVANTAGE TIPO**



Sur le plan dynamique, la Tipo ne démerite vraiment pas, mais côté confort, elle laisse la Mégane s'échapper.

LES NOUVEAUTÉS DE LA RENTRÉE À L'ESSAI



FIAT TIPO 1.6 MultiJet 120 ch Easy / RENAULT MÉGANE 1.5 dCi 110 ch Zen EN CHIFFRES

NOS MESURES

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

Fiat Tipo

PLUS
Bonnes performances
Habitabilité généreuse
Rapport prix/équipement

MOINS
Confort médiocre
Présentation intérieure triste
Insonorisation légère

Renault Mégane

PLUS
Douceur générale
Excellent confort
Contenu technologique

MOINS
Places arrière justes
Finition parfaite
Consommation légèrement décevante

	Fiat Tipo	Renault Mégane
Moteur/Transmission		
Puissance maxi	120 ch à 3750 tr/mn	110 ch à 4000 tr/mn
Couple maxi	320 Nm à 1750 tr/mn	260 Nm à 1750 tr/mn
Type	4 cyl. en ligne, diesel + turbo	4 cyl. en ligne, diesel + turbo
Cylindrée/puissance fiscale	1598 cm ³ /6 CV	1461 cm ³ /5 CV
Transmission	aux roues avant	aux roues avant
Boîte/nombre de rapports	manuelle/6	manuelle/6

	Fiat Tipo	Renault Mégane
Châssis		
Diamètre de braquage	11,3 m	11,5 m
Pneumatiques	225/45 R 17	205/50 R 17

	Fiat Tipo	Renault Mégane
Dimensions / poids		
L/l/h/empattement	4,37/1,79/1,49/2,64 m	4,36/1,81/1,45/2,67 m
Poids/tractable freiné	1353/1200 kg	1344/1300 kg

	Fiat Tipo	Renault Mégane
Performances		
1000 m d.a.	32 s	33,2 s
0 à 100 km/h	10 s	11,2 s
90-130 km/h en 4*/5*/6*	9,6/10,5/12,6 s	10,5/12,6/16 s
Vitesse maxi	195 km/h	180 km/h
Freinage à 50/90/130 km/h	10/31/65 m	10/31/64 m

	Fiat Tipo	Renault Mégane
Habitabilité/Coffre		
Longueur aux jambes AR	26 cm	24 cm
Largeur aux coudes AV/AR	149/147 cm	149/142 cm
Volume de coffre	436 dm ³	442 dm ³

	Fiat Tipo	Renault Mégane
Niveau sonore		
Au ralenti/90/130 km/h	47,4/67,2/71,3 dB	44,2/65,4/68 dB

LE BUDGET

Prix	20990 €	25400 €
Bonus/malus écologique (CO ₂)	0 € (98 g/km)	0 € (95 g/km)
Prix du modèle essayé	22630 €	26620 €
Garantie	3 ans ou 100000 km	2 ans, km illimité

Équipements communs

6 airbags, aide au démarrage en côte, banquette AR fractionnable, climatisation automatique, condamnation centralisée, connexion Bluetooth, déclenchement automatique des phares et des essuie-glaces, radar de recul, régulateur de vitesse, rétroviseurs électriques/dégivrants, siège conducteur réglable en hauteur, volant ajustable dans les deux plans.

Options

Tipo: pack Tech Easy – GPS, caméra de recul – (500 €), peinture métal. (600 €), tapis de sol (40 €).

Mégane: pack City – caméra de recul, rétroviseurs rabattables électriquement, radar de stationnement AV – (500 €), GPS (600 €), peinture métallisée (620 €).

Consommations

Moyenne	5,5 l/100 km	5,6 l/100 km
Ville/Route/Autoroute	5,8/5,3/5,4 l/100 km	5,8/5,5/5,6 l/100 km
Autonomie/Réservoir	909 km/50 l	839 km/47 l

Note EuroNCAP	En cours	5 étoiles
Païs de fabrication	Turquie	Espagne

LE CHOIX DE L'AUTO-JOURNAL RENAULT MÉGANE

La Renault s'impose. Plus plaisante à conduire et à vivre, plus confortable, dotée d'un contenu technologique plus riche, elle domine une Tipo qui a le mérite de proposer de bonnes prestations pour un prix très mesuré. Pour certains, cet argument sera sans doute décisif, c'est en tout cas le pari que fait Fiat.



FIAT TIPO



RENAULT MÉGANE

AMBIANCE...

Le traitement de l'habitacle de la Tipo manque de chaleur, et si sa finition est parfaite, on lui pardonne en partie, vu son prix de vente. La Renault, dont la présentation s'avère plus souriante, n'a pas d'excuses pour expliquer ses lacunes de finition.

Une histoire d'argent

Le prix, c'est le cheval de bataille de la Fiat Tipo. Mais est-elle capable de rivaliser avec celle qui domine le sujet depuis 2004... à savoir la Dacia Logan ?

Par Pascal Richard Photos Nicolas Soler

Quelle est la berline la moins chère : la Tipo ou la Logan ? C'est tout l'objet de cet article, qui entend juger ces deux autos sur un unique critère : le prix ! Pas de données techniques ni de sensations de conduite. Ici, nous ne parlons que d'argent. Toutefois, il faut bien regarder ce que cache un prix,

notamment en matière d'équipement. C'est pourquoi nous affinerons notre analyse avec le rapport prix/équipement. Mais trêve de discours, laissons la parole à la calculette.

Laquelle est la moins chère ?

Chez Fiat, la moins chère des Tipo est la 1.4 essence de 95 ch, facturée 12 490 € en version quatre portes. Chez Dacia, la Logan 1.2

essence 75 ch est proposé à 8 990 €. Un écart de 3 500 €, c'est beaucoup. Mais j'en vois déjà qui froncent les sourcils en faisant remarquer que la Tipo est un peu mieux motorisée. Bien vu ! Alors, mettons la Logan au niveau, en l'équipant du 3 cylindres TCe 90 ch. Un bloc qui, soit dit en passant, est bien plus moderne que le 1.4 de la Tipo. Dans ce cas, le prix passe à 11 300 €, soit toujours un avantage de 1 190 €

FIAT TIPO
4 portes



DACIA LOGAN



AMBITIEUSE, LA TIPO COMPTE BIEN METTRE LA LOGAN AU PAS SUR LE PLAN FINANCIER. C'EST LÀ UN SACRÉ CHALLENGE! ●●●

par rapport à la Fiat. Même à moteur égal, la Logan garde la main. En s'en tenant strictement au prix de vente, il n'y a pas photo.

AVANTAGE LOGAN

Laquelle a le meilleur rapport prix/équipement ?

Dès le premier niveau de finition, la Tipo intègre une panoplie d'équipements de série (voir tableau) assez complète, incluant notamment climatisation, autoradio, une prise USB, les vitres avant électriques, une direction assistée, et même avec une sur-assistance pour les manœuvres, un ordinateur de bord, etc. Rien de tout cela à bord de la plus modeste des Logan. En entrée de gamme, celle-ci affiche un ascétisme monacal : point de vitres électriques ni de radio, encore moins de climatisation... Pour la remettre au niveau de la Tipo, il faut la transformer en version Lauréate. Dans ce cas, et à motorisation égale, les prix de vente sont voisins (90 € d'écart !) et les dotations d'équipement très proches (voir tableau), si bien qu'il est difficile de vraiment désigner une gagnante. **ÉGALITÉ**

FIAT TIPO



DACIA LOGAN



LES "TRANSPORTEUSES"

En version 4 portes, la Tipo propose un volume de coffre de 577 dm³, c'est énorme ! De son côté, la Logan est un peu moins généreuse, mais avec 497 dm³, elle affiche elle aussi une réelle vocation familiale.

FIAT TIPO



DACIA LOGAN



À L'AISE !

Dans les deux cas, l'espace aux jambes est de 26 cm³. En revanche, avec une largeur aux coudes de 149 cm, la Tipo se montre plus généreuse avec les passagers des places arrière, qui doivent se contenter de 142 cm sur la Logan.



RUSTIQUE, MAIS PRATIQUE

Dans les deux voitures, le GPS propose une interface simple. À noter que l'écran est un peu juste sur la Tipo (5 pouces, contre 7 pouces tactile pour la Logan). Sur la Fiat, il est disponible à partir de la finition Pop facturée 13790 € avec le moteur 1.4 essence de 95 ch.

	Fiat Tipo 1.4 95 ch	Dacia Logan 1.2 75 ch	Dacia Logan Lauréate TCe 90 ch
Prix	12490 €	8990 €	12400 €
Équipements			
Airbags (nombre)	6	4	4
Aide au démarrage en côte	série	-	-
Autoradio + prise USB	série	-	série
Connexion Bluetooth + commandes au volant	500 € ⁽¹⁾	-	série
Banquette arrière fractionnable	série	-	série
Climatisation manuelle	série	-	série
Condamnation centralisée	série	-	série
Direction assistée avec surassistance	série	-	série ⁽³⁾
Jantes alliage	500 €	-	400 €
Ordinateur de bord	série	-	série
Peinture métallisée	600 €	-	480 €
Projecteurs antibrouillard	-	-	série
Radar de recul	500 € ⁽¹⁾	-	200 €
Régulateur de vitesse	500 € ⁽²⁾	-	150 €
Rétroviseurs électriques et dégivrants	série	-	série
Siège conducteur réglable en hauteur	série	-	série
Système de navigation	non	-	250 € ⁽⁴⁾
Vitres avant/arrière électriques	série/-	-/-	série/150 €
Volant ajustable en hauteur/profondeur	série/série	série/-	série/-

(1) Options groupées - (2) Comprend les commandes audio au volant et l'accoudoir avant coulissant.

(3) Sans surassistance - (4) Pour la cartographie Europe de l'Ouest, ajoutez 100 €.

LE CHOIX DE L'AUTO-JOURNAL

FIAT TIPO

Bien qu'elle ne fasse pas plier la Logan sur le strict point de vue du prix, et que son rapport prix/équipement ne soit pas plus attractif, nous donnons malgré tout un petit avantage à la Tipo pour sa conception plus récente et qui, pour une somme donnée, offre "un peu plus de voiture". Entendez par là une meilleure habitabilité et un coffre plus grand. C'est donc grâce à son "prix au mètre" que la Fiat s'impose ! Cela peut faire sourire, mais pour ceux qui cherchent une vraie familiale à prix d'ami, cet argument n'est pas anodin.

Économie souriante

La Tipo, ce n'est pas qu'un prix. En version turbo essence, elle entend aussi nous parler de plaisir de conduite. Une ambition que partage la Kia Cee'd...

Par Pascal Richard Photos Christian Martin

C'est vrai qu'il a la santé, ce petit 1 400 cm³ turbo ! Après quelques kilomètres en ville, il montre un réel tonus sur cette petite route sinueuse à souhait.

Bien épaulé par une boîte de vitesses tirant relativement court, il n'a aucun mal à propulser la Tipo d'une courbe à une autre. Bonne fille, cette dernière se laisse faire, démontrant au passage un bel équilibre dynamique. Moins lourd que celui de la version diesel, le train avant se révèle assez incisif et l'ensemble dégage une certaine joie de vivre. La Cee'd ? Elle suit... mais de loin. Pas de si loin, mais il faut bien avouer que son petit 3 cylindres de 1 000 cm³ manque un peu d'allonge. Pour son malheur, il est associé à une boîte de vitesses, à 6 rapports comme sur la Fiat, qui tire assez long, voire trop long en 5^e et 6^e, ce qui pénalise les relances. Dommage car la Cee'd n'est pas maladroite sur le plan dynamique. **AVANTAGE TIPO**

À bord, la bonne humeur qui habite le duo moteur/boîte de la Tipo semble loin, bien loin.

Intégralement noir et sans aucune originalité de style, l'habitacle de la Fiat ferait tomber dans la plus profonde dépression un Italien, même s'il sait qu'il aura de l'amour et du vin... La Cee'd, qui n'est pourtant pas un monstre de fantaisie, passe presque pour une dévergondée ! Une notion qu'il convient néanmoins de relativiser, car là aussi, la sagesse préside. Reste qu'en matière de vie à bord, la coréenne propose une ambiance un peu plus chaleureuse et surtout un bien meilleur confort que la rude Tipo, desservie il est vrai par une monte pneumatique trop généreuse (225/45 R 17), mais heureusement optionnelle.

Les 205/55 d'origine montés sur des roues de 16 pouces feront bien l'affaire, avec quelques économies en prime. **AVANTAGE CEE'D**

Côté finances, pas de surprise : la Tipo reprend la main.

À équipement égal, elle avance un avantage de 3 000 € sur la Cee'd. Mais la Kia a d'autres atouts dans sa manche. Sa consommation se montre fort sage, bien plus sage en tout cas que celle de la Tipo, qui paie ici sa boîte plus courte et son moteur moins moderne. L'écart est même conséquent puisqu'en moyenne, la Fiat brûle 1,2 l de plus aux 100 km. C'est beaucoup. **ÉGALITÉ**



FIAT TIPO



KIA CEE'D

CHACUNE SA RECETTE
120 ch de part et d'autre mais la Tipo est motorisée par un 4 cylindres 1.4 tandis que la Cee'd reçoit un 3 cylindres 1000 cm³.



La Tipo 1.4 T-Jet fait bon usage de ses 120 ch. Il faut dire que son châssis y met du sien.

Le Cee'd devant la Tipo, c'est juste pour la photo ; sur la route, le tonus de l'italienne met à mal la sagesse de la coréenne.



FIAT TIPO
1.4 T-Jet 120 ch



Pénalisée par un étagement de boîte trop long, la Cee'd est distancée par la Tipo en matière de relances... et de plaisir de conduite.



KIA CEE'D
1.0 T-GDi 120 ch Active*

*Kia Cee'd photographée en version GT Line.



LES NOUVEAUTÉS DE LA RENTRÉE À L'ESSAI

EN CHIFFRES

NOS MESURES

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

	Fiât Tipo	Kia Cee'd
Moteur / Transmission		
Puissance maxi	120 ch à 5 000 tr/mn	120 ch à 6 000 tr/mn
Couple maxi	215 Nm à 2 500 tr/mn	171 Nm à 1 500 tr/mn
Type	4 cyl. en ligne, essence + turbo	4 cyl. en ligne, essence + turbo
Cylindrée/puissance fiscale	1 368 cm ³ /7 CV	998 cm ³ /6 CV
Transmission	aux roues avant	aux roues avant
Boîte/nombre de rapports	manuelle/6	manuelle/6
Châssis		
Diamètre de braquage	11,3 m	11,2 m
Pneumatiques	225/45 R 17	225/45 R 17
Dimensions / poids		
L/l/h/empattement	4,37/1,79/1,49/2,64 m	4,50/1,78/1,48/2,65 m
Poids/tractable freiné	1 293/1 200 kg	1 364/1 200 kg
Performances		
1 000 m d.a.	32,6 s	33,2 s
0 à 100 km/h	10,7 s	11,5 s
90-130 km/h en 4*/5*/6*	9,8/12,6/14,7 s	11,4/15,6/20,5 s
Vitesse maxi	188 km/h	182 km/h
Freinage à 50/90/130 km/h	10/33/67 m	10/32/65 m
Habitabilité / Coffre		
Longueur aux jambes AR	26 cm	29 cm
Largeur aux coudes AV/AR	149/147 cm	147/147 cm
Volume de coffre	436 dm ³	383 dm ³
Niveau sonore		
Au ralenti/90/130 km/h	42,3/65,4/70,2 dB	38,8/66,7/70,1 dB
LE BUDGET		
Prix	18 490 €	22 200 €
Bonus/malus écologique (CO ₂)	malus 250 € (139 g/km)	0 € (120 g/km)
Prix du modèle essayé*	19 880 €	22 810 €
Garantie	3 ans ou 100 000 km	7 ans ou 150 000 km

*Avec options et bonus/malus inclus

Équipements communs

6 airbags, aide au démarrage en côte, banquette AR fractionnable, Bluetooth, clim auto, condamnation centralisée, déclenchement auto phares/essuie-glaces, radar de recul, régl. de vitesse, rétros élec./dégivrants, siège conduc. régl. en hauteur, volant ajustable dans les deux plans.

Options

Tipo: pack Tech Easy - GPS, caméra de recul - (500 €), peinture métal. (600 €), tapis de sol (40 €).

Cee'd: peinture métallisée (610 €), roue de secours galette (120 €).

Consommations

Moyenne	8,2 l/100 km	7 l/100 km
Ville/Route/Autoroute	8,9/7,6/8 l/100 km	7,4/7/6,7 l/100 km
Autonomie/Réservoir	610 km/50 l	757 km/53 l
Note EuroNCAP	En cours	5 étoiles
Pays de fabrication	Turquie	Slovaquie

LE CHOIX DE L'AUTO-JOURNAL FIAT TIPO

Aussi habitable, plus confortable et mieux finie, la Cee'd n'est pas toute nue face à une Tipo qui propose avec cet ensemble moteur/boîte un zeste de joie de vivre bien relayé par le châssis. Moins chère mais bien moins sobre que sa rivale, elle décroche de justesse la victoire devant une Cee'd trop sage mais qui s'imposera pour ceux qui mettent le confort en tête de leurs préoccupations.

Trahison ou préjugés ?





Sur le plan mécanique, ces deux-là changent tout! Des changements à ce point importants qu'on se demande s'ils ne risquent pas d'affecter la personnalité frondeuse qui, jusqu'ici, faisait le charme de ces deux autos.

Par Pascal Richard Photos Christian Martin

Un seul être vous manque et tout est dépeuplé”, écrivait Lamartine. Alors, imaginez le manque lorsque ce sont non pas un mais deux êtres qui se font la belle... Qui sont donc ces déserteurs? Les cylindres! Qui prennent leurs bielles sous le bras et laissent en plan un Boxster désormais affublé qu'un 4 cylindres à plat, et un SLK endeuillé du V8 AMG qui faisait la joie du... SLK. À ce sujet, notons que le restylage du roadster Mercedes s'accompagne d'un changement d'état civil, un peu comme l'avait été celui du Classe M devenu GLE.

Pour pallier la défection d'une paire de cylindres, 718 Boxster et SLK ont eu recours au même remède: le turbo, voire même les turbos dans le cas du roadster Mercedes. Mais cet accessoire ne peut pas totalement compenser la baisse des cylindrées. Sur le SLK, elle passe de 5,5 l à 3 l tandis que sur le 718 Boxster, elle s'établit désormais à 2,5 l contre 3,4 l du temps du flat 6. Résultat: le SLK 43 AMG ne revendique "que" 367 ch quand le SLK 55 AMG en affichait 421. En revanche, chez Porsche, la puissance progresse néanmoins de 315 à 350 ch. Voilà pour les chiffres. Qu'en est-il maintenant sur la route? Car c'est elle, et elle seule, qui va décider du vainqueur de cette confrontation.

SUR LA ROUTE

C'est sûr, ce n'est plus un 6 cylindres, mais le son rocaillieux du flat 4 ne me laisse pas de marbre. Comme vous, l'idée de me retrouver au volant ➤

d'une Porsche motorisée par un 4 cylindres ne me faisait pas sauter de joie. Enfant gâté que je suis. Gâté et, surtout, doté d'une mémoire bien courte. Après tout, c'est bien avec un "quatre pattes" que tout a commencé. La 356 ouvrit le bal, puis vinrent les 912, 914, 924, 944 et 968. Entre 1948 et 1995, il y eut toujours dans la gamme Porsche un, voire deux modèles équipés d'un 4 cylindres. Et pour avoir croisé la route d'une 944 S2 puis d'une 968 CS, je peux vous dire que bien des 6 cylindres auraient aimé avoir le brio de ces "roturières" mécaniques. Mais voilà, avec le temps, nous nous étions habitués au velouté du 6 cylindres, oubliant au passage que le premier flat 6 du Boxster (2,5 l de 204 ch) n'était pas un monstre...

Pour la Mercedes, c'est différent. D'une part, l'amputation de deux cylindres au V8 AMG nous laisse encore un V6, ce qui n'est pas si mal. De plus, j'ai toujours trouvé le SLK 55 AMG un peu "caricatural" et je me dis que ce bémol mécanique a des chances d'en faire une voiture plus équilibrée.

Pour l'heure, un seul objectif: sortir de la capitale. Une ambition qui, à l'heure des départs en vacances, est partagée par bon nombre de



Cheveux au vent, c'est désormais la sonorité d'un "quatre pattes" qui viendra à vos oreilles... Finalement, on s'y fait!

Parisiens... Du coup, plutôt que de me perdre sur les petites routes de la vallée de Chevreuse, je mets cap au nord.

Le SLC laisse une première impression de lourdeur.

À l'arrêt, sa direction me semble bien lourde. C'est dû au fait que, par défaut, le Select Drive se place en position Sport. Excellente initiative, mais pour l'heure, la densité du trafic me conduit à sélectionner le mode Confort et à profiter de la douceur de la boîte automatique

à 9 rapports, associée au V6 43 AMG. Dans ces conditions, le SLC paraît assez lourd (1 592 kg soit 150 kg de plus que le Boxster... mais 50 kg de moins que l'ancien SLK 55 AMG). À bord du Boxster, c'est une tout autre limonade. Ici, tout n'est que douceur et légèreté. En ville, la Porsche se conduit aussi facilement qu'une Clio. Mais passons aux choses sérieuses. Au péage de Saint-Witz, on paie... et, surtout, on débarrasse le SLC et le 718 Boxster de leur couvre-chef! Une opération qui ne prend, dans les deux cas, guère plus de 10 s. Mode Sport enclenché, le SLC

PLUS QUE JAMAIS, LE BOXSTER SE RÉVÈLE UNE MAGNIFIQUE MACHINE À SENSATIONS FORTES, UN PUR BONHEUR ●●●





Le SLK, devenu SLC depuis son restylage, fait bon usage de son V6 mais il nous laisse un peu sur notre faim en ce qui concerne les sensations.

se lance à l'assaut des petites routes. Bien qu'il bénéficie d'une répartition des masses assez équilibrée (54/46), le roadster Mercedes laisse apparaître une certaine lourdeur au niveau du train avant. Linéaire, le V6 allonge la foulée sans difficulté mais sans magie non plus. Nous louerons néanmoins l'excellente gestion de la boîte de vitesses et les chronos flatteurs, identiques à ceux du SLK 55 AMG. Mais il manque un petit quelque chose: davantage d'agilité, un petit grain de folie... On a la sensation que le SLC se force à jouer les sportifs.

Le 718 Boxster, lui, ne joue pas les sportifs. Il est sportif!

Chez lui, c'est inné, et ça fait toute la différence. Doté d'un train avant bien plus léger – la répartition du poids entre l'avant et l'arrière est ici de 44/56 –, il exploite à merveille trois atouts qui font défaut au SLC: un moteur placé en position centrale, un centre de gravité très bas (merci le flat 4) et un poids contenu (merci la capote). Ajoutez à cela une boîte à double embrayage PDK remarquable (mais coûteuse: 2850 €!) de précision et de réactivité dans la gestion des passages de rapports, et vous voilà parti pour des kilomètres et des kilomètres de bonheur! Et le moteur? Il pousse, et pas qu'un peu! Totalement transparent, le turbo à géométrie variable ne vient en rien perturber le plaisir de conduite. Face au chrono, sa bonne santé ne fait aucun doute. Le 718 Boxster S expédie le 1 000 m départ arrêté en 23 s, laissant au passage son prédécesseur doté du flat 6 à 1,2 s derrière. À ce niveau de performance, il s'agit d'un écart pour le moins conséquent! Toujours aussi précis, le 718 Boxster S passe d'une courbe

PORSCHE 718 BOXSTER S



MERCEDES SLC 43 AMG



PLACE AU SPORT

Compte-tours central pour le Boxster, petit motif à damier pour le SLC: nos deux protagonistes plantent le décor et soignent les moindres détails de présentation.



DE SOLIDES ALLIÉS

La boîte à double embrayage PDK du Boxster comme la boîte automatique à 9 rapports du SLC viennent parfaitement relayer les mécaniques de ces deux roadsters.



SUR LA ROUTE...

Si vous ne voulez pas vous perdre au volant de la Porsche, il faudra passer à la caisse (GPS, 1560 €). Sur le Mercedes, cet accessoire est livré de série.

à l'autre avec une facilité déconcertante. Le SLC doit s'employer pour tenir le rythme. Il y parvient presque, mais à son volant, on sent que cela lui demande vraiment des efforts. À lui, et à son conducteur !

LA VIE À BORD

Rouler en roadster est un plaisir qui se partage peu et c'est tant mieux ! Strict deux places, nos protagonistes vous épargneront les manifestations bruyantes venues des places arrière. Manifestations qui, à bord de la Mercedes, risquent malgré tout d'atteindre vos oreilles. En effet, l'occupant(e) de la place passager devrait assez rapidement émettre quelques réserves quant au confort proposé par le SLC 43 AMG. Il faut dire que, dans le genre, le roadster Mercedes n'est pas un tendre. Pour assurer un comportement dynamique, la suspension a plus ou moins été verrouillée, ce qui pénalise quelque peu sa capacité de filtration des inégalités. Rien de tout cela à bord du 718 Boxster.

Malgré la présence de roues de 20 pouces (18 pouces pour le SLC), ce dernier se révèle confortable et vous épargnera toute remarque désagréable... du moins dans ce domaine ! Car ce n'est pas parce qu'ils ne sont plus que quatre que les cylindres du 718 Boxster sont devenus discrets ! Plus grave et plus rocailleuse que les montées en gamme métalliques du flat 6 – et pour tout dire, moins agréable –, la sonorité du moteur est bien présente dans l'habitacle. De

LE PORSCHE ET LE MERCEDES LE CONFIRMENT : LA CONDUITE D'UN ROADSTER EST UN PLAISIR ÉGOÏSTE ●●●

plus, aussi étanche soit-elle, la capote en toile a sans aucun doute un moindre pouvoir filtrant, acoustiquement parlant, que le toit rigide articulé du SLC.

Dans les deux cas, la présentation est très propre. Arrivé à ce niveau de prix, il est normal de soigner les détails, c'est même une obligation ! Ainsi, ces deux-là proposent une belle qualité de finition. Sur ce plan, la Porsche prend peut-être un peu le pas sur la Mercedes, mais cette dernière se rachète en parsemant l'habi- ➔



Une fois son toit rigide en place, le SLC se transforme en coupé, alors que, capoté, le Boxster reste un roadster. Dans les deux cas, la manœuvre est entièrement automatique.





Sur le plan dynamique, le SLC se montre plus "emprunté" que le virevoltant Boxster. Son confort est également nettement plus rude.



Côté chronos et malgré une puissance en baisse (54 ch), le V6 43 AMG fait aussi bien que le V8 de feu le SLK 55 AMG.

PORSCHE 718 BOXSTER S

MERCEDES SLC 43 AMG



À DEUX, C'EST MEILLEUR !

Stricts deux places, le Boxster et le SLC gardent malgré tout le sens de l'accueil. En effet, dans les deux cas, l'habitacle se montre très soigneusement présenté et la finition n'appelle pas de critique; à ce niveau de prix, on n'en attendait pas moins.



WEEK-END... PROLONGÉ ?

Un coffre un peu étriqué mais profond à l'avant, un autre plus large à l'arrière, le Boxster propose un volume total de 320 dm³, de quoi partir en week-end sans problème. Sur le SLC, le volume varie de 208 à 168 dm³ suivant la position du toit.

L'avis de Pascal Richard



Je ne suis pas de ceux qui tombent amoureux d'une voiture. D'une voiture, non, mais d'une Porsche...



À L'HEURE DES COMPTES, LE 718 BOXSTER S ET LE SLC 43 AMG RÉSERVENT QUELQUES – RELATIVES – BONNES SURPRISES, COMME QUOI ●●●

taclé de petits espaces de rangement assez pratiques, alors qu'à bord du 718 Boxster, il est bien difficile de trouver un endroit pour loger un téléphone portable ou un jeu de clés. Heureusement, au moment d'embarquer les bagages de Madame, vous retrouverez le sourire avec les coffres, avant et arrière, à la fois assez vastes (320 dm³ au total) et pratiques. Le SLC doit, lui, se satisfaire de 208 dm³. Un chiffre qui passera à 168 dm³ une fois le toit replié.

BUDGET

À ce moment de l'article, vous vous attendez sans doute à me voir lancer quelques grandes phrases définitives, du genre: "Leur arrogance tarifaire est à la hauteur de leur talent". Ou que sais-je encore. Eh bien, non! Pour une fois, dans le cadre d'un essai d'autos aussi prestigieuses,

je suis porteur de bonnes nouvelles... relatives. Relatives car je ne pense pas que, malgré une baisse de prix de plus de 20 000 €, vous soyez, comme moi, en position de vous précipiter chez votre concessionnaire Mercedes pour y signer le bon de commande d'un roadster SLC 43 AMG. Pour autant, il faut bien avouer qu'une économie de 10 000 € par cylindre, c'est notable! Maintenant, la question est de savoir si Porsche se montre aussi magnanime financièrement. La réponse est... non. Le 718 Boxster S se contente d'une sage stabilité en argumentant que, contrairement au roadster Mercedes, sa puissance augmente de 35 ch alors que, dans le même temps, le SLC 43 AMG affiche 54 ch de moins que le SLK 55 AMG.

Pour ce qui est de l'équipement de série, Mercedes prend la main sans forcer, tant Porsche se

montre pingre. Point de régulateur de vitesse (324 €), point de radar de recul (516 €); il faut vraiment s'appeler Porsche pour se permettre ce genre de choses.

Encore une bonne nouvelle: en consommation, le 718 Boxster S se contente de 9 l/100 km en moyenne, contre 10,1 l pour l'ancien modèle, soit une baisse de 12%, proche des 15% annoncés par Porsche. C'est tout simplement remarquable vu que puissance et performances progressent. Le SLC n'est pas en reste, qui passe de 11,5 l/100 km en moyenne à 9,5 l, soit une baisse de 18% pour des performances comparables. ■

VERDICTS

SUR LA ROUTE: PORSCHE 718 BOXSTER S

LA VIE À BORD: PORSCHE 718 BOXSTER S

BUDGET: MERCEDES SLC 43 AMG



L'avis de Pascal Richard



Il veut bien faire, le SLC, mais pour passer pour un vrai sportif, il force sa nature... et ça se ressent.

70%
Quotient Emotionnel



NOS MESURES

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

Porsche 718 Boxster S Mercedes SLC 43 AMG

Moteur/Transmission	Porsche 718 Boxster S	Mercedes SLC 43 AMG
Puissance maxi	350 ch à 6500 tr/mn	367 ch à 5500 tr/mn
Couple maxi	420 Nm de 1900 à 4500 tr/mn	520 Nm de 2000 à 4200 tr/mn
Type	4 cyl. à plat, essence + turbo	6 cyl. en V, essence + 2 turbos
Cylindrée/puissance fiscale	2497 cm ³ /24 CV	2996 cm ³ /25 CV
Transmission	aux roues arrière	aux roues arrière
Boîte/nombre de rapports	double embrayage/7	automatique/9

Châssis	Porsche 718 Boxster S	Mercedes SLC 43 AMG
Diamètre de braquage	11 m	10,6 m
Pneumatiques AV/AR	235/35 R 20 / 265/35 R 20	235/40 R 18 / 255/35 R 18

Dimensions / poids	Porsche 718 Boxster S	Mercedes SLC 43 AMG
L/l/h/empattement	4,38/1,80/1,28/2,47 m	4,14/1,85/1,30/2,43 m
Poids/tractable freiné	1444 kg/-	1592 kg/-

Performances	Porsche 718 Boxster S	Mercedes SLC 43 AMG
1000 m d.a.	23 s	24,3 s
0 à 100 km/h	4,4 s	5,2 s
90-130 km/h en D	4 s	4,6 s
Vitesse maxi*	285 km/h	250 km/h
Freinage à 50/90/130 km/h	9/29/58 m	9/30/63 m

Habitabilité/Coffre	Porsche 718 Boxster S	Mercedes SLC 43 AMG
Longueur aux jambes AR	-	-
Largeur aux coudes AV/AR	141 cm	141 cm
Volume de coffre	320 dm ³	208 dm ³ **

Niveau sonore	Porsche 718 Boxster S	Mercedes SLC 43 AMG
Au ralenti/90/130 km/h	51/71/72,9 dB	47,3/68,2/70,1 dB

LE BUDGET

Prix	Porsche 718 Boxster S	Mercedes SLC 43 AMG
Prix	71 600 €	66 000 €
Bonus/malus écologique (CO ₂)	malus 2200 € (167 g/km)	malus 3000 € (178 g/km)
Prix du modèle essayé	89302 €	75700 €
Garantie	2 ans, km illimité	2 ans, km illimité

*Donnée constructeur, limitée électroniquement sur la Mercedes - ** 168 dm³ une fois le toit replié.

Équipements communs

6 airbags, autoradio, capote/toit à commande entièrement électrique, clim, filet pare-vent, jantes alliage de 19 pouces (18 sur la Mercedes), sièges sport, volant ajustable dans les deux plans.

Options

Boxster: avertisseur d'angles morts (588 €), climatisation automatique (768 €), disques de freins céramique/carbone (7380 €), jantes de 20 pouces (1440 €), peinture métallisée (828 €), radar de recul (516 €), régulateur de vitesse classique/adaptatif (324 €/1560 €), sièges à réglages électriques (2280 €), suspension active (1440 €), système de navigation (1560 €).

SLC: avertisseur d'angles morts/franchissement de ligne (950 €), chauffage de nuque intégré au siège (500 €), climatisation automatique (850 €), pavillon en verre/transparence modulable manuellement (500 €/2700 €), peinture métallisée (800 €), sièges à réglages électriques (1500 €), système de navigation (2300 €).

Consommations	Porsche 718 Boxster S	Mercedes SLC 43 AMG
Moyenne	9 l/100 km	9,5 l/100 km
Ville/Route/Autoroute	10,8/8,6/7,7 l/100 km	11,6/9/8 l/100 km
Autonomie/Réservoir	711 km/64 l	737 km/70 l
Note EuroNCAP	5 étoiles	5 étoiles
Pays de fabrication	Allemagne	Allemagne

LE CHOIX DE L'AUTO-JOURNAL

PORSCHE 718 BOXSTER S

Trahison ou préjugés? Un peu de l'une, beaucoup des autres. Je retiendrais surtout de cet essai que le bonheur que l'on retire de la conduite d'une automobile ne dépend pas du nombre de cylindres, le Boxster nous en fait ici l'éclatante démonstration. Quant au perdant, le SLC, il n'a pas à rougir de son V6. Au final, faut-il croire que ce débat autour du nombre de cylindres n'est rien d'autre qu'un problème d'égo? Non! Bien sûr que non...

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

BOXSTER
PLUS
Plaisir de conduite
Performances
Présentation/ finition

—
MOINS
Équipement indigne
Sonorité moins flatteuse
Coût de la PDK (2850 €)

SLC
PLUS
Performances
Budget à la baisse
Encore un 6 cylindres...

—
MOINS
Confort médiocre
Mécanique trop linéaire
Poids toujours élevé



LES EXPERTS AJ

À voir les têtes se retourner sur son passage, le Jaguar F-Pace est en passe de réussir son entrée dans le cercle fermé des SUV de luxe. Mais ses qualités routières sont-elles à la hauteur? Nos Experts l'ont vérifié avec la version diesel la plus puissante.

Plaisant et assez sportif, le V6 diesel de 300 ch n'est pas trop gourmand en carburant.



PHOTOS TIBO



Le F-Pace se révèle dynamique et performant. Mais de là à rivaliser avec un Porsche Macan, il y a encore des progrès à faire.

JAGUAR F-PACE V6

3.0d 300 ch AWD Portfolio - 71 900 €
Malus écologique : 2 200 €



L'ambiance garde une petite touche So British charmante, mais la qualité des matériaux déçoit à ce niveau de prix.



Il n'est pas plus spacieux que ses rivaux, mais dispose d'un grand coffre (548 dm³). Le hayon électrique est de série sur Portfolio; pas l'ouverture mains-libres (128 €).



Franck Lagorce (Pilote)

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



Mélina Priam (Journaliste)

- ▶ Des centaines de voitures essayées en plus de 14 ans, de la Ford T des 24 H du Mans de 1923 à la Lamborghini Aventador ou la Ferrari F458 Speciale.



Ghislain Bacon (Taxi)

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

Il y a ce qu'il faut sous le capot, mais je ne suis pas convaincu par le travail des suspensions.

Le F-Pace joue la carte de la sportivité. Le confort de suspension en fait un peu les frais.

Je trouve que Jaguar exagère au niveau du tarif. D'autant que la qualité des matériaux n'impressionne pas plus que cela.

L'avis
du pilote



L'avis
de la
journaliste



L'avis
du taxi



Jaguar a voulu mettre l'accent sur le dynamisme. Avec un V6 de 300 ch sous le capot, le F-Pace ne manque pas de répondant : c'est ce qu'il faut pour se faire plaisir. Il affiche un comportement routier équilibré et assez sportif, plutôt plaisant. Pour un SUV, il vire bien à plat et il est peu sujet au roulis. En revanche, sur les freinages appuyés, il se laisse un peu rattraper par son poids et le transfert de masses vers l'avant est assez prononcé. Du coup, l'arrière devient très léger et le F-Pace a tendance à louvoyer. En efficacité et en agrément, un Porsche Macan reste très clairement au-dessus. **Le compromis confort/tenue de route ne me convainc pas non plus totalement** : il est trop raide en compression, surtout en mode Sport, et manque de retenue en détente. Heureusement, les sièges, qui maintiennent bien, offrent un bon confort.

Je suis toujours très indulgente avec les Jaguar, car elles ont un charme particulier. Un peu comme les Volvo, dans un autre registre. Mais à la différence du constructeur suédois, le britannique n'y va pas avec le dos de la cuillère côté tarif. Dans ce cas-là, il faut être irréprochable. Or, la qualité des matériaux déçoit. **De même, certains équipements technologiques (aides à la conduite, système multimédia...) ne sont pas aussi aboutis et performants que ceux de la concurrence**, alors qu'ils sont aussi chers. Pour autant, ce F-Pace 3.0d est très plaisant à conduire et se montre particulièrement dynamique. Avec 300 ch sous le capot, il réalise des performances dignes d'une sportive, sans exagérer côté consommation. En moyenne, il réclame 8,5 l/100 km, voire 8,3 l/100 km à vitesse stabilisée sur autoroute.

J'adore le look : il a une sacrée gueule... mais je suis déçu par la qualité des matériaux. **A ce prix, certains plastiques jurent, et si l'assemblage est correct, il n'impressionne pas.** Dommage, car l'ambiance à bord est très sympa, avec des détails propres à Jaguar qui donnent du charme à l'ensemble, comme la forme arrondie de la commande du sélecteur de vitesses, ou l'éclairage d'ambiance, très raffiné. Malgré une ergonomie atypique, la prise en main est facile et on se sent vite à l'aise. L'écran tactile, assez intuitif, permet d'avoir une console centrale aérée, sans trop de boutons. En revanche, la logique des menus et sous-menus demande un peu de pratique. L'habitabilité arrière est correcte, sans plus. La banquette est accueillante, la place pour les jambes suffisante, mais le tunnel de servitude s'avère un peu encombrant au centre.

BMW MONTE LES WATTS

Vous trouvez la M3 trop caricaturale ? Suivez-nous sur l'essai de cette 340i très spéciale... pour les amateurs de bonnes choses.

Par Guy L'Hospital Photos Tibo



PROGRAMME MUSCULAIRE

Le kit M Performance est monté en concession avant livraison de votre voiture neuve. De 326 ch, le moteur passe à 360 ch, quand le couple gagne 50 Nm. L'opération prend environ une heure, la garantie n'est pas affectée. Et, bien évidemment, les performances progressent. Nous avons chronométré la voiture à 24,2 s sur l'exercice du 1000 m départ arrêté.



CONFORT ET DISCRÉTION

Contrairement aux véritables M, la 340i M Performance ressemble à une sage Série 3. Le confort de suspension reste d'un excellent niveau et le moteur conserve la linéarité et l'onctuosité que l'on attend d'un 6 cylindres en ligne. À condition d'évoluer en mode Confort.

BMW 340i

BVA8 Luxury M Performance

EN CHIFFRES

NOS MESURES

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

Moteur/Transmission

Puissance maxi	■ 360 ch à 5 500 tr/mn
Couple maxi	■ 500 Nm à 1 380 tr/mn
Type	6 cyl. en ligne, essence
Cylindrée / puissance fiscale	2 998 cm ³ / 24 CV
Transmission	aux roues arrière
Boîte / nombre de rapports	automatique / 8

Châssis

Diamètre de braquage	■ 11,8 m
Pneumatiques AV / AR	225/40 R 19 / 255/35 R 19

Dimensions/Poids

L/l/h/empattement	4,64/1,82/1,43/2,81 m
Poids/tractable freiné	1 721/1 800 kg

Performances

1 000 m d.a.	■ 24,2 s
0 à 100 km	■ 5,2 s
90-130 km/h en D	■ 4,3 s
Vitesse maxi	■ 250 km/h ⁽¹⁾
Freinage à 50/90/130 km/h	non mesuré

Habitabilité/Coffre

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

Niveau sonore

Au ralenti/90/130 km/h	■ 45/67,6/70,2 dB
------------------------	-------------------

LE BUDGET

Prix	■ 59 818 €⁽²⁾
Bonus/malus (CO ₂)	■ malus 1 600 € (152 g/km)
Prix du modèle essayé	67 500 €
Garantie	■ 2 ans, km illimité

(1) Bridée électroniquement. (2) + coût pour 1 h de main-d'œuvre.

Équipements de série ■

6 airbags, aide au parking, autoradio, Bluetooth + USB, clim auto, éclairage Follow me home, projecteurs full LED, sélecteur de modes de conduite, sellerie cuir, système de navigation Business, volant cuir...

Options

Affichage tête haute (1 200 €), avertisseur d'angles morts (600 €), caméra de recul (450 €), régl. de vitesse actif ACC (800 €), rétros rabattables électriquement (500 €), sièges AV élec. (1 110 €), toit ouvrant (1 200 €)...

Consommations

Moyenne	■ 8,8 l/100 km
Ville/Route/Autoroute	■ 10,3/8,5/7,5 l/100 km
Autonomie/Réservoir	■ 682 km / 60 l

Note EuroNCAP

5 étoiles

Pays de fabrication

Allemagne

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL



La transformation ne tient pas du bricolage. La 340i n'a toutefois pas besoin de 30 ch de plus pour générer des performances de premier plan. En revanche, le son à l'échappement est magique. L'opération n'est pas donnée.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

DU BON SON

Le kit s'articule autour d'une nouvelle ligne d'échappement avec deux embouts (chrome ou carbone) dotée d'un système à clapet. En position Sport et Sport Plus, le son rocaillieux semble venir d'outre-tombe. Lorsqu'on relâche les gaz, ça pétarade à tout-va. Tout le quartier est au courant. Mais c'est tellement grisant.

L'avis de Guy L'Hospital



C'est ma BMW préférée. Une voiture discrète... qui se mue en véritable bête de course en appuyant sur un simple bouton.



100 € LE CHEVAL SUPPLÉMENTAIRE

Hors pose, le kit M Performance vaut entre 3 176 € et 3 418 € en fonction des embouts d'échappement sélectionnés. Cela fait cher le cheval supplémentaire... La consommation reste maîtrisée, et il n'y a pas d'incidence sur le bonus. En revanche, il vous en coûtera 3 CV de plus sur la carte grise.



LES GRANDES HEURES
AUTOMOBILES

#02
EDITION

**AUTODROME
DE LINAS-MONTLHÉRY**
24 & 25 SEPTEMBRE 2016
NOCTURNE LE SAMEDI JUSQU'À 22H

TOUT PRÈS DE PARIS, VENEZ RÊVER ET ROULER AVEC NOUS
EN COMPAGNIE D'AUTOS, MOTOS ET PILOTES DE LÉGENDE.



www.lesgrandesheuresautomobiles.com



PEUGEOT



Le Point



UTAC CERAM

**Sport
auto**

l'auto-journal

RMC
DECOUVERTE M024

RMC
INFO TALK SPORT

Biographie

SITE DE PRODUCTION

SOCHAUX (France)

EXEMPLAIRES VENDUS

33 648 en France

en 2015, contre

21 069 Renault Kadjar

MOTORISATIONS

ESSENCE: 1.2 PureTech

130 ch et 1.6 THP 165 ch

DIESEL: HDi puis BlueHDi

de 120 à 150 ch

HYBRID4: jusqu'en 2015

MODÈLE LE PLUS VENDU

1.6 HDi 120 ch

Sa seconde vie en occasion

L'arrivée des BlueHDi de dernière génération a apporté plus d'agrément pour une consommation moindre. Un bon choix pour une occasion récente. Une version Hybrid4 reste aussi une excellente option, le système hybride offrant une pseudo-transmission intégrale (moteur électrique placé sur l'essieu arrière), alors que les autres 3008 sont des strictes 2 roues motrices.



TIBO

Né en 2009
Fin de carrière 2016

Peugeot 3008

Par Méline Priam

Avec sa première calandre en grille à frites, le 3008 n'avait pas franchement un physique facile. Pourtant, c'est bien lui qui a, en quelque sorte, inventé le concept de crossover à la française. Pour son plus grand succès.

Après avoir martelé pendant des années que les monospaces n'étaient pas dans les gènes Peugeot – le 807, conçu en partenariat avec Citroën, Fiat et Lancia, n'était pas considéré comme une "vraie" Peugeot –, il fallait bien trouver une parade pour aller, mine de rien, titiller les Renault Scénic et consorts. À l'époque de sa conception (fin des années 2000), rappelons que ce sont ces derniers qui dominaient le marché.

La tornade SUV n'était pas encore passée par là. Devant ce défi, Peugeot a répondu avec un drôle d'engin. Le 3008 ne promettait rien de moins que l'agrément de conduite d'une berline, la modularité et le sens pratique d'un monospace, le tout pimenté d'une pointe d'esprit aventurier... mais sans être un 4x4. Franchement, peu étaient prêts à miser sur ce "couteau suisse" qui, en plus, osait un style pour le moins atypique.

Pourtant, en sentant le vent tourner avant tout le monde, le 3008 a gagné son pari. Lancé au bon moment, il tenait ses promesses: plaisant à conduire, pratique, il proposait un habitacle innovant, plein de charme, qui préfigurait le i-Cockpit de Peugeot. Un i-Cockpit qui arrive à sa pleine maturité à bord de son héritier (en octobre), qui se voit confier une mission bien plus claire: devenir le chef de file des SUV. ■



Les championnes au losange, ici menées par une Dauphine "1093", cumulent, toutes générations confondues, des milliers de médailles.





De l'anneau de Montlhéry au circuit du Nürburgring en passant par le Lac Salé de Bonneville aux États-Unis, les Renault ont glané les records sur toutes les pistes du monde.

115 ans de défis



Depuis cette année, Renault est de retour en Formule 1 ;
comme constructeur à part entière et non plus comme motoriste.
Un événement capital pour l'entreprise qui, au cours de son
histoire, a toujours associé la compétition à son développement.
Retour sur 115 ans de passion sportive.

Par Thierry Emptas Photos Christian Martin



Accompagnées de la Mégane R.S. et de l'Étoile Filante, la 40 CV et la Nervasport retrouvent l'anneau de Montlhéry sur lequel elles ont brillé en 1926 et 1934.

Savez-vous que Renault a gagné le premier Grand Prix de l'histoire? Savez-vous que Renault a remporté six fois le Rallye Monte-Carlo (dont deux avec Alpine)? Savez-vous que les moteurs Renault arrivent au troisième rang des victoires en Formule 1, derrière les Ferrari et les Ford Cosworth? Savez-vous également qu'avec la Coupe Gordini est née la première formule de promotion? Savez-vous enfin que la Mégane R.S. 275 Trophy-R détient le record de vitesse pour un modèle à traction avant sur le circuit du Nürburgring? Être le meilleur, le plus rapide, le premier à passer sous le drapeau à damier, voilà l'obsession d'un constructeur qui a toujours placé la compétition au cœur de sa stratégie, que ce soit pour démontrer la robustesse des premiers modèles ou pour assurer, aujourd'hui, la promotion de son nom sur les marchés émergents et développer de nouvelles technologies. De Louis Renault, gravissant avec brio la rue Lepic au volant de sa première voiturette, à Jolyon Palmer et Kevin Magnussen enjambant le cockpit de la toute dernière R.S. 16, cette épopée est avant tout une histoire d'hommes passionnés et de défis insensés, sans lesquels Renault ne serait pas, aujourd'hui, un constructeur majeur sur l'échiquier mondial.

En 1926, la monstrueuse 40 CV a roulé à 173 km/h pendant 24 heures.



Premières victoires: les promesses de l'aube

Grimper la rue Lepic qui escalade la butte Montmartre, l'exploit paraît insensé en 1898! Pourtant, le 24 décembre au soir, la première voiturette construite par Louis Renault relève le défi haut la main, sous les yeux des amis de Marcel, le grand frère. Ce jour-là, le jeune constructeur enregistre douze commandes fermes. Cette course de côte improvisée prouve que la compétition est le meilleur moyen de conquérir la clientèle. Dès lors, Louis et Marcel décident de participer aux premières grandes courses automobiles organisées de ville à ville; Paris-Trouville et Paris-Ostende en 1899, remportées par Louis Renault et, surtout, Paris-Vienne en 1902, une épreuve de 1 300 km couverts en 20 heures 10 par Marcel Renault, qui devance les grandes marques de l'époque, Panhard et Levassor, Mors, Darracq et Mercedes... *Bis repetita* en 1906, à l'occasion du premier Grand Prix de l'histoire remporté par le Hongrois Ferenc Szisz sur une Renault Type AK à moteur 13 litres de cylindre!

Records: la quête de la vitesse

Après la Première Guerre mondiale, l'heure est aux records. Être le plus rapide est devenu l'obsession des grands constructeurs. Les anneaux de



L'Étoile Filante; une flèche qui dépasse 300 km/h et part à la conquête de l'Amérique.

vitesse se multiplient. Celui de Montlhéry est inauguré en 1924. Renault ne peut pas rester en dehors de ces joutes. En 1926, le constructeur développe l'énorme 40 CV Type NM. Avec sa carrosserie entoïlée et son moteur de 9 litres issu de la série, cette monoplace qui frise les 7 m de longueur et pèse plus de deux tonnes, pulvérise le record des 24 heures à la moyenne de 173 km/h soit une distance de 4 168 km. Au même moment, un avion Bréguet à moteur Renault couvre en 26 heures les 4 250 km qui séparent Paris de Bagdad. L'automobile est à l'époque plus rapide que l'avion !

La 4CV "1063" : la première GTI

La Deuxième Guerre mondiale a ébranlé l'empire Renault. Le patron est mort en prison de manière suspecte et son entreprise est passée sous la coupe de l'État. Mais pendant le conflit, une poignée d'hommes a développé une voiture populaire, la 4CV. Sur cette base, un embryon de service course réalise une bombinette – la puissance passe de 18 à 32 ch ! – réservée aux concessionnaires qui veulent courir. C'est la 1063, produite à 80 exemplaires seulement. Cette version spéciale, que l'on verra aux 24 Heures du Mans pilotée notamment par un certain Jean Rédélé, est l'ancêtre de toutes les GTI modernes.

L'Étoile Filante : elle brille aux États-Unis

Une voiture expérimentale pour tester des solutions aéronautiques – profil aérodynamique et turbine de 270 ch – mais aussi pour capter l'attention de la clientèle américaine, telle est la vocation de l'Étoile Filante qui, en septembre 1956, établit un record de vitesse à 308,85 km/h sur le Lac Salé de Bonneville, dans l'Utah. L'exploit, largement relayé par la presse d'outre-Atlantique, assurera d'une certaine manière la promotion de la Dauphine que Renault s'apprête à exporter aux États-Unis.

La Coupe Gordini : roulez jeunesse !

La 4CV "1063" a fait des petits ; la Dauphine "1093" en 1961 et, surtout, la Renault 8 Gordini en 1964. Née avec un 1 100 cm³, cette petite bombe qui passe à 1 255 cm³ en 1966 récolte rapidement de jolis lauriers en course. Voilà qui donne l'idée à deux journalistes, Georges Fraichard et Pierre Allonet, de créer une coupe pour mettre le pied à l'étrier de jeunes pilotes. Le coup d'envoi est donné le 16 avril 1966. Les voitures n'ont pas d'arceau et les pilotes sont en "civil", mais les empoignades

En 1902, Marcel Renault remporte la course Paris-Vienne au volant d'une Type K.



Victoire au Monte-Carlo en 1935 pour la Nervasport, malgré son gabarit imposant.



La "1093", une version gonflée de la Dauphine, produite à 2 140 exemplaires.



La turbulente 8 Gordini a permis l'éclosion de nombreux champions du volant.

La "1063" est une 4CV très spéciale dédiée à la course, qui a remporté sa catégorie au Mans.





Une seule victoire pour Renault aux 24 Heures du Mans en 1978, mais le constructeur a quitté l'endurance pour se consacrer exclusivement à la F1.

sont viriles et le spectacle permanent. La Coupe favorisera l'éclosion de jeunes talents comme Michel Leclère, Jean-Claude Andruet, Jean-Pierre Jabouille et Bernard Darniche, sans oublier Jean Ragnotti, aujourd'hui encore dévoué à Renault. Cinquante après, la Clio Cup reste fidèle à l'esprit de la Coupe Gordini.

Victoire au Mans: dans le sillage de Matra

Après le départ de Matra de la scène mancelle, Renault décide, en 1976, de relever le défi des 24 Heures et fait le choix, audacieux pour l'époque, d'un moteur turbocompressé. Mais l'unique voiture engagée ne rejoint pas la ligne d'arrivée. Idem en 1977, où les quatre A442 à V6 turbo sont contraintes à l'abandon! La consécration viendra l'année suivante avec la victoire de Didier Pironi et Jean-Pierre Jaussaud qui s'imposent devant deux Porsche. Après cette victoire, Renault annonce son retrait de l'endurance pour se consacrer à la Formule 1.

Formule 1: ça souffle fort!

La première Formule 1 de l'histoire Renault fait ses débuts au Grand Prix d'Angleterre 1977. C'est aussi la première F1 à moteur turbo. Sa fiabilité pose de sérieux problèmes et le panache blanc qui s'échappe lorsque la mécanique rend l'âme lui vaut le surnom de "yellow teapot" (la théière jaune). Mais Renault persévère et, en 1979, Jean-Pierre Jabouille s'impose au Grand Prix de France à Dijon, après avoir décroché la pole position. Malgré quelques éclipses, Renault reviendra régulièrement en Formule 1, dont il est devenu l'un des acteurs majeurs. L'écurie Renault comptabilise aujourd'hui 35 victoires en F1, un total qui grimpe à 168 si l'on additionne les écuries motorisées par le constructeur français.

Les rallyes: Un certain Monsieur Jean

Impossible de faire le décompte de toutes les victoires d'une Renault dans un rallye. À l'évidence, des autos comme la R8 Gordini où la Renault 5



La Renault 5 Turbo, le crapaud le plus agile de la planète, victorieuse au Monte-Carlo 1981, côtoie la Renault 20 qui a remporté le Paris Dakar en 1982.

Alpine avaient un don naturel pour vaincre les pièges des épreuves les plus tourmentées. Mais la plus remarquable reste la 5 Turbo, avec son allure de crapaud posé sur ses pattes arrière. Et lorsqu'elle est menée par un virtuose comme Jean Ragnotti, la voiture devient une danseuse étoile. Jeannot lui a confectionné un palmarès sur mesure: victoire au Monte-Carlo en 1981, au Tour de Corse en 1982 et en 1985, au Tour Auto en 1984 et 1985, pour n'en citer que quelques-unes. Ajoutons les nombreux succès de la berlinette Alpine Renault dont deux victoires au Monte-Carlo en 1971 et 1973.

Aujourd'hui: retour au sommet

On le sait, Renault reste très impliqué en compétition à travers diverses formules: Eurocup Formula Renault 2.0, Renault Sport R.S. 01 Trophy, Clio Cup, Renault e.dams. Mais c'est bien sûr le retour du constructeur en Formule 1 qui retient l'attention. Comme le précise Olivier Gillet, directeur de l'Activation des marques: "La Formule 1 est un paquetot médiatique. Nous nous engageons sur un programme de dix ans et attendons les premiers succès d'ici trois à quatre ans. L'objectif final est de doubler les ventes de voitures de sport d'ici à quatre ans." ■

LES GRANDES DATÉS

- 1902:** Marcel Renault remporte la course Paris-Vienne
- 1906:** Ferenc Szisz remporte le premier Grand Prix de l'histoire, sur une Renault
- 1925:** victoire d'une Renault 40 CV au Rallye Monte-Carlo
- 1926-1934:** records successifs sur l'anneau de Montlhéry
- 1932:** victoire d'une Nervasport au Rallye Monte-Carlo
- 1956:** l'Étoile Filante établit un record de vitesse sur le Lac Salé de Bonneville
- 1958:** victoire d'une Renault Dauphine au Rallye Monte-Carlo
- 1966:** naissance de la Coupe Gordini
- 1971:** victoire d'une Alpine Renault au Rallye Monte-Carlo
- 1973:** victoire d'une Alpine Renault au Rallye Monte Carlo
- 1977:** débuts de Renault en Formule 1
- 1978:** victoire aux 24 Heures du Mans
- 1979:** première victoire en GP de la RS01, pilotée par Jean-Pierre Jabouille
- 1981:** Jean Ragnotti s'impose au Rallye Monte-Carlo, au volant d'une Renault 5 Turbo
- 1982:** les frères Marreau remportent le Rallye Paris-Dakar, à bord d'une Renault 20 Turbo
- 2005-2006:** Fernando Alonso est sacré champion du monde sur Renault
- 2016:** Renault fait son retour en Formule 1



Renault a brillé dans toutes les disciplines du sport automobile.





SÉBASTIEN OGIER PEUT-IL

Vainqueur du Rallye d'Allemagne après six mois d'insuccès, le triple champion du monde rage toujours contre le règlement sportif du WRC, dont la prochaine modification pourrait influencer sur son avenir. Par **François Dauré**

Leader du championnat 2016 avec 59 points d'avance sur son équipier chez Volkswagen, Andreas Mikkelsen, au soir du Rallye d'Allemagne, avec quatre épreuves encore à disputer : la route vers un quatrième sacre mondial d'affilée semble dégagée pour Sébastien Ogier et Julien Ingrassia, son copilote. Alors de quoi le champion en exercice se plaint-il ? De ne pas gagner assez souvent, mais surtout, de ne pas avoir pu défendre vraiment ses chances pendant six mois et six rallyes.

L'étincelle qui a déclenché l'ire du pilote français remonte à fin 2014, avec l'annonce d'un changement dans les règles sportives. Elles imposaient, désormais, au leader du WRC de s'élancer en premier sur chaque spéciale pendant les deux premières journées de course. Sur l'asphalte,

aucun problème. Mais pour les épreuves sur terre, celui qui joue le rôle d'éclairer ne peut pas tirer le meilleur de sa voiture et balaya le terrain pour les suivants. Désavantage flagrant. D'autant plus qu'il faut le subir pendant deux jours et la grande majorité du parcours d'un rallye. Sans oublier que le calendrier du WRC comporte huit manches sur terre et seulement quatre sur le bitume, après l'annulation du Rallye de Chine, le Monte-Carlo présentant une configuration mixte asphalte-neige-glace.

La FIA semble tout faire pour dégoûter un champion de la classe de Sébastien Ogier.

En clair, après neuf années de règne absolu de Sébastien Loeb, la FIA, effrayée de voir poindre le même en couleur en la personne

de Sébastien Ogier, a dressé des barrières bien plus contraignantes sur sa route. Un règlement antichampion, en quelque sorte, afin de préserver ses intérêts commerciaux. La révolte du pilote Volkswagen s'avère donc parfaitement légitime. Ogier la clame haut et fort, peut-être un peu trop, depuis deux ans. Mais il prêche dans le désert. Ou presque.

Évidemment, ses rivaux se taisent ou abondent dans le sens de la fédération. Parmi les pilotes, un seul lui est venu en renfort, Sébastien Loeb, en juin dernier : "Il a raison. En athlétisme, est-ce qu'on fait courir le champion du monde du 100 mètres sur l'herbe à côté de la piste ? Non. Il part à égalité avec les autres. J'ai toujours défendu l'idée d'une compétition équitable. Le meilleur pilote et la meilleure équipe doivent gagner." Et l'Alsacien d'enfoncer le clou : "Deux



Talent du même calibre que Loeb, Sébastien Ogier effraie la FIA qui fait tout pour l'empêcher d'écraser le WRC. D'où la frustration légitime du pilote français, malgré sa marche vers un quatrième titre mondial.

EPA/MAXPPP

PLAQUER LE WRC EN 2017 ?

jours de balayage, c'est trop, cela ruine toutes ses chances. À l'évidence, Ogier est le meilleur, donc c'est normal qu'il remporte des victoires." D'ailleurs, en 2015, il a survolé les barrières du comité international, ajoutant huit succès à son tableau de chasse dans la saison. Ceci grâce à une faille: le deuxième jour de course d'un rallye, les pilotes ayant abandonné la veille étaient autorisés à repartir et s'élançaient avant les leaders. Le handicap du balayage était ainsi atténué pour l'équipage Ogier-Ingrassia.

Mais en 2016, les "censeurs" de la FIA ont corrigé le tir, et le premier du championnat ouvre ainsi la route pendant deux journées. D'où l'absence de victoire sur terre de la VW Polo n° 1 toute l'année. Malgré cela, l'équipage français carole encore en tête du classement général! Outre son immense talent et son expérience, Sébastien Ogier profite de la dispersion des succès entre Meeke, Latvala, Mikkelsen, Paddon et Neuville, ainsi que de l'inconstance de ses adversaires. Alors, la dernière invention des législateurs



Troisième victoire (seulement) en 2016, en Allemagne, pour Julien Ingrassia (à g.) et Sébastien Ogier, après six mois d'efforts vains.

serait de durcir la punition pour être le meilleur: départ en première position pour le leader du championnat pendant les trois jours de course, en 2017! Une ineptie de plus, devant laquelle le pilote français a fait motus et bouche cousue jusque-là. Mais pas son désormais ex-patron, Jost Capito (parti chez McLaren en F1 en ce mois de septembre): "Comme je le connais, il serait capable de quitter le WRC. Ce qui en arrangerait bien quelques-uns... Mais je ne crois pas que cela se produira."

Dégoûter un champion de la classe d'Ogier ne serait, à coup sûr, pas une bonne publicité pour un championnat du monde des Rallyes toujours en quête de reconnaissance médiatique. Le WRC devrait avoir un champion radieux, heureux de ses titres et de piloter au maximum de ses capacités. Si Sébastien Ogier est parfois bougon, agacé, dépité, voire désabusé, les dirigeants de ce sport ne peuvent s'en prendre qu'à eux-mêmes pour n'avoir cessé de jeter des poignées de clous sous ses roues. Il mérite tellement mieux! ■

B. BAUDOUIN/DFPI



*C'était en
octobre 1983
dans L'Auto-Journal...*



La CX 25 GTI modernise à peu de frais son image, en gagnant un large spoiler qui intègre des antibrouillards.

LA CITROËN CX 25 GTI À L'ESSAI

Au début des années 80, la CX va déjà sur ses 10 ans et incarne le haut de gamme à la française, au point de s'imposer, à l'instar de sa devancière, comme "voiture d'État". Mais pour bousculer cette image guindée, Citroën ose dès 1977 une turbulente version GTI, renouvelée en 1983...

Par André Costa (1983) / Thomas Riaud (2016)

Extraits...

■ "La CX 2400 GTI est le fleuron de la gamme et, en attendant une CX Turbo qui arrivera sans doute comme les carabiniers, voici que la marque au double chevron nous propose maintenant une CX 25 GTI destinée en quelque sorte à perpétuer l'espèce face à la concurrence."

■ "La puissance qui était auparavant de 128 ch DIN à 4800 tr/mn est maintenant de 138 ch DIN à 5000 tr/mn. Quant au couple maximal de 20,1 mkg à 3600 tr/mn, on le trouve désormais à 21,5 mkg mais à 4000 tr/mn."

■ "En dépit de la majoration de la cylindrée, Citroën n'a pas réussi à accompagner

l'augmentation de puissance par une évolution parallèle dans le domaine du couple, tout au moins côté régime."

■ "La suspension est bien entendu hydropneumatique et quatre disques (ventilés à l'avant) se chargent du freinage: la direction à crémaillère est assistée de série."

■ "Amenée à Montlhéry, la nouvelle GTI a tourné avec deux personnes à bord à 192,1 km/h, ce chiffre étant inférieur aux prétentions émises par le constructeur. Toutefois, il y a progrès par rapport à la 2400, avec laquelle nous avions obtenu 184,9 km/h. L'amélioration est sensible dans le domaine de la nervosité."



Avec la CX, Citroën défriche un design qui se veut novateur au niveau de la planche de bord, mais toujours très ergonomique. Les "satellites" disposés de chaque côté du volant monobranche ne feront pas école...

“ Bien que le sigle GTI soit devenu en quelque sorte la propriété de Volkswagen, il ne faudrait pas oublier qu'il est également utilisé par Citroën sur sa CX depuis 1977. ”

↑ Ses qualités

BONNE TENUE DE ROUTE

“Ce n'est pas une vaine expression de dire que la voiture s'accroche à la route. Bien sûr, elle est traction avant, mais les risques de sous-virage sont quand même repoussés très loin et ce, aussi bien sur chaussée sèche que mouillée.”

SUSPENSION CONFORTABLE

“Le confort général est très satisfaisant et, fort bien amorti, la suspension hydropneumatique n'a que faiblement tendance à rouler en virage.”

FREINS PUISSANTS ET ÉQUILIBRÉS

“Les freins sont d'une grande puissance et dotés d'un excellent équilibre. À chaud, la pression sur la pédale doit être sensiblement augmentée mais, en définitive, la voiture s'arrête quand même sur de très courtes distances.”

↓ Ses défauts

SIÈGES DÉSUETS

“Quoique moelleux, les sièges ne supportent plus la comparaison avec la concurrence, tout au moins du point de vue maintien en conduite à grande vitesse.”

ESSUIE-GLACE PEU EFFICACE

“Que dire de cette montre digitale maladroitement bricolée, disposée, semble-t-il, au hasard, et aussi d'un essuie-glace vraiment trop lent par rapport aux possibilités de l'engin?”

PLANCHE DE BORD HORS D'ÂGE

“Il serait temps qu'en dépit de ses qualités techniques, la CX soit sérieusement revue en ce qui concerne ses aménagements. La moitié droite de la planche de bord demande à être jetée au panier!”



1- De la mythique DS, la CX reprend cet avant fuselé, né pour fendre les airs. Une ligne “à part”, très typée à cause de la lunette concave, et qui perdurera jusqu'à la fin des années 80 avec l'arrivée de la XM! 2- En tant que digne routière Citroën, la CX offre une belle habitabilité tant devant que derrière, et le confort est excellent. Seuls bémols: le dessin des sièges date un peu et leur maintien latéral reste perfectible.



“ Si l'on s'intéresse à la consommation, les valeurs relevées à vitesse constante laissent apparaître une sobriété nouvelle. ”



1- Le coffre est profond mais souffre de l'absence d'un hayon, ce qui complique son accessibilité. 2- La CX GTI "25" se contente du vieux 4 cylindres maison réalésé à 2500 cm³. Il développe 138 ch DIN à 5000 tr/mn. 3- En plus d'appuie-tête, les places arrière bénéficient de stores individuels rétractables. 4- La sportive variante GTI a droit à un becquet arrière.



Extraits...

■ "Compte tenu de la direction directe, une certaine période d'adaptation est indispensable, de manière à ce que les mouvements au volant n'atteignent pas une amplitude exagérée."

■ "Cette nouvelle CX se conduit du bout des doigts, mais une fois l'habitude prise, les résultats sont très satisfaisants."

■ "Les virages peuvent être abordés et négociés à très grande vitesse, avec ou sans accélération, pour aider à l'exécution de la manœuvre."

■ "Je l'ai dit plus haut, la direction directe demande une certaine accoutumance mais, une fois l'habitude prise, elle permet un excellent contrôle de cette grande voiture et ce, sur les routes les plus étroites, les plus sinueuses et les plus cahoteuses."

■ "Les pneus montés en série sont des Michelin TRX avec, bien entendu, leurs jantes spécifiques en alliage léger. À dire vrai, le mariage entre la voiture et ces pneumatiques dont le pouvoir directeur est sans doute supérieur à la moyenne, s'effectue le mieux du monde."

■ "En dépit de son âge, la CX parvient à se maintenir à bien des égards dans le peloton de tête."

■ "La silhouette demeure ce qu'elle est, c'est-à-dire non dépourvue d'attraits pour le fidèle client français, mais sans doute trop connue pour bien des marchés d'exportation."



Par Thomas Riaud

Vu d'aujourd'hui

Même retraitée, la CX a gardé ses fidèles, dont un certain Jacques Chirac, qui avait entamé à son bord son premier mandat ! Depuis l'arrêt de la C6, ultime grosse routière Citroën, la marque aux chevrons est orpheline d'un vrai haut de gamme à la française. C'est donc à l'atypique DS 5 d'assurer l'intérim, une auto forte en gueule mais qui ne répond pas à l'idée que l'on peut se faire d'une grande Citroën. Quant au sigle GTI, cela fait bien longtemps que les radars ont scellé son avenir...

●●●○○ Spécial mode

#AUTOJOURNAL# SPÉCIAL MODE #RENTRÉE 2016

Réalisation et stylisme Thibault COCARDON assisté de Chloé CAMILLERI - Photos PILOU



♡ 200 j'aime 💬 ➔

#bureau#chic#tendance

1/ Derby en cuir vieilli, **GEOX**, 130 € (www.geox.com). 2/ Pull en coton, **DANIEL HECHTER**, 102 € (01 47 63 11 40 ou www.daniel-hechter.com). 3/ Chemise Gatsby, **BALIBARIS**, 125 € (www.balibaris.com). 4/ Cravate étroite en twill de soie, **ARTLING**, 49 € (01 42 22 99 92 ou www.artling.fr). 5/ Chemise business en coton, **CERRUTI 1881**, 240 € (01 53 30 18 81 ou www.cerruti.com). 6/ Lunettes de vue rondes en acétate, **PERSOL**, 160 € (www.persol.com). 7/ Sac à dos Défi Carbone noir, **S.T. DUPONT**, 900 € (www.st-dupont.com/fr). 8/ Veste en laine et soie, **STRELLSON**, 370 €, costume 540 € (www.strellson.com). 9/ Boxer Colors, **DIM**, 11 € (www.dim.fr). 10/ Ceinture en cuir, **HARMONT & BLAINE**, 105 € (01 53 29 10 19 ou www.harmontblaine.it). 11/ Chaussettes, **ROYALTIES**, 18 € (www.royalties-paris.com). 12/ Blouson noir en laine vierge avec capuche Deaco, **BOSS**, 800 € (01 44 17 16 81 ou www.hugoboss.com/fr). 13/ Bretelles rayées, **ARTLING**, 84 € (www.artling.fr).



●●●○○ Spécial mode

Communiqué



autojournalmag

130
publi.300
abonnés120
abos

+ SUIVRE

**L'Auto-Journal**

Tous les plaisirs de l'automobile depuis 1950

www.autojournal.fr❤ 147 j'aime  

#casual#elegance#tendance

1/ Trench, **EDEN PARK**, 555 € (01 70 92 50 00 ou www.eden-park.fr). 2/ Paire de gants en laine, **HARMONT & BLAINE**, 137 € (01 53 29 10 19 ou www.harmontblaine.it).
 3/ Porte-documents en cuir de vachette grainé fin, **GÉRARD HENON**, 145 € (01 48 87 77 95 ou www.gerard-henon.com). 4/ Lunettes de vue en acétate, **OAKLEY**, 137 € (www.oakley.com). 5/ Jean Thavar, **DIESEL**, 160 € (01 40 13 65 55 ou www.diesel.com). 6/ Chemise Coton, **CELIO**, 29,99 € (01 49 48 13 00 ou celio.com). 7/ Costume Mayf Multi Check M, **HACKETT**, 900 € (www.hackett.com). 8/ Pull, **AMERICAN VINTAGE**, 190 € (www.americanvintage-store.com). 9/ Chapeau en feutre, **STESTON**, 159 € (www.steston-europe.com). 10/ Slip Le Marinère, **LE SLIP FRANCAIS**, 35 € (01 45 23 92 55 ou www.leslipfrancais.fr). 11/ Lunettes Merano, **SERENGETI**, 189,99 € (www.serengenti-eyewear.com). 12/ Boots Dawson II, **BEXLEY**, une paire : 139 €, 2^e paire : 99 € (04 78 38 59 54 ou www.bexley.com).





autojournalmag

130
publi.300
abonnés120
abos

+ SUIVRE

L'Auto-Journal

Tous les plaisirs de l'automobile depuis 1950

www.autojournal.fr

112 j'aime

#preppy#danslaidutemps

1/ Chaussures Vershire Chukka Brown Oiled, **SEBAGO**, 180 € (www.sebago.com/fr). 2/ Costume Ypston, **SERGE BLANCO**, 598 € (www.sergeblanco.com). 3/ Gants classiques en cuir de cerf doublé cachemire, **ACABA**, 128 € (01 71 72 96 45 ou www.acaba.fr). 4/ Lunettes solaires rondes en acétate, **RAY BAN**, 139 € (www.ray-ban.com). 5/ Portecartes en cuir Rob Whisky, **ANTONYME**, 24 € (www.antonymefr.com). 6/ Bombardier col en mouton retourné, **REDSKINS**, 229 € (www.store-redskins.com/fr). 7/ Pull Bretagne en laine, **SAINT JAMES**, 116 € (02 33 89 15 60 ou www.saint-james.fr). 8/ Chemise Tribeca, **BALIBARIS**, 125 € (www.balibaris.com). 9/ Cravate en maille, **LES NOUVEAUX ATELIERS**, 45 € (www.atelierna.com). 10/ Chaussettes en coton, **OLYMPIA**, 6,50 € (03 25 21 28 00 ou www.chaussettesolympia.fr). 11/ Caleçon en popeline de coton imprimé "ancrage de chine" modèle Ulysse, **VILEBREQUIN**, 68 € (01 58 18 67 55 ou www.vilebrequin.fr). 12/ Cardigan col châle en cachemire, **TOMMY HILFIGER**, 299 € (01 42 60 70 02 ou www.tommy.com). 13/ Casquette Balmoral Turq, **HACKETT**, 40 € (www.hackett.com). 14/ Pantalon alpha stretch, **DOCKERS**, 99 € (www.dockers.com). 15/ Sweat, **CUISSE DE GRENOUILLE**, 115 € (www.cuissedegrenouille.com).





autojournalmag

130
publi.300
abonnés120
abos

+ SUIVRE



L'Auto-Journal

Tous les plaisirs de l'automobile depuis 1950

www.autojournal.fr❤ 105 j'aime  

#homesweathome#detente

1/ Doudoune K-TOG, CHEVIGNON, 369 € (01 48 13 88 88 ou www.chevignon.com). 2/ Pull col roulé laine et cachemire, H&M Studio, 59,99 € (www.hm.com). 3/ Ceinture en cuir, HARMONT & BLAINE, 101 € (01 53 29 10 19 ou www.harmontblaine.it). 4/ Chaussures 9098 en cuir, fourré merino, CARLOS SANTOS, 420 € (01 42 36 02 97 ou www.store.santosschoes.com). 5/ Sac à dos matelassé, EASTPAK, 85 € (00 377 92 05 35 85 ou www.eastpak.com). 6/ Chemise Extra-Slim en popeline, ALAIN FIGARET, 125 € (01 40 06 94 90 ou www.figaret.com). 7/ Lunettes Lhotse Matt silver, CÉBÉ, 170 € (01 41 44 94 80 ou www.bolle-europe.fr). 8/ Pull en cachemire, BURBERRY, 450 € (01 40 07 77 77 ou www.burberry.com). 9/ Chaussettes randonnée, BLEU FORÊT, 11,50 € (01 42 36 19 59 ou www.beuforet.fr). 10/ Pantalon en coton, NAPAPIJRI, 119 € (www.napapijri.com). 11/ Ceinture en cuir, NAPAPIJRI, 49 € (www.napapijri.com). 12/ Boxer, ÉMINENCE, 22 € (04 66 73 65 65 ou www.eminence.fr). 13/ Bonnet en laine, NAPAPIJRI, 69 € (www.napapijri.com). 14/ Sweat sport, LACOSTE, 90 € (01 44 82 69 02 ou www.lacoste.com).





autojournalmag

130
publi.300
abonnés120
abos

+ SUIVRE

L'Auto-Journal

Tous les plaisirs de l'automobile depuis 1950

www.autojournal.fr♡ 250 j'aime  

#urbain#sport#decontracte

1/ Sac Harmony, HEDGREN, 99 € (01 42 36 36 97 ou www.hedgren.com). 2/ Pull jeu de points à coudières, JULES, 35,99 € (www.jules.com). 3/ Chaussures modèle L.12.12, LACOSTE, 149 € (01 53 30 86 70 ou www.lacoste.com). 4/ Lunettes de soleil acétate et métal, VUARNET, 230 € (www.vuarnet.com). 5/ Parka, G-STAR, 669,95 € (01 53 40 76 10 ou www.g-star.com). 6/ Chemise en coton, GANT, 109 € (www.gant.com). 7/ Ceinture Gary, BALIBARIS, 95 € (www.balibaris.com). 8/ Caleçon signature, DIM, 16,90 € (www.dim.fr). 9/ Casquette de baseball (modèle Cap Base), SCHOTT, 29 € (01 41 58 62 20 ou www.schott-store.com). 10/ Chaussures en nubuck, PLDM BY PALLADIUM, 139,95 € (01 43 46 07 36 ou www.pldmshoes.com). 11/ Tee shirt Arcadia, IZAC, 39,99 € (www.izac.fr). 12/ Jeans coupe 711 slim confort, LE TEMPS DES CERISES, 109,9 € (04 91 42 02 02 ou letempsdescerises.com). 13/ Portefeuille en cuir exotique, LE TANNEUR, 950 € (www.letanneur.com).



La vie de vos autos

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

ÇA VOUS EST ARRIVÉ... CHEZ PEUGEOT

"Suite à la parution de mon « coup de gueule » dans *L'Auto-Journal* n° 957, j'ai été contacté par un responsable clientèle de Peugeot. Le ton avait changé... Mon interlocuteur a été très courtois, il comprenait mon mécontentement et m'invitait à effectuer un diagnostic à la concession d'Orléans. Lundi matin 9 mai, j'étais attendu par le responsable après-vente.

Après un bref diagnostic du technicien, le responsable m'a proposé de faire réparer mon système multimédia RT4 [ndlr: en panne suite à une mise à jour du GPS] avec une prise en charge de 450 € de Peugeot; il me restera 45 € à déboursier sur la facture de 495 €, ce qui est acceptable pour moi."

Marc Legendre

Richard Boulanger nous parle de sa BMW 545i Pack M

ACHETÉE D'OCCASION EN MAI 2011
(126 000 km), 42 000 km PARCOURUS,
CONSO. MOYENNE: 11 l/100 km



"Ma 545i affiche 167 500 km et se porte à merveille. J'apprécie son silence, sa souplesse moteur et sa puissance, ainsi que son appétit relativement faible. Je suis également friand de la vision tête haute. J'apprécie aussi la faible démultiplication du volant: moins de deux tours de butée à butée! Sa suspension avec les roues de 19 pouces est cependant bien raide, mon épouse la trouve aussi trop basse. Je viens de faire faire l'entretien par Automotorsport à Sainte-Menehould, la facture est raisonnable: 470 € (il faut compter 8 litres d'huile)."

Nicolas O'Doard nous parle de sa Ford Focus II 1.8 TDCi 115 Titanium

"La Focus est une routière très confortable, mes 85 km quotidiens pour le travail se font sans fatigue, tout comme les longues distances."



"Auparavant possesseur d'une Fiat Punto, je cherchais un break compact pour la remplacer mais je n'ai rien vu d'intéressant. J'ai choisi cette Focus pour son kilométrage faible, sa capacité à tracter 1 400 kg et son prix de 8 500 €. J'apprécie beaucoup le confort des sièges et leur maintien, le répondeur et la puissance de ce moteur, même s'il est un peu bruyant et rustique. La tenue de route est également d'un très bon niveau, mais sur pe-

tites routes, la suspension filtre mal les bosses et je la trouve assez raide. Son équipement est intéressant (clim auto, Bluetooth, régulateur de vitesse, radar de recul) et la finition correcte, sans plus. J'avais confiance en l'acheteur, car dans mon ancienne société, les commerciaux ont longtemps roulé avec ces modèles, sans souci de fiabilité et avec un très bon SAV. Enfin, parfois, j'ai droit à des bugs, qui disparaissent comme ils sont apparus."

ACHETÉE D'OCCASION EN OCTOBRE 2015 (MODÈLE 2010, 58 000 km); 18 000 km PARCOURUS; CONSOMMATION MOYENNE: 5,9 l/100 km.

SON ENTRETIEN: vidange et filtres par mes soins à 70 000 km. La révision des 80 000 km sera faite chez Ford.

SES PANNES: canalisation gazole tordue et percée (64 000 km), alternateur (65 000 km, pris en charge par la garantie).

SES PIÈCES ET ACCESSOIRES: attelage (110 €, montage personnel), remplacement des roues de 17 pouces par des 16 pouces (prix des pneus divisé par 2 et confort amélioré).



aj L'avis de Brice Perrin

Depuis la 1^{re} génération, la Focus est une compacte agréable, homogène, bien équipée et affichée à des tarifs compétitifs. La Focus II n'échappe pas à la règle, et Nicolas a trouvé un modèle à un tarif intéressant. J'ajouterais toutefois que le 1.8 TDCi n'est ni le plus agréable, ni le plus fiable des diesels Ford.

Vos autos nous intéressent

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

Le chef des essais VOUS répond

Par Guy L'Hospital

CLÉMENT CHOULOT

Classe G ou Niva, quel est le doyen?

Avec l'arrêt de la production du Defender, quel est le plus ancien véhicule commercialisé en France?

Lada Niva ou Mercedes Classe G? J.-J. R.

Même si la présence de Lada en France n'a pas toujours été parfaitement linéaire, je pense que c'est le Niva, commercialisé dans l'Hexagone depuis 1977, le Classe G n'ayant été lancé que deux ans plus tard.



Lada Niva

LADA



Dacia Duster

YANN LEFEBVRE

Que penser du Dacia Duster?

Pourrais-je avoir votre avis sur le Dacia Duster? L. L.

Ce modèle séduit beaucoup de monde (notamment en province, dans les régions où l'hiver peut s'avérer rigoureux) grâce à son excellent rapport prix/prestations. Il existe bien quelques problèmes de fiabilité, mais tous mineurs, et l'on peut reprocher aux premiers modèles une insonorisation et une finition perfectibles. Cela s'est amélioré avec le restylage. Si vous faites beaucoup de route ou habitez en montagne, optez pour un dCi 110; si vous parcourez peu de kilomètres, un TCe 125 peut s'avérer très plaisant.

Que valent les nouvelles citadines automatiques?

Les boîtes de vitesses automatiques trouvant de plus en plus d'adeptes, j'aurais bien aimé lire dans vos colonnes un comparatif de petites voitures automatiques (mini et/ou polyvalentes), ou au moins un essai de l'Opel Adam Easytronic car, à la lecture des forums auto, il semblerait que la boîte robotisée d'Opel soit dépourvue d'a-coups, ce qu'il serait intéressant de confirmer ou non. M. L.

Nous n'avons pas prévu de dossier boîtes automatiques dans les prochains numéros, ni même l'essai de la version Easytronic de l'Adam. Cependant, il faut savoir que les citadines, petites (Adam, Twingo, Smart) et grandes (Clio, 208, Polo) profitent pleinement des progrès des nouvelles boîtes automatisées, qu'il s'agisse de technologies robotisée ou à convertisseur.



Opel Adam

OPEL

DS 3

Si vous recherchez une citadine à la fois chic et pleine de caractère sur le plan dynamique, la DS 3 représente une option à considérer. Par Pascal Richard Photos Tibo

Apparue en 2009, la DS 3 fut une première fois restylée, timidement, en 2014. En 2015, second coup de bistouri, cette fois plus sérieux, avec une face revue plus en profondeur et sur laquelle trône désormais le logo DS, en lieu et place des chevrons (DS est devenue une marque en 2014).

Parallèlement à ces modifications d'ordre esthétique, les mécaniques ont connu elles aussi leurs lots de changements avec l'arrivée des diesels BlueHDi (100 et 120 ch) et du 3 cylindres PureTech (82, 110 et 130 ch).

Disponible en version 3 portes et Cabrio (depuis 2012), la DS 3 propose une

gamme très complète qui s'articule autour de deux moteurs diesel et cinq blocs essence (de 82 à 208 ch). Côté finition, le choix est également très large avec pas moins de six déclinaisons possibles. Au final, c'est donc au sein d'une famille qui compte plus d'une trentaine de membres que nous allons devoir faire notre choix !



Restylée et bénéficiant de mécaniques talentueuses, la DS 3 reste dans le peloton de tête de la catégorie des citadines.

LA GAMME

Moteurs/Prix	Chic	Be Chic	So Chic	Sport Chic	Ultra Prestige	Performance	Bonus/malus écologique
Diesel	BlueHDi 100 ch	-	20 100 €	21 400 €	24 150 €	-	0 €
	BlueHDi 100 ch Drive Efficiency	-	20 500 €	21 800 €	-	-	0 €
	BlueHDi 120 ch	-	-	-	♥ 25 350 €	29 050 €	0 €
Essence	PureTech 82 ch	15 950 €	17 200 €	18 500 €	-	-	0 €
	PureTech 82 ch Drive Efficiency	-	17 600 €	18 900 €	-	-	0 €
	PureTech 82 ch Auto.	16 850 €	18 100 €	19 400 €	-	-	0 €
	PureTech 110 ch	-	18 900 €	♥ 20 200 €	-	♥ 26 650 €	0 €
	PureTech 110 ch Auto.	-	-	♥ 21 850 €	♥ 24 600 €	28 300 €	0 €
	PureTech 130 ch	-	20 100 €	♥ 21 400 €	♥ 24 150 €	27 850 €	0 €
	THP 165 ch	-	-	-	♥ 25 450 €	29 150 €	0 €
	THP 208 ch	-	-	-	-	♥ 27 950 €	0 €

Pour les versions cabriolet, ajoutez entre 2650 et 2800 €.



1- Véritable boule de nerfs, la DS 3 est aussi à l'aise en ville que sur les petites routes de campagne.
2- La présentation intérieure est avenante et, côté finition, l'ensemble est d'un bon niveau.



LES TRANSMISSIONS

MANUELLE

Sur les motorisations PureTech 82 et 110 ch ainsi que sur le BlueHDi 100 ch, on trouve une boîte à 5 rapports dont l'étagement un peu long pénalise les relances. Les autres versions ont droit à une transmission à 6 rapports profitant d'une commande plus plaisante et surtout d'un étagement plus judicieux.

AUTOMATIQUE

On trouve ici deux possibilités. Si vous optez pour le PureTech 82 ch, vous devrez vous satisfaire de la boîte robotisée ETG5. Peu plaisante, elle engendre un surcoût de 900 €. Nettement plus agréable, la transmission à 6 rapports (EAT6) proposée sur le moteur PureTech 110 ch est à la fois douce et réactive. Dommage qu'elle implique une "rallonge" assez importante (1 650 €).

L/l/h/empattement: 3,95/1,71/1,46/2,46 m

MOTEURS DIESEL	BlueHDi 100 ch	♥ BlueHDi 120 ch
Puissance maxi (ch à tr/mn)	100 à 3750	120 à 3500
Couple maxi (Nm à tr/mn)	254 à 1750	285 à 1750
Performances		
Vitesse maxi (km/h)	173	183
Accélération 0-100 km/h (s)	12	10,2
Reprise 90-130 en 4* (s)	13,1	9,2
Budget		
Consommation moyenne (l/100 km)	5,3	5,3

MOTEURS ESSENCE	PureTech 82 ch*	♥ PureTech 110 ch	♥ PureTech 130 ch	♥ THP 165 ch	♥ THP 208 ch
Puissance maxi (ch à tr/mn)	82 à 5750	110 à 5500	130 à 5500	165 à 6000	208 à 6000
Couple maxi (Nm à tr/mn)	118 à 2750	205 à 1500	230 à 1750	240 à 1400	300 à 3000
Performances					
Vitesse maxi (km/h)	174	182 (179)	198	204	224
Accélération 0-100 km/h (s)	12,3	10,6 (10,8)	8,8	7,9	6,9
Reprise 90-130 en 4* (s)	NC	10,8 (10,4 en D)	7,8	7,8	6,7
Budget					
Consommation moyenne (l/100 km)	4,6	6,6 (6,8)	6,7	7,1	7,3

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

LES MOTEURS

DIESEL

BlueHDi 100 ch

Assez puissant pour offrir une réelle polyvalence d'utilisation, ce petit diesel se montre à la hauteur, même s'il manque un peu de tonus lors des relances.

BlueHDi 120 ch

Avec 20 ch de plus et une boîte de vitesses à 6 rapports au lieu de 5 pour le BlueHDi 100 ch, les choses s'arrangent sur le front des reprises et l'agrément de conduite s'en trouve nettement amélioré.

ESSENCE

PureTech 82 ch

Ce petit 3 cylindres se révèle convaincant en ville mais, sur route, il manque un peu d'allonge. On le réservera donc à ceux qui s'en tiennent à de petits parcours.

PureTech 110 ch

Avec le renfort d'un turbo, la situation s'embellit nettement ! Vif et plein de santé, ce bloc se marie bien avec le caractère assez joueur du châssis.

PureTech 130 ch

Toujours le même bloc et toujours le même agrément d'utilisation. Les performances progressent alors que la consommation reste pour sa part très sage.

THP 165 ch

À partir de là, on gagne un cylindre ! Ce 1 600 cm³ ne manque pas de souffle, mais il fait preuve d'un caractère finalement assez placide. Reste que sa rondeur et sa douceur en font un agréable compagnon de jeu.

THP 208 ch

Ce bloc est réservé à la version la plus sportive de la gamme (Performance). Si son tonus et son allant ne sont pas à mettre en cause, on regrettera tout de même que son fonctionnement soit aussi linéaire.

ÉQUIPEMENTS COMMUNS À TOUTES LES VERSIONS

6 airbags, aide au démarrage en cote (sauf PureTech 82 ch), autoradio avec lecteur CD-mp3 + prise auxiliaire, condamnation centralisée, ordinateur de bord, rétroviseurs réglables électriquement, siège conducteur réglable en hauteur, volant ajustable en hauteur/profondeur.

ÉQUIPEMENTS/OPTIONS	Chic	Be Chic	So Chic	Sport Chic	Ultra Prestige	Performance
Aide au stationnement AR	-	♥ 310 €	♥ 310 € (1)	série	série	série
Climatisation manuelle/ automatique	910 €/non	série/non	non/série	non/série	non/série	non/série
Connexion Bluetooth + prise USB	♥ 310 €	♥ 310 €	série	série	série	série
Déclenchement automatique des phares et des essuie-glaces	-	-	série	série	série	série
Régulateur-limiteur de vitesse	250 €	série	série	série	série	série
Roue de secours galette (remplace le kit anticrevaillon)	120 €	120 € (2)	120 € (2)	série	série	non

(1) Série sur PureTech 110 ch et PureTech 110 ch Auto. (2) Série sur PureTech 130 ch.



1- La commande de la boîte à 6 vitesses est agréable, de même que la transmission automatique EAT6 (1 650 €).
 2- Le nouvel ensemble multimédia n'appelle pas de critique.
 3- À l'arrière, l'espace est compté (19 cm au niveau des jambes).
 4- Les nouvelles optiques apportent une once d'agressivité.
 5- Sur le plan dynamique, la DS 3 n'a pas pris une ride.



LES FINITIONS

CHIC

En entrée de gamme, on ne peut pas dire que la DS 3 fait preuve de largesse en matière d'équipement. Sans être indigné, la panoplie n'est pas tout à fait au niveau du standing que revendique la petite DS.

BE CHIC

Passer de la finition Chic à la Be Chic impose un supplément de 1 250 €. Pour l'essentiel, la progression en matière d'équipement concerne l'arrivée de série de la climatisation (manuelle) et du régulateur-limiteur de vitesse.

♥ SO CHIC

On note ici l'apparition du déclenchement automatique des phares et des essuie-glaces, du radar de recul (avec le PureTech 110 ch), des rétroviseurs dégivrants rabattables électriquement, de l'écran tactile et... du parfumeur d'ambiance! Des petits plus qui font grimper la facture de 1 300 €.

♥ SPORT CHIC

Plus sportive, cette finition? Un peu, avec ses sièges sport, son becquet, son pédalier et son repose-pieds en alu, mais aussi ses jantes de 17 pouces... On note également l'arrivée de l'Active City Brake (freinage autonome urbain), des radars de stationnement AV/AR et du pavillon biton. L'addition s'alourdit de 2 750 €.

♥ ULTRA PRESTIGE

Avec un nom comme ça, on se doute bien que cette finition ne donne pas dans le tweed ou le simili bas de gamme. Mais la DS 3 Ultra Prestige ne retient que le cuir Nappa pour garnir sa sellerie. Sa dotation d'équipement est comparable à celle de la So Chic avec, en plus, le GPS. Par rapport à la Sport Chic, la note augmente de 3 700 €.

♥ PERFORMANCE

Cette exécution a pris le relais de la Racing et gagne au passage un différentiel Torsen. L'équipement de série est complet, mais l'addition est élevée...



1

2

1- La DS 3 propose de nombreuses possibilités de personnalisation.
2- Les nouveaux feux arrière 3D à LED sont de série à partir de la finition So Chic (berline et Cabrio).

LES PRINCIPALES OPTIONS

PACK NAVIGATION

(DE 800 À 1 350 €)

Ce pack est bien sûr composé d'un système de navigation (pilote via un écran tactile)... mais pas que! Sur la finition Be Chic, il intègre également le régulateur automatique de la climatisation. La DS Connect Box (localisation de la voiture, appel d'urgence, tracking en cas de vol...) est également de la fête. L'ensemble est alors facturé 1 350 €. Sur l'exécution So Chic, qui possède déjà la clim auto, le prix passe à 800 €. Les mélomanes pourront ajouter à ce pack le "Hifi System", un caisson de basse qui fait passer la facture à 1 000 €. Enfin, sachez que sur la finition Performance, l'ensemble pack Navigation + Hifi System est affiché à 800 €.

CONSEILLÉ PAR L'AJ

(sans le Hifi System)

PACK AUTO (700 €)

Réservé à la finition Be Chic, ce pack comprend la régulation automatique de la clim, le déclenchement automatique des phares et des essuie-glaces, le rétroviseur intérieur électrochrome, les projecteurs antibrouillard à LED et les rétroviseurs dégivrants rabattables électriquement.

CONSEILLÉ PAR L'AJ

PACK SELECT CONFORT

(DE 1 010 À 2 160 €)

Ici aussi, c'est la finition Be Chic qui est la seule concernée. Dans sa définition

la plus simple (facturée 1 010 € tout de même...), ce pack regroupe le pack Auto auquel viennent s'ajouter le radar de recul et l'accoudoir central avant. On peut compléter l'ensemble avec le système de navigation, la DS Connect Box, la connexion Bluetooth, une prise USB... et le parfumeur d'ambiance. L'ensemble est alors très complet, mais le prix passe à 2 160 €. C'est beaucoup.

CONSEILLÉ PAR L'AJ

(la version la plus simple)

♥ PERSONNALISATION EXTÉRIEURE

(DE 110 À 1 250 €)

En plus de la peinture biton, la DS 3 offre de nombreuses possibilités de personnalisation, à commencer par des adhésifs qui viennent s'appliquer sur le pavillon. Les motifs sont variés (Flower, Onde, Perle, Zèbre...), mais le tarif unique: 410 € sur toute la gamme. On trouve aussi des coques de rétro chromées (110 € sur Be Chic, So Chic et Sport Chic), des feux arrière 3D à LED à 310 € (Chic et Be Chic, de série sur les autres). Le pack Faubourg Addict (de 650 à 1 250 € selon les finitions) inclut pour sa part des jantes alliage de 17 pouces spécifiques, un choix de plusieurs teintes biton, un monogramme DS sur le toit et les feux arrière 3D.

CONSEILLÉ PAR L'AJ

(surtout pour les adhésifs)

LES TEINTES

Peintures opaques



Blanc, gratuite



Rouge* (350 €)



Jaune (350 €)

Peinture métallisée (600 €)



Gris Aluminium

Peintures nacrées (600 €)



Gris Shark



Bleu Encre



Noir Perla Nera



Rouge Rubi



Whisper



Blanc Nacrée
(760 €)



Bleu Belle-Ile

* Non disponible sur Cabrio.

LES JANTES



Enjoliveurs de série sur Chic.



Jantes alliage de série sur Be Chic Drive Efficiency.



Jantes alliage de série sur Be Chic.



Jantes alliage de série sur So Chic.



Jantes alliage de série sur Sport Chic.



Jantes alliage en option (340 €) sur Be Chic et So Chic.



Jantes alliage en option (110 €) sur Sport Chic.



Jantes alliage en option (440 €) sur Be Chic et So Chic.

NOTRE CHOIX

PureTech 130 ch Sport Chic

24 150 € hors options - Bonus/malus écologique : 0 €

Malgré son "grand âge", la DS 3 reste une voiture attachante et surtout très plaisante à conduire. Elle l'est d'autant plus lorsqu'elle est équipée de l'excellent petit 3 cylindres PureTech 130 ch. Côté finition, la Sport Chic est sans doute celle qui se marie le mieux avec la personnalité de la petite DS, tant en matière de présentation que pour le niveau d'équipement qui se montre "digne" du standing revendiqué par cette citadine.

AUDI Q5

Le Q5 fait figure de référence tant pour sa qualité de fabrication que pour ses prestations mécaniques. Également doté d'un excellent confort, il tient le haut du pavé dans ce segment. Seule ombre au tableau, sa fiabilité perfectible. Par Pascal Serres

Le Q5 se mérite et il ne faudra pas hésiter à mettre la main à la poche pour s'en payer un. Coûteux à l'achat, le SUV demeure une référence en matière de finition et de qualité d'assemblage. Il l'est également par ses prestations routières, malgré des suspensions que certains jugeront un peu fermes.

Les moteurs qui prennent place sous son capot, diesel comme essence, ne déçoivent pas. Parmi eux, le 2.0 TDI de 190 ch sort du lot et s'avère le choix le plus pertinent avec un excellent rapport prix/prestations. L'hybride, malheureusement assez rare, est aussi un choix à considérer, pour son agrément comme pour sa sobriété, surtout pour ceux qui roulent principalement en ville. Toutefois, la fiabilité générale n'est pas un modèle du genre, et vu les tarifs d'entretien, le coût à l'usage se révèle élevé.

LA GAMME

Modèles	Puissance moteur (ch)	Conso. moy. l/100 km	Notre avis	
Essence	2.0 TFSI	180	9,5	Un "petit" moteur juste agréable et assez difficile à dégoter en occasion.
	2.0 TFSI	211/225/230	9,5	Ce bloc est à l'aise sur tous les terrains. Un bon compromis.
	3.2 V6 TFSI	270/272	12	Un V6 vraiment performant, qui approche l'excellence en toutes circonstances.
Diesel	2.0 TDI	143/150	7,5	Mieux vaut opter pour la version 150 ch, plus souple que celle de 143 ch, un peu juste.
	2.0 TDI	170/177/190	7,8	Un choix raisonné qui offre un bon rapport coût à l'usage/agrément.
	3.0 V6 TDI	240/245/258	9,5	Un bloc puissant et avec du couple. Un vrai bonheur à conduire.
	3.0 V6 BITDI	313	10,5	Deux turbos pour un agrément digne d'un modèle sportif. Inabordable et introuvable.
Hybride	2.0 TFSI Hybrid	245	10,1	Version très agréable en conduite urbaine et performante sur route mais un peu chère et, surtout, rare.

LES INFOS CLÉS

Essence : à partir de 18 000 €

Diesel : à partir de 25 000 €

Hybride : à partir de 23 000 €

Génération : ancienne (1^{re})

Commercialisation : de 2008 à 2016

Restylage : 2012

Carrosserie : SUV

Modèles en circulation : 38 160



NOTRE CHOIX TDI 190 S LINE QUATTRO S TRONIC de 2015

1^{er} prix prospecté : **41 490 €**
26 500 km



NOS MESURES

Moteur/Transmission

Puissance maxi	190 ch à 3 800 tr/mn
Couple maxi	400 Nm à 1 750 tr/mn
Type	4 cylindres en ligne, diesel
Cylindrée/puissance fiscale	1 968 cm ³ /11 CV
Transmission	intégrale
Boîte/nombre de rapports	double embrayage/7

Châssis

Diamètre de braquage	11,6 m
Pneumatiques	235/65 R 17

Dimensions/Poids

L/l/h/empattement	4,63/1,90/1,63/2,81 m
Poids/tractable freiné	1 850/2 000 kg

Performances

1 000 m d.a.	31,1 s
0 à 100 km/h	9,4 s
90-130 km/h en D	8,8 s
Vitesse maxi	200 km/h
Freinage depuis 90/130 km/h	31/63 m

Habitabilité/Coffre

Longueur aux jambes AR	de 18 à 28 cm*
Largeur aux coudes AV/AR	157/149 cm
Volume de coffre	de 460 à 540 dm ³ *

*Banquette AR coulissante

LE BUDGET

Assurance* : 1 250 €	Carte grise** : 366,30 €
----------------------	--------------------------

Consommations

Moyenne	7,8 l/100 km
Ville/Route/Autoroute	8/7,8/7,7 l/100 km
Autonomie/Réservoir	720 km/75 l

Coût de l'entretien

Amortisseurs AV	320 €	Kit de distribution	360 €
Amortisseurs AR	290 €	Embrayage	BVA
Disques AV	380 €	FAP	550 €
Disques AR	280 €	Pneus (1 paire)	500 €
Plaquettes AV	198 €	Feu AV	760 €
Plaquettes AR	190 €	Feu AR	460 €
Filtre à air	48 €	Bouclier AV	650 €
Filtre à huile	29 €	Bouclier AR	430 €

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

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

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

LE BILAN FIABILITÉ

Depuis 2010, la grande majorité des soucis rencontrés sur le Q5 ont été résolus. Il est donc préférable d'opter pour un modèle postérieur à cette date. Ce n'est toutefois pas encore la panacée et il subsiste des rappels. Côté motorisation, le 2.0 TDI, le plus répandu en occasion, est un choix judicieux, notamment dans sa version 190 ch.

LES PANNES

IMMOBILISANTES/ PÉNALISANTES

MOTEURS ESSENCE

Consommation d'huile parfois excessive sur les premiers 2.0 TFSI.

MOTEURS DIESEL

Sur les 2.0 TDI, le système dynamique du niveau d'huile peut se révéler défectueux et doit être mis à jour. On note aussi des pertes de puissance : défaut au niveau de la pression de suralimentation ou pompe d'injection déficiente sur les premiers modèles. Claquements du moteur V6 TDI dus à un défaut du tendeur de chaîne de distribution.

LES RAPPELS

MAJEURS

ALIMENTATION EN CARBURANT (MARS 2015)

Défaut d'étanchéité du système d'injection des Q5 V6 TFSI produits entre avril 2011 et avril 2012.

TOIT PANORAMIQUE (JUILLET 2012)

Sur les Q5 avec toit panoramique produits entre le 21 juin et le 09 décembre 2011, le toit en verre risque d'éclater lors des très basses températures (-20 °C) en raison d'un défaut de fabrication.

BOÎTE DE VITESSES (NOVEMBRE 2009)

Sur les Q5 S tronic 4x4 de 2011 et 2012, le système de protection du serrage du frein de parking risque de ne pas bien fonctionner. En cas de manipulation accidentelle, la boîte de vitesses peut subir des dommages irréversibles.

AIRBAG (DÉCEMBRE 2009)

Sur les modèles fabriqués de décembre 2008 à mars 2009, défaut des attaches de garniture des montants de pare-brise. En cas de déploiement des airbags rideaux, la garniture pourrait se détacher et blesser les occupants.

BOÎTE DE VITESSES (NOVEMBRE 2009)

Risque de fuite d'une canalisation hydraulique sur les Audi Q5 S tronic de 2009. Le tuyau doit être remplacé sur tous les véhicules concernés.



MINEURS

RADIO (OCTOBRE 2011)

Sur certains véhicules de 2011 et 2012, dysfonctionnement de la radio numérique, DAB+ : perte de son et/ou réinitialisation de la radio et du système de navigation. Une mise à jour doit être effectuée.

AUTRES DÉFAILLANCES

BOÎTE DE VITESSES S TRONIC

Sur les 2.0 TFSI, 2.0 TDI et 3.0 TDI, passages des rapports parfois brutaux et enregistrement erroné de codes défauts : la reprogrammation du calculateur est indispensable.

TRAIN AVANT

Bruits fréquents dans le train avant en provenance de plusieurs endroits : rotules (à remplacer), colonne de direction (lubrification de l'arbre de colonne de direction), freins (pas de solution), roulements de roues (pas de solution).

ÉLECTRICITÉ/ ÉLECTRONIQUE

Allumage du témoin de la direction assistée imposant une reprogrammation (millésimes 2012 et 2013). Extinction inopinée du système MMI (reprogrammation). Allumage intempestif des témoins de suspension pilotée, d'ESP et d'airbag sur les premiers modèles. Nombreux dysfonctionnements électriques dus à un problème de tension : le régulateur de tension doit être remplacé.

CHAUFFAGE/ CLIMATISATION

Dysfonctionnement de la climatisation sur les premiers modèles. Soufflerie en panne (calculateur à remplacer). Chauffage inefficace (reprogrammation).

CARROSSERIE

Impossibilité de refermer électriquement le hayon (reprogrammation). Poignée de portes impossible à manipuler (câble à remplacer) jusqu'à la fin 2009.

NE VOUS DÉPLACEZ PLUS !
MAINTENANT, **Aramisauto** VOUS LIVRE AUSSI À DOMICILE.



Aa 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** | OU SUR :  **ARAMISAUTO.COM**
(gratuit, depuis un poste fixe)

LE PRIX DU NEUF

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
Veloc TCT	9	0	25 590
1.5 JTDm 95 ch Super	nc	0	20 590
Suzuki Super: "base" + 1 700 €			
Suzuki Lusso: Super + 1 700 €			

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
Veloc 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
Suzuki Super: "base" + 2 050 €			
Suzuki Lusso: Super + 2 750 €			

NOUVELLE GIULIA			
2.0 Turbo 200 ch Auto.	nc	250	37 000
Quadrioglio	40	6 500	79 000
2.2 JTD 136 ch	nc	0	30 900
2.2 JTD 150 ch	7	0	32 900
2.2 JTD 180 ch Super	9	0	38 100
Suzuki Super: "base" + 3 800 €			
Suzuki Lusso: Super + 6 300 €			

4C			
Standard Edition	14	2 200	63 200
Suzuki Limited Edition: Standard Edition + 1 500 €			

4C SPYDER			
Suzuki: coupé + 9 800 €			

ASTON MARTIN

TYPE	CV	B/M*	PRIX
V8 Vantage S Coupé	nc	8 000	120 811
V8 Vantage S Roadster	nc	8 000	132 912
V12 Vantage S Coupé	nc	8 000	184 643
V12 Vantage S Roadster	nc	8 000	196 744
DB11 Coupé Auto	nc	8 000	206 430
Vanquish Touchtronic	nc	8 000	259 296
Vanquish Volante Touchtronic	nc	8 000	275 051
Rapide S Touchtronic	nc	8 000	197 455

AUDI



Audi

Premium Murat
105 bd Murat - Porte de St-Cloud - Paris 16e
Tél. : 01 40 71 35 30 - www.audi-paris16.com

TYPE	AT	CV	B/M*	PRIX
1.0 TFSI 62 ch	4	0	17 730	
1.0 TFSI Ultra 95 ch	5	0	18 160	
1.4 TFSI 125 ch	6	0	20 200	
1.6 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	

Suzuki Ambiente: "base" + 2 100 €			
Suzuki Ambition: Ambiente + 600 €			
Suzuki S line: Ambition + 2 800 €			
Suzuki Ambition Luxe: S line + 700 €			

A1 SPORTBACK (5 PORTES)				
Suzuki: 3 portes + 800 €				

NOUVEAU Q2				
1.4 TFSI CDD 150	8	0	26 900	
1.6 TDI 116	5	0	26 500	
2.0 TDI Quattro S tronic	10	0	34 800	
Suzuki Sport: "base" + 2 800 €				
Suzuki Design: Sport + 0 €				
Suzuki S line: Design + 3 400 €				
Suzuki Design Luxe: S line + 2 400 €				

NOUVELLE A3 (3 PORTES)				
1.0 TFSI 115 ch	6	0	24 400	
1.4 TFSI CDD 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 164 ch Quattro S tronic	10	0	34 200	
Suzuki Sport: "base" + 2 600 €				
Suzuki Design: Sport + 0 €				
Suzuki S line: Design + 2 900 €				
Suzuki Design Luxe: S line + 2 600 €				

NOUVELLE A3 BERLINE (4 PORTES)				
Suzuki: 3 portes + 1 750 €				

NOUVELLE A3 SPORTBACK (5 PORTES)				
Suzuki: 3 portes + 1 200 €				

NOUVELLE A3 CABRIOLET

1.4 TFSI 115 ch	6	0	31 400
1.4 TFSI CDD 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	10	0	41 200
Suzuki Sport: "base" + 2 600 €			
Suzuki Design: Sport + 0 €			
Suzuki S line: Design + 2 900 €			
Suzuki 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	
Suzuki S line: "base" + 4 500 €				

TT ROADSTER				
Suzuki: coupé + 3 000 €				

Q3				
1.4 TFSI 125 ch	7	150	30 500	
1.4 TFSI CDD 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	34 500	
2.0 TDI 184 ch Quattro S tronic	10	150	39 560	
Suzuki Ambiente: "base" + 2 950 €				
Suzuki S line: Ambiente + 2 600 €				
Suzuki 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	39 000	
3.0 TDI 218 ch Design S tronic	12	0	47 800	
3.0 TDI 272 ch Design Quattro Tiptronic	16	0	53 560	
Suzuki Design Sport: "base" + 4 150 €				
Suzuki S line: Design Sport + 3 300 €				
Suzuki Design Luxe: S line + 2 100 €				

A4 AVANT (BREAK)				
Suzuki: 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	

NOUVELLE A5 COUPE				
2.0 TFSI Quattro S tronic	15	250	49 000	
2.0 TDI 190 S tronic	10	0	44 300	
3.0 TDI 218 Quattro S tronic	12	0	51 050	

AS 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	
Suzuki S line: Ambiente + 5 400 €				
Suzuki Ambition Luxe: S line + 2 400 €				
Suzuki Aus: Ambition Luxe + 2 850 €				

A5				
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	

A5				
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	

A5				
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	

A5				
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	

A5				
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	

A5				
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	

A5				
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	

A5				
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	

A5				
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	

A5				
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	

A5				
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	

A5				
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	

A5				
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	58 220
3.0 BTDI 320 ch S line Quattro Tiptronic	21	2 200	66 150

Suzuki S line: Ambiente + 6 900 €			
Suzuki Ambition Luxe: S line + 3 000 €			
Suzuki Aus: Ambition Luxe + 5 300 €			

AS AVANT (BREAK)				
RS6 Quattro Tiptronic	47	8 000	125 190	
RS6 Performance Quattro Tiptronic	52	8 000	133 620	
Suzuki: berline + 1 400 € à + 2 800 €				

AS ALLROAD QUATTRO				
3.0 TFSI 333 ch Ambiente S tronic	22	3 600	64 990	
3.0				

xDrive25i Lounge Auto.	13	900	42 700
sDrive16i Lounge	6	0	32 150
sDrive18i Lounge	7	0	34 600
sDrive20i Lounge	8	0	37 850
xDrive25i Lounge Auto.	13	150	44 150
Surocit Sport : Lounge + 4 150 €			
Surocit xLine : Sport + 800 €			
Surocit 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
318d Lounge	6	0	31 950
318d Lounge	7	0	34 500
320d EfficientDynamics Edition Lounge	8	0	37 900
320d Lounge	10	0	37 900
330d Lounge Plus Auto.	12	0	49 750
335d xDrive Lounge Plus Auto.	20	500	56 350

Surocit Lounge Plus : Lounge + 3 100 €			
Surocit Sport : Lounge Plus + 1 900 €			
Surocit Luxury : Sport + 3 150 €			
Surocit M Sport : Sport + 2 550 €			

SÉRIE 3 TOURING (BREAK)			
Surocit berline + 1 350 € à + 1 650 €			

NOUVELLE SÉRIE 3 GRAN TURISMO			
320i Lounge Auto.	10	150	40 750
330i Lounge xDrive Auto.	15	500	48 450
340i Lounge xDrive Auto.	21	2 200	54 550
318d Lounge	8	0	37 850
320d Lounge	10	0	41 300
330d Lounge	15	150	50 250
335d Lounge xDrive Auto.	20	900	56 250

Surocit Sport : Lounge + 5 250 €			
Surocit Luxury : Sport + 3 550 €			
Surocit M Sport : Sport + 2 550 € à + 2 950 €			

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

Surocit Sport : Lounge + 4 500 €			
Surocit Luxury : Sport + 3 800 €			
Surocit M Sport : Sport + 3 000 €			

SÉRIE 4 GRAN COUPÉ			
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

Surocit Sport : Lounge + 4 500 €			
Surocit Luxury : Sport + 3 800 €			
Surocit M Sport : Sport + 3 000 €			

SÉRIE 4 CABRIOLET			
420i Lounge	10	1 600	46 800
430i Lounge	15	1 800	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

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

XC			
sDrive20i Lounge Auto.	11	2 200	42 200
xDrive26i Lounge Auto.	15	2 200	50 000
sDrive35i Lounge Plus Auto.	20	6 500	58 500
sDrive18d Lounge	8	0	39 600
xDrive20d Lounge	10	250	45 000
xDrive30d Lounge Auto.	15	900	53 900
xDrive35d Lounge Plus Auto.	20	2 200	62 300

Surocit Lounge Plus : Lounge + 4 700 €			
Surocit xLine : Lounge Plus + 4 000 € à + 4 350 €			
Surocit M Sport : xLine + 50 € à + 2 850 €			

XL			
xDrive26i 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
Surocit xLine : Lounge Plus + 4 300 €			
Surocit M Sport : Lounge Plus + 4 550 € à + 7 400 €			

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
sDrive35s M Sport DKG	23	8 000	65 300
Surocit Lounge Plus : Lounge + 2 300 € à + 3 600 €			
Surocit M Sport : Lounge Plus + 2 800 € à + 3 000 €			

SÉRIE 5			
S28i Lounge Plus	15	1 600	50 850
S35i Lounge Plus	20	4 000	57 500
M5 DKG	47	8 000	120 600
518d Lounge	8	0	39 990
520i Lounge	10	0	43 850
525i Lounge Plus	12	0	50 800
530i Lounge Plus Auto.	15	150	56 900
535d xDrive Lounge Plus Auto.	20	900	64 400
M50d xDrive Auto.	26	2 200	88 300

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

SÉRIE 5 TOURING (BREAK)			
Surocit berline + 2 600 € à + 2 700 €			

SÉRIE 5 GRAN TURISMO			
535i xDrive Lounge Plus Auto.	20	6 500	69 900
520d Lounge Plus Auto.	10	500	55 900
530i Lounge Plus Auto.	15	1 600	63 350
535d xDrive Lounge Plus Auto.	20	2 200	70 900

Surocit Lounge Plus : Lounge + 8 100 € à + 8 400 €			
Surocit 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 Auto.	20	250	87 750

Surocit Exclusive : Lounge Plus + 12 800 € à + 12 900 €			
Surocit 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

Surocit Exclusive : Lounge Plus + 12 800 € à + 12 900 €			
Surocit 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

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

XS			
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
M50d Auto.	26	2 200	96 300

Surocit Lounge Plus : Lounge + 6 450 €			
Surocit xLine : Lounge Plus + 4 650 € à + 5 750 €			
Surocit Exclusive : xLine + 5 000 € à + 5 900 €			
Surocit M Sport : xLine + 500 € à + 3 400 €			

XS			
xDrive35i Lounge Plus Auto.	20	6 500	73 450
xDrive50i Lounge Plus Auto.	25	8 000	89 100
M Auto.	49	8 000	134 900
xDrive30d Lounge Plus Auto.	16	2 200	71 750
xDrive40d Lounge Plus Auto.	16	2 200	76 750
M50d Auto.	26	2 200	100 500

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

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

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

IB			
Hybride rechargeable	11	3 000	136 900

CITROËN

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

C-Zero Comfort	1	6 300	26 900
----------------	---	-------	--------

NOUVELLE E-MEHARI			
Électrique	10	6 300	25 000

C1 (5 PORTES)			
1.0 VTI 68 ch Live	4	0	10 350
1.2 PureTech 82 ch Feel	4	0	12 650

Surocit Feel : Live + 1 700 €			
Surocit Shine : Feel + 1 300 €			

C1 (6 PORTES)			
Surocit : 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	20 550
1.6 BlueHDi 75 ch Attraction	4	0	15 900
1.6 BlueHDi 100 ch Comfort	5	0	19 250

Surocit Confort : Attraction + 2 000 €			
Surocit 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 Comfort	5	0	21 100
Surocit Exclusive : Confort + 2 000 €			

C4 CACTUS (5 PORTES)			
1.2 PureTech 82 ch Live	4	0	15 200
1.2 PureTech 110 ch Feel	5	0	19 000
1.6 Blue HDi 100 ch Feel	5	0	20 450
Surocit Shine : Feel + 1 750 €			

C-ELYSEE			
1.2 PureTech 82 ch Confort	4	0	13 450
1.6 BlueHDi 100 ch Confort	5	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

Surocit Feel : Live + 1 550 €			
Surocit 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	26 950
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	33 000

Surocit Shine : Feel + 2 000 €			
--------------------------------	--	--	--

NOUVEAU GRAND C4 PICASSO			
Surocit : C4 Picasso + 1 200 €			

C4 AIRCROSS			
1.6 HDi 115 ch Confort	6	0	29 450

Surocit Exclusive : Confort + 4 650 €			
---------------------------------------	--	--	--

C5			
2.0 BlueHDi 150 ch Confort	7	0	31 400
2.0 BlueHDi 180 ch Confort Auto.	9	0	35 000

Surocit Exclusive : Confort + 4 550 €			
Surocit XTR : Confort + 400 €			

C5 TOURER (BREAK)			
Surocit : 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

MEMO MULTISPACE			
1.3 HDi 80 ch Attraction	4	0	16 000

Surocit Confort : Attraction + 2 650 €			
Surocit 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
Surocit XTR : Feel + 700 €			
Surocit Shine : XTR + 2 500 €			

Suzuki Popstar: Pop + 1 700 €
 Suzuki Lounge: Popstar + 2 400 €
 Suzuki Cross: Popstar + 1 000 €
 Suzuki 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
Suzuki Easy: Pop + 1 250 €			

PANDA 4X4			
0.9 TwinAir 85 ch Rock	5	0	16 440
0.9 TwinAir 90 ch Cross	5	0	16 640
1.3 Multijet 95 ch Rock	4	0	18 290
Suzuki Cross: Rock + 2 000 €			

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
Suzuki Steel: Out + 500 €			
Suzuki 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
Suzuki Pop: "base" + 1 300 €			
Suzuki 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
Suzuki Pop: "base" + 1 500 €			
Suzuki Easy: Pop + 1 500 €			
Suzuki Lounge: Easy + 1 500 €			

NOUVELLE TIPO STATION WAGON			
Suzuki: 5 Portes + 1 500 €			

NOUVEAU 124 SPIDER			
1.4 Multijet 140 ch	8	900	25 990
Suzuki Lusso: "base" + 2 000 €			
Suzuki Lusso Plus: Lusso + 2 000 €			

QUBO			
1.4 77 ch Pop	5	2 200	13 500
1.3 Multijet 90 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
Suzuki Lounge Pack: Lounge + 1 000 €			
Suzuki Trekking: Lounge Pack + 0 €			

DOBLO MAXI			
1.6 Multijet 120 ch Lounge	6	0	23 490
Suzuki Lounge Pack: Lounge + 1 000 €			

FORD

TYPE	NOUVELLE KA +	CV	B/M*	PRIX
1.2 Ti-VCT 70 ch Essential	4	0		9 990
Suzuki Titanium: 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
ST	10	0	24 800
1.5 TDCI 75 ch Edition	4	0	16 990
1.5 TDCI 95 ch Titanium	5	0	19 140
Suzuki Titanium: Edition + 1 500 €			

FIESTA (5 PORTES)			
Suzuki: berline 3 portes + 600 €			

FOCUS			
1.6 Ti-VCT 85 ch Trend	5	250	19 100
1.0 EcoBoost 100 ch Trend	5	0	21 100
1.0 EcoBoost 125 ch Trend	5	0	22 300
1.5 EcoBoost 150 ch Titanium	6	0	25 000
1.5 EcoBoost 182 ch Titanium	6	0	26 200
2.0 EcoBoost 250 ch ST	15	2 200	29 200
RS	24	2 200	38 600
1.5 TDCI 95 ch Trend	5	0	23 100
1.5 TDCI Ecotrend 105 ch Trend	5	0	23 500
2.0 TDCI 120 ch Trend	6	0	24 300
2.0 TDCI 150 ch Titanium	7	0	27 000
2.0 TDCI 185 ch ST	15	0	30 700
Suzuki Titanium: Trend + 0 €			
Suzuki Titanium: Edition + 1 500 €			

FOCUS SW (BREAK)			
Suzuki: berline + 800 €			

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
Suzuki Titanium: Edition + 650 € + 1 350 €			
Suzuki 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
Suzuki Titanium: Trend + 1 500 €			

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	6	250	27 500
1.5 TDCI 95 ch Trend	5	0	25 100
1.5 TDCI Ecotrend 105 ch Trend	5	0	25 500
1.5 TDCI 120 ch Trend	6	0	26 300
2.0 TDCI 150 ch Titanium	8	0	29 500
2.0 TDCI 170 ch Titanium PowerShift	8	0	32 000
Suzuki Titanium: Trend + 2 000 €			

GRAND C-MAX			
Suzuki: C-MAX + 1 300 €			

MONDEO			
1.0 EcoBoost 125 ch Trend	6	0	27 550
1.5 EcoBoost 160 ch ST Line	9	150	31 750
2.0 EcoBoost 240 ch ST Line 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 ST Line	7	0	33 250
2.0 TDCI 180 ch ST Line	9	0	34 750
2.0 TDCI 210 ch ST Line PowerShift	12	0	37 950
Suzuki Titanium: ST Line + 0 €			
Suzuki Vignale: Titanium + 6 100 €			

MONDEO SW			
Suzuki: 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
Suzuki Titanium: Trend + 2 000 €			
Suzuki 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
Suzuki 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
Suzuki Titanium: Trend + 2 400 €			
Suzuki Sport Platinum: Titanium + 2 200 €			

EDGE			
2.0 TDCI 180 Trend	10	500	42 000
2.0 TDCI 210 Titanium PowerShift	12	500	48 500
Suzuki Titanium: Trend + 3 000 €			
Suzuki Sport: Titanium + 3 000 €			

MUSTANG FASTBACK			
2.3 EcoBoost 317 ch	21	3 000	37 500
5.0 GT 418 ch	33	6 000	41 500

MUSTANG CONVERTIBLE			
Suzuki: Fastback + 4 000 €			

TOURNEO COURIER			
1.0 EcoBoost 100 ch Ambiente	5	0	13 240
1.5 TDCI 75 ch Ambiente	4	0	14 240
1.5 TDCI 95 ch Ambiente	5	0	14 740
Suzuki Trend: Ambiente + 750 €			
Suzuki 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
Suzuki Trend: Ambiente + 800 €			
Suzuki Titanium: Trend + 2 500 €			
Suzuki: "cour" + 600 €			

GRAND TOURNEO CONNECT			
Suzuki: "cour" + 600 €			

HONDA

GARAGE DU CLOS
 91 LINAS 01 69 80 72 80
 2 avenue Ettore Bugatti

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

www.honda-montlhery.com

TYPE	CV	B/M*	PRIX
1.3 i-VTEC 102 ch Elegance	5	0	16 100
Suzuki Executive: Elegance + 800 €			
Suzuki Executive Navl: Executive + 600 €			
Suzuki Exclusive Navl: Executive Navl + 1 800 €			

CIVIC (6 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	35 750
1.6 i-VTEC 120 ch Elegance	6	0	23 640
Suzuki Executive: Elegance + 1 610 €			
Suzuki Sport: Executive + 2 800 €			
Suzuki Sport Navl: Sport + 600 €			
Suzuki Exclusive Navl: Sport Navl + 3 560 € + 4 760 €			
Suzuki Innoce: Exclusive Navl + 700 €			
Type-R GT: Type-R + 2 400 €			

CIVIC TOURER (BREAK)

Suzuki: berline + 1 300 €			
---------------------------	--	--	--

HR-V			
1.5 i-VTEC 130 ch Elegance	7	0	21 500
1.6 i-VTEC 120 ch Elegance	6	0	23 560
Suzuki Executive: Elegance + 1 870 €			
Suzuki Exclusive Navl: Executive + 800 €			
Suzuki Exclusive Navl: Executive Navl + 1 700 €			

CR-V			
2.0 i-VTEC 155 ch Elegance	9	2 200	29 450
1.6 i-VTEC 120 ch Comfort	6	0	27 800
1.6 i-VTEC 160 ch Elegance Navl 4WD	9	0	35 900
Suzuki: Elegance: Comfort + 2 700 €			
Suzuki: Elegance Navl: Elegance + 900 €			
Suzuki: Executive Navl: Elegance Navl + 1 350 € + 5 900 €			
Suzuki: Exclusive Navl: Executive Navl + 2 100 €			
Suzuki Innoce: Exclusive Navl + 1 800 €			

NSX			
3.5	nc	nc	181 500

HYUNDAI

TYPE	CV	B/M*	PRIX
1.0 66 ch Pack Evidence	4	0	11 250
1.2 87 ch UEFA Euro 2016 Plus	4	0	13 500
Suzuki: Exclusive Navl: Executive Navl + 1 060 €			
Suzuki Pack Sensation Auto.: UEFA Euro 2016 Plus + 640 €			

I20 (5 PORTES)			
1.2 75 ch Intilia	4	0	12 600
1.2 84 ch Intilia	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 Creative	6	0	19 250
1.1 CRDI 75 ch Intilia	4	0	14 950
1.4 CRDI 90 ch Intuitive	4	0	17 650
Suzuki: Intuitive: Intilia + 2 000 €			
Suzuki: Intuitive Plus: Intuitive + 1 300 €			
Suzuki: Creative: Intuitive Plus + 1 450 €			
Suzuki: Active: Creative + 1 500 €			

I20 COUPE			
1.2 84 ch Intuitive	4		

1.6 Multijet 120 ch Sport	6	0	21 660
2.0 Multijet 120 ch Sport 4x4	7	150	23 550
2.0 Multijet 140 ch Limited 4x4	8	150	30 360
2.0 Multijet 170 ch Trailhawk 4x4 Auto.	10	1 600	33 300

Suzuki Limited: Longitude + 4 100 €
Suzuki Limited Advanced Technologies: Limited + 2 000 €
Suzuki Trailhawk Advanced: Trailhawk + 2 250 €

WRANGLER (2 PORTES)

3.6 284 ch Sahara Auto.	20	8 000	38 350
-------------------------	----	-------	--------

Suzuki Sahara: Sahara + 1 000 €

WRANGLER UNLIMITED (4 PORTES)

3.6 284 ch Sahara Auto.	20	8 000	40 550
-------------------------	----	-------	--------

Suzuki Limited: Rubicon + 1 000 €

CHEROKEE

2.0 Multijet 140 ch Sport	8	250	30 950
2.2 Multijet 185 ch 4x4 Auto. Longit. Exc.	10	900	44 150
2.2 Multijet 200 ch 4x4 Auto. Limited	12	2 200	47 150

Suzuki Longitude: Sport + 4 400 €
Suzuki Longitude Executive: Longitude + 2 800 €
Suzuki Limited: Longitude Executive + 2 200 €
Suzuki Overland: Longitude + 2 800 €

GRAND CHEROKEE

3.6 Prodrive 286 ch Limited Pack Navt. Auto.	19	150	58 100
SRT Auto.	39	8 000	83 500
3.0 CRD 250 ch Limited	16	6 500	56 900

Suzuki Limited Pack Navigation: Limited + 4 200 €
Suzuki Overland: Limited Pack Navigation + 5 800 €
Suzuki Summit: Overland + 3 500 €

KIA

PICANTO (3 PORTES)

1.0 66 ch Motion	4	0	9 950
------------------	---	---	-------

Suzuki Active: Motion + 1 800 €

PICANTO (5 PORTES)

1.2 85 ch Premium Auto.	5	0	15 450
-------------------------	---	---	--------

Suzuki: 3 portes + 600 €
Suzuki 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

Suzuki Active: Motion + 1 900 €
Suzuki Premium: Active + 2 200 € + 2 300 €

VENGA

1.4 90 ch Motion	5	0	15 900
1.6 125 ch Active	7	250	19 600
1.6 CRDi 115 ch Active	6	0	21 600

Suzuki Active: Motion + 2 500 €
Suzuki Premium: Active + 1 300 €

SOUL

1.6 CRDi 136 ch M	8	0	19 900
EV	1	0	35 400

Suzuki L: M + 2 000 €
Suzuki EV Ultimate: EV + 1 500 €

PRO CEE'D

1.0 T-GDI 120 ch Active	6	0	21 900
1.6 CRDi 136 ch Active	7	0	23 200

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

Suzuki GT Line: Active + 1 700 €
Suzuki Premium: GT Line + 1 800 €

CEE'D SW (BREAK)

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 Premium	7	0	30 850

Suzuki Premium: Motion + 5 800 €

NOUVEAU NIRO

Motion	5	0	26 990
--------	---	---	--------

Suzuki Active: Motion + 2 000 €
Suzuki 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

Suzuki Active: Motion + 3 900 €
Suzuki GT Line: Active + 1 800 €
Suzuki Premium: GT Line + 2 800 €

NOUVELLE OPTIMA

1.7 CRDi 141 ch Premium	7	0	32 900
-------------------------	---	---	--------

Suzuki Ultimate: Premium + 5 500 €

SORENTO

2.2 CRDi 200 ch Premium	12	2 200	43 990
-------------------------	----	-------	--------

Suzuki Ultimate: Premium + 6 000 €

LAMBORGHINI

TYPE

Huracan LP 580-2	nc	8 000	180 000
Huracan LP 610-4	nc	8 000	203 400

Huracan LP 610-4 Spyder	nc	8 000	223 740
Aventador LP 700-4	nc	8 000	324 000
Aventador LP 700-4 Roadster	nc	8 000	360 000
Aventador LP 750-4 Supervelocite	nc	8 000	396 600
Aventador LP 750-4 Supervelocite Road.	nc	8 000	432 960

LANCIA

TYPE

YPSILON 5 PORTES	CV	B/M*	PRIX
------------------	----	------	------

1.2 69 ch S/S Gold	4	0	15 200
1.2 69 ch S/S Gold +	4	0	16 200
0.9 TwhAr 85 ch S/S Gold	4	0	16 800
0.9 TwhAr 85 ch S/S DFS Gold	4	0	17 900
0.9 TwhAr 85 ch S/S Gold +	4	0	17 800
0.9 TwhAr 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

RANGE ROVER EVOQUE/EVOQUE COUPE	CV	B/M*	PRIX
---------------------------------	----	------	------

2.0 S4 240 ch Pure Auto.	15	6 500	44 400
2.2 404 150 ch Pure	9	0	36 000
2.2 TD4 180 ch Pure	12	0	40 800

Suzuki SE: Pure + 3 900 €
Suzuki SE Dynamic: SE + 4 600 €
Suzuki HSE: SE Dynamic + 3 200 €
Suzuki HSE Dynamic: HSE + 2 600 €
Suzuki Autobiography: HSE Dynamic + 6 000 €

NOUVEL EVOQUE CABRIOLET

2.0 S4 240 ch SE Dynamic Auto.	16	8 000	56 800
2.0 TD4 150 ch SE Dynamic Auto.	9	0	52 800
2.0 TD4 180 ch SE Dynamic Auto.	11	900	55 800

Suzuki SE Dynamic: SE Dynamic + 6 300 €

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

2.0 S4 240 ch Pure Auto.	15	6 500	41 000
2.0 eM4 150 ch Pure	8	0	36 812
2.0 TD4 150 ch Pure	8	150	36 400
2.0 TD4 180 ch Pure	10	150	38 800

Suzuki SE: Pure + 4 500 € + 4 800 €
Suzuki HSE: SE + 5 400 €
Suzuki HSE Luxury: HSE + 8 000 €

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

Suzuki SE: S + 2 000 €
Suzuki HSE: SE + 6 700 €
Suzuki HSE Dynamic: HSE + 1 600 € + 2 500 €
Suzuki Autobiography: HSE Dynamic + 8 500 € + 9 100 €
Suzuki Dynamic: Autobiography + 2 000 € + 2 400 €
Suzuki 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

Suzuki Vogue: HSE + 10 200 €
Suzuki Autobiography: Vogue + 14 100 €
Suzuki SV Autobiography: Autobiography + 55 300 € + 61 200 €

LEXUS

TYPE

GT	CV	B/M*	PRIX
----	----	------	------

200h

Suzuki Pack: "base" + 1 300 €
Suzuki Luxe: Pack + 5 200 €
Suzuki F-Sport: Luxe + 0 €
Suzuki Executive: F-Sport + 7 400 €

IS

300h	9	750	38 490
------	---	-----	--------

Suzuki Pack: "base" + 1 700 €
Suzuki Luxe: Pack + 7 200 €
Suzuki F-Sport: Luxe + 0 €
Suzuki Executive: F-Sport + 6 400 €
Suzuki F-Sport Executive: Executive + 3 300 €

RC

200i F-Sport	15	2 200	54 390
F Auto.	38	8 000	79 790
300h Luxe	10	0	49 990

Suzuki F-Sport: Luxe + 4 400 €
Suzuki Executive: F-Sport + 4 400 €
Suzuki F-Sport Executive: F-Sport + 5 600 €
Suzuki F GT: F + 8 000 €
Suzuki F Carbon: F GT + 3 200 €

NX

200i 238 ch Luxe 4WD	15	3 600	51 690
300h	8	0	40 050

Suzuki Pack: "base" + 2 300 €
Suzuki Luxe 4WD: Pack + 7 300 €

GS

F Auto.	38	8 000	99 900
---------	----	-------	--------

300h Pack	9	0	49 900
450h Pack	18	250	59 300

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

NOUVEAU RX

450h Pack

16	0	64 900
----	---	--------

Suzuki Luxe: Pack + 7 700 €
Suzuki F-Sport: Luxe + 6 000 €
Suzuki F-Sport Executive: F-Sport + 3 300 €
Suzuki Executive: F-Sport Executive + 1 700 €

LS

460 Luxe Auto.	29	8 000	106 700
600h Luxe	28	6 500	123 500

Suzuki F-Sport: Luxe + 5 000 € + 6 000 €
Suzuki Executive: F-Sport + 12 000 € + 13 000 €

MASERATI

TYPE

GHIBLI	CV	B/M*	PRIX
--------	----	------	------

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

QUATTROPORTE

S	31	8 000	107 540
S Q4	31	8 000	112 150
GTS	44	8 000	152 000
Diesel	17	2 200	97 400

MAZDA

MAZDA2 (3 PORTES)

1.5 Skyactiv-G 75 ch Harmonie	4	0	14 450
1.5 Skyactiv-G 90 ch Elegance	5	0	16 350
1.5 Skyactiv-G 115 ch Selection	5	0	19 150
1.5 Skyactiv-D 105 ch Selection	5	0	20 800

Suzuki Dynamic: Elegance + 1 150 €
Suzuki Selection: Dynamique + 1 300 €

MAZDA3

1.5 Skyactiv-G 100 ch Harmonie	5	0	20 700
2.0 Skyactiv-G 120 ch Elegance	6	0	23 200
2.0 Skyactiv-G 165 ch Dynamique	9	150	26 150
1.5 Skyactiv-D 105 ch Harmonie	nc	0	23 500
2.2 Skyactiv-D 150 ch Harmonie	7	0	25 800

Suzuki Elegance: Harmonie + 1 700 €
Suzuki Dynamic: Elegance + 1 800 €
Suzuki Selection: Dynamique + 3 400 €

NOUVEAU MX-5

1.5 Skyactiv-G 131 ch Elegance	7	250	25 300
2.0 Skyactiv-G 160 ch Selection Est. Spéciale	9	1 600	30 700

Suzuki Dynamic: Elegance + 2 100 €
Suzuki Selection Edition Spéciale: Dynamique + 900 €
Suzuki Selection: Dynamique + 2 750 €

MAZDA5

2.0 Skyactiv-G 165 ch Elegance	9	250	29 800
2.5 Skyactiv-G 192 ch Selection Auto.	11	900	39 250
2.2 Skyactiv-D 150 ch Elegance	7	0	31 400
2.2 Skyactiv-D 175 ch Selection	9	0	38 250

Suzuki Dynamic: Elegance + 2 050 €
Suzuki Selection: Dynamique + 2 650 €

MAZDA5 WAGON (BREAK)

item berline	CV	B/M*	PRIX
--------------	----	------	------

MX-3

2.0 Skyactiv-G 120 ch Elegance	7	150	20 950
2.0 Skyactiv-G 150 ch Selection 4x4	8	900	27 550
1.5 Skyactiv-D 105 ch Elegance	5	0	22 950

Suzuki Dynamic: Elegance + 1 900 €
Suzuki Selection: Dynamique + 2 300 €

MX-5

2.0 Skyactiv-G 165 ch Elegance	9	200	29 500
2.2 Skyactiv-D 150 ch Elegance	8	0	31 400
2.0 Skyactiv-G 175 ch Selection 4x4	9	250	39 500

Suzuki Dynamic: Plus: Dynamique + 800 €
Suzuki Selection: Dynamique + 5 000 €

MERCEDES

TYPE

CLASSE A	CV	B/M*	PRIX
----------	----	------	------

180 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 4M			

43 AMG 4Matic Auto.	nc	4 000	81 400
350 d Executive	nc	nc	65 500
200 d Auto.	nc	0	45 100
220 d Auto.	10	0	49 200
350 d Executive Auto.	15	150	62 500
Suzuki Executive: "base" + 4 400 €			
Suzuki Sportline: Executive + 2 500 €			
Suzuki Fascination: Sportline + 6 600 €			

NOUVELLE CLASSE E BREAK

200 Auto.	nc	250	50 150
250 Auto.	nc	250	52 300
220 d Auto.	nc	0	52 000

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
Suzuki Executive: "base" + 4 450 €			
Suzuki Sportline: Executive + 550 €			
Suzuki Fascination: Sport + 7 250 €			

CLASSE E CABRIOLET

Suzuki 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
Suzuki Executive: "base" + 6 750 €			
Suzuki Sportline: Executive + 5 950 €			
Suzuki Fascination: Sportline + 800 €			

CLASSE CLS SHOOTING BRAKE

Suzuki 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
Suzuki Executive: "base" + 9 500 € (400, 400 h, 500 et 300 h)			
Suzuki 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	255 900

SL

400 Auto.	25	2 200	105 700
500 Executive Auto.	35	8 000	135 600
63 AMG Auto.	50	8 000	181 400
65 AMG Auto.	56	8 000	258 900

AMG GT

GT Auto.	35	8 000	126 200
S Auto.	41	8 000	145 300

CLASSE G

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

CLASSE GLC

250 4Matic Auto.	12	1 600	44 450
43 AMG 4Matic Auto.	25	4 000	66 150
350 d Executive 4Matic	10	1 000	55 950
220 d 4Matic Auto.	9	0	46 600
250 d 4Matic Auto.	11	0	47 950
Suzuki Executive: "base" + 4 700 €			
Suzuki Sportline: Executive + 1 550 €			
Suzuki Fascination: Sportline + 5 000 €			

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
Suzuki Executive: "base" + 5 300 €			
Suzuki Sportline: Executive + 6 500 €			
Suzuki Fascination: Sportline + 3 200 €			

CLASSE GLE COUPÉ

400 4Matic Auto.	23	6 500	72 650
43 AMG 4Matic Auto.	nc	8 000	80 050
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
Suzuki Executive: "base" + 6 100 €			
Suzuki Sportline: Executive + 6 200 €			
Suzuki 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
Suzuki 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
Suzuki Plus: Pure + 2 896 €			
Suzuki Plus: Plus + 3 918 €			

CITAN TOURER EXTRA-LONG

111 CDI Pure	nc	nc	26 916
Suzuki Plus: Pure + 1 962 €			
Suzuki Plus: 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	32 195
One D 95 ch	4	0	19 100
Cooper D 116 ch	5	0	22 050
Cooper SD 170 ch	9	0	26 650

MINI 5 PORTES			
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 CABRIOLET			
Cooper	nc	nc	24 650
Cooper S	nc	nc	29 450
John Cooper Works	nc	nc	36 450
Cooper D	nc	nc	26 300
Cooper SD	nc	nc	32 450

NOUVEAU CLUBMAN			
One	5	0	22 900
Cooper	7	0	24 900
Cooper S AM4	11	2 200	31 500
One D	6	0	25 900
Cooper D	8	0	27 900
Cooper SD AM4	10	0	34 900

PEACEMAN			
Cooper 122 ch	7	2 200	24 350
Cooper S 190 ch	10	2 200	29 900
John Cooper Works AM4	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 AM4	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			
Electricque	1	6 300	23 350

NOUVELLE SPACE STAR			
1.2 Mies: 80 ch Invite	4	0	13 650
Suzuki Intense New Connect: Invite + 2 200 €			

ASX			
1.6 115 ch Invite	6	0	21 600
1.6 D-4 115 ch Invite	6	0	24 800
2.2 D-4 150 ch Intense 4x4 Auto.	8	1 600	31 500
Suzuki Intense: Invite + 2 000 €			

OUTLANDER			
2.0 150 ch Inform	9	1 600	28 950
2.2 D-4 150 ch 2WD Invite	8	0	31 150
Suzuki Intense New 4WD: Invite + 5 300 €			
Suzuki Intense Auto.: Intense New 4WD + 4 900 €			
PHEV Intense	5	1 000	47 250
Suzuki Intense Style: Intense + 3 000 €			
Suzuki Intense: Intense Style + 7 000 €			

PAJERO (3 PORTES)			
3.2 D-4 200 ch Invite Auto	13	8 000	40 900
Suzuki Intense: Invite + 3 600 €			
Suzuki Intense: Intense + 6 500 €			

PAJERO (5 PORTES)			
Suzuki: 3 portes + 3 100 €			

NISSAN			
TYPE			
CV B/M* PRIX			

MIGRA (5 PORTES)			
1.2 80 ch Visa	5	0	10 750
1.2 DGS 98 ch Visa	5	0	12 910
Suzuki Visa Pack: Visa + 1 300 €			
Suzuki Acenta: Visa + 1 040 € + 1 800 €			
Suzuki N-Te: Acenta + 1 400 €			
Suzuki Lolla Lampioia: N-Te + 2 700 €			

NOTE			
1.2 80 ch Visa	5	0	13 650
1.2 DGS 98 ch Acenta	5	0	16 850
1.5 dCi 90 ch Visa	5	0	16 400

Suzuki Acenta: Visa + 1 400 €			
Suzuki N-Connecta Family: Acenta + 1 950 €			
Suzuki Tekra: N-Connecta + 900 €			

JUKE			
1.6 94 ch Visa	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 Visa Pack	6	0	19 900

NISSAN			
Suzuki Visa Pack: Visa + 1 400 €			
Suzuki Acenta: Visa Pack + 1 450 €			
Suzuki N-Connecta: Acenta + 1 700 €			
Suzuki Tekra: N-Connecta + 2 100 €			

LEAF			
24 kWh Visa	3	6 300	31 900
30 kWh Acenta	3	6 300	35 300
Suzuki Visa Pack: Visa + 480 €			
Suzuki Acenta: Visa Pack + 1 920 €			
Suzuki Tekra: Acenta + 2 400 €			

PULSAR			
1.2 DIG-T 115 ch Visa	6	0	18 990
GT	10	250	26 115
1.5 dCi 110 ch Visa	5	0	21 490
Suzuki Acenta: Visa + 2 200 €			
Suzuki N-Connecta: Acenta + 1 500 €			
Suzuki Tekra: N-Connecta + 2 100 €			

QASHQAI			
1.2 DIG-T 115 ch Visa	6	0	22 450
1.6 DIG-T 163 ch Acenta	9	150	26 850
1.5 dCi 110 ch Visa	5	0	25 050
1.6 dCi 130 ch Acenta	7	0	29 350
Suzuki Acenta: Visa + 2 200 €			
Suzuki N-Connecta: Acenta + 2 000 €			
Suzuki Tekra: N-Connecta + 2 400 €			

X-TRAIL			
1.6 DIG-T 163 ch Visa	9	500	25 490
1.6 dCi 130 ch Visa	7	0	28 580
Suzuki Acenta: Visa + 2 300 €			
Suzuki N-Connecta: Acenta + 2 400 €			
Suzuki Tekra: N-Connecta + 2 250 €			

370 Z COUPÉ			
3.7 328 ch	23	8 000	32 900
Nismo	25	8 000	46 100
Suzuki 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
Suzuki Black Edition: Premium Edition + 2 000 €			
Suzuki Gentlemen Edition: Black Edition + 2 000 €			
Suzuki Track Edition: Gentlemen Edition + 10 000 €			

OPEL			
TYPE			
CV B/M* PRIX			

KARL			
1.0 75 Essentia	4	0	9 990
Suzuki Edition: Essentia + 2 000 €			
Suzuki Edition Plus: Edition + 400 €			
Suzuki 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 S	6	0	16 750
Suzuki Unlimited: Essentia + 2 400 €			
Suzuki Glam: Unlimited + 1 400 €			
Suzuki Swingtop: Glam + 800 €			

Surcoff Allure: Active + 1 950 €
 Surcoff GT Line: Allure + 1 000 €
 Surcoff Crossway: GT Line + 650 €

300 (5 PORTES)			
1.2 PureTech 82 ch Access	4	0	18 800
1.2 PureTech 110 ch Access	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 Bluei-CD 100 ch Access	5	0	22 800
1.6 Bluei-CD 120 ch Active	5	0	25 600
2.0 Bluei-CD 150 ch Allure	7	0	29 100
2.0 Bluei-CD 180 GT Auto	9	0	34 400

Surcoff Active: Access + 2 200 €
 Surcoff Style: Active + 400 €
 Surcoff Allure: Active + 1 950 €
 Surcoff GT Line: Allure + 1 800 €
 Surcoff Féline: Allure + 2 350 €

308 SW			
Surcoff: 5 portes + 850 € à + 950 €			

NOUVEAU 308			
1.2 PureTech 130 ch Access	7	0	25 900
1.6 THP 165 Allure Auto	9	0	33 750
1.6 Bluei-CD 100 Access	5	0	27 400
1.6 Bluei-CD 120 Active	6	0	29 900
2.0 Bluei-CD 150 Allure	8	0	34 950
2.0 Bluei-CD 180 GT Auto	10	0	41 650

Surcoff Allure: Active + 1 800 €
 Surcoff Allure: Active + 2 750 €
 Surcoff GT Line: Allure + 2 000 €

400B			
1.6 HDi 115 ch Style	6	150	34 600

500B			
1.2 PureTech 130 ch Active	7	0	27 300
1.6 THP 165 ch Allure Auto	9	250	33 350
1.6 Bluei-CD 120 ch Active	6	0	29 250
2.0 Bluei-CD 150 ch Active	7	0	30 950

Surcoff Style: Active + 1 300 €
 Surcoff Allure: Active + 3 450 €

508			
1.6 THP 165 ch Active	9	0	29 950
1.6 Bluei-CD 120 ch Active	6	0	30 400
2.0 Bluei-CD 150 ch Active	7	0	32 450
2.0 Bluei-CD 180 ch Allure Auto	9	0	37 650

Surcoff Allure: Active + 950 €
 Surcoff Allure: Active + 2 950 €
 Surcoff GT Line: Allure + 1 850 €
 Surcoff Féline: GT Line + 1 800 €
 Surcoff GT: Féline + 300 €

508 SW (BREAK)			
Surcoff: berline + 1 200 € à 1 300 €			

508 RXH (BREAK)			
2.0 Bluei-CD 180 ch Auto	9	0	43 850
Hybrid4	8	0	48 150

BIPPER TEPEE			
1.3 HDi 80 ch Style	4	0	17 850

PARTNER TEPEE			
1.2 PureTech 110 ch Active	6	0	21 100
1.6 Bluei-CD 75 Access	5	0	19 050
1.6 Bluei-CD 100 Active	5	0	21 800
1.6 Bluei-CD 120 ch Outdoor	6	0	25 400

Surcoff Style: Active + 850 €
 Surcoff 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)			
Camera	25	8 000	98 975
Camera 4	26	8 000	106 415
Camera S	31	8 000	113 255
Camera 4S	31	8 000	120 695
Targa 4	26	8 000	119 615
Targa 4S	31	8 000	133 895
Turbo	44	8 000	177 695
Turbo S	49	8 000	206 135

NOUVELLE 911 CABRIOLET (TYPE 991 II)			
Camera	26	8 000	112 175
Camera 4	26	8 000	119 615
Camera S	31	8 000	126 455
Camera 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	86 967
4	21	8 000	91 247
S	28	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	78 115

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

CAYENNE			
GTS	31	8 000	87 290
S	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	72 960
S Diesel	20	4 000	90 530

RENAULT

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

1.0 SCo 70 ch Life 4 0 11 000
 0.9 Energy Tce 90 ch Zen 4 0 13 500
 Surcoff Limited: Life + 1 300 €
 Surcoff Zen: Life + 1 500 €
 Surcoff Inters: Zen + 1 000 €
 Surcoff Coercit: Inters + 800 €

ZOE			
Life	1	6 300	22 100
Charge rapide Life	1	6 300	22 600

Surcoff Zen: Life + 1 300 €
 Surcoff Inters: Zen + 700 €

NOUVELLE CLIO			
RS EDC	nc	nc	26 300
RS Trophy 220 ch Access	nc	nc	29 300

CLIO IV ESTATE (BREAK)
 Surcoff: berline + 600 €

CAPTUR			
0.9 Energy Tce 90 ch Life	5	0	16 500
1.2 Tce 120 ch Zen EDC	6	0	20 500
1.5 Energy dCi 90 ch Life	4	0	19 000
1.5 Energy dCi 110 ch Zen	5	0	22 100

Surcoff Zen: Life + 1 900 €
 Surcoff Inters: Zen + 1 700 €
 Surcoff Hygroic: Inters + 1 300 €

NOUVELLE MEGANE COUPÉ			
1.2 Energy Tce 115 ch Inters	6	0	24 100
1.2 Energy Tce 130 ch Bose Edition EDC	7	0	27 900
R.S.	18	2 200	32 450

1.5 Energy dCi 95 ch Inters 5 0 25 500
 1.5 Energy dCi 110 ch Inters 5 0 27 150
 1.6 Energy dCi 130 ch Inters 6 0 28 350
 Surcoff Bose Edition: Inters + 1 500 €

NOUVELLE MEGANE			
1.2 Energy Tce 100 ch Life	5	0	18 200
1.2 Energy Tce 130 ch Zen	7	0	23 200
1.6 Energy Tce 205 ch GT EDC	11	150	31 900

1.5 Energy dCi 90 ch Life 4 0 22 100
 1.5 Energy dCi 110 ch Life 5 0 23 400
 1.6 Energy dCi 130 ch Zen 6 0 26 800
 Surcoff Zen: Life + 2 800 €
 Surcoff Inters: Zen + 2 200 €

NOUVELLE MEGANE ESTATE			
Surcoff: 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	26 800
1.5 Energy dCi 95 ch Life	5	0	25 100
1.5 Energy dCi 110 ch Life	5	0	26 300
1.6 Energy dCi 130 ch Bose Edition	7	0	32 200

Surcoff Limited: Life + 1 500 €
 Surcoff Zen: Life + 2 300 €
 Surcoff Bose Edition: Zen + 2 300 €

GRAND SCÉNIC			
Surcoff: Scénic + 400 €			

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

Surcoff Zen: Life + 2 000 €
 Surcoff Inters: Zen + 2 500 €

TALISMAN			
1.6 Energy Tce 150 ch Zen EDC	8	0	31 500
1.6 Energy Tce 200 ch Inters EDC	11	0	35 800
1.5 Energy dCi 110 ch Life	5	0	27 900

1.6 Energy dCi 130 ch Zen 6 0 31 200
 1.6 Energy dCi 160 ch Inters EDC 8 0 36 500
 Surcoff Zen: Life + 2 000 €
 Surcoff Inters: Zen + 3 000 €
 Surcoff Inters Paris: Inters + 4 500 €

TALISMAN ESTATE			
Surcoff: berline + 1 200 € à + 1 400 €			

ESPACE			
1.6 Energy Tce 200 ch Zen EDC	11	250	36 600
1.6 Energy dCi 130 ch Life	7	0	35 100
1.6 Energy dCi 160 ch Zen EDC	8	0	40 100

Surcoff Inters: Zen + 3 800 €
 Surcoff Inters Paris: Inters + 3 700 €

KANGOO			
1.2 Energy Tce 115 ch Life	6	250	19 950
1.5 Energy dCi 75 ch Life	4	0	19 950
1.5 Energy dCi 90 ch Life	5	0	20 550
1.5 Energy dCi 110 ch Zen	6	0	22 600

Surcoff Zen: Life + 1 350 €
 Surcoff Estam: Zen + 850 €
 Surcoff Inters: Estam + 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

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	MII (3 PORTES)	CV	B/M*	PRIX
1.0 60 ch Référence	3	0	9 765	
1.0 75 ch Style	4	0	11 855	

Surcoff: Style: Référence + 1 590 €
 Surcoff Urban Design: Style + 430 €
 Surcoff Mi by Mango: Style + 1 630 €

MII (5 PORTES)			
Surcoff: 3 portes + 450 €			

IBIZA SC (3 PORTES)			
1.0 75 ch Référence	4	0	12 400
1.2 150 ch Style	5	0	14 980
1.2 150 ch FR	6	0	18 165
1.0 EcoTSI 110 ch FR DSG	6	0	19 745
1.4 EcoTSI 150 ch FR DSG	8	0	20 215
Cupra	11	500	22 690

1.4 TDI 75 ch Référence 4 0 15 400
 1.4 TDI 90 ch Référence 4 0 15 965
 1.4 TDI 105 ch FR 5 0 20 690
 Surcoff: Style: Référence + 1 465 €
 Surcoff FR: Style + 2 485 €

IBIZA (5 PORTES)			
Surcoff: SC + 500 €			

IBIZA ST (BREAK)			
Surcoff: SC + 1 200 €			

TOLEDO			
1.2 TSI 90 ch Référence	5	0	18 510
1.2 TSI 110 ch Premium	6	0	22 120
1.4 TSI 125 ch Premium DSG	6	0	24 155
1.4 TDI 90 ch Référence	4	0	20 720
1.6 TDI 115 ch Premium	6	0	24 405

Surcoff Premium: Référence + 2 855 €

LEON SC (3 PORTES)			
1.4 TSI 150 ch ACT FR	7	0	26 425
1.8 TSI 180 ch FR	10	0	26 970
Cupra 280	18	2 200	33 915
2.0 TDI 150 ch FR	8	0	28 490
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	26 735
1.8 TSI 180 ch FR	10	250	27 320

SUBARU			
TYPE	CV	B/M*	PRIX
XV			
1.6i 114 ch Premium	7	1 600	24 490
2.0i 150 ch Premium	9	2 200	25 490
2.0D 147 ch Premium	8	500	28 490
Subaru Luxury: Premium + 3 000 €			
WRX STI			
S	21	8 000	44 490
Subaru S Allroad: S + 500 €			
Subaru S Club: S Allroad + 4 500 €			
Subaru S Club Allroad: S Club + 500 €			
FORESTER			
2.0i 150 ch Premium	8	2 200	30 990
2.0D 147 ch	8	900	30 990
Subaru Premium: "base" + 3 000 €			
Subaru Luxury: Premium + 3 000 €			
FORESTER SPORT			
2.0XT 240 ch Exclusive	15	6 500	40 990
2.0D 147 ch Exclusive	9	1 600	37 990
LEVORG			
1.6 Turbo 170 ch Exclusive Lineartronic	10	2 200	36 950
OUTBACK			
2.5i 173 ch Luxury Eyesight Lineartronic	10	2 200	44 390
2.0D 150 ch Premium	9	500	38 390
Subaru Premium Eyesight: Premium + 2 000 €			
Subaru Luxury: Premium Eyesight + 1 000 €			
Subaru Luxury Eyesight: Luxury + 2 000 €			
Subaru Exclusive Eyesight: Luxury Eyesight + 2 000 €			
BRZ			
2.0i 200 ch	12	3 000	30 390
Subaru Club: "base" + 2 000 €			

SUZUKI			
TYPE	CV	B/M*	PRIX
CELÉRIO (5 PORTES)			
1.0 68 ch Advantage	4	0	8 990
1.0 WT 68 ch Pack Plus	4	0	12 290
Subaru Privilege: Advantage +1 700 €			
Subaru Pack: Privilege + 800 €			
SWIFT (3 PORTES)			
1.2 WT 92 ch Advantage Sport	5	0	12 090
8	900	17 480	
Subaru Privilege: Advantage + 800 €			
SWIFT (5 PORTES)			
1.3 DD15 75 ch Privilege	4	0	15 540
Subaru: 3 portes + 650 €			
Subaru So City: Privilege + 1 750 €			
NOUVELLE BALENO			
1.2 Dualjet Privilege	4	0	14 490
1.2 Hybrid SHVS Pack	4	0	17 150
1.0 Boostjet Pack	5	0	17 390
Subaru Pack: Privilege + 1 700 €			
JIMMY			
1.3 WT JX	6	2 200	13 860
Subaru JX: JX + 1 750 €			
VITARA			
1.6 WT 120 ch Advantage S	6	0	17 490
7	0	22 890	
1.6 DD15 120 ch Privilege	6	0	21 690
Subaru Privilege: Advantage + 1 900 €			
Subaru Pack: Privilege + 1 900 €			
S-CROSS			
1.6 WT 120 ch Advantage	6	0	18 990
1.6 DD15 120 ch Pack SE	6	0	24 790
Subaru Pack SE: Advantage + 3 500 €			
Subaru Style: Pack SE + 4 500 € + 4 600 €			

TESLA			
TYPE	MODEL S	CV	B/M* PRIX
60	1	6 300	70 800
90D	1	6 300	98 900
P90D	1	6 300	121 400
NOUVEAU MODEL X			
75D	1	6 300	90 600
90D	1	6 300	104 000
P90D	1	6 300	128 100

TOYOTA			
TYPE	CV	B/M*	PRIX
AYGO (3 PORTES)			
1.0 WT-68 ch x	3	0	10 600
Subaru + play: x + 1 500 €			
AYGO (5 PORTES)			
Subaru: 3 portes + 400 €			
YARIS (3 PORTES)			
1.0 WT-69 ch Active	4	0	13 800
1.3 WT-110 ch France	6	0	15 850
1.4 D-40 90 ch Active	5	0	16 700
Subaru France: Active + 900 €			
YARIS (5 PORTES)			
100h France	5	750	19 090
Subaru: 3 portes + 600 €			
Subaru Dynamic: France + 410 € + 700 €			
AURIS (5 PORTES)			
1.3 WT-110 ch Tendence	5	0	20 000
1.2i 115 ch Dynamic	6	0	23 250
136h Tendence	4	750	25 200
1.4 D-40 90 ch Tendence	5	0	23 450
1.6 D-40 112 ch Dynamic	6	0	26 050
Subaru Dynamic: Tendence + 850 € + 2 250 €			

Subaru Design: Dynamic + 600 €			
Subaru Executive: Design + 2 200 €			
AURIS TOURING SPORTS (BREAK)			
Subaru: barline 5p + 1 100 €			
VERSO			
1.6 WT-132 ch Tendence	8	1 600	24 200
1.8 WT-147 ch Dynamic CVT	8	1 600	26 300
1.6 D-40 112 ch Tendence	7	0	26 800
Subaru Dynamic: Tendence + 500 €			
Subaru Design: Dynamic + 1 000 €			
Subaru Style: Design + 2 600 €			
NOUVELLE PRIUS			
Dynamic	4	750	30 400
Subaru Lounge: Dynamic + 3 300 €			
PRIUS +			
136h Active	4	750	32 200
Subaru Dynamic: Active + 1 500 €			
Subaru SkyView: Dynamic + 1 000 €			
Subaru Lounge: SkyView + 2 550 €			
AVENSIS			
1.6 WT-132 ch Dynamic	8	250	28 800
1.8 WT-147 ch Dynamic	9	250	30 100
1.6 D-40 112 ch Dynamic	6	0	30 700
2.0 D-40 143 ch Dynamic	7	0	31 700
Subaru Executive: Dynamic + 1 000 €			
Subaru Lounge: Executive + 1 500 €			
AVENSIS TOURING SPORTS (BREAK)			
Subaru: + 1 000 €			
RAV4			
2.0 WT-151 ch Active AWD	9	1 600	30 900
Hybride Dynamic	9	0	35 100
2.0 D-40 143 ch Active	7	0	29 900
Subaru Dynamic: Active + 2 200 €			
Subaru Design: Dynamic + 3 000 € + 3 200 €			
Subaru Lounge: Design + 2 100 € + 2 500 €			
LAND CRUISER (3 PORTES)			
2.8 D-40 177 ch Le Cap	12	6 500	37 000
Subaru Lounge: Design + 4 400 €			
LAND CRUISER (5 PORTES)			
4.0 WT-280 ch Lounge Auto	20	8 000	61 850
Subaru: 3 portes + 2 700 € + 6 000 €			
Subaru Lounge Pack Techno: Lounge + 6 400 € + 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 Move up!	5	0	13 690
Subaru Move up! : Take up! + 1 910 €			
Subaru Beat Auto : Move up! + 430 €			
Subaru High up! : Move up! + 1 790 €			
NOUVELLE UP! (5 PORTES)			
Subaru: 3 portes + 500 €			
POLO (3 PORTES)			
1.0 60 ch Tendence	4	0	13 380
1.0 75 ch Tendence	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 Tendence	4	0	16 430
1.4 TDI 90 ch BMT Tendence	4	0	17 140
Subaru Confortline: Tendence + 1 800 €			
Subaru Alstar: Confortline + 80 €			
Subaru R-Line: Confortline + 2 380 €			
Subaru Carat: R-Line + 1 200 €			
POLO (5 PORTES)			
Subaru: barline 3p. + 690 €			
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 Tendence	5	0	18 850
1.2 TSI 110 ch Tendence	5	0	21 230
1.0 TSI 115 ch BlueMotion Tendence	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 Tendence	4	0	23 610
1.6 TDI 110 ch Tendence	5	0	24 290
2.0 TDI 150 ch Confortline	7	0	29 130
GTD	9	0	35 150
Subaru Confortline: Tendence + 2 180 €			
Subaru Match Alstar: Confortline + 530 €			
Subaru Carat: Confortline + 2 370 €			
GOLF VII (5 PORTES)			
GTE	8	1 000	39 600
e-Golf	9	6 300	38 190
Subaru: barline 3p. + 630 €			
Subaru Carat Edition: Carat + 3 480 €			
GOLF VII SW (BREAK)			
1.2 TSI 85 ch Tendence	5	0	20 450
1.2 TSI 110 ch Confortline	5	0	24 820

1.0 TSI 115 ch BlueMotion Tendence	6	0	23 660
1.4 TSI 125 ch Tendence	6	0	23 660
1.4 TSI 150 ch Confortline	8	0	27 930
R DSG	19	2 200	46 200
1.6 TDI 90 ch Tendence	5	0	25 080
1.6 TDI 110 ch Tendence	5	0	25 700
2.0 TDI 150 ch Confortline	7	0	30 530
GTD	10	0	36 570
Subaru Confortline: Tendence + 2 170 €			
Subaru Alstar: Confortline + 0 €			
Subaru 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 SPORTSWAN			
1.2 TSI 85 ch Tendence	5	0	21 240
1.0 TSI 115 ch BlueMotion Tendence	6	0	24 320
1.4 TSI 125 ch Tendence	7	0	24 320
1.4 TSI 150 ch Confortline	8	0	28 330
1.6 TDI 90 ch Tendence	4	0	25 750
1.6 TDI 110 ch Tendence	5	0	26 880
2.0 TDI 150 ch Confortline	8	0	31 210
Subaru Confortline: Tendence + 2 180 €			
Subaru Alstar: Confortline + 90 €			
Subaru Carat: Confortline + 2 340 €			
Subaru R-Line: Carat + 690 €			
NOUVELLE COCCINELLE			
1.2 TSI 105 ch Design	6	0	22 090
1.4 TSI 150 ch Design	8	150	25 260
2.0 TSI 220 ch Dune	13	1 600	32 860
2.0 TDI 110 ch Design	6	0	25 590
2.0 TDI 150 ch Design	8	0	28 160
Subaru Design: Design + 1 060 €			
Subaru Couture Exclusive: Design + 4 680 €			
Subaru Dune: Design + 4 680 €			
NOUVELLE COCCINELLE CABRIOLET			
1.2 TSI 105 ch Design	6	0	26 290
1.4 TSI 150 ch Design	8	250	29 310
2.0 TSI 220 ch Dune	13	2 200	36 540
2.0 TDI 110 ch Design	6	0	29 790
2.0 TDI 150 ch Design	8	0	32 340
Subaru Design: Design + 960 €			
Subaru Couture Exclusive: Design + 4 580 €			
Subaru Dune: Design + 4 150 €			
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
Subaru R-Line: "base" + 3 230 € + 3 470 €			
Subaru Carat: R-Line + 1 480 €			
TOURAN			
1.2 TSI 110 ch Tendence	6	0	24 760
1.4 TSI 150 ch Confortline	8	150	28 860
1.6 TDI 115 ch Tendence	6	0	29 000
2.0 TDI 150 ch Confortline	8	0	32 700
2.0 TDI 190 ch Carat DSG	10	0	38 370
Subaru Confortline: Tendence + 3 010 €			
Subaru Alstar: Confortline + 0 €			
Subaru Carat: Confortline + 2 610 €			
Subaru R-Line: Carat + 690 €			
NOUVEAU TIIGUAN			
1.4 TSI 125 ch Tendence	7	250	25 250
1.4 TSI 150 Tendence	8	150	29 370
2.0 TSI 180 ch Carat 4Motion DSG	11	2 200	40 970
2.0 TDI 115 ch Tendence	7	0	29 050
2.0 TDI 150 ch Tendence	8	0	32 150
2.0 TDI 190 ch Confortline 4Motion DSG	11	900	40 775
Subaru Confortline: Tendence + 3 000 €			
Subaru Carat: Confortline + 3 000 €			
Subaru Carat Edition: Carat + 2 500 € + 3 500 €			
JETTA			
1.4 TSI Hybrid 170 ch Confortline	7	750	32 070
2.0 TDI 110 ch Confortline	5	0	26 280
Subaru Carat: Confortline + 1 940 €			
PASSAT			
1.4 TSI 125 ch Tendence	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 Tendence	6	0	29 030
1.6 TDI 120 ch BlueMotion	6	0	29 030
2.0 TDI 150 ch Confortline	8	0	33 660
2.0 TDI 190 ch Carat DSG	10	0	42 370
2.0 TDI BiTurbo 240 ch Carat Gt. 4Mot. DSG	13	250	50 680
Subaru Confortline: Tendence + 2 530 €			
Subaru Connect: Confortline + 980 €			
Subaru Carat: Confortline + 5 210 €			
Subaru Carat Edition: Carat + 2 600 €			
PASSAT SW (BREAK)			
Subaru barline: + 1 290 € + 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
Subaru Carat: "base" + 3 360 € + 4 000 €			
Subaru Carat Edition: Carat + 3 050 €			

SHARAN			
TYPE	CV	B/M*	PRIX
1.4 TSI 150 ch Tendence	8	900	35 270
2.0 TSI 220 ch Confortline DSG	13	2 200	42 050
2.0 TDI 115 ch Tendence	6	0	37 220
2.0 TDI 150 ch Confortline	8	0	40 330
2.0 TDI 184 ch Confortline	10	250	42 130
Subaru Confortline: Tendence + 2 010 €			
Subaru Alstar: Confortline + 780 €</			

LE PRODUIT DU MOIS

Bien plus qu'une montre !

Adoptez cette montre multifonction équipée d'une boussole, d'un thermomètre et d'un chrono. Elle indique les heures de coucher et de lever du soleil, les phases de la lune et elle est dotée d'un calendrier automatique en plus des alarmes.

MONTRE CASIO COMPASS

Diamètre du boîtier : 47 mm. Épaisseur du boîtier : 14 mm. Largeur du bracelet : 26 mm. Étanchéité : 100 m (10 bars). Mouvement : Quartz. Fonctions : rétro éclairage, boussole, thermomètre (-10°C / +60°C), affichage des phases de la lune, lever et coucher du soleil, heure universelle, 1/100 s - 24 heures, compte à rebours - 1/1 sec - 100 minutes, alarme quotidienne, bip horaire, marche/arrêt bip sonore des touches, calendrier automatique, format de l'heure 12 / 24 heures. Boîtier et bracelet en résine. Garantie 2 ans. 1 pile. Éco-participation incluse.

Sport & fonctionnalités



99€
ou 3x33€

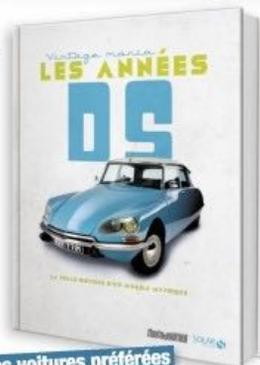
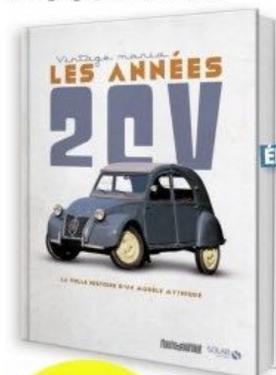
PAIEMENT
SANS
FRAIS
3x

CASIO

Valeurs non contractuelles

Un vrai flashback !

Découvrez tous les secrets de ces deux modèles mythiques dans ces 2 ouvrages réalisés à partir de documents d'archives issus de l'Auto-Journal (événements de l'époque, fiche technique des différents modèles, journaux, planches, schémas, dossiers comparatifs, enquêtes, essais, témoignages). Le cadeau idéal !



Elues voitures préférées des français*

31,90€ SEULEMENT **LOT DE 2**

LES ANNÉES 2CV **16,90€**
LES ANNÉES DS **16,90€**

Solar éditions. Format : 22 x 28,7 cm.
* Sondage Elabe RTL/Auto Plus, sept. 2015



En cadeau avec votre commande de **49€**
Vos écouteurs pliables

En ABS blanc avec protection auditive en mousse grise. Livrés dans une pochette zippée en PVC (dim. : 12 x 9 cm).

Les utiliser, c'est les adopter !

Sous l'apparence de téléobjectifs se cachent des mugs isothermes. Dévissez la lentille et savourez votre boisson où que vous soyez. Évitez ainsi de vous brûler les doigts : le système de double paroi maintient la boisson chaude alors que l'extérieur reste à la température de la pièce. Emportez les partout avec vous !

DUO DE TASSES À CAFÉ « ZOOM PHOTO » 23,90€

Fabriquées en acier inoxydable. Chaque tasse a une capacité de 40 cl. Dim. : env. 13,5 mm, Ø env. 8,3 cm. Couverture. Garantie lave-vaisselle.



Auto Plus VOS SERVICES, VOS GARANTIES

« Découvrez votre nouvelle boutique sur boutique.autoplus.fr »

Arnaud de la boutique

- Livraison gratuite dès 49€ de commande !
- Paiement en 3x sans frais (à partir de 99€ d'achat)
- Exclusivités Internet
- Commande par téléphone au **01 46 48 48 83** (6 jours / 7 paiement CB uniquement)



BON DE COMMANDE

CODE AVANTAGE : 380.014

01 46 48 48 83
(6 jours / 7 paiement CB uniquement)

boutique.autoplus.fr
Exclusivités Internet : Livraison en Points Relais®, PayPal®

À renvoyer dans une enveloppe affranchie avec votre règlement à :

LA BOUTIQUE AUTO JOURNAL
CS 90 125 - 27 091 EVREUX CEDEX 9

Articles	Réf.	Quantité	Prix	Sous-total
Montre Casio Compass	391.045	x	99 €	= €
Duo de tasse à café Zoom Photo	386.169	x	23,90 €	= €
Livre « Les années 2 CV »	388.207	x	16,90 €	= €
Livre « Les années DS »	388.215	x	16,90 €	= €
Offre spéciale « 2 CV + DS »	389.064	x	31,90 €	= €
SOUS-TOTAL			€	
FRAIS D'ENVOI offerts dès 49€ de commande !				
Cocher la case de votre choix				
<input type="checkbox"/> Envoi normal (environ 2 semaines)			6,90 €	
<input type="checkbox"/> Ma commande atteint 49€ Envoi Colliéo			GRATUIT	
<input type="checkbox"/> Livraison rapide Colissimo (environ 5 jours)			7,90 €	
<input type="checkbox"/> Ma commande atteint 75€ Livraison rapide Colissimo			GRATUIT	
TOTAL			€	

Mes coordonnées

M. M^{me} M^{lle}

Nom _____ Prénom _____

Adresse _____

Complément d'adresse (résidence, lieu-dit, bâtiment) _____

CP _____ Ville _____

Tél. _____ Date de naissance _____

Grâce à votre N° de téléphone (portable) nous pourrions vous contacter si besoin pour le suivi de votre commande.

E-mail _____

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

Règlement

par **carte bancaire**

par **chèque** bancaire ou postal à l'ordre de **L'AUTO JOURNAL**

Je règle en **1 fois** la totalité de ma commande

Je règle en **3 fois** sans frais (à partir de 99€ d'achat)

Carte bancaire N° _____

Expire fin : _____ / _____ Cryptogramme _____ Les 3 chiffres au dos de votre CB

PAIEMENT
SANS
FRAIS
3x

Date et signature obligatoires

Offre valable uniquement en France métropolitaine pendant deux mois dans la limite des stocks disponibles. Délai de livraison des produits : maximum 2 semaines après l'enregistrement de votre commande sauf si envoi par Colissimo (5 jours max.). Selon l'article L121-21 du code de la consommation, vous disposez d'un délai de 14 jours pour changer d'avis et nous retourner votre colis dans son emballage d'origine complet. Le droit de retour ne peut être exercé pour les enregistrements vidéo descolés. Les frais d'envoi et de retour sont à votre charge. En application de l'article 27 de la loi du 6 janvier 1978, les informations ci-contre sont indispensables au traitement de votre commande. Elles peuvent donner lieu à l'exercice du droit d'accès et de rectification auprès de Mondadori. Par notre intermédiaire, vous pouvez être amené à recevoir des propositions d'autres organismes. Cochez la case si refus.

Référent sur le marché
de l'automobile premium

aj LES
PROFESSIONNELS
S'AFFICHENT



UNE ÉQUIPE
À VOTRE ÉCOUTE :

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



ALFA ROMEO GIULIA

LA PERFORMANCE DANS LES MOINDRES DÉTAILS



À partir de **329 €/MOIS⁽¹⁾**

Avec apport de 3 700 € LLD 36 mois et 45 000 km. **3 ans de garantie et entretien inclus.**

(1) Exemple pour une Giulia 2.2 Diesel 150 cv au tarif constructeur de 2019/2019 en location longue durée sur 36 mois et 45 000 km maximum, avec 36 jours maximum de 238 € TTC après un apport de 3 700 € TTC. Sous conditions de reprise. Offre non cumulable. Réserve aux particuliers, valable jusqu'au 30/09/2018 dans le réseau Alfa Romeo particuliers. Sous réserve d'acceptation de votre dossier par l'CA Fleet Services France, 245 rue Vaucluse de 9 100 000. 9 rue Ponsard, Clichy-la-Guyonne - 91100 Evry - 412 960 181 RCS Versailles. Le loueur se réserve le droit de modifier les tarifs et les conditions de location. La prestation d'assistance est garantie et mise en œuvre par Europ Assistance, entreprise régie par la loi des assurances. Modèle présenté : Giulia 2.2 Diesel 150 cv Super avec options à 459 €/mois après un apport de 3 700 € TTC. Sous conditions de reprise. Alfa Romeo Giulia - Consommation mixte (l/100 km) : 4,2 à 6,5. Émissions CO₂ (g/km) : 103 à 136.



ESPACE
SAINT
GERMAIN

GP GARAGE
PISCINE

STCA - 1 RUE LOUIS DELAGE - 95310 ST OUEN L'AUMONE - 01 34 32 44 00
ESPACE SAINT GERMAIN - 4 ROUTE DE MANTES - 78240 CHAMBOURCY - 01 30 06 03 03
GARAGE DE LA PISCINE - 14 RUE HENRI BECQUEREL - 60000 BEAUVAIS - 03 44 02 84 00



NOUVEAU VOLVO V90

LA QUINTESSENCE DU BREAK DE LUXE MODERNE



V90 D4 INSCRIPTION - 190CH - BOÎTE GEARTRONIC 8 - CUIR NAPPA - PEINTURE METAL
SENSUS NAVIGATION - RADAR DE STATIONNEMENT AV/AR - KEYLESS - FULL LED



MODÈLE PRÉSENTÉ

699 EUROS / MOIS
SANS APPORT

LLD 48 MOIS ET 60 000 KM - 119 G DE CO² - ECOTAKE NEUTRE
ENTRETIEN, GARANTIE ET ASSISTANCE INCLUS

Actena
Automobilités

75 PARIS 16
92 NEUILLY
92 LA GARENNE
78 PORT MARLY
78 VERSAILLES
78 MAUREPAS
78 BUCHELAY/MANTES
SERVICE VENTE AUX DIPLOMATES ET EXPAT : 01 44 30 82 21 / SERVICE FLOTTES-ENTREPRISES LLD GCV : 01 56 47 06 60

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

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

Priod

* Offre de Location Longue Durée sans option d'achat portant sur un véhicule V90 D4 inscription boîte automatique et peinture métallisée. Offre édicte sur la base du tarif au 01/07/2016. Le contrat de location longue durée sera impérativement souscrit pour une durée de 48 mois et un kilométrage de 60 000 km incluant nécessairement les prestations entretien - assistance, gestion des pertes totales, Carte grise non incluse, Bonus ou Malus éventuels non inclus. Offre valable pour toute commande adressée valablement par écrit à Volvo Automobilités Fleet Services avant le 31/12/2016, sauf modification du tarif constructeur, des taux financiers directeurs ou de la réglementation en vigueur et notamment de la réglementation fiscale (variation du taux de TVA, etc.). *Offre de location longue durée sans option d'achat et de services associés réservée aux professionnels, régie par les conditions générales de location longue durée et des services optionnels disponibles auprès de TEMSYS et sous réserve d'acceptation du dossier par TEMSYS, société anonyme au capital de 66 000 000 EUR, siège social : 15, allée de l'Europe - 92110 Clichy, RCS NANTERRE 351 867 692. Société de courtage d'assurances - Garantie financière et assurance de responsabilité civile professionnelle conformes aux articles L512-6 et L512-7 du code des assurances N° ORIAS 07 026 677. XC90 D4 : Consommation Eurotax (l/100 km) : 4,6 - CO² rejeté (g/km) : 119.

© VICTORIANAS

EXCEPTIONNEL

ALFA ROMEO 4C

“Neuves & disponibles de suite”



remise
de
13 000€

Alfa Romeo 4C Spider, Full Opt,
Prix Catalogue : 80 920€
PRIX REMISÉ : 67 920€



remise
de
12 000€

Alfa Romeo 4C Coupé, Full Opt,
Prix Catalogue : 71 945€
PRIX REMISÉ : 59 945€



remise
de
12 300€

Alfa Romeo 4C Coupé, Full Opt,
Prix Catalogue : 72 225€
PRIX REMISÉ : 59 925€



remise
de
10 400€

Alfa Romeo 4C Spider, Full Opt,
Prix Catalogue : 82 360€
PRIX REMISÉ : 71 960€



Chez vos
distributeurs :

www.alfa-romeo.paris



ESPACE
SAINT
GERMAIN



STCA - 1 RUE LOUIS DELAGE - 95310 ST OUEN L'AUMONE - 01 34 32 44 00
ESPACE SAINT GERMAIN - 4 ROUTE DE MANTES - 78240 CHAMBOURCY - 01 30 06 03 03
GARAGE DE LA PISCINE - 14 RUE HENRI BECQUEREL - 60000 BEAUVAIS - 03 44 02 84 00

100% **l'auto-journal**

PRO FESSIONNELS

RÉSERVEZ VOTRE EMPLACEMENT ICI

CONTACTEZ

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

 **MASCOTTE**
assurances

L'assurance de votre automobile
HAUT DE GAMME

à partir de

277€
par an*

Parce que nous avons une passion
commune et des valeurs à partager,
nous saurons vous conseiller pour mieux
répondre à vos préoccupations.

www.mascotte-assurances.fr

☎ 04 94 09 79 70

*Cotisation annuelle TTC indicative au 01/06/2016 en formule Essentielle pour un véhicule
BMW SERIE 3 "Drive 335d Lounge Plus Automatique d'une valeur déclarée de 55 350 €.
Conducteur âgé de 50 ans, possédant son permis de conduire depuis plus de 10 ans, résidant à Vesoul (Haut Saône)
et justifiant d'un coefficient de réduction majoration de 0,50. Déplacements d'ordre strictement privés.
Aucun sinistre même non responsable déclaré au cours des 36 derniers mois.



Innovation
that excites

NOUVEAU NISSAN NAVARA TOUJOURS AUSSI ROBUSTE, PLUS INTELLIGENT QUE JAMAIS.

Capacité de remorquage 3,5 tonnes | 1186 Kg de charge utile | Garantie 5 ans*.



NOUVEAU NISSAN NAVARA KING CAB dCi 160 OPTIMA

259 € HT / MOIS⁽¹⁾

EN CRÉDIT-BAIL MAINTENANCE 60 MOIS / 100 000 KM
Incluant l'entretien, l'assistance et la garantie sur 5 ans.



www.nissan-avenir.com

MOLITOR AUTOMOBILES

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

VIROFLAY

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

LES ULIS

4, av. des Tropiques ZA des Courtaboeuf 2
91955 LES ULIS
Tél. : 01 60 92 12 00

CORBEIL

56, av. du 8 Mai 1945
91100 CORBEIL ESSONNES
Tél. : 01 64 96 51 91

ETAMPES

Garage du rampart
RN 20 Morigny - 91150 ETAMPES
Tél. : 01 64 96 35 45

MONTROUGE

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

MAUREPAS

6 bis, rue Alfred Kastler
Zonepartwest 78310 MAUREPAS
Tél. : 01 30 16 46 55

STE GENEVIEVE

82, route de Corbeil
91700 S^{te} GENEVIEVE DES BOIS
Tél. : 01 69 04 29 51

VIRY CHATILLON

129, av. du G^{ral} de Gaulle
91170 VIRY CHATILLON
Tél. : 01 60 47 99 10

NISSAN - AVENIR

Innové autrement. *En France, garantie 5 ans limitée à 160 000 km (sauf gamme e-NV200 : garantie 3 ans / 100 000 km et 5 ans / 100 000 km pour la chaîne cinématique électrique - batterie incluse). (1) Exemple en crédit-bail sur 60 mois, pour un Nouveau Nissan NAVARA King Cab dCi 160 Optima neuf, au prix remis de 22 242,50 € HT soit une remise de 4 885 € HT, par rapport au prix tarif du 01/07/2016 de 27 125 € HT, avec premier loyer majoré de 6 726 € HT, 59 loyers de **259 € HT/mois**. En fin de contrat, option d'achat finale de 7 321 € HT ou reprise de votre véhicule par votre concessionnaire pour ce montant diminué des éventuels frais de remises en état standard et des kilomètres supplémentaires, selon conditions générales Argus. Le montant de la reprise servira à solder votre crédit-bail. Coût total en cas d'acquisition 29 328 € HT. Assistance au véhicule et aux personnes incluse. **Modèle présenté** : Nouveau Nissan NAVARA Double Cab dCi 160 Tekna avec option peinture métallisée en crédit-bail pour **299,63 € HT/mois** avec un premier loyer majoré de 8 068 € HT. (2) Sous réserve d'acceptation du dossier par la Diac, SA au capital de 61 000 000 €, société financière et intermédiaire en assurances. Siège social : 14 avenue du Pavé Neuf - 93168 Noisy-le-Grand Cedex - SIREN 702 002 221 RCS Bobigny. N°ORIAS : 07 004 966 www.orias.fr. Assistance souscrite par Diac auprès d'AXA Assistance France Assurances, "Société d'Assurance régie par le Code des Assurances", S.A. au capital de 7 275 660 €, immatriculée sous le N° SIREN 451 392 724 R.C.S. Nanterre - 6 rue André Gide 92321 Châtillon Cedex dont les opérations sont soumises à l'Autorité de Contrôle Prudentiel et de Résolution - 61 rue Talbot 75009 Paris. Offre non cumulable réservée aux artisans, commerçants, sociétés (hors loueurs, administrations, clients sous protocoles nationaux ou régionaux), valable du 01/07/2016 au 30/09/2016, dans la limite des stocks disponibles sur la gamme EURO 6, dans les points de vente NISSAN participants, intermédiaires non exclusifs. NISSAN WEST EUROPE : nissan.fr.

DÉCOUVREZ LES NOUVEAUTÉS...

PELRAS

www.pelras.fr



Le plaisir
de conduire

BMW SÉRIE 3 Touring

À partir de
360€ / mois*

BMW SÉRIE 4 Gran Coupé

À partir de
440€ / mois*

BMW X3

À partir de
470€ / mois*

ET VOUS ? LAQUELLE VOULEZ-VOUS DÉCOUVRIR ?

➤ Réservez votre essai au **05 34 608 608** ou sur **www.pelras.fr**

*Exemple pour une BMW 316d 116 ch Touring Lounge Start Édition. Location Longue Durée sur 36 mois et pour 40 000 km intégrant l'entretien et l'extension de garantie. 36 loyers linéaires : 358,49 €/mois. Offre réservée aux particuliers, valable pour toute commande d'une BMW 316d 116 ch Touring Lounge Start Édition jusqu'au 30/09/2016 chez BMW PELRAS TOULOUSE. Sous réserve d'acceptation par BMW Financial Services - Département de BMW Finance - SNC au capital de 87 000 000 € RCS Versailles B 343 606 448 TVA FR 65 343 606 448. Courtier en Assurances immatriculé à l'ORIAS n°07 008 883 (www.orias.fr). Consommation en cycle mixte : 4,1 l/100 km. CO2 : 109 g/km selon la norme européenne NEDC. L'extérieur de ce véhicule comporte des équipements de série ou en option en fonction de la finition. Autres modèles présentés : BMW 418d 150 ch Gran Coupé Lounge Start Édition: 437,31 €/mois et BMW X3 sDrive 18d 150 ch Lounge : 469,06 €/mois.

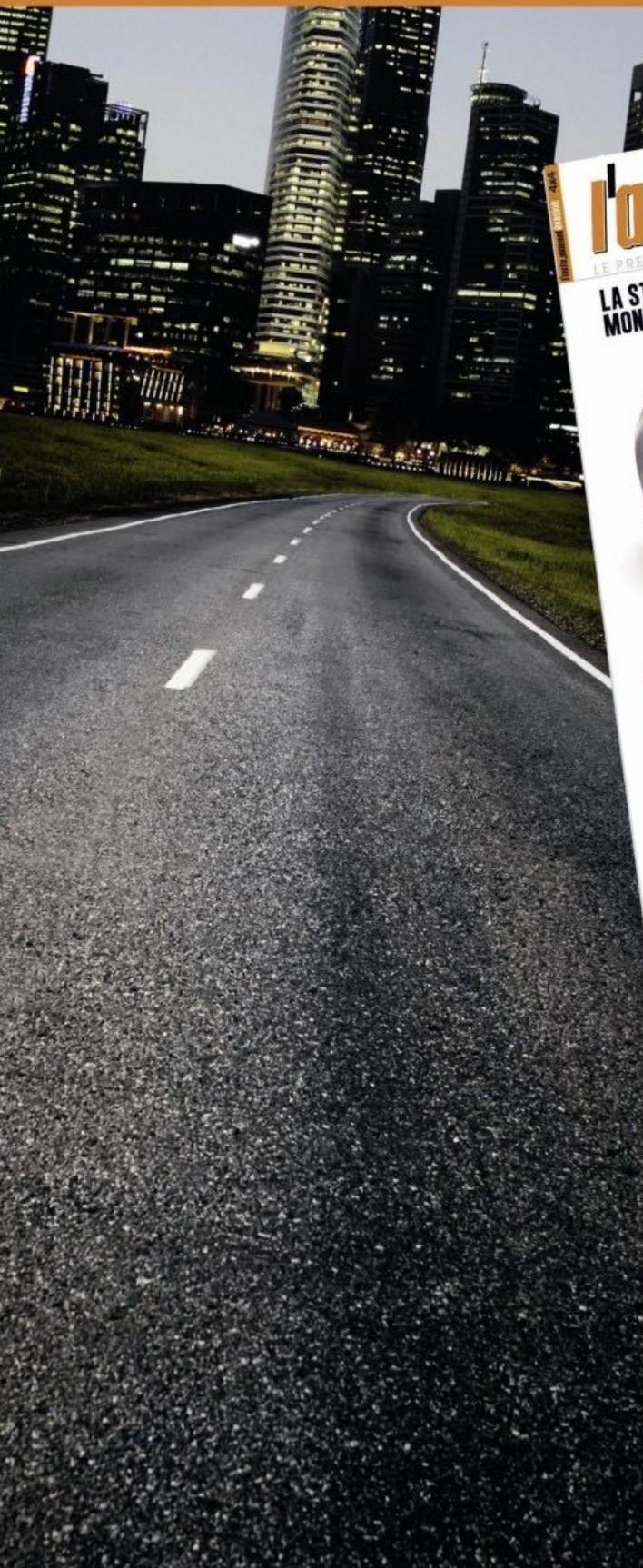
PELRAS
TOULOUSE

Service is everything.

BMW PELRAS TOULOUSE

145, RUE NICOLAS VAUQUELIN - PÉRIPHÉRIQUE SORTIE 27
Tél. 05 34 608 608 - www.pelras.fr

LA CONDUITE N'A JAMAIS ÉTÉ AUTANT UN PLAISIR



l'auto-journal **Évasion** **4x4**
LE PREMIER MAGAZINE DES SUV ET DES LOISIRS

LA STAR FRANÇAISE MONTE EN GAMME !

LE DOSSIER COMPLET
• FACE À L'ACTUEL
• FACE À LA CONCURRENCE

NOUVEAU PEUGEOT 3008

1^{ER} ESSAI
JAGUAR F-PACE

SUPER ESSAI VW TIGUAN

FACE-À-FACE
KIA SPORTAGE / RENAULT KADJAR

+ Guide d'achat
Vous des prix, vous des options, les bonnes adresses

MASERATI LEVANTE & SEAT ATECA - RANGE EVOQUE CAB

+ LES NOUVEAUTÉS DE LA RENTRÉE
AUDI Q2
VOLVO XC40
RENAULT

BMW - ALFA - AUDI - DS - FIAT - GM - HONDA - JAGUAR - KIA - LAND ROVER - LEXUS - MITSUBISHI - NISSAN - PEUGEOT - PORSCHE - RENAULT - SEAT - SKODA - SUBARU - SUZUKI - TOYOTA - VOLVO

**LE PREMIER
MAGAZINE DES SUV
ET DES LOISIRS**

EN VENTE ACTUELLEMENT

**LIQUI
MOLY**

Déoclim. C'est pur, c'est sain, c'est différent.



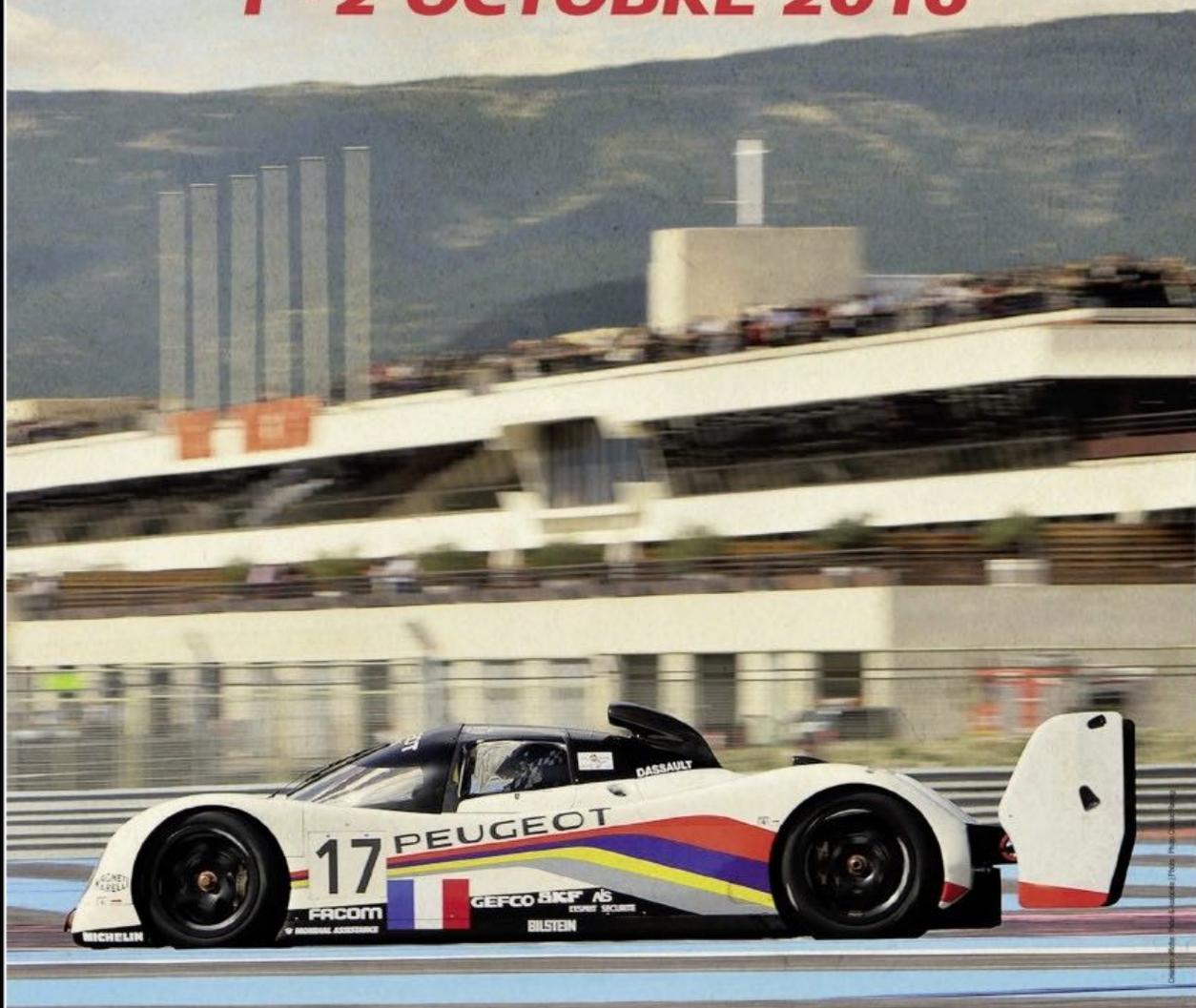
Lors du remplacement
du filtre d'habitacle
(pollen), exigez
un nettoyage
de votre circuit
de climatisation
avec DÉOCLIM
de LIQUI MOLY.

LIQUI MOLY, UNE TECHNOLOGIE DE POINTE POUR DES ROUTES PLUS BELLES, ET DES MOTEURS EN HARMONIE AVEC LA NATURE

DIX MILLE TOURS

by Peter Auto

1^{ER} - 2 OCTOBRE 2016



EFG

ZENITH
WATCHES

HALLICARD

AC

AGIP

REPSOL

ALAIN FIGARET

MOTUL

REPSOL

GROUP C

HERITAGE
RACING
CUP

PETER
Auto

Christian Huber - Max Chabouat / Photo: Peter Auto

Diminuez votre budget carburant.

Recherchons Revendeurs
et Commerciaux

À partir de **299€.**

Test de consommation : **-12%**



**4 FOIS
SANS FRAIS**

**KIT
POWER**
OPTIMISATION MOTEUR

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

AUTOS
BATEAUX
CAMPING CAR
POIDS LOURDS
AGRICOLLES



Satisfait ou remboursé. Livraison gratuite en 48 heures.
Connecteurs d'origine. Plus de 50 centres de montage.
Garantie 8 ans

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

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

**GAIN
DE COUPLE**
**GAIN DE
PUISSANCE**
**DÉCOUVREZ DE
NOUVELLES
SENSATIONS**

Les **Voitures** DE L'ANNÉE

**Mercedes - BMW
Audi - VW**

Direction et Collaborateur ALLEMAGNE

www.lesvoituresdelannee.com

06.09.78.09.20

aupe@lesvoituresdelannee.com

Véhicules de direction
Véhicules du Personnel
Usine de POISSY

PEUGEOT & CITROËN

Tél : 01 30 19 55 00

06 18 40 80 86

vvo@info-auto.org

du lundi au vendredi de 8h30 à 17h00

www.info-auto.org

Votre voiture reprise & payée en 24h

sans obligation d'en
acheter une nouvelle !

Estimation gratuite
de votre voiture



Aa Aramisauto .com

APPELEZ-NOUS AU : **30 55**
(Gratuit depuis un poste fixe)

D'un seul clic ! Abonnez-vous à **l'auto-journal**

Tous les plaisirs de l'automobile

1an - 25 n^{os}

(inclus le numéro Spécial Salon
et le numéro double)

65 €
seulement
au lieu de 122,49 €

soit plus de
46%
d'économie !

et recevez au choix !



le coffret laguiole



la montre
Jean-Louis Scherrer



le radio réveil philips



www.kiosquemag.com

À découvrir dans notre prochain numéro

N° 966

du 15 septembre 2016

A. BERNIER / PRODIGIOUS



Renault Scenic IV

Pour ne pas être ringardisée par les SUV, la star des monospaces compacts se réinvente. Toujours décliné en deux carrosseries, le 4^e Scenic joue les petits Espace. Premier rendez-vous avec le TCe 130 ch.

YANN LEFEBVRE



Jaguar F-Pace

Pour tout savoir sur le premier SUV Jaguar, rien de tel qu'un essai 10 000 km. C'est sur les routes croates, bosniaques, slovènes et italiennes que nous lui avons fait passer l'été...

PORSCHE



Porsche Panamera II

Pour faire entrer ses modèles dans l'histoire, Porsche préfère les évolutions de style en douceur plutôt que les révolutions. Mais techniquement, la Panamera change tout ! Premiers tours de roues...

Et aussi... En kiosque



Ne ratez pas le numéro
SPÉCIAL SALON 2017!
5 000 modèles, 404 pages

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

Et où que vous
soyez, sur
SMARTPHONE
et
TABLETTE

RÉDACTION

8, rue François-Ory - 92543 Montrouge Cedex
Tél.: 01 41 33 50 00. Fax: 01 41 33 57 04
E-mail: autojournal@mondadori.fr
(Pour joindre directement votre interlocuteur, composez le 01 41 33... suivi du numéro de poste)
Directeur de la rédaction: Laurent Chiappello
Rédacteur en chef: Jean-Éric Raoul, assisté de Karine Roumestand (5594)
Rédacteur en chef adjoint: Guy L'Hospital (5396)
Directeur artistique: Véronique Martin
Actus, nouveautés: Brice Perrin (chef de rubrique, 5633), Florian Chopin (5595)
Essais: Méline Priam (chef de rubrique, 5416), Stany Meurer (5307)
Service/Pratique: Pascal Richard (chef de rubrique, 5566)
Technique: Vincent Coppin, Frédéric Haas
Convoyage: Sylvain Cambier (responsable)
Secrétaire général de rédaction: Denis Riffade
Secrétariat de rédaction: Valérie Frölich (1^{re} secrétaire de rédaction), Alain Le Roch
Chef de studio: Nicolas Georgieff
Maquette: Frédéric Cauchy, Sabah Slimani
Photographes: Yann Lefebvre, Christian Martin
Responsable service photo: Jeanne-Marie Woitié (5650)
Ont collaboré à ce numéro: Perrine Charron, Roland Combette, Marie Dethire, Éric Haefele

DIRECTION - ÉDITION

Directeur de la publication: Carmine Perna
Directeur exécutif: Stéphane Haïtaïan
Éditeur: Tommaso Albinati

DIFFUSION

www.vendezplus.com
Directeur diffusion: Jean-Charles Guéault
Responsable diffusion marché: Philippe Merrien

MARKETING

Directrice marketing: Sylvie Siguret
Responsable marketing: Frédérique Gasbarian
Abonnements: Mathilde Dionnet, Agnès Tran

PUBLICITÉ

Tél.: 01 41 33 53 52. Fax: 01 41 33 57 03
Directeur exécutif: Valérie Camy
Contacts publicité: Caroline Soret (5354), Paul Bellaïche (5600)
Planning: Angélique Consoli (5352), Stéphanie Guillard (5350)
Trafic: Stéphane Durand (5312)
Opérations spéciales: Jean-Jacques Benezech (1983)

ANNONCES CLASSÉES

Tél.: 01 41 33 55 54
Directeur de publicité: Marc Queille
Commerciale: Julie Aldabo
Assistante/maquettiste: Sylviane Ragusa
Maquettiste: Alexandre Guillard

FABRICATION

Directeur des opérations industrielles: Dominique Aymard
Directeur de la fabrication: Isabel Delanoy
Chef de fabrication: Isabelle Simon-Mezari (1062)
Responsable service prépresse: Sylvain Boularand (2988)
Adjoint responsable service prépresse: Christophe Guérin (4919)

FINANCE

Finance manager: Guillaume Zaneskis
Éditeur: Éditions Mondadori Axel Springer "EMAS" SNC
Siège social: 8, rue François-Ory - 92543 Montrouge Cedex
Co-gérants: Carmine Perna et Ralph Büchi
Actionnaires principaux: Mondadori France SAS et Axel Springer France SAS
Imprimeur: Maury, BP 12, Route d'Étampes, 45331 Malesherbes
N° ISSN: 0005-0768
Commission paritaire: 0318 K 82833
Dépôt légal: septembre 2016



ABONNEMENT

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

CHASSAY

TOURS

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

Nouveau Cadillac XT5

Le Crossover Haut de Gamme



Réservations ouvertes

18 MARQUES HAUT DE GAMME - 200 AUTOMOBILES DISPONIBLES
A une heure de Paris en TGV ou deux heures par l'autoroute A10

ACHAT - VENTE - REPRISE - ENTRETIEN - FINANCEMENT[®]
CABRIOLET-ROADSTER | COUPÉ-GT | BERLINE-BREAK | SUV-CROSSOVER

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

**Un
super Wifi
partout
chez moi**

**Nouvelle
Livebox
avec la Fibre,
100% Fibre**



nouvellevivebox.orange.fr

**Vous rapprocher
de l'essentiel**

orange™

Offre soumise à conditions valable en France métropolitaine, sous réserve d'éligibilité. Super Wifi : avec équipement compatible Wifi ac pour bénéficier d'un débit amélioré. Conditions et tarifs sur orange.fr. Crédit photo transat : Getty Images.