

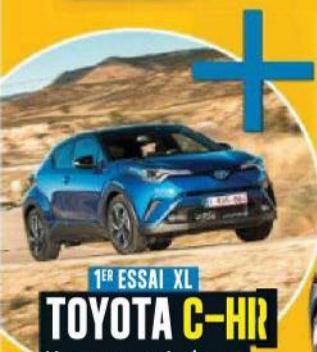
N°971

RENAULT KOLEOS II VS PEUGEOT 5008 II

le premier match



SUV

LES PREMIÈRES
NOUVEAUTÉS 2017
8 MODÈLES DÉVOILÉS1^{ER} ESSAI XL
TOYOTA C-HRUn nouveau rival pour
les Kadjar et Qashqai

LES EXPERTS AJ

LE NOUVEAU
PEUGEOT 3008
EXAMINÉ À LA LOUPE

COMPARATIF GÉANT

LE NOUVEAU RENAULT SCÉNIC
FACE À TOUS SES RIVAUX

BEL: 3,90 € - ESP: 4 € - GRE: 4 €
DOM: 3,4 € - DOM: 5 €
ITA: 4 € - LUX: 3,90 €
PORT: 20 € - 4 € - CAN: 6 \$
CAN: 10 \$ - MBR: 45 DH
TOM: 4,80 € - 4,80 €
TUN: 1,00 € - CFP: 4 € - CH: 6 \$
TUN: 7,50 DTU

TESLA MODEL S
LES PERFORMANCES
S'AMÉLIorent ENCORE !

CONFIGURATEUR

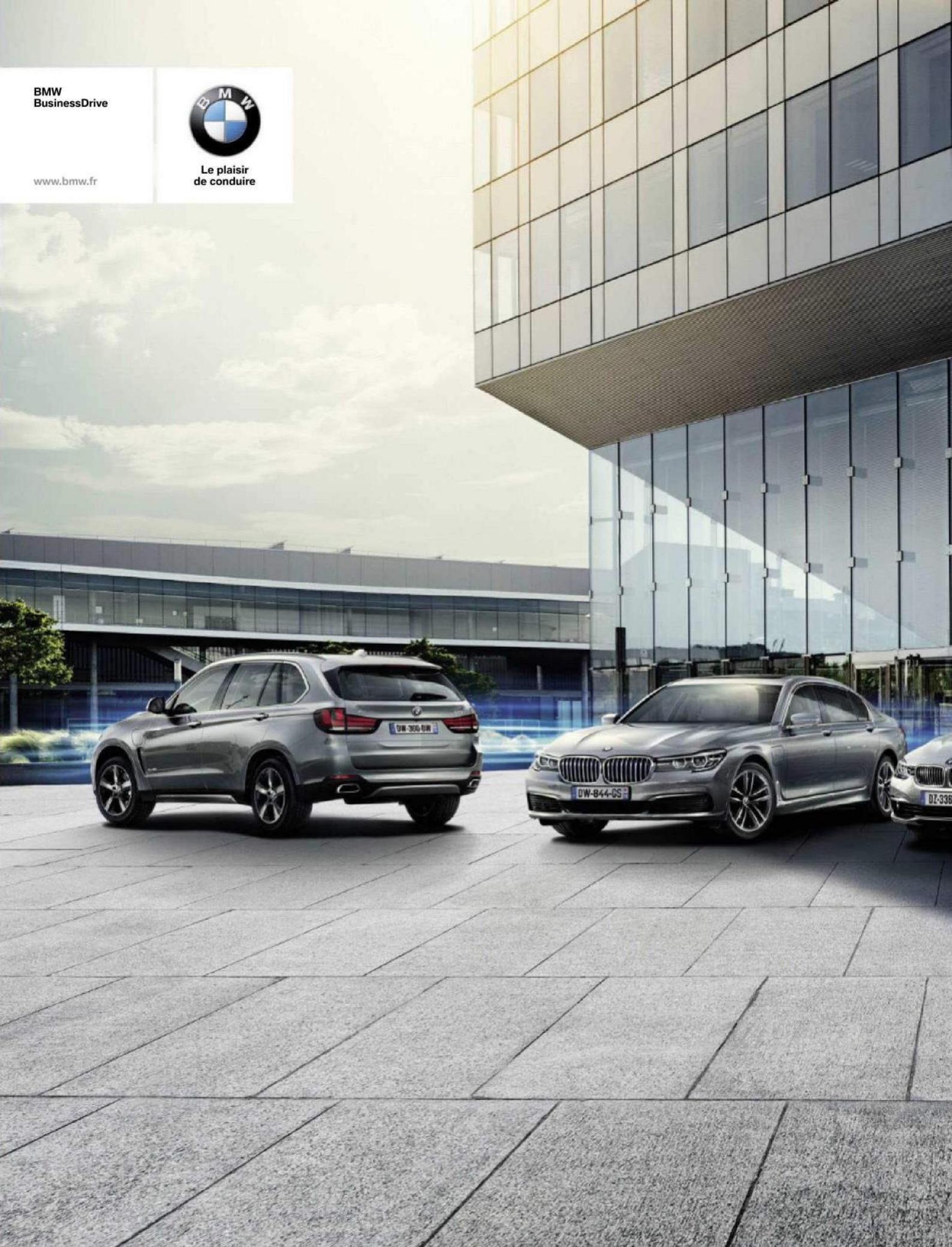
RENAULT TALISMAN BREAK
Quelle version choisir ?

BMW
BusinessDrive



Le plaisir
de conduire

www.bmw.fr



NOUVELLE GAMME HYBRIDE RECHARGEABLE SELON BMW.

OSEZ LA PERFORMANCE DURABLE ET INTELLIGENTE.

iPERFORMANCE

Et si la technologie Hybride Rechargeable permettait à vos collaborateurs de profiter du meilleur de la conduite électrique lors de leurs déplacements professionnels ?

Et si la motorisation thermique était la solution pour leurs longs trajets personnels ?

Et si elle leur permettait de conjuguer chaque jour performance et respect de l'environnement ?

La technologie Hybride Rechargeable selon BMW concentre réellement tous les atouts, avec zéro émission en mode 100 % électrique et 0 € de TVS*. Découvrez également cette technologie sur bmw.fr/hybride



BMW BusinessDrive

Solutions de mobilité durable

*Exonération totale de TVS pour les BMW 225xe Active Tourer, BMW 330e Berline et BMW 740e Berline. Exonération de TVS pendant 8 trimestres pour les BMW X5 xDrive40e et BMW 740Le Limousine. Consommations en cycle mixte des Nouvelles BMW 225xe Active Tourer, BMW 330e Berline, BMW X5 xDrive40e et BMW 740e Berline et Limousine : 1,9 à 3,4 l/100 km. Consommation électrique : 11 à 15,4 kWh/100 km. CO₂ : 44 à 78 g/km selon la norme européenne NEDC. L'autonomie dépend de différents facteurs, notamment du style de conduite, des conditions de roulement et de la température. BMW France, S.A. au capital de 2 805 000 € - 722 000 965 RCS Versailles - 3 avenue Ampère, 78180 Montigny-le-Bretonneux.

BLACK BAY DARK

BOÎTIER EN ACIER INOXYDABLE PVD NOIR
DIAMÈTRE 41 MM
ÉTANCHE JUSQU'À 200 M
MOUVEMENT MANUFACTURE

Boîtier en acier inoxydable PVD noir. Directement dérivé de la technologie des couches minces développée à l'origine par la NASA, le PVD (Physical Vapor Deposition) permet d'unir pratiquement n'importe quelle matière inorganique à des métaux.



Mouvement manufacture TUDOR MT5602. Il offre une réserve de marche de 70 heures et est régulé par un oscillateur à inertie variable avec spiral en silicium. Il est en outre certifié par le Contrôle Officiel Suisse des Chronomètres (COSC).

#TUDORWATCH
TUDORWATCH.COM



TUDOR

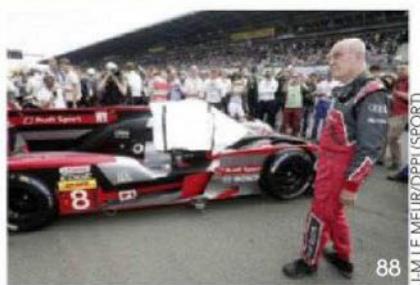
Sommaire [N° 971]



42



52



JULIEN MEURDPP/SPORT360

88



78

*Tous les plaisirs
de l'automobile*
**du 24 novembre
au 7 décembre
2016**



70



64



66



82

Découvrir

[NOUVEAUTÉS]

14 SUV : les premières nouveautés de 2017. Peugeot 5008 vs Renault Koleos : le match. Alfa Romeo Stelvio, Mazda CX-5, Jaguar I-Pace, Jeep Compass, Mini Countryman, Ford EcoSport

28 Volkswagen Golf

Comprendre

[L'ENQUÊTE DE LA QUINZAINE]

32 Le nouveau business des constructeurs

Conduire

[1^{er} ESSAI XL]

42 Toyota C-HR 122 ch

[COMPARATIF]

52 Le Renault Scénic 1.5 Energy dCi 110 ch face à ses rivaux

[LES EXPERTS]

64 Peugeot 3008 2.0 BlueHDI 180 ch

[1^{er} ESSAI]

66 Ford Kuga 1.5 TDCi 120 ch

[FACE-À-FACE]

70 Fiat 124 Spider / Mini Cabrio Cooper

[GRAND ANGLE]

78 Tesla Model S 90D

[DERNIER ESSAI]

81 Mini Countryman

Vibrer

[REPORTAGE]

82 Le Rallye Monte-Carlo en Toyota Mirai

[SPORT]

88 WRC/WEC : Volkswagen et Audi en fuite

[RÉTRO]

90 Volvo 340 GLE

[TENDANCE]

94 Spécial Noël

Partager

[COURRIER DES LECTEURS]

102 La vie de vos autos

103 Le chef des essais vous répond

S'offrir

[CONFIGURATEUR]

104 Renault Talisman Estate

[FICHE OCCASION]

109 Ford Fiesta

[LE PRIX DU NEUF]

113 Le tarif des voitures neuves

[LES PROFESSIONNELS S'AFFICHENT]

121 Les petites annonces

CHAQUE SAMEDI
RETROUVEZ L'AUTO-JOURNAL
DANS L'ÉMISSION DE
PIERRE DE VILNO
TOUT ROULE / 18H10-18H45

Europe 1



Fournisseur officiel du GIGN



real watches for real people*

Oris GIGN Edition Limitée
Mouvement mécanique automatique
Fonction altimètre en mètre breveté
Etanche 10 bar / 100m
500 exemplaires
www.oris.ch

ORIS
Swiss Made Watches
Since 1904



ABONNEZ-VOUS!
Retrouvez toutes nos offres p. 111 et sur www.kiosquemag.com

CLEMENT CHOULOT



VERS LA VOITURE ESPION ?

À l'exception de quelques résistants – dinosaures ou vrais visionnaires ? –, les constructeurs se lancent à corps perdu dans le business de la “mobilité”. Pourquoi ces guillemets prudents ? Normalement, la mobilité, c'est la base de l'auto-mobile. C'est même écrit dessus. Mais aujourd'hui, la révolution numérique y cache d'autres sens, plus proches du smartphone que de l'acier et de l'essence. Des applications de service, pour louer sa voiture, trouver une place de parking, se déplacer par d'autres moyens de transport, et tout ce qui reste à inventer.

C'est donc l'univers naturel des constructeurs automobiles. Mais ce n'est pas leur métier. Ni leur mode naturel d'organisation. Même si l'industrie automobile a bien changé depuis les bases jetées par Henry Ford à la fin des années 1900. Notre enquête de la quinzaine (page 32) examine en détail les raisons et les risques de ce saut dans l'inconnu. Quoi qu'il en soit, avec les perspectives de conduite autonome et l'électrification à marche forcée, c'est le grand sujet du moment chez les constructeurs. En venant se frotter à des start-up agiles et agressives, la rentabilité et la pertinence de ces grands débutants n'est pas assurée dans un domaine tout neuf pour eux. Et face aux géants du numérique, les fameux GAFA, les constructeurs automobiles ne font pas le poids.

Pourtant, cette ouverture vers d'autres modes de pensée, d'autres organisations, l'accueil de collaborateurs venant d'autres horizons leur seront éminemment profitables. Et surtout, grâce à nos voitures communicantes, liées à une flopée d'applications dédiées, les constructeurs vont bientôt se trouver à la tête d'une masse de données personnelles de haute valeur. Seront-elles plus intéressantes, d'un point de vue commercial, plus intrusives en termes de vie privée, que celles que nos téléphones passent leur temps à communiquer à la terre entière ? Difficile à dire. Mais il y a fort à parier que ce marché des données sera l'un des enjeux de ce nouveau business. Exploité en toute discrétion... À nous de rester vigilants !

Rédacteur en chef
jeaneric.raoul@mondadori.fr

Jean-Eric Raoul

ÇA VOUS A FAIT RÉAGIR...

Dans votre numéro 968, vous comparez une série de breaks familiaux. Un sujet utile et pas futile. Mais pourquoi les choisir dans leurs versions ramollos ? Ces voitures existent toutes avec des motorisations plus puissantes. D'autant que, d'un autre côté, vous testez la dernière Audi machin diesel surpuissante !

B. Daconceicao

Il est toujours délicat de choisir une motorisation lors d'un comparatif. Dans le cas de cet article, nous avons considéré qu'il s'agissait du niveau de puissance correspondant à la plus large demande.

J'ai remarqué que, dans votre comparatif entre l'Audi A3 2.0 TDI 150, la BMW 118d BVA et la Mercedes A200 CDI BVA, les photos qui illustrent ce sujet sont réalisées avec une BMW 120d xDrive. On peut donc se demander si le test effectué et le verdict donné (la BMW gagne, notamment pour son agrément de conduite) sont adéquats et réellement sérieux.

Brieux Moskowicz

Il arrive parfois que les voitures de nos comparatifs ne soient pas toutes disponibles simultanément dans les bonnes motorisations et finitions le jour de la séance photo. Mais rassurez-vous, l'essai et les mesures sont évidemment réalisés avec les voitures dont nous parlons.

GAMME SUV HYBRIDE LEXUS, TOUJOURS CHARGÉE TOUJOURS PRÊTE



La batterie des SUV Lexus se recharge toute seule en roulant et n'a donc jamais besoin d'être branchée.
Vous êtes toujours prêt à vivre l'expérience des SUV Hybrides Lexus.

À PARTIR DE

499 €/MOIS⁽¹⁾

SANS APPORT

SANS CONDITION DE REPRISE

LOA* 49 MOIS, 49 loyers de 499€ TTC.

Montant total dû en cas d'acquisition : 40 851€ TTC.

UN CRÉDIT VOUS ENGAGE ET DOIT ÊTRE REMBOURSÉ.

VÉRIFIEZ VOS CAPACITÉS DE REMBOURSEMENT AVANT DE VOUS ENGAGER.

Consommations (L/100 km) et émissions de CO₂ (g/km) mixtes : RX 450h de 5,3 à 5,5 et de 122 à 127 (C) / NX 300h de 5,0 à 5,3 et de 116 à 123 (B à C). Données homologuées CE.

LOA : Location avec Option d'Achat. (1) Exemple pour un Lexus NX 300h 2WD neuf au prix exceptionnel de 37 656€, remise débute de 2834€. LOA 49 mois, 49 loyers de 499€/mois hors assurances facultatives. Option d'achat : 16 400€ dans la limite de 49 mois & 45 000 km. Montant total dû en cas d'acquisition : 40 851€. Assurance de personnes facultative à partir de 41,42€/mois en sus de votre loyer, soit 2029,58€ sur la durée totale du prêt. Modèle présenté : NX 300h 4WD Executive neuf, au prix de 57 210€, remise de 4080€ débute. À 739€/mois TTC en LOA 49 mois & 45 000 km. 49 loyers de 739€/mois TTC hors assurances facultatives. Option d'achat : 25 950€ dans les mêmes conditions. Montant total dû en cas d'acquisition : 62 161€. Assurance de personnes facultative



LEXUS

à partir de **62,93 €/mois** en sus de votre loyer, soit **3083,57 €** sur la durée totale du prêt. En fin de contrat, restitution du véhicule dans votre concession avec paiement des frais de remise en état standard et des éventuels kilomètres excédentaires. Offre réservée aux particuliers, non cumulable avec d'autres offres, valable **Jusqu'au 31 décembre 2016** chez les distributeurs Lexus participants et portant sur le tarif en vigueur au jour de la souscription du contrat. Sous réserve d'acceptation par TOYOTA FRANCE FINANCEMENT, 36 bd de la République 92423 Vaucresson, RCS 412 653 180 - n° ORIAS 07 005 419 consultable sur www.orias.fr.

ON A AIMÉ,
CETTE QUINZAINE



L'ANTRE DE LA PASSION

Oubliez les concessions froides, sans âme. Bienvenue dans le Porsche Experience Center de Los Angeles. Inauguré en même temps que le Salon éponyme, il transpire la passion à tous les étages: 60 millions de dollars ont été investis pour proposer 6,5 km de circuit, une piste tout-terrain, et tout ce qu'il faut pour découvrir la marque, ses voitures et son histoire. Et évidemment, acheter et entretenir une Porsche,

qu'il s'agisse d'un modèle de route... ou de course. "À l'ère de la révolution numérique, les expériences de conduite réelle sont de plus en plus importantes pour notre marque. Nos voitures représentent la performance et le plaisir de conduire – et c'est exactement ce dont nos clients peuvent profiter ici", explique Detlev von Platen, responsable des ventes et du marketing chez Porsche AG. Pertinent!





Nouvelle Kia Optima SW

Aussi innovante que vous.

À partir de
387 € TTC/mois⁽¹⁾

1^{er} loyer majoré de 3 150 €
Financement en LLD sur 49 mois et 60 000 km



OPTIMA SW

La nouvelle Kia Optima SW est un mélange rare d'élégance et de modularité. Dans sa finition GT Line, elle se distingue par un design exclusif fait de lignes dynamiques et racées avec sa poupe soulignée par une double sortie d'échappement. Par ailleurs, elle offre un espace accueillant et confortable que vous pouvez optimiser à chaque voyage : avec ses sièges arrière rabattables

Consommations mixtes et émissions de CO₂ de la nouvelle Kia Optima SW : de 4,4 à 8,2 L/100 km - de 113 à 191 g/km.

*Garantie 7 ans ou 150 000 km (1^{er} des deux termes échu) valable pour tous les modèles Kia en France métropolitaine et Corse (hors DOM-TOM) et dans tous les Etats membres de l'UE ainsi qu'en Norvège, Suisse, Islande et à Gibraltar. **Mentions légales KIA FINANCE** (1) Exemple de financement en Location Longue Durée (LLD) sur 49 mois et 60 000 km pour une nouvelle Kia Optima SW Premium 1,7 L Diesel CRDi 141 ch ISG BVM6 (hors options) : 1^{er} loyer majoré de 3 150 € suivi de 48 loyers mensuels de 387 € TTC (hors assurances et prestations facultatives). Modèle présenté : nouvelle Kia Optima SW GT Line 1,7 L Diesel CRDi 141ch ISG DCT7 (avec peinture nacrée) : 1^{er} loyer majoré de 3 900 € suivi de 48 loyers mensuels de 477 € TTC (hors assurances et prestations facultatives). Offre réservée aux particuliers, non cumulable, valable jusqu'au 31/12/2016 chez tous les distributeurs Kia



Le Pouvoir de Surprendre

40/20/40, le volume du coffre passe de 552 à 1 686 litres. La nouvelle Kia Optima SW transformera tous vos trajets en moments de plaisir.

participant à l'opération. Sous réserve d'acceptation du dossier par Kia Finance, département de CGL, Compagnie Générale de Location d'équipements, SA au capital de 58 606 156 € - 69, av. de Flandre 59708 Marcq-en-Barœul Cedex - SIREN 303 236 186 RCS Lille Métropole. Conditions sur kia.com.



Par la barbiche

Koleos

LES INFOS CLÉS

Prix estimé :

à partir de 30 000 €

Commercialisation :
printemps 2017



P

eugeot et Renault ne se posent pas la question de savoir si trop de SUV tue le SUV. Ça, c'est pour les métaphysiciens, dont nous sommes. Les deux marques cochent les bonnes cases une par une dans le même tempo et, ce fai-

sant, entrent en conflit frontal à chaque étape. 2008 contre Captur, puis 3008 contre Kadjar et maintenant les grands seigneurs du genre, incarnés par les 5008 et Koleos: les forces en présence remettent le couvert. Revue de détail. ➤

lette

Lancés sur le marché l'un à la suite de l'autre, le 5008 et le Koleos entrent en conflit sur un pied d'égalité. Mais pas avec le même armement, lourd de chaque côté.

Par Daniel Carroux

5008



LES INFOS CLÉS

Prix estimé :
à partir de 27 000 €

Commercialisation :
début 2017



LE MATCH EN CHIFFRES

RENAULT KOLEOS

Dimensions		PEUGEOT 5008
4,67 / 1,84 / 1,68	2,70	4,64 / 1,84 / 1,64
Habitabilité		
97 / 93	Garde au toit AV / AR (cm)	102 / 95
148 / 146	Largeur aux coudes AV / AR (cm)	149 / 150
30	Espace aux jambes AR (cm)	22-37
624	Volume du coffre (dm ³)*	702
Technique		
1.6 TCe 150 et 200 1.6 dCi 130; 2.0 dCi 175	Motorisations (ch)	1.2 PureTech 130; 1.6 THP 165 1.6 BlueHDI 100 et 120; 2.0 BlueHDI 150 et 180
manuelle ou CVT	Boîtes de vitesses	manuelle ou automatique
4x2 ou 4x4	Transmission	4x2

*Donnée constructeur



Koleos

Aisance à bord

Postulat de base : les places arrière sont spacieuses dans les deux cas, le Koleos libérant toutefois un espace aux jambes plus étendu. Les divergences se font jour sur la question de la modularité. Trois sièges de taille identique, coulissants et rabattables séparément en rang 2 pour le 5008 ; banquette fractionnable en deux parties inégales, coulissantes et rabattables depuis le coffre pour le Koleos. Sur le papier, l'avantage revient au 5008 en partant du principe qu'il offre une place centrale fréquentable. Le Peugeot surenchérit en disposant de deux places supplémentaires, chose interdite au Koleos. Et les sièges du rang 3 peuvent se retirer du véhicule, c'est à noter. La zone de chargement devient alors gigantesque – 780 dm³ sous la tablette, selon Peugeot. En comparaison, et même si son coffre n'a rien d'une boîte d'allumettes (624 dm³, tout de même), le Koleos ne peut pas lutter.

Verdict : le 5008 garde des gènes de monospace, et ça se voit. De facture plus classique, moins modulable et doté d'un coffre moins vaste, le Koleos ne peut que s'incliner.



❶ Sobre, la planche de bord va à l'essentiel.

❷ De l'espace, mais pas de banquette coulissante.

❸ Gros coffre, lequel s'agrandit de manière classique.



Qualité de fabrication

À ce sujet, le doute persiste concernant le Koleos. Certes, Renault tente de corriger le tir par quelques plastiques plus moussés à certains endroits, mais le véhicule présenté au récent Mondial de l'Auto (uniquement lors des journées presse) était une version Initiale Paris. Ces éléments seront-ils admis à bord des finitions plus abordables ? Renault semble conscient du problème. Ce faisant, le Koleos pourrait bien être la première unité à inverser la courbe lors de son passage à la grande série. En partant du 3008, avec lequel il partage sa planche de bord, le 5008 fait jeu égal avec les premiers de la classe en matière de qualité perçue.

Verdict : attendre et voir pour ce qui est du Koleos. À l'instant T, le 5008 lui inflige une leçon de maintien.

Technologies embarquées

Passons sur les installations multimédias à base d'écrans tactiles, les régulateurs de vitesse adaptatifs et autres hayons mains-libres, toutes choses acquises au standing affiché. La différence se fait sur le reste, étant →



❶ Modularité sur le mode monospace, très aboutie.

❷ L'effort de finition est à saluer.



5008

www.pulsar.tm.fr

Groupe SEIKO WATCH CORPORATION

M-SPORT
WORLD RALLY TEAM

PULSAR

PARTENAIRE OFFICIEL MONTRE

Précision et performance



PULSAR
SOLAIRE

*Ces deux véhicules font honneur à l'automobile française.
Sur le fond, c'est tout ce qui compte...*



entendu que le 5008 et le Koleos donnent tout ce qu'ils ont en stock. Et le stock de Renault est le plus fourni, au vu de ce qui existe déjà chez le constructeur. Détection piétons sur le Scénic, modes de conduite sélectifs sur ledit Scénic et la Talisman, caméras panoramiques Vision 360° sur le Kadjar : on ne voit pas au nom de quoi le Koleos échapperait à tout cela. Hormis l'équivalent des caméras 360°, le 5008 devrait en offrir moins. La très sophistiquée instrumentation entièrement digitale découverte sur le 3008 compense.

Verdict: dans ce domaine, les français rattrapent leur retard à marche forcée. Pour l'heure, Renault fait la course en tête.

Motorisations et transmissions

Là encore, Peugeot et Renault puisent dans leurs réserves, lesquelles ne vont guère au-delà de 200 ch. Les limites du premium à la française sont atteintes, sans surprise. Le 5008 et le Koleos boxent dans la même cour, à ceci près que le premier décline une offre moteur élargie sur le

bas et, partant de là, plus étoffée. Sauf contrordre, le diesel 1.6 BlueHDI de 100 ch est enrôlé, avec à la clé une entrée de gamme affichée à des prix attractifs. Ce genre de considération n'entre pas dans le plan de carrière du Koleos, dont l'offre diesel débute avec le 1.6 dCi de 130 ch, suivi par la variante de 175 ch, fraîchement accordée au Nissan X-Trail (avec qui le Renault partage la même plate-forme). À coup sûr, le 5008 animé par le 2.0 BlueHDI de 180 ch ne jouera pas les aventuriers solitaires très longtemps.

Puisqu'on parle aventure, le Koleos envoie sa transmission 4x4 dans les dents de son adversaire, qui monte au front en short, équipé de son seul dispositif de motricité renforcée Grip Control. La boîte CVT (variation continue) empruntée au X-Trail susmentionné fait tache dans le décor – la boîte robotisée EDC eût été préférable. Le 5008 oppose sa boîte automatique EAT6, dans le ton quant à elle.

Verdict: sans surprise, les deux protagonistes se marquent à la culotte. La transmission 4x4 du Koleos pèse lourd dans la balance.

Le gagnant
5008



L'avis de
Daniel Carroux :

Comme démontré, le 5008 prend une longueur d'avance. Courte, la longueur. Le Koleos colle au pare-chocs de son concurrent, et pourrait même virer en tête si ce n'étaient ces histoires de finition. La balle est dans le camp de Renault.



Se garer n'est plus un art.



Avec Nissan, la technologie vous simplifie le quotidien.

Grâce au système d'aide au parking Nissan AVM-Vision 360°, la peinture de votre crossover ne finira plus jamais sur les murs.

NISSAN INTELLIGENT MOBILITY

Innover Autrement. Équipement disponible selon version. Modèles présentés : versions spécifiques. Nissan West Europe : nissan.fr

Consommations gamme cycle mixte (l/100km) / Emissions CO₂ (g/km) :

Nissan QASHQAI : 3,8 - 6,0 / 99 - 138. Nissan X-TRAIL : 4,9 - 6,4 / 129 - 149. Nissan JUKE : 4,0 - 7,3 / 104 - 172.



**Innovation
that excites**



Alfa Romeo Stelvio

Nouvelle ambition

En présentant le premier SUV de son histoire, à Los Angeles, Alfa Romeo a fait les choses en grand. Partant de la base de la récente Giulia, la firme milanaise entend marquer un territoire qui s'étend de BMW à Porsche.

Par Jean-Éric Raoul

Ne vous fiez pas trop aux photos, qui rendent le Stelvio plus compact qu'il n'est. En réalité, c'est un engin de belles dimensions (4,68 m de long pour 1,65 m de haut), qui en impose par sa masse visuelle autant qu'il séduit par son élégance. Ses lignes paraissent même plus réussies encore que celles de la Giulia dont il reprend certains traits, et on peut parier qu'il fera tourner les têtes sur son passage. Mais il n'est pas qu'une belle gueule, loin s'en faut. Pour sa présentation en terre américaine, Alfa a joué la carte de la performance : deux motorisations essence, le 4 cylindres 2.0 de 280 ch, baptisé TI aux États-Unis et vraisemblablement Veloce en

Europe et, surtout, le V6 biturbo de 510 ch de la Quadrifoglio. Celui-là, on ne l'attendait pas forcément sur le premier SUV d'Alfa. D'emblée, il vise la tête de sa catégorie, se permettant de toiser un Porsche Macan Turbo de "seulement" 400 ch ! Pas mal, pour un rookie.

Le Stelvio reprend les blocs de la Giulia, dont le V6 de 510 ch

À la différence de la Giulia cependant, ce ne sera pas la première version commercialisée, en tout cas en Europe. Car les motorisations 4 cylindres diesel, calquées sur celles de la berline, y auront la priorité lors de sa



1 Cet angle n'est sans doute pas le plus valorisant. Le seuil de chargement du coffre est bas... au détriment de l'esthétique.

2 La présentation intérieure reprend l'architecture de la Giulia, mais la qualité des matériaux est déjà en progrès.

3 La transmission 4x4 est associée à un différentiel vectoriel transférant le couple d'une roue à l'autre de l'essieu. Une première pour Alfa Romeo.



LES INFOS CLÉS

Prix estimé : à partir de 45 000 €

Commercialisation : printemps 2017



mise sur le marché, prévue à la fin du printemps 2017. Pour les performances ébouriffantes du Quadrifoglio, notamment son 0 à 100 km/h annoncé en 4 s, il faudra donc patienter jusqu'à l'automne prochain. À noter également que les versions les plus sages seront probablement disponibles en deux roues motrices, ce qui n'est pas le cas des deux modèles révélés à ce jour, exclusivement accolés à la transmission Q4. Cette transmission intégrale est, pour la première fois chez Alfa, associée à un différentiel arrière vectoriel, qui se traduit par une gestion intelligente des transferts de couple, favorisant soit la stabilité, soit l'inscription en courbe. Autre raffinement du Stelvio Quadrifoglio, il peut recevoir en option de généreux disques de freins en carbone, qui ne seront sans doute pas superflus pour stopper un engin capable d'atteindre 285 km/h... et dont la masse n'a pas encore été révélée.

À l'intérieur, l'admirateur de l'habitacle de la Giulia ne sera pas dépassé. L'architecture est identique, la planche de bord et ses éléments sont

calqués sur la récente berline italienne, mais on y découvre un soin supérieur apporté aux matériaux et aux détails de finition. Soin qu'il sera prudent de confirmer sur les modèles définitifs, puisque nous n'avons eu accès qu'à un exemplaire de présérie ; et, rappelons-le, de la version située tout en haut de la gamme. En revanche, cet exemplaire du SUV Stelvio nous a permis de jauger l'espace disponible à bord, conforme aux attentes de la catégorie.



L'avis de Jean-Éric Raoul

La renaissance d'Alfa Romeo, initiée avec la Giulia, se poursuit avec ce SUV ambitieux, élaboré sur la même plate-forme. À la fois séduisant et performant, en tout cas dans les versions révélées à Los Angeles, il peut être une alternative crédible aux BMW X4, Jaguar F-Pace ou Porsche Macan. Mais gare à la facture finale...



Jaguar I-Pace

Né sous X

Après Mercedes et son concept car du Mondial de l'Auto, c'est au tour de Jaguar de venir affronter Tesla, avec un SUV tout électrique diablement séduisant. **Par Jean-Éric Raoul**

Ce n'est pour l'instant qu'un concept, mais ne nous y trompons pas : l'I-Pace Concept révèle fidèlement le modèle qui, dès 2018, sera la première Jaguar électrique de l'histoire. Pour cela, la marque britannique est partie d'une feuille blanche, afin d'exploiter au mieux les possibilités d'une architecture inédite. Sur cette nouvelle plate-forme, on retrouve un plancher tapissé de batteries lithium-ion, pour une

capacité de 90 kWh, et un moteur sur chaque essieu. Il s'agira donc d'un 4x4, bénéficiant d'une puissance cumulée de 400 ch. D'où des performances appétissantes : le 0 à 100 km/h est annoncé aux environs de 4,5 s, un temps d'authentique sportive.

Côté autonomie, Jaguar annonce 500 km en norme NEDC, ce qui devrait faire un peu moins de 400 km dans la vraie vie. En passant, Wolfgang Ziebart, responsable du projet, souligne malicieusement que le poids de ce beau

bébé est inférieur d'environ 400 kg à celui de son concurrent direct – comprendre le Tesla Model X. Ce qui ne l'empêche pas de peser un peu plus de 2 tonnes. *“Mais le centre de gravité extrêmement bas garantit une agilité de voiture de sport”*, précise-t-il. L'habitabilité est l'autre grande gagnante de cette architecture. Mais c'est sur le style que l'anglais compte faire la différence. À l'allure rondouillarde du SUV américain, l'I-Pace oppose une silhouette élégante et sportive censée lui assurer un beau succès.



1 Malgré son statut de concept, l'I-Pace propose une planche de bord très réaliste, avec deux écrans de 12 pouces. 2 Le concept Jaguar dispose d'un moteur électrique sur chacun des deux essieux. Puissance cumulée : 400 ch.



LES INFOS CLÉS

Prix estimé :
à partir de 80 000 €

Commercialisation :
2018

NICK DIMPFLBY



NOUVELLE SEAT ATECA

POUR UN QUOTIDIEN **EXTRA** ORDINAIRE
À PARTIR DE **245 €/MOIS⁽¹⁾**



4
ANS

D'ENTRETIEN
ET DE GARANTIE
INCLUS⁽²⁾⁽³⁾

TECHNOLOGY TO ENJOY

TECHNOLOGY TO ENJOY = La technologie au service du plaisir.

(1) Location longue durée sur 48 mois. 1^{er} loyer de 3 300 € suivi de 47 loyers de 245 €. **Offre valable jusqu'au 28/12/2016.** Exemple pour une nouvelle SEAT ATECA REFERENCE 1.0 TSI 115 ch en location longue durée sur 48 mois et pour 40 000 km maximum. (2) Contrat d'entretien VIP obligatoire souscrit auprès de Volkswagen Bank GmbH. (3) Garantie 2 ans + 2 ans de garantie additionnelle. Offre réservée aux particuliers chez tous les Distributeurs SEAT présentant ce financement, sous réserve d'acceptation du dossier par Volkswagen Bank – SARL de droit allemand – Capital 318 279 200 € - Succursale France : Bâtiment Ellipse, 15 Avenue de la Demi-Lune, 95700 Roissy en France - RCS Pontoise 451 618 904 - Mandataire d'assurance et mandataire d'intermédiaire d'assurance enregistré à l'ORIAS 08 040 267 (www.orias.fr). Modèle présenté : NOUVELLE SEAT ATECA XCELLENCE 1.4 TSI 150 ch avec options peinture métallisée Blanc Nevada et jantes 19" XCLUSIVE MACHINED, 1^{er} loyer de 3 300 € suivi de 47 loyers de 389 € pour 40 000 km maximum au tarif n°110 du 02/03/2016 (mise à jour au 01/07/2016).

NOUVELLE SEAT ATECA XCELLENCE 1.4 TSI 150 ch : consommation mixte (l/100 km) : 5,4. Émissions de CO₂ (g/km) : 125.

COMPAREZ-LA SUR **SEATSECOMPARE.COM**

Mazda cx-5 II

Remise en forme

Après seulement quatre ans d'une carrière à succès, le SUV compact de Mazda subit un profond lifting. Le but ? Jeter les bases d'un nouveau style pour la marque. Par Jean-Éric Raoul



La présentation gagne en clarté, avec une ergonomie mieux pensée et des matériaux de meilleure qualité.

Le CX-5 est jeune et en pleine forme. Et pourtant, le voilà qui change profondément d'apparence. Une sacrée prise de risque pour ce modèle qui représente à lui seul un quart des ventes de la marque dans le monde. En partant d'une base technique quasi inchangée, les designers de Mazda ont travaillé dans le sens de la pureté et du raffinement du dessin, tout en musclant la face avant. Pour y parvenir, ils ne se sont pas contentés de retoucher quelques panneaux de carrosserie: la structure a été modifiée, avec des montants de pare-brise reculés de 35 mm, tandis que les phares se sont affinés. Au passage, la rigidité torsionnelle

de la carrosserie y gagne, tout comme la précision de conduite. L'adoption du système G-Vectoring, un contrôle piloté de la répartition du couple aux roues motrices, y participera aussi.

À l'intérieur également, l'évolution est marquée. Des touches d'aluminium viennent éclaircir l'habitacle, les matériaux progressent nettement en qualité perçue. On a aussi travaillé l'ergonomie,

avec un repositionnement du levier de vitesses, de la console centrale ou de l'écran multimédia, ainsi que le confort de la banquette arrière.

Au final, le nouveau CX-5 ne fait pas la révolution. Mais il est le fruit d'un travail d'amélioration soigné qui, partant d'une base réussie, devrait continuer à convaincre.



→ Celui qu'il remplace

Vendu à 1,5 million d'exemplaires depuis son lancement, dont environ 15 000 en France, le CX-5 a été un beau succès. Son châssis convaincant a notamment contribué à son attrait, tempéré par un intérieur un peu austère.

Le nouveau CX-5 propose un style plus élégant et plus fin. Le pare-brise est reculé de 35 mm par rapport à la 1^{re} génération.



Collection 1847

Bijoux argent 925‰ à partir de 59€
Montre acier 189€



www.murat-paris.com

MURAT
PARIS

Jeep Compass II

À la conquête du monde

Le Compass vit toujours. Sa deuxième mouture reviendra même en Europe pour taquiner les ténors du marché des SUV compacts avec une offre mécanique fournie.

SUV
LES PREMIÈRES
NOUVEAUTÉS
2017



Avec 4,39 m de longueur, le Compass vient face au Nissan Qashqai.

S'il avait disparu du paysage européen, le Compass sévissait toujours en Amérique du Nord. Pour repartir à la conquête du monde, ce SUV compact avait besoin d'une cure de rajeunissement. C'est chose faite : le nouveau venu adopte une nouvelle plate-forme et, avec ses 4,39 m de longueur, vient se positionner sur le marché des Peugeot 3008 et Renault Kadjar. Son look est typé baroudeur, avec ses passages de roues carrés et ses lignes tendues. La présentation intérieure se veut sobre et moderne avec un écran tactile intégré dans le haut de la console (disponible en 5, 7 ou 8,4 pouces). Le système est compatible avec Android Auto et Apple CarPlay.

On retrouve, à la base de la console, un sélecteur de modes en fonction du type de terrain (neige, sable, boue, pierre...). Le conducteur dispose de deux types d'instrumentation : l'une avec un écran de 3,5 pouces, l'autre de 7 pouces en couleur. Jeep annonce que ce dernier est le plus grand du segment. Apparemment, ses responsables ne connaissent pas le VW Tiguan, ni le Peugeot 3008 II ! Le Compass est un aventureur doté d'une transmission intégrale. Il sera aussi disponible en version 4x2. Sur le plan mécanique, il disposera de trois blocs essence (dont un 2,4 l pour l'Amérique du Nord) et deux diesels. Ils pourront être associés à des boîtes automatisées à 6 et 9 rapports.



Ford EcoSport **Sur le métier...**

PRIX ESTIMÉ À PARTIR DE 18 500 € - FIN 2017 (EUROPE)

Le Ford EcoSport a connu des débuts difficiles et, malgré quelques modifications fin 2015, les choses ne s'arrangent que très lentement, ses ventes restant assez éloignées de celles de ses rivaux (Captur, 3008, 500X, Juke). Ford ne se décourage pas et a présenté, au Salon de

Los Angeles, un véritable restylage avec une face avant plus massive et une planche de bord sérieusement retravaillée. La personnalité y gagne et l'ambiance intérieure se réchauffe avec, notamment, un large écran tactile de 8 pouces. Il n'arrivera pas en France avant la fin 2017.

Mini Countryman **Pour toute la famille**

PRIX À PARTIR DE 26 900 € - FIN 2016

Après la révélation du nouveau Countryman, nous avons eu l'occasion de le jauger "en vraie grandeur". Si extérieurement, les 20 cm supplémentaires ne sont pas flagrants, en raison d'une gamme qui a grandi, à bord, en revanche, on mesure l'évolution, notamment en montant à l'arrière. Même la place centrale est fréquentable, c'est dire ! Même remarque pour le coffre, généreux sans atteindre toutefois les standards des SUV compacts rivaux (Kadjar, Tiguan...).



PASSION

ART



The art to live a passion...*



ANGE BARDE
GENÈVE

info@angebarde.com

Découvrez la collection de chronographes AB Racing sur angebarde.com

* L'Art de vivre une Passion

Info-
divertissement

VW réorganise son offre d'écrans tactiles avec **des versions 6,5, 8 et 9,2 pouces**. Sur les deux derniers, l'ensemble est alors 100% tactile, même les boutons de raccourcis sont sensitifs. On regrettera, sur le plus grand, la disparition de la commande rotative pour le son, **mais il gagne une commande gestuelle uniquement latérale** fonctionnant sur l'écran d'accueil, sur celui de la radio et des médias.

Écran total

Sous une robe subtilement retouchée afin de ne pas froisser les détenteurs de l'actuelle version, la Golf VII restylée s'offre une petite révolution : du tactile, elle passe à la commande gestuelle.

Par Florian Chopin Photos Arnaud Saunier



Instrumentation

La dalle numérique de 12,3 pouces offre cinq modes d'affichage : **Classique, Consommation, Efficience, Performance, Navigation**.

Il est également possible d'étendre la carte en diminuant les compteurs. Rien de révolutionnaire, mais l'ensemble est élégant et les effets sont très sobres.



Subtiles retouches

Les modifications par rapport à la version lancée fin 2012 sont certes minimales, mais elles existent bel et bien. Ainsi **le bouclier avant a été revu, les optiques s'allongent et le logo s'agrandit légèrement** (sauf sur les versions GTE et e-Golf). Cela a des incidences sur le capot moteur et sur les ailes. À l'arrière, le diffuseur a été modifié ainsi que l'intérieur des feux, qui sont désormais à LED dès l'entrée de gamme et à effet 3D sur les versions huppées.

Notez qu'à l'intérieur, le rétroviseur se dispense de tout contour.



Avant restylage



Après restylage

VOLKSWAGEN

Motorisations

La Golf restylée inaugure un tout nouveau moteur essence 1.5 TSI à coupure des cylindres à faible charge. Il sera disponible dès le lancement en 150 ch, suivi, peu après, par une version Bluemotion de 130 ch disposant, en sus, d'un mode roue libre (avec la boîte DSG). Concernant la boîte à double embrayage, la version 7 rapports se généralise sur toute la gamme à la place de la DSG6. Quant à la Golf GTI, sa puissance passe à 230 ch, mais **seule la version Performance de 245 ch sera commercialisée en France**. La version électrique, e-Golf, passe à 300 km d'autonomie grâce à une batterie de 35,8 kWh.

Aides à la conduite

Nouveau régulateur de vitesse adaptatif (les capteurs sont dans le logo avant), détection des piétons avec freinage d'urgence, assistant d'embouteillage (avec la boîte DSG), sans oublier l'aide aux manœuvres avec remorque, la Golf restylée fait tout comme ses grandes sœurs (Passat et Tiguan).

L'avis de Florian Chopin

Voiture la plus vendue en Europe, elle s'offre un restylage intelligent. Elle capitalise sur ses forces et modernise son équipement technologique. La présentation change, mais ne bouleverse pas l'ergonomie.

L'ACTU DE VOTRE MARQUE

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



Giulia La Giulia décline une sixième finition baptisée Veloce. Cette dernière coiffe la gamme standard et retient des jantes de 18 pouces et des sièges sport qui lui sont propres. Elle se réserve, en outre, deux blocs disponibles sous son seul label. Il s'agit, d'une part, de la seconde variante du 4 cylindres essence

2.0 TB portée à 280 ch et, de l'autre, de la quatrième variante du 4 cylindres turbodiesel 2.2 JTD, portée à 210 ch. Ces deux unités sont associées à la BVA8 et à la transmission intégrale Q4, sans autre choix. Prix respectifs: 53 000 et 50 200 €. Malus de 900 € pour l'essence.



Citroën C3



Countryman Le Countryman nouvelle formule décline ses quatre motorisations sous la nomenclature habituelle. Cooper: 3 cyl. essence 1.5 136 ch; Cooper S: 4 cyl. essence 2.0 192 ch; Cooper D: 4 cyl. diesel 2.0 150 ch; Cooper SD: 4 cyl. diesel 2.0 190 ch, associé à la BVA8 sans autre choix. L'article est disponible en option sur les Cooper S et Cooper D (1 970 €), le Countryman Cooper se contentant quant à lui d'une BVA6 (1 820 €). La gamme s'organise de la manière suivante. Standard: autoradio (écran 16/9°, Bluetooth, USB), banquette 40/20/40, clim. manuelle, détecteurs de pluie et de

luminosité, antibrouillards, radar de recul, jantes alliage 16 pouces. Version 17 pouces sur Cooper S et Cooper SD. Chili (+ 1 900 €): clim. automatique bizona, rétros rabattables électriquement, jantes 17 pouces. Red Hot Chili (+ 2 600 €): modes de conduite sélectifs, sellerie mixte cuir/tissu, projecteurs et antibrouillards à LED. Exquisite (+ 1 700 €): GPS avec écran dédié 6,5 pouces, sellerie cuir. John Cooper Works (+ 1 400 €): contrôle de traction, jantes 18 pouces, éléments de design spécifiques. Le transmission intégrale All4 est disponible sur l'ensemble de la gamme moyennant 2 000 € supplémentaires.

CITROËN

C3 La C3 reçoit la boîte automatique promise sans trop tarder. Il s'agit de la bien connue transmission EAT6 (6 pour 6 rapports...) à convertisseur de couple, attribuée au seul bloc essence 1.2 PureTech de 110 ch sous les finitions Feel et Shine. Lors de notre essai, publié dans le n° 969, nous l'avions annoncée à 20 100 € en finition Shine. Dans le mille, Citroën vient d'officialiser les tarifs : respectivement 18 300 et 20 100 €. Par rapport à la BVM5, le surcoût est de 1 400 €.

LA GAMME MINI COUNTRYMAN

Motorisations/boîtes	Bonus/ malus	Finitions	Prix
Ess. Cooper 136 ch BVM6	0 €	les 5	de 26 900 à 34 500 €
Ess. Cooper S 192 ch BVM6	malus 500 €	les 5	de 31 500 à 38 100 €
Dies. Cooper D 150 ch BVM6	0 €	les 5	de 29 900 à 37 500 €
Dies. Cooper SD 190 ch BVA8	0 €	les 5	de 35 400 à 42 000 €





Nissan X-Trail

NISSAN

X-Trail L'offre diesel du X-Trail se limitait jusqu'à présent au 1.6 dCi de 130 ch, une puissance un peu juste au vu du gabarit du spécimen, il faut l'admettre. Le tort est réparé avec le 4 cylindres 2.0 dCi de 173 ch disponible sous trois combinaisons possibles. CVT 4x2: de 34 580 à 39 260 € – malus 900 ou 1 600 €. BVM6 4x4: de 35 280 à 39 930 € – malus 900 ou 1 600 €. CVT 4x4: de 36 780 à 41 430 € – malus 1 600 ou 2 200 €.

VOLVO

V90 Cross Country La variante gentleman farmer du break V90 mobilise trois moteurs, associés sans exception à la transmission intégrale AWD. T6 BVA8 – 4 cyl. essence turbo 2.0 de 320 ch: de 65 150 à 75 610 €, malus de 3 000 €. D4 BVM6: 4 cyl. diesel 2.0 de 190 ch, de 53 550 à 64 010 €, malus de 150 €. Idem + BVA8: de 55 850 à 66 310 €, malus de 250 €. D5 BVA8 – 4 cyl. diesel 2.0 de 235 ch: de 60 150 à 70 610 €, malus de 250 €. L'écran tactile 9 pouces, le GPS, le navigateur internet, le combiné d'instrumentation digital 12,3 pouces personnalisable et les jantes alliage 18 pouces font partie de la dotation de série dès l'entrée de gamme Cross Country. Jantes 19 pouces, sellerie cuir et hayon motorisé mains libres en finition Cross Country Pro (+6 000 €). Toit ouvrant panoramique, affichage tête haute personnalisable et caméra de recul en finition Cross Country Luxe (+4 460 €).

Volvo V90 Cross Country



QU' ATTENDEZ-VOUS?



IL RESTE 8 HEURES - Asseyez-vous et profitez du match de ce soir. Lorsque vous vous réveillerez, vous serez en condition optimale tout comme votre batterie.

Time to Go est le seul chargeur de batterie qui affiche le temps de charge restant. Vous saurez toujours quel est le temps de charge restant avant de pouvoir partir, pour planifier au mieux votre journée.

Qu'attendez-vous ? Optez pour Time to Go de CTEK dès aujourd'hui.

Pour de plus amples informations, rendez-vous sur www.ctek.com



CTEK | MAXIMIZING BATTERY PERFORMANCE



DANIEL KRAUS

LE NOUVEAU BUSINESS DES CONSTRUCTEURS

CONCEVOIR ET ASSEMBLER DES VOITURES NE SUFFIT PLUS. FACE À L'URBANISATION GALOPANTE ET À L'ÉVOLUTION TECHNOLOGIQUE, LES CONSTRUCTEURS SE PRÉPARENT À DEVENIR DES "**ENTREPRISES DE MOBILITÉ**" ET DES "**FOURNISSEURS DE SERVICES**". AVEC QUEL RÉSULTAT? SUSPENSE...

Par Brice Perrin

Dans "voiture connectée", "voiture partagée", "voiture autonome", "voiture louée", il y a toujours une voiture qu'un smartphone complétera de mieux en mieux, mais sans jamais la remplacer, évidemment... De fait, en France et en Europe, le marché des voitures neuves reste stable – dans le premier cas aux alentours de 2 millions d'unités, dans le second vers 14 millions. Il est même légèrement reparti à la hausse depuis plusieurs mois. À l'échelle mondiale, ce marché

connaît une croissance importante, et les immatriculations automobiles devraient atteindre 75 millions d'unités en 2016. Une croissance synonyme de réussite industrielle pour les constructeurs et équipementiers, qui peuvent compter sur un parc de 32 millions de voitures particulières (et 6 millions d'utilitaires) en France, et près de 300 millions en Europe, pour alimenter le réseau chargé de l'après-vente et faire tourner les usines de pièces détachées. Comme le rappelle le CNPA* : "En dépit des annonces et d'une politique anti-automobile

de plus en plus assumée, la voiture n'est pas dépassée." Mais, si la voiture reste le moyen de transport principal et primordial de nombreux humains, des évolutions sont en préparation...

UN USAGE DE L'AUTO QUI ÉVOLUE

Si les ventes de voitures se maintiennent, l'acheteur final n'est plus tout à fait le même : les particuliers ne représentent plus que la moitié des acquéreurs, contre près d'un quart pour les

LA MOBILITÉ AUTREMENT

Les constructeurs automobiles n'ont pas attendu une révolution technologique pour s'intéresser aux modes de déplacement alternatifs, motorisés ou non. Voici quatre exemples parmi des dizaines :

Scooter

BMW C EVOLUTION

Constructeur automobile, BMW fabrique aussi des motos depuis plus de 90 ans! La marque a lancé en 2014 un scooter électrique. Accessible aux permis A1 (125 cm³), il offre 15 ch en continu (mais 48 ch en pointe !) et une centaine de kilomètres d'autonomie. Mais il coûte tout de même 15 400 € en version de base...



PEUGEOT

Trottinette

PEUGEOT e-KICK

Outre les voitures, Peugeot propose des scooters et plusieurs dizaines de vélos. Mais la marque a également développé, avec le Suisse Micro, une trottinette à assistance électrique, qui se recharge sur une base dans le coffre d'un 3008 ou 5008. Elle parcourt jusqu'à 12 km à 25 km/h, et coûte 1 190 €.

Vélo

PORSCHE BIKE

Comment être un conducteur vraiment sportif ? En troquant sa 911 pour l'un des vélos de la gamme proposée par la marque. Celui-ci s'affiche à 2 672 €, et offre un cadre aluminium, 8 vitesses dans le moyeu et une transmission à courroie, un design superbe et un poids limité à 13 kg.



PORSCHE

Tricycle

TOYOTA i-ROAD

Depuis 2014, Toyota teste à Grenoble un engin baptisé i-Road, capable de s'incliner en virage. Large d'à peine 87 cm, il est parfait pour transporter deux personnes en toute sécurité, mais avec une empreinte au sol minimale : quatre exemplaires tiennent sur une seule place de stationnement.

TOYOTA



125 000 000

Ce sera le nombre de voitures neuves vendues dans le monde en 2025, contre 75 millions attendues cette année, d'après le cabinet KPMG. Mais il faudra réfléchir aux problèmes de mobilité, car une étude réalisée par le cabinet Roland Berger précise que "les problèmes de circulation dans les 30 plus grandes villes du monde coûtent plus de 266 milliards de dollars par an", et suggère le développement des différents modes de transport, et une connectivité accrue.

entreprises, environ 15 % pour les constructeurs et garages, et 10 % pour les loueurs. Pour ceux qui ne sont pas motorisés, soit seulement 17 % des ménages français, le choix est vaste pour se déplacer en voiture : véhicule avec chauffeur (VTC), taxi, autopartage (notez qu'Autolib' est

surtout utilisé par ceux qui ne possédaient pas d'auto jusque-là...), covoiturage (moins cher que le train ou l'avion sur longue distance!), location courte durée – même les constructeurs s'y mettent ! Et pour ceux qui veulent une voiture dans leur garage, ils peuvent la rentabiliser avec le covoiturage, mais aussi en louant leur auto à d'autres particuliers. Quant à l'achat, il est de plus en plus souvent remplacé par une location longue durée, un marché qui a doublé en 4 ans et concerne désormais plus d'un tiers des modes de financement d'une voiture neuve pour les particuliers. De moins en moins propriétaires, les automobilistes sont aussi de moins en moins sur la route : le kilométrage

annuel moyen est de 7 700 km pour une voiture essence, et de 13 800 km pour un diesel.

LA MOBILITÉ ELLE-MÊME EN PLEINE MUTATION ?

À Copenhague, au Danemark, le nombre de vélos en circulation vient de dépasser celui des voitures. Un chiffre qui ne doit rien au hasard : depuis des années, le pays favorise ce mode de déplacement, notamment par le biais des infrastructures ou encore de la politique fiscale, très sévère. Tous les automobilistes ne peuvent (ou ne veulent) pas troquer leur véhicule contre la marche ou le vélo mais, alors que

la Chine découvre la voiture, les Occidentaux s'adaptent peu à peu aux mobilités "douces". Souvent contraints, comme à Paris où des restrictions de circulation sont imposées avant une évolution des transports en commun ou la construction d'infrastructures cyclables dignes des autres

cités d'Europe. À l'échelle européenne, le durcissement des normes antipollution et les réglementations liées à la circulation pénalise de plus en plus le trafic automobile. Le fait que la population vive toujours davantage dans des villes – 50 % aujourd'hui à l'échelle mondiale, et *a priori* plus de 70 % en 2050 – frappées de congestion croissante constitue une bonne raison de n'envisager la voiture que pour les longs trajets et les déplacements en dehors du cadre urbain. Pour Carlos Tavares, P.-D.G. du groupe PSA : "Il n'y a pas une, mais des mobilités. L'automobile demeure un moyen de protéger les individus du risque d'isolement dans un espace géographique morcelé." ■

Et les Français dans tout ça ?

Les constructeurs français n'ont pas attendu l'essor des nouvelles formes de mobilité pour proposer autre chose que des voitures et un modèle commercial qui repose sur l'achat.

LE GROUPE PSA PREND LES DEVANTS

En 2009, Peugeot a lancé Mu, un service de location qui permettait de passer d'une voiture à un scooter ou un vélo, et inversement. Avec peu d'agences, et une clientèle trop faible, l'initiative a été stoppée début 2016. Même destin pour Citroën Multicity, récemment arrêté. Mais le groupe a annoncé fin septembre le lancement de la marque Free2Move*, qui cache des partenariats avec des entreprises comme TravelCar, Koolicar ou Communauto. Pour Carlos Tavares, patron de PSA: "Le groupe PSA a vocation à aller bien au-delà de la conception d'automobiles, tel que nous le faisons depuis plus d'un siècle avec un certain succès." Pour autant, le dirigeant reste prudent : "Est-ce que nous allons vendre moins de voitures ? Ce n'est pas du tout certain. Mais une façon de se préparer à cette éventualité, c'est d'être présent sur les services de mobilité. Ne pas préparer l'entreprise à cette éventualité serait évidemment une faute." Carlos Tavares évalue à 300 millions d'euros le chiffre d'affaires lié à ces nouveaux services de mobilité pour 2021. Plutôt modeste !

*Libre de se déplacer

"Nous sommes en train de passer de la notion de propriété à celle d'expérience. (...) L'être humain a besoin de liberté de mouvement. Et les besoins de mobilité continuent à croître."

Carlos Tavares, P.-D.G. du groupe PSA, le 28 septembre 2016

C. GUIBAUD

"L'industrie automobile mondiale va évoluer davantage dans les cinq ans à venir qu'elle ne l'a fait au cours des vingt dernières années"

Carlos Ghosn, P.-D.G. des groupes Renault et Nissan, le 27 juin 2016



O. MARTIN/GAMBIER

RENAULT: LA VOITURE ET (PRESQUE) RIEN D'AUTRE

En 2011, Renault a lancé la Twizy, quadricycle biplace 100 % électrique, accessible, adapté à un usage urbain et périurbain ainsi qu'aux futures réglementations très contraignantes sur la circulation en ville. Arrivée 10 à 15 ans trop tôt, la Twizy ne s'est écoulée à ce jour qu'à 18 700 exemplaires. Cette expérience a visiblement suffi à refroidir Renault – Eric Feunteun, responsable du programme ZE, confie : "Nous n'allons surtout pas abandonner le programme, mais plus que le produit, c'est ce qu'il y a autour qui va évoluer". Pas de Twizy 2 dans les cartons, en clair. Renault va, en revanche, s'impliquer dans les services – le groupe loue déjà des autos via son entreprise Renault Rent. Cet été, Carlos Ghosn a annoncé "le recrutement d'au moins 300 experts pour notre nouvelle unité consacrée au véhicule connecté et aux services de mobilité". Renault crée ainsi une cellule baptisée "Véhicule Connecté et Services de Mobilité", et envisage des partenariats "avec des fournisseurs intervenant dans le secteur automobile classique ou en dehors de celui-ci". Pour Carlos Ghosn : "Nous sommes désormais en compétition, dans cette course aux talents, avec des entreprises non automobiles : Apple, Uber, Google et les start-up venues de Sunnyvale en Californie ou de Bangalore en Inde." La guerre est déclarée...

CONCLUSION: ET SI L'INDUSTRIE AUTO RAFLAIT LA MISE ?

Google ou Uber ne fabriqueront jamais de voitures – ils se sont d'ailleurs respectivement associés à Fiat Chrysler pour le premier, Volvo et Toyota pour le second, afin d'accéder à des produits automobiles adaptés à leurs besoins. De son côté, GM investit 500 millions de dollars dans Lyft, rival d'Uber. La plupart des constructeurs se démènent pour rester maîtres des services liés à l'automobile et, surtout, des gigaoctets de données générés par les futures voitures autonomes et connectées. Pour le cabinet spécialisé

KPMG : "Le client, ses données et les revenus générés pendant la conduite d'un véhicule connecté sont susceptibles d'être plus importants que la part de marché liée aux voitures vendues. À l'avenir, 5 000 voitures connectées pourraient avoir plus de valeur que 50 000 véhicules traditionnels." Les constructeurs veulent maîtriser les usages. Tesla vient d'annoncer que, d'ici un an, ses voitures seront entièrement autonomes. Vous pourrez ainsi louer votre Tesla pendant votre absence... à condition de souscrire au Tesla Network,

et de reverser une partie de vos revenus à la marque. Autre exemple, Toyota vient d'annoncer un boîtier connecté baptisé Smart Key Box, qui lui permettra de conserver la maîtrise des services et données pour l'autopartage ou la location entre particuliers. Et Ford, qui a boudé le Mondial de l'Auto à Paris, ne rate pas une édition des CES et Mobile World Congress, Salons de Las Vegas et de Barcelone. Pour Marc Fields, patron du groupe américain, c'est une certitude : "Nous sommes à l'aube d'une révolution de la mobilité."



C. GUIBAUD

"Nous sommes en train de passer de la notion de propriété à celle d'expérience. (...) L'être humain a besoin de liberté de mouvement. Et les besoins de mobilité continuent à croître."

Carlos Tavares, P.-D.G. du groupe PSA, le 28 septembre 2016



DAMLER



MINI HATCH 3 & 5 PORTES ÉDITION SPÉCIALE SHOREDITCH.

À PARTIR DE 295€/MOIS.* SANS APPORT. ENTRETIEN INCLUS.

Inclus dans l'édition :

GPS écran 6,5". Toit ouvrant panoramique.
Sellerie Black Pearl. Volant multifonctions. Bluetooth.
Rétroviseurs rabattables électriquement. Design inédit.



* Exemple pour une MINI ONE 102 ch 3 portes édition Shoreditch. Location Longue Durée sur 36 mois et pour 30 000 km intégrant l'entretien et l'extension de garantie. 36 loyers linéaires : 294,51 €/mois. Offre réservée aux particuliers, valable pour toute commande d'une MINI ONE 102 ch 3 portes édition Shoreditch jusqu'au 31/12/2016 dans les MINI STORES participants. Sous réserve d'acceptation par MINI Financial Services - Département de BMW Finance - SNC au capital de 87 000 000 € RCS Versailles B 343 606 448 TVA FR 65 343 606 448. Courtier en Assurances immatriculé à l'ORIAS n°07 008 883 (www.orias.fr). Consommation en cycle mixte : 4,7 l/100 km. CO₂ : 109 g/km selon la norme européenne NEDC. L'extérieur de ce véhicule comporte des équipements de série ou en option en fonction de la finition.



Même camouflée, une BMW se reconnaît au premier coup d'œil. Très ramassée, la nouvelle Série 3 n'est pas attendue avant 2018.



La future Série 3 reprendra la plate-forme CLAR, commune à la Série 5 et à la... Série 7, gage de confort donc. Mais quid du dynamisme ?

PHOTOS SB MEDIEN

LA FUTURE BMW SÉRIE 3 PREND LA ROUTE

La plus célèbre familiale allemande vient de fêter ses 40 ans. Et la lignée promet déjà une 7^e génération, qui débute ses essais routiers.

Attention, star en approche ! Depuis la 1^{re} génération en 1975 (avec la E21), la Série 3 a forgé la réputation contemporaine de BMW, en associant habilement confort, sportivité, agilité et plaisir de conduite, le tout enrobé dans une ligne identifiable au premier coup d'œil. Lancée en 2012 et restylée en 2015, la 6^e génération de Série 3 (F30) demeure un modèle capital pour la firme bavaroise : avec plus de 444 000 exemplaires vendus en 2015, elle est la BMW la plus diffusée, et représente plus de 23 % des immatriculations de la marque ! Mais la

concurrence est rude : les nouvelles Classe C (2014) et Audi A4 (2015) ont entraîné une baisse des ventes de 7,5 %.

Pour autant, BMW ne lancera pas sa nouvelle Série 3 avant 2018.

Vous pouvez en admirer ici les tout premiers prototypes roulants, mais il faudra attendre un peu pour la prochaine version Gran Turismo : l'actuelle Série 3 GT ne date que de 2013 et vient à peine d'être restylée. Connue sous le nom de code G20, cette future Série 3 reposera, à l'instar de la nouvelle Série 5, sur la plate-forme modulaire CLAR, qui fait un usage plus abondant de l'aluminium et de la fibre de carbone, pour un gain de poids proche d'une centaine de kilos. Elle gagnera en longueur et en habitabilité (l'un des points faibles de la Série 3) et, sur le plan du style, elle affichera une ligne plus massive, avec une calandre et des feux imposants. La proue sera plus verticale et le porte-à-faux avant, si typique, toujours aussi réduit. La proue sera adoucie et plus plongeante que sur la F30.

Les équipements reprendront une partie des technologies lancées sur la Série 5, notamment pour ce qui concerne l'automatisation de la conduite et du stationnement.

Enfin, sous le capot, la Série 3 proposera toujours des 3, 4 et 6 cylindres peu gourmands et efficacement dépollués, et renouvelera la version hybride rechargeable en plus des traditionnels moteurs diesel et essence.



Sous le capot, des 3, 4 et 6 cylindres. Sans oublier une hybride rechargeable.

LES INFOS CLÉS

Commercialisation :

fin 2018

Prix : à partir de 32 000 €

Concurrente des Audi A4, Mercedes Classe C, Jaguar XE...

LA SUPERCAR ÉLECTRIQUE CHINOISE PREND FORME

Il faudra attendre le Salon de Genève en mars prochain pour découvrir la version de série de la supercar électrique annoncée en début d'année par la marque chinoise Techrules et

baptisée GT96. Le design sera signé Giugiaro, et les caractéristiques vantées laissent songeur: produite à 25 unités annuelles, elle rechargera ses batteries grâce à une mini-

turbine embarquée entraînant un générateur. Et elle offrirait plus de 1000 ch, un 0 à 100 km/h abattu en 2,5 s et plus de 2000 km d'autonomie. Beaucoup de promesses...

(8)

C'EST, EN MILLIARDS DE DOLLARS, LA SOMME QUE VIENT DE DÉPENSER SAMSUNG POUR ACQUÉRIR L'ENTREPRISE AMÉRICAINE HARMAN, spécialisée dans l'audio et la connectivité. En clair: l'industriel coréen n'a pas l'intention de se laisser distancer par les géants de l'électronique, les constructeurs et les équipementiers dans la course à la voiture connectée.



PASSION

Il n'y a pas d'âge pour se faire plaisir

La passion automobile est intemporelle et immuable. C'est le témoignage que nous offre Lennart Ribring, Suédois de 97 ans, qui vient de s'offrir une Ford Mustang. Avec un permis obtenu à 18 ans, cela fait près de quatre-vingts ans qu'il roule! Et il n'a pas fait les choses à moitié puisqu'il a choisi une version GT (V8 5.0) vêtue d'une robe rouge vif. "Je n'ai sans doute plus beaucoup de temps à vivre. Je veux donc profiter de chaque occasion que j'ai de conduire et de m'amuser un peu", a-t-il précisé. Bonne route à lui!

3 ET 4 DÉCEMBRE TROPHEE ANDROS À VAL THORENS

www.tropheeandros.com



Comme chaque année, le célèbre trophée glacé débutera sur la piste de Val Thorens, à 2200 mètres d'altitude. Les voitures thermiques, les électriques et les motos sont toujours de la partie. Le billet est à 18 € pour la journée, 30 € pour le week-end.

"Nous voulons mettre sur le marché une voiture électrique à 7000-8000 dollars sans subvention. Si nous sommes capables de faire ce genre de rupture, ça va changer la donne."

Carlos Ghosn,
à propos du projet de voiture électrique low cost en Chine, cité par
Automotive News le 3 novembre.



SÉCURITÉ ROUTIERE

De bons résultats ?

Prompte à mettre en avant sa politique – qui repose avant tout sur la répression automatisée de la vitesse – dès que le nombre de tués baisse sur un mois, la Sécurité Routière accuse des résultats mitigés malgré une baisse du nombre de victimes en octobre 2016 (-16,4%, soit 62 tués en moins). Pourquoi mitigés ? D'abord parce que ce dernier chiffre n'est pas significatif : en octobre 2015, la dramatique collision de Puissegur (33) entre un bus et un camion avait fait 43 victimes. Ensuite parce que, depuis le début de l'année, la mortalité est en hausse de 0,8% (2882 personnes ont déjà perdu la vie). Tout aussi inquiétant : la hausse du nombre de blessés (+0,9%) et d'hospitalisations (+2,5%), liés à une augmentation du nombre d'accidents corporels (47 076 depuis début 2016, soit 0,7% d'augmentation). Il serait évidemment temps de lancer un chantier national avec une réflexion assidue sur les infrastructures, l'éducation à la route, la formation et ses suites, la prévention et une répression qui ne s'occupe que de la vitesse.

BMW

La gamme i a de l'avenir

Trois années après le lancement de sa gamme i, représentée par les i3 et i8, BMW rassure. Aussi innovante techniquement qu'esthétiquement, cette gamme connaît des résultats commerciaux peu enthousiasmants : 60 000 i3 et 10 000 i8 – ainsi que 30 000 unités de modèles hybrides plug-in qui ne font pas partie de cette gamme. L'i8 n'a évidemment pas vocation à faire du volume, mais l'i3 est une citadine réussie et dont la récente évolution (94 Ah) lui assure une autonomie encore supérieure. L'avenir électrique de la marque ? BMW promet une version roadster de l'i8 en 2018, une Mini électrique en 2019, un X3 électrique en 2020 et, au début de la prochaine décennie, un nouveau modèle i, vraisemblablement une berline baptisée i5. BMW annonce que "ce modèle hautement innovant sera le nouveau leader de l'innovation et le fer de lance de BMW i".



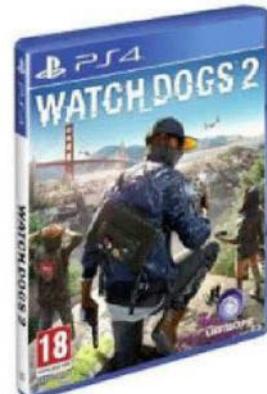
ILLUSTRATION REICHEL



JEU VIDÉO

Watch Dogs 2

À l'instar d'un GTA, Watch Dogs est une ode à la liberté de mouvement, où la majorité des déplacements se font en voiture. Des voitures nombreuses, variées, à la conduite hélas simpliste mais de fait accessible au plus grand nombre. Par ailleurs, ouvertement inspiré de San Francisco, le terrain de jeu s'avère plutôt vaste et fourmille de vie. Attention, jeu violent, à réservier aux adultes. Watch Dogs 2, édité par Ubisoft, pour PC, PS4 et Xbox One, à partir de 50€.



Une usine Tesla en France ?

Non content d'augmenter la capacité de production de son usine californienne et de son site néerlandais de Tilburg uniquement consacré à l'assemblage final, Tesla vient de confirmer qu'il envisage de construire une usine en Europe pour faire face à la hausse annoncée des cadences de production. La marque

examinera des sites potentiels dès l'an prochain, et la France fait partie des candidats envisagés – au même titre que les Pays-Bas ou l'Espagne, qui ouvrent grand les bras à Tesla. En début d'année, Elon Musk avait annoncé publiquement son intérêt pour la région Alsace, idéalement située selon lui.



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 31/12/2016



Sellerie mi-cuir*/Suede®



Jantes alliage 18" Dark Gunmetal



Phares bi-Xénon

www.mazda.fr

ZOOM-ZOOM

(1) Exemple de Location Longue Durée Mazda Finance sur 48 mois, dont un 1^{er} loyer majoré de **2 360€** et 50 000 km pour une Mazda 3 1.5 SKYACTIV-D 105 CH GRAPHITE 5P (avec peinture métal./ sans carte grise) 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 + 50 000 km d'extension d'assistance et de garantie.

Offre non cumulable réservée aux particuliers, **valable jusqu'au 31/12/2016**, sous réserve d'acceptation par MAZDA Finance, département de CA Consumer Finance, SA au capital de 554 482 422 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.

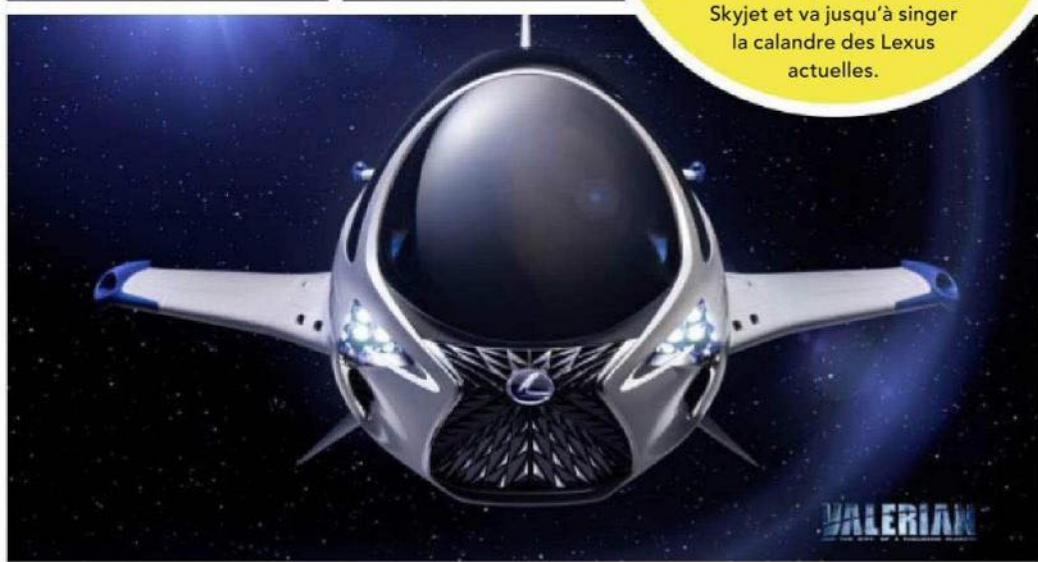
*Seules les zones portantes des sièges (assise, dossier, renforts latéraux) sont revêtues des garnitures mentionnées.

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.

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



ZONE ROUGE



INSOLITE

Un vaisseau spatial signé Lexus

Inspiré de la BD éponyme, le film *Valérian*, réalisé par Luc Besson, ne sortira qu'en juillet 2017, mais nous savons déjà que le héros se déplacera en Lexus!

Bien sûr, il ne s'agit point de voiture dans cette aventure fictive mais d'un engin spatial léger et au design évidemment futuriste. Monoplace, il est baptisé *Skyjet* et va jusqu'à singer la calandre des Lexus actuelles.

31
DÉCEMBRE
HAPPY ICE
NEW YEAR
www.circuitserrechevalier.com



Envie de fêter la nouvelle année avec originalité ? Le circuit de Serre-Chevalier vous attend pour une journée et une soirée de glisse, qui prendra fin à 1 heure du matin. Réservé aux anciennes de plus de 25 ans, 420 € (une voiture et son pilote).



Une Hyundai chez Seat

Preuve que les ingénieurs ibériques ne manquent ni d'humour ni de talent: alors qu'elle est en phase finale de développement et annoncée pour le début de l'année prochaine, l'Ibiza a été surprise sur la route... parfaitement camouflée en Hyundai i20, logo sur la calandre inclus ! L'effet recherché (passer inaperçu) est raté, puisque nos chasseurs de scoop, loin d'avoir été bernés, n'ont pas hésité à propager l'anecdote...

La prochaine Lexus LS en préparation

Il était temps ! Lancée en 2006, la génération actuelle de la luxueuse routière japonaise a entre-temps été distancée par les Série 7, Classe S et A8 sur tous les plans: performances, confort et aides à la conduite. Mais Lexus prépare actuellement sa remplaçante, qui sera lancée l'an prochain – à en croire le stade d'aboutissement des prototypes actuels.



SEVERINE COURBE/PHOTOPQR

État des routes:

les Français témoignent

Consciente du désinvestissement de l'État dans l'entretien des routes et de la dégradation de nombreux tronçons, l'association 40 Millions d'automobilistes a lancé le site www.jaimalamaroute.com, fin 2015, pour recueillir les témoignages d'usagers. Une initiative pertinente, qui a permis de réaliser un livret (disponible sur le site www.40millionsdautomobilistes.com) pour recenser les routes les plus dégradées de chaque département. Ce document va être adressé à plusieurs ministères et aux responsables de la Sécurité Routière – nous ne manquerons pas de guetter leur réaction...

Une nouvelle Ferrari (ou presque)

L'impressionnante F12 sera remplacée dans deux ans, après six années de carrière. Mais il ne faut pas attendre de bouleversement : au même titre que la 488 est une (grosse) évolution de la 458, cette future F12 adoptera une carrosserie légèrement remaniée, avec de nouveaux boucliers et optiques, et un V12 encore plus puissant – pour rappel, l'actuel offre déjà 740 ch...



Électricité | Gaz | Économies d'énergie

-50% SUR L'ÉLECTRICITÉ LA NUIT POUR RECHARGER VOTRE VOITURE.

Grâce à l'offre Elec'Car d'ENGIE, profitez de **-50% sur votre électricité la nuit⁽¹⁾** pour recharger la batterie de votre voiture électrique. Et bonne nouvelle : toute la maison en profite, bénéficiez de cette offre sur toutes vos autres consommations : réfrigérateur, lave-vaisselle, lave-linge... Et désormais, bénéficiez en plus d'une électricité verte*.

► Souscrivez en exclusivité sur elec-car.fr

ENGIE, le nouveau nom de GDF SUEZ



L'énergie est notre avenir, économisons-la !

(1) Avec l'offre de marché Elec'Car 3 ans, bénéficiez d'heures creuses (heures que définies par le gestionnaire de réseau) à un prix du kWh HT réduit de 50% par rapport aux heures pleines de l'offre Elec'Car d'ENGIE. Cette offre est réservée aux clients particuliers propriétaires d'une voiture électrique, sous réserve de remplir une déclaration sur l'honneur qu'ENGIE peut vérifier à tout moment, et disposant d'un comptage heures pleines/heures creuses. Selon la situation du client, le passage d'un comptage simple à un comptage heures pleines/heures creuses peut entraîner la facturation de frais par le gestionnaire de réseau (voir Catalogue des prestations). En souscrivant à une offre à un prix ce marché, vous restez libre de revenir, à tout moment et sans frais, au tarif réglementé pour votre type de consommation si vous en faites la demande. *Électricité verte : pour tout nouveau contrat d'électricité souscrit par un client particulier, à l'exclusion de l'offre électricité simple, ENGIE achète l'équivalent de la quantité d'électricité consommée par le client en Garantie d'Origine émise(s) par des producteurs d'énergie renouvelable. Une Garantie d'Origine certifie que de l'électricité a été produite à partir d'une source d'énergie renouvelable et injectée sur le réseau électrique.

Un samouraï très placide



Toyota offre enfin un petit frère à son célèbre RAV4. Le C-HR prend résolument le parti de l'originalité grâce à son style spectaculaire et sa motorisation hybride issue de la Prius IV. De quoi faire la différence sur un segment de plus en plus encombré ?

Par Camille Pinet Photos Thomas Antoine / ACE Team



LA GAMME Deux moteurs seulement

Finitions	Active	Dynamic	Graphic	Distinctive
1.2T 2WD	22 900 €	25 900 €	28 900 €	28 900 €
1.2T CVT AWD	–	27 400 €	30 400 €	30 400 €
Hybrid 122 ch	–	28 500 €	31 500 €	31 500 €

COMME VOLKSWAGEN OU PEUGEOT, TOYOTA UTILISE LES RECETTES DES SPÉCIALISTES DU LUXE. ATYPIQUE ET PROVOQUANT, LE C-HR CHERCHE AVANT TOUT À SUSCITER LE COUP DE CŒUR ...







ARTIFICE

C'est un vieux truc de designer utilisé plusieurs fois depuis l'Alfa Romeo 156 en 1997 : intégrer la poignée au montant arrière pour donner l'illusion d'une carrosserie de coupé.



QUESTION D'HABITUDE

Le démarrage du C-HR Hybride demande un petit temps d'accoutumance : en l'absence de lancement du moteur thermique, on ne sait pas toujours bien si l'auto est prête à s'élançer.



POUR VOTRE SÉCURITÉ

L'essentiel des commandes d'aides à la conduite se situe au volant : assistant de maintien en ligne, radar de distance et régulateur de vitesse se commandent grâce à des boutons situés sur la branche droite.



VENT DE FOLIE

Le revêtement en plastique et le relief diamanté et coloré des contre-portes apportent un peu de fantaisie à cette zone souvent délaissée par les designers.



IL IMPOSE SA LOI

L'écran tactile de 8 pouces apparaît comme le clou du spectacle esthétique de la planche de bord. Ses fonctions restent classiques. Le système multimédia offre un niveau de connectivité au goût du jour, même si certains regretteront l'absence des interfaces CarPlay et Android Auto.

TOUT COMPRIS

Le C-HR soigne le confort climatique grâce à sa climatisation dotée d'un purificateur d'air et d'un ioniseur Nano-e. Les sièges chauffants sont livrés de série dès le deuxième niveau de finition.

Plus spectaculaire que révolutionnaire

Audacieux à l'extérieur, le C-HR fait aussi souffler un vent de fraîcheur à l'intérieur. La planche de bord arbore un style atypique marqué par un spectaculaire écran tactile de 8 pouces et par l'insert de plastique bleu qui dessine sa ligne. La qualité de réalisation est en tout point remarquable. L'ergonomie

apparaît en revanche beaucoup plus traditionnelle. Les compteurs analogiques jouent le classicisme, et les boutons sont plus nombreux qu'il n'y paraît: on en trouve sur le volant mais aussi à la gauche du conducteur et sur la console centrale. Chez Toyota, certaines traditions ont la vie dure!

LE POINT B

Si le sélecteur de vitesse adopte une grille classique de boîte automatique, on retrouve la fameuse position B de la Prius, qui sert à maximiser la récupération d'énergie au lever de pied. Une fonction qui permet de limiter l'usage du frein, pas toujours facile à doser.



Si le C-HR lorgne vers le haut de gamme, point trop n'en faut. Il n'a donc pas droit, comme certains concurrents européens, à l'instrumentation 100% numérique. Les compteurs traditionnels encadrent un écran classique, sur lequel on peut tout de même visualiser le fonctionnement du système hybride.



L'avis de Camille Pinet



Son look et son châssis dynamique me ravissent. Ne manque plus qu'une motorisation plus performante... *Quotient Emotionnel*



ASSEZ FLUIDE, LE STYLE DE LA PLANCHE DE BORD SOULIGNÉE PAR L'INSERT BLEUTÉ FAIT SON PETIT EFFET ●●●

Iui, c'est bien un crossover Toyota que vous avez sous les yeux. Avec sa face avant façon Goldorak, sa ligne de caisse haute, ses portières arrière atrophiées et ses flancs creusés, le dernier-né de la marque n'a aucun mal à faire se retourner les passants. On avait déjà compris, avec la Prius IV, qu'un vent de nouveauté soufflait sur le style de la marque, mais on n'imaginait pas que cela irait aussi loin ! Au point que le "cartoonnesque" Nissan Juke aurait du souci à se faire ? Pas sûr. Toyota situe le C-HR plutôt dans la catégorie supérieure, face aux Renault Kadjar, Seat Ateca ou Peugeot 3008. Problème : si ses dimensions sont bien dans la moyenne de ce segment, sa gamme, limitée à deux motorisations de moins de 122 ch, et son habitabilité le placent dans un monde totalement à part. À l'arrière du C-HR, on prend en effet toute la dimension de son appellation "Coupe High Rider" (coupé surélevé). Il apparaît difficile de lui prêter une véritable vocation familiale. L'étroitesse des portes rend très difficile l'installation d'un siège bébé, et les adultes qui s'y aventurent trouveront certes un espace aux jambes et à la tête suffisant, mais ils se débrouilleront assez vite une tendance à la claustrophobie. La faute à des panneaux de custode

envahissants, qui limitent singulièrement le champ de vision des passagers, mais aussi du conducteur lorsqu'il manœuvre.

Heureusement, aux places avant, la situation est meilleure.

Une fois assimilé le dessin atypique de la planche de bord, le C-HR affiche une ergonomie relativement classique. La climatisation et les très nombreuses aides à la conduite sont activées par de bons vieux boutons. L'imposant écran tactile de 8 pouces ne sert que pour le GPS, le système multimédia et les différents moniteurs de contrôle du système hybride. La position de conduite est plus celle d'une berline classique que d'un SUV : on est assis plutôt bas dans ce Toyota. Bien dessinés, les sièges offrent

un excellent maintien latéral et des amplitudes de réglage généreuses. La qualité de finition impressionne tout autant : le revêtement imitation cuir omniprésent sur la planche de bord se montre convaincant, tandis que les assemblages donnent toute satisfaction. Décidément, cette Toyota n'est pas comme les autres. Moins original qu'un 3008 en ergonomie, le C-HR joue tout de même les troubliers sur le plan du style intérieur.

Basé sur la même plate-forme que la Prius (*voir ci-dessous*), le C-HR appartient à une nouvelle génération de Toyota devenues enfin plaisantes à conduire. Affirmons-le même tout de go : il offre tout simplement l'un des meilleurs compromis confort/efficacité de son espèce, se situant très au-dessus d'un Renault Kadjar ou

Tout d'une Prius

Derrière ses atours singuliers, le Toyota C-HR cache une base technique moderne mais déjà connue. Il repose en effet sur la plate-forme GA-C inaugurée par la Prius IV raccourcie de 6 cm au niveau de l'empattement. Modulable, on devrait la retrouver sur de très nombreux futurs modèles de la marque. Le C-HR s'offre un train avant McPherson spécifique

mais reprend le train arrière à double triangulation de la berline hybride. Celui-ci a cependant fait l'objet d'adaptations au niveau du berceau. La motorisation hybride composée du 4 cylindres à cycle Atkinson et de la batterie NiMH de 1,31 kWh est quant à elle rigoureusement identique si l'on excepte le rapport final de transmission raccourci.



Quel que soit votre projet, réveillez-le avec le bon taux.

Bénéficiez d'un taux adapté à votre projet
avec nos **Prêts personnels Auto, Travaux ou Projet⁽¹⁾**.

1% TAEG fixe **2%** TAEG fixe **3%** TAEG fixe
sur 12 mois sur 13 à 24 mois sur 25 à 72 mois*

De 8 000 € à 30 000 €** sans frais de dossier
du 12/09 au 05/11/2016 inclus. PROLONGATION jusqu'au 31/12/2016 inclus.



0 805 901 917 Service & appel gratuits · [labanquepostale.fr^{\(2\)}](http://labanquepostale.fr) · bureaux de poste

BANQUE ET CITOYENNE

EXEMPLES⁽³⁾ DE PRÊTS PERSONNELS AUTO, TRAVAUX, PROJET.



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

Montant du prêt	Durée	Montant de la mensualité	Taux débiteur fixe	TAEG fixe	Frais de dossier	Montant total du	ASSURANCE DÉCÈS INVALIDITÉ ⁽⁴⁾ FACULTATIVE		
							Montant en €/mois (non inclus dans la mensualité)	TAEA	Montant total dû sur la durée totale du prêt
8 000 €	12 MOIS	670,25 €	0,99 %	1 %	0 €	8 043 €	5,33 €	1,49 %	63,96 €
8 000 €	24 MOIS	340,25 €	1,98 %	2 %	0 €	8 166 €	5,33 €	1,55 %	127,92 €
10 000 €	48 MOIS	221,17 €	2,96 %	3 %	0 €	10 616,16 €	6,67 €	1,55 %	320,16 €

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

* Dans la limite de 60 mois pour un Prêt personnel Projet. ** Dans la limite de 21 500 € pour un Prêt personnel Projet. ⁽¹⁾ Offre réservée aux particuliers, sous réserve d'étude et d'acceptation définitive de votre dossier par le prêteur. Vous disposez d'un délai légal de rétractation de 14 jours calendaires révolus. ⁽²⁾ Coût de connexion selon le fournisseur d'accès. ⁽³⁾ Exemples sur la base d'une première échéance à 30 jours. ⁽⁴⁾ Selon conditions contractuelles. Prêteur : LA BANQUE POSTALE FINANCEMENT - S.A. à Directoire et Conseil de Surveillance au capital de 2 200 000 €. Siège social : CS 40014, 1 avenue François Mitterrand 93212 La Plaine Saint-Denis CEDEX. RCS Bobigny 487 779 035. Code APE 6492Z. Intermédiaire d'assurance immatriculé à l'ORIAS sous le n° 09 051 330. La Banque Postale Financement est une filiale de La Banque Postale. Distributeur/intermédiaire de crédit du prêteur : LA BANQUE POSTALE - S.A. à Directoire et Conseil de Surveillance au capital de 4 046 407 595 €. Siège social : 115 rue de Sèvres 75275 Paris CEDEX 06. RCS Paris 421 100 645. Code APE 6419Z. Intermédiaire d'assurance immatriculé à l'ORIAS sous le n° 07 023 424. Assureur : SOGECAP - S.A. d'Assurance sur la Vie et de Capitalisation au capital de 1 168 305 450 € entièrement libéré, régie par le Code des assurances. RCS Nanterre 086 380 730. Siège social : Tour D2 - 17 bis place des Reflets 92919 Paris La Défense CEDEX. SOGECAP est une filiale de la Société Générale, qui détient une participation de plus de 10 % dans La Banque Postale Financement. Autorité de Contrôle Prudentiel et de Résolution, 61 rue Taitbout 75009 Paris.



❶ Dans les enchaînements de virages serrés, le C-HR se montre particulièrement à son aise, surtout à basse vitesse, quand l'assistance électrique joue encore à plein. ❷ L'habitabilité arrière est tout juste suffisante pour deux adultes. Carton rouge pour la visibilité: le regard rencontre avant tout les custodes particulièrement épaisses. ❸ Avec 377 dm³ et aucune modularité sinon la banquette rabattable, le coffre n'a rien d'exceptionnel. Le Kia Niro, son unique concurrent hybride, fait mieux.



même d'un Seat Ateca. La qualité du filtrage des suspensions impressionne dès nos premiers tours de roues sur les routes espagnoles. Il négocie les destructeurs ralentisseurs en plastique typiques du pays comme une formalité.

On peut même parler du moelleux de l'amortissement à basse vitesse.

Et ce, même avec les jantes de 18 pouces de notre version Graphic. Ce choix ne nuit pas du tout au dynamisme de conduite, qui a de quoi en remontrer à bien des berlines de la marque encore au catalogue. On voit par là que la volonté du géant japonais de concevoir le C-HR spécifiquement pour l'Europe n'a rien d'une fausse promesse. Dans les enchaînements de virages, il fait preuve d'une réelle agilité et parfois d'une certaine vivacité du train arrière lorsqu'on le provoque. La prise de roulis s'avère très modérée pour un véhicule surélevé. Bref, sur le plan des trains roulants, le C-HR apparaît comme une vraie bonne surprise. Avec un châssis aussi affûté, le conducteur est tenté de faire parler la poudre. La motorisation hybride calme vite ses ardeurs. Issu de la Prius,

le groupe motopropulseur du C-HR n'a pas été optimisé pour l'agrément du conducteur mais plutôt pour limiter la consommation. En la matière, l'objectif paraît être rempli. En attendant nos mesures, nous avons enregistré une moyenne de 5 l/100 km sur un trajet mêlant route, autoroute et ville. Un joli score pour un crossover compact. Cette vertu a malheureusement un coût. Au-dessus de 80 km/h, le C-HR

manque singulièrement de pêche, à tel point que l'on hésite à dépasser certains camions. Plus grave encore, la fameuse transmission à train épicycloïdal continue à faire hurler le moteur à la moindre accélération, et le C-HR n'est vraiment pas un modèle d'insonorisation. Non seulement le grondement sourd du

4 cylindres se fait trop entendre, mais, sur autoroute, s'y ajoutent des bruits d'airs très présents.

Le C-HR joue clairement sur son style et son positionnement atypique, un peu à la manière d'une Mini. Heureusement, le japonais n'a pas tout à fait les mêmes ambitions tarifaires, même s'il faut débourser près de 35 000 € pour s'offrir notre modèle toutes options. ■

PLUS Style unique Compromis confort/ tenue de route

Équipement à la pointe

MOINS Manque de nervosité au-delà de 80 km/h Insonorisation très perfectible Visibilité vers l'arrière

TOYOTA C-HR Hybride Graphic 122 ch EN CHIFFRES

DONNÉES CONSTRUCTEUR

Moteur/Transmission

Puissance maxi	122 ch à 5 200 tr/mn
Couple maxi moteur thermique	142 Nm à 3 600 tr/mn
Type	4 cyl. en ligne essence et moteur électrique
Cylindrée / puissance fiscale	1798 cm ³ /6 CV
Transmission	aux roues avant
Boîte / nombre de rapports	à variation continue / 1

Châssis

Diamètre de braquage	11 m
Pneumatiques	225/50 R 18

Dimensions/Poids

L / l / h / empattement	4,36 / 1,80 / 1,57 / 2,64 m
Poids / tractable freiné	1380 / 725 kg

Performances

0 à 100 km/h	11 s
Vitesse maxi	170 km/h

Habitabilité/Coffre

Volume de coffre	377 dm ³
------------------	---------------------

LE BUDGET

Prix	31 500 €
Bonus/malus écologique (CO ₂)	bonus 750 € (86 g/km)
Prix du modèle essayé*	34 370 €
Garantie	3 ans, km illimité

*Avec options et bonus/malus inclus.

Équipements de série

6 airbags, aide au démarrage en pente, alerte angle mort, antibrouillards, assistant de maintien en file, Bluetooth, clim. auto., détecteurs de pluie/luminosité, feux diurnes à LED, freinage d'urgence automatique, jantes alliage 18 pouces, lecture des panneaux de vitesse, ouverture mains-libres, peinture biton, régul./limiteur de vitesse adaptatif, rétroviseurs ext. et vitres élec., sièges chauffants, syst. multimédia avec écran tactile/prise USB, vitrage arrière surteinté...

Options

GPS Touch & Go 2 (700 €), GPS Touch & Go Plus 2 (950 €), pack Premium : projecteurs et feux à LED, sellerie cuir, système audio JBL, système de navigation Touch & Go Plus 2 (3 000 €), peinture métallisée (620 €), peinture blanc nacré (750 €).

Consommations

Mixte	3,9 l/100 km
Urbaine / extra-urbaine	4,1 / 3,5 l/100 km
Réservoir	43 l

Note EuroNCAP

En cours

Pays de fabrication

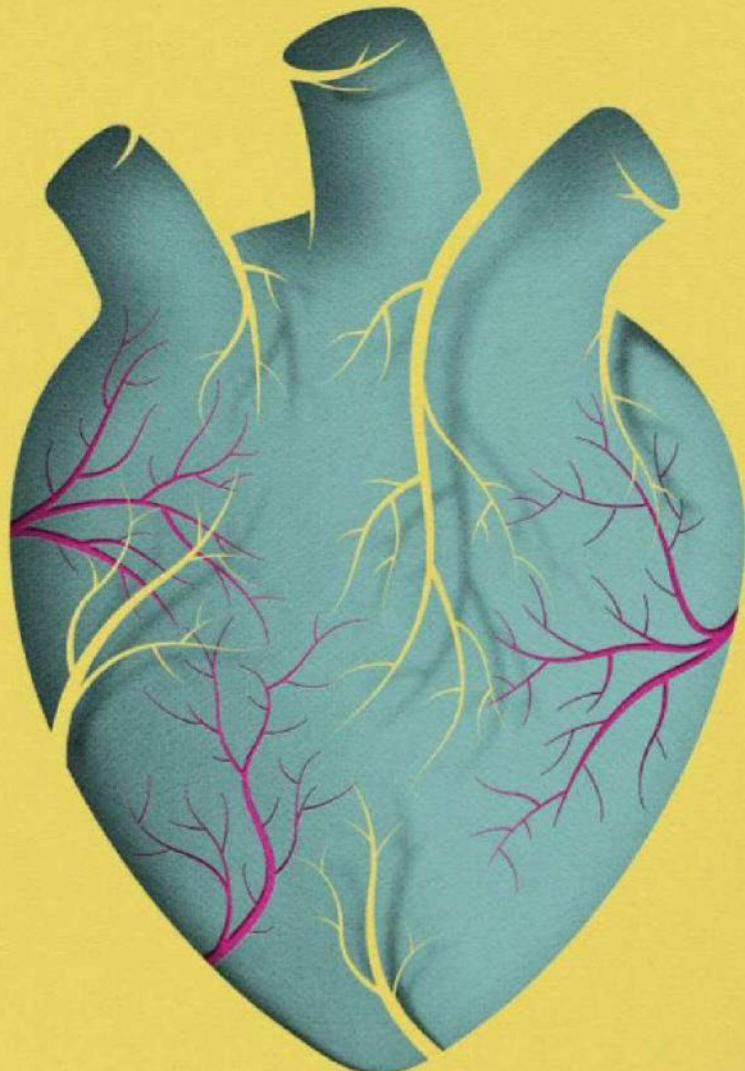
Turquie

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL



Le C-HR hybride est un crossover paradoxal. Doté d'un style spectaculaire et d'un châssis de première catégorie, il n'apparaît vraiment à son aise qu'en ville ou à rythme coulé, faute à une motorisation hybride peu sportive. En l'absence de vocation familiale, il s'agit avant tout d'un achat "coup de cœur".

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie



VOUS ÊTES DONNEUR. SAUF SI VOUS NE VOULEZ PAS ÊTRE DONNEUR.

La loi fait de chaque Français un donneur d'organes et de tissus présumé. On peut être contre bien sûr, et dans ce cas il faut le faire savoir. La meilleure façon est de s'inscrire sur le registre national des refus. Mais vous pouvez aussi exprimer votre opposition à vos proches (par écrit ou par oral). Pour toute question sur le registre national des refus ou les autres modalités d'expression du refus, rendez-vous sur dondorganes.fr

DONDORGANES.FR

0 800 20 22 24

Service & appel
gratuits

**DON D'ORGANES
TOUS CONCERNÉS**

 **agence de la
biomédecine**
Agence relevant du ministère de la santé

FORD C-MAX

1.5 TDCi 120 ch Titanium



TOYOTA VERSO

1.6 D-4D 112 ch Design*



UN COUP D'AVANCE ?

En modifiant les codes esthétiques des monospaces et en renonçant à une part de modularité, le Scénic redistribue les cartes. Reste à savoir si cela suffira pour lui permettre de rester le maître du jeu.

Par Pascal Richard Photos Yann Lefebvre et Tibo

MERCEDES CLASSE B
180 d 109 ch Intuition*



BMW 216d ACTIVE TOURER
116 ch Première*



VOLKSWAGEN TOURAN
1.6 TDI 115 ch Trendline



CITROËN C4 PICASSO
1.6 BlueHDi 120 ch Feel



RENAULT SCÉNIC
1.5 Energy dCi 110 ch Zen

Habitué aux lauriers et aux honneurs, le Scénic a dû, ces dernières années, apprendre la modestie. À cause de la concurrence ? Oui. Mais pas uniquement. En tout cas pas uniquement celle à laquelle on pense spontanément, à savoir celle des autres monospaces.

En effet, à l'instar de ses rivaux habituels, le Scénic a dû lui aussi croiser le fer avec d'ambitieux petits nouveaux : les SUV.

Un combat âpre au cours duquel les monospaces ont laissé des plumes. Conscient que le match était en train de lui échapper, le Scénic a décidé

de changer la forme, mais aussi une partie du fond. La forme, c'est un physique qui s'inspire clairement de celui du monde des SUV. Le fond, c'est la mise en veilleuse des ambitions familiales et un peu plus de considération pour le charme et l'agrément de conduite. Un pari osé.

Pour juger de sa pertinence, nous avons décidé d'opposer ce nouveau Scénic "SUVisé" à la fine fleur de la catégorie des monospaces. Au terme de cette confrontation, nous saurons si le Scénic quatrième du nom possède, à l'instar de son ancêtre né il y a tout juste vingt ans, un coup d'avance sur la concurrence.

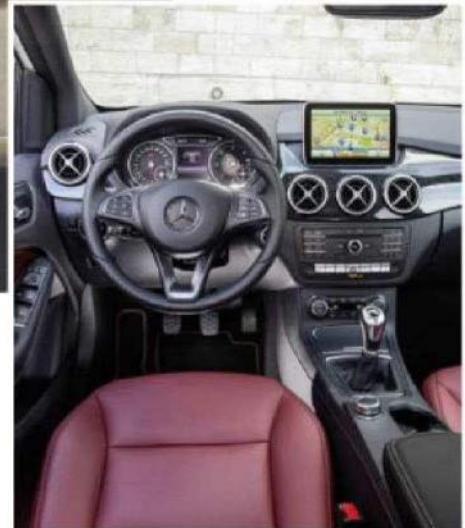
L'avis de Pascal Richard

Pas de quoi s'émouvoir. Le Classe B reste une Mercedes, avec le standing qui va avec.



Le Mercedes Classe B possède un esprit de famille bien trop timoré. C'est dommage car il propose un confort et des qualités routières d'un bon niveau.

La présentation intérieure est plaisante et la finition de qualité. En revanche, en habitabilité, on est loin du compte.



7e MERCEDES CLASSE B

180 d 109 ch Intuition **29 150 €**

LA VIE À BORD

À l'instar du BMW Série 2 Active Tourer, le Classe B de Mercedes propose un habitacle très proprement présenté bénéficiant d'une qualité de finition bien au-dessus de la moyenne. Mais si les standards de soin de fabrication de la marque sont respectés, ceux de la catégorie, pour tout ce qui touche à l'habitabilité et à la modularité, ne le sont pas. En finition d'entrée de gamme (Intuition), cela prend même des proportions un peu exagérées puisque, pour profiter d'une simple banquette arrière coulissante, il faut débourser la bagatelle de 1 000 €, le système Easy-Vario-Plus (voir encadré ci-dessous)

étant en option (700 €) et obligatoirement associé au pack Confort facturé, lui, 300 €. Ajoutez à cela une habitabilité médiocre, un volume de chargement un peu juste et vous conviendrez avec nous que le monospace Mercedes n'a pas un esprit de famille très développé.

SUR LA ROUTE

Bien qu'il soit équipé du même moteur que le Scénic, le B 180 d se montre plus alerte que son concurrent français. Pourquoi ? En grande partie parce que le Mercedes est équipé de roues de 17 pouces bien moins énergivores que celles de 20 pouces que chausse le Scénic. Résultat : des chronos plus avantageux. Sur le plan dyna-

mique, rien à dire, l'équilibre général est bon et la modeste cavalerie développée par le 1 500 cm³ diesel est loin d'entamer le potentiel du châssis. L'agrément de conduite se révèle correct, mais il aurait été meilleur avec une commande de boîte un peu plus plaisante.

BUDGET

Si, techniquement, le Classe B s'éloigne un peu des habitudes de la marque à l'étoile (traction avant et moteur d'origine Renault), financièrement en revanche, il respecte à la lettre – ou plutôt au chiffre – la tradition maison. Ainsi, en entrée de gamme, l'équipement de série est minimaliste sans que cela ait la moindre influence bénéfique sur le prix ! Heureusement, la consommation, très sage, amène un petit coin de ciel bleu. ■

À la loupe

Tablettes, banquette coulissante, sens pratique... N'allez pas croire que tout cela aille de soi à bord du Classe B. C'est même le contraire. Quelle que soit la finition, **il vous faudra mettre la main à la poche pour bénéficier du système Easy-Vario-Plus (700 €)** qui regroupe les deux éléments cités plus haut ainsi qu'une trappe à skis et le dossier du siège passager rabattable.

**LE BILAN aj**

Le B 180 d est un monospace sérieux, pas désagréable à conduire, mais son esprit de famille tient tout entier dans la boîte à gants ! Plus sérieusement, nous aurions aimé que Mercedes ne fasse pas de la modularité le parent pauvre de cette auto.

L'avis de Pascal Richard



Si l'Active Tourer mise sur le plaisir de conduite, pourquoi l'affubler d'une mécanique aussi terne ?



Sur le plan dynamique, l'Active Tourer est vraiment convaincant. En revanche, côté esprit de famille, il reste encore quelques progrès à faire...

Le monospace BMW propose une qualité de finition fidèle au standard de la marque. En entrée de gamme, l'équipement se révèle bien mince.



6^e BMW SÉRIE 2 ACTIVE TOURER

216d 116 ch Première **29 450 €**

LA VIE À BORD

Difficile de croire qu'avec l'Active Tourer, BMW entende séduire les familles: une piètre habitabilité, une modularité minimale comme en témoigne la présence sur la liste des options de la banquette coulissante (360 € sur la finition d'entrée de gamme)... Avouez que l'on a déjà connu meilleur accueil dans la catégorie. Ceci dit, tout n'est pas négatif. Ainsi, la qualité de présentation est au rendez-vous et la planche de bord offre une ergonomie sans faille. Les choses se gâtent un peu au niveau du confort. En effet, notre voiture, équipée il est vrai de roues de 18 pouces (pneumatiques 225/45), n'a

guère été tendre avec nos lombaires. Gageons que les jantes de 16 pouces fournies de série avec une monte pneumatique plus sage (205/60) constituent un choix plus judicieux.

SUR LA ROUTE

L'Active Tourer est, avec le Classe B, le moins monospace des monospaces ici présents. Un trait de caractère qui n'a pas que des avantages mais qui nous permet de bénéficier de qualités routières au-dessus de la moyenne. Virant bien à plat, il affiche sur le plan dynamique une rigueur et une agilité peu communes dans la catégorie. Avec un tel potentiel côté châssis, c'est bien dommage que le petit 3 cylindres diesel

de 116 ch ne soit pas plus vaillant. Mais c'est surtout l'étagement trop long de la boîte qui lui coupe les ailes en relances avec, à la clé, quelques plumes perdues en agrément de conduite.

BUDGET

Si, à première vue, le prix de l'Active Tourer n'a rien de scandaleux comparé à celui de ses concurrents, il faut aussi considérer que nous sommes ici en présence d'une finition d'entrée de gamme. Résultat: un équipement de série minimaliste et un recours aux options quasi inévitable et coûteux! Mieux vaut d'ailleurs directement choisir la finition Lounge facturée 31 250 € si vous souhaitez une dotation décente. Seul rayon de soleil ici: la consommation. Avec une moyenne de 5,9 l aux 100 km, le monospace BMW fait montre d'une belle sobriété. ■

À la loupe

Très proche d'une berline sur le plan dynamique, l'Active Tourer l'est aussi en ce qui concerne sa position de conduite. Il s'agit là d'un bon point à mettre à son crédit. **Arriver à vraiment faire corps avec la voiture au volant d'un monospace est une chose suffisamment rare pour qu'elle soit soulignée.** Un détail? Pas vraiment car cela participe pour beaucoup à l'agrément de conduite.



LE BILAN aj

À mon sens, un monospace qui pense davantage au conducteur qu'à ses passagers fait fausse route. Ajoutez à cela un rapport prix/équipement pas franchement engageant et vous comprendrez pourquoi le 216d Active Tourer termine en queue de peloton.

L'avis de Pascal Richard



L'émotion ne fait pas partie du vocabulaire du Verso. On se console avec les espaces de rangement...

Le Verso propose un bon confort mais il n'aime guère être bousculé. Un constat qui vaut également pour sa trop sage mécanique.

Comme souvent chez Toyota, l'ambiance à bord manque un peu de fantaisie. Certains plastiques sont sensibles aux rayures.



5^e TOYOTA VERSO

1.6 D-4D 112 ch Design **28 400 €**

LA VIE À BORD

Le Verso n'est plus vraiment un jeune homme ! Apparu en 2009, restylé en 2012, le monospace Toyota reste malgré tout dans le coup question modularité et habitabilité. À l'arrière, les trois sièges individuels coulissants sont un atout indéniable, d'autant que leur manipulation s'avère aisée. Plus à l'arrière, le Verso propose un volume de coffre généreux, qui varie de 611 à 781 dm³ suivant la position des sièges. Ces excellentes valeurs placent le Toyota au sommet de la catégorie. À l'avant, la largeur aux coudes se révèle satisfaisante et, là aussi, les passagers sont bien traités. Nous regrettons simplement

que la présentation de la planche de bord ne soit pas plus chaleureuse et que certains plastiques soient un peu trop sensibles aux rayures.

SUR LA ROUTE

Apparu au moment du restylage, le petit 1 600 cm³ diesel d'origine BMW qui officie sous le capot développe une puissance de 112 ch et un couple de 270 Nm. Rien de fracassant, d'autant que le Toyota n'est pas un poids plume (1 575 kg). Chrono en main, le verdict tombe : le Verso ne se montre guère plus véloce et performant que le Scénic, ce qui n'est pas très brillant. Pas débordé par l'arrivée de la puissance, le châssis affiche un comportement équilibré, à défaut de se montrer

agile. En ville, le Verso est pénalisé par un rayon de braquage un peu plus élevé que la moyenne (11,6 m), mais sans que cela ne constitue un défaut rédhibitoire. Notons enfin que nous avons relevé de bonnes distances de freinage.

BUDGET

À l'instar du Scénic, du C-MAX et du C4 Picasso, le Verso propose un bon rapport prix/équipement. Parmi ses petits atouts, signalons en particulier la caméra de recul, qui remplace de série le radar de stationnement. Handicapé par son poids, le monospace Toyota s'en tient à des résultats honorables en consommation. Mais, contrairement à ses petits camarades qui se limitent à une garantie de deux ans (kilométrage illimité), il offre, lui, une garantie plus généreuse de trois ans ou 100 000 km. ■

À la loupe

Le Toyota reste fidèle à l'instrumentation centrale. Un choix tout à fait défendable, d'autant que cette dernière s'avère parfaitement lisible. Notons également qu'elle se situe sous la ligne du pare-brise, ce qui lui permet de ne pas venir empiéter sur la surface de ce dernier et donc d'offrir aux passagers un horizon parfaitement dégagé. Idéal pour découvrir le paysage en famille !



LE BILAN

C'est sûr, le Toyota Verso n'invite pas à la gaudriole. Mais il possède de solides arguments pour voyager agréablement en famille. Toutefois, une mécanique un peu plus joyeuse n'aurait fait de mal à personne...

L'avis de Pascal Richard



J'aime la conduite du C-MAX, j'aime moins sa planche de bord qui dégouline sur les genoux.



Le C-MAX bénéficie d'une mécanique joyeuse qui met en valeur son excellent châssis avec, à la clé, un bel agrément de conduite.

L'équipement de série s'avère assez riche mais la présentation de la planche de bord mériterait assurément un peu plus de clarté!



4^e FORD C-MAX

1.5 TDCi 120 ch Titanium **28 500 €**

LA VIE À BORD

Parmi les monospaces réunis ici, le Ford C-MAX est celui qui dispose de la modularité la plus complexe avec son système Diagoflex (voir encadré ci-dessous). Un atout qui lui permet de compenser en partie une habitabilité assez moyenne. Né en 2010, le C-MAX n'est en outre plus tout jeune et les Scénic, C4 Picasso et autre Touran font nettement mieux.

Autre problème: comme souvent chez Ford, la planche de bord est légèrement envahissante. Malgré ces désagréments, les passagers sont tout de même bien traités. Ainsi, le monospace Ford assure un bon niveau de confort et, en finition

Titanium, la dotation d'équipements de série est assez complète. La grande discrétion du petit 1 500 cm³ diesel, qui ne vient jamais vous casser les oreilles, est aussi fort appréciable.

SUR LA ROUTE

Petit déjà, le C-MAX présentait de bonnes dispositions dynamiques. Un talent que le nombre des années n'a pas altéré. Bien au contraire. Quel que soit le profil de la route, il affiche une imperturbable sérénité. Une vertu qui s'accompagne d'une précision de placement et d'une agilité tout à fait conformes à ce que pourrait proposer une bonne berline.

Mais, comme déjà dit, pour donner sa pleine

mesure, un châssis doit pouvoir s'appuyer sur un moteur à la hauteur. C'est le cas ici. Malgré sa modeste cylindrée, le 1.5 TDCi 120 ch revendique des prestations honorables et, surtout, une belle disponibilité à mi-régime, gage de relances toujours franches.

BUDGET

Sur le plan financier, le C-MAX propose un bon rapport prix/équipement. Ainsi, la livrée Titanium intègre une dotation très complète. Notons au passage que cette version peut être dotée, moyennant un supplément de 1 700 €, de l' excellente boîte à double embrayage PowerShift. Autre bonne nouvelle: nous avons relevé une consommation moyenne de 6 l aux 100 km, ce qui situe le C-MAX 1.5 TDCi un peu en dessous de la moyenne de la catégorie. ■

À la loupe

Sur la finition Titanium, le C-MAX reçoit le système Diagoflex, qui lui permet de passer de trois à deux places arrière sans déposer de siège. Une fois l'assise centrale repliée, les sièges latéraux peuvent être reculés et recentrés. Les passagers gagnent en largeur au niveau des coudes ainsi qu'en espace pour leurs jambes, ce qui améliore sensiblement les conditions de voyage.



LE BILAN aj

aj ★★★★☆
Sur les plans dynamique et mécanique, le C-MAX est toujours parfaitement d'actualité. En revanche, le traitement de son habitacle et son habitabilité un peu étriquée ne plaident pas en sa faveur... contrairement à son alléchant rapport prix/équipement.



Dans cette version, le Touran manque de brio côté moteur. Heureusement, son sens de l'accueil autorise de bonnes conditions de voyage.

En finition et en ergonomie, le Touran n'a pas de leçon à recevoir. En entrée de gamme, la dotation d'équipements se montre en revanche bien trop chiche.



3^e VOLKSWAGEN TOURAN

1.6 TDI 115 ch Trendline **28 000 €**

LA VIE À BORD

Si la silhouette très monolithique du Touran ne fait rien pour attirer le regard, elle fait en revanche beaucoup pour le bien-être de ses passagers ! En effet, le Volkswagen met en avant une excellente habitabilité. À l'arrière, les trois sièges individuels garantissent une excellente modularité. Autre point positif : la générosité de l'empattement (2,79 m, comme sur le C4 Picasso), gage d'un espace aux jambes royal. À l'avant, le dessin de la planche de bord ne vous arrachera même pas un sourire, mais sa qualité de réalisation est excellente et l'ergonomie parfaite. À partir de là, difficile de faire

le difficile. D'autant qu'il y a encore des motifs de satisfaction ! Le Touran assure un très bon niveau de confort et son coffre, sans être le plus vaste de la catégorie, se révèle suffisamment grand pour répondre aux besoins d'une famille.

SUR LA ROUTE

Comme nous le verrons avec le Scénic, le Touran doit se contenter d'une mécanique un peu juste. Le récent gain de 5 ch revendiqués par le modeste 1 600 cm³ diesel – qui développe ainsi 115 ch – ne change pas grand-chose à l'affaire. D'autant que la valeur de couple reste stable, à 250 Nm. En conséquence, les accélérations manquent de brio et les relances sont un peu

justes. Dommage, car sur le plan dynamique, le Touran est plutôt convaincant.

Pas trop sensible au roulis, il présente un comportement alerte qui mériterait, à n'en pas douter, un moteur plus tonique.

BUDGET

En finition Trendline (entrée de gamme), le Touran s'affiche à un tarif relativement attractif. Pour peu, on se prendrait à rêver : "Ce Touran serait-il une bonne affaire ?" Un coup d'œil à la liste des équipements de série refroidit rapidement notre enthousiasme. Dans cette version, le monospace de Volkswagen inclut le strict minimum, et la moindre option se paie au prix fort. Pénalisé donc par ce piètre rapport prix/équipement, le Touran se rachète-t-il en consommation ? Eh bien, même pas ! ■

À la loupe

En entrée de gamme, le Touran se satisfait d'un ensemble multimédia basique mais très pratique. Pour 601 € de plus, l'écran tactile passe de 5 à 6,5 pouces et les différents menus sont plus complets et plus intuitifs. Enfin, si on ajoute le GPS, un écran de 8 pouces et nombre d'autres fonctions, l'ensemble devient très complet, mais la note grimpe encore de 800 €.



LE BILAN

LE BILAN 
On peut railler son manque de charme, moquer son profil de "camionnette"... Au final, le Touran est un monospace accompli qui manque toutefois un peu de tonus avec ce moteur. Un peu plus de générosité en équipements de série serait bienvenue !

L'avis de Pascal Richard



La douceur des commandes, la position de conduite, le confort font du Scénic une voiture déstressante !



Le Scénic propose une tenue de route sans histoire et un très bon confort. Dommage que le dCi 110 ch se révèle un peu juste.

La présentation intérieure manque un peu de couleur mais on notera que Renault a fait quelques efforts en matière de finition !



2e RENAULT SCÉNIC

1.5 Energy dCi 110 ch Zen **28 300 €**

LA VIE À BORD

Si le Scénic prend quelques libertés stylistiques avec les monospaces, à bord, et plus particulièrement à l'avant, il reste fidèle aux codes de la catégorie. En imitant le pare-brise panoramique du C4 Picasso, mais aussi celui de son grand frère l'Espace, il laisse lui aussi entrer le paysage à bord. À noter également que, parmi les sept voitures réunies ici, c'est lui qui avance la largeur aux coudes la plus généreuse à l'avant. À l'arrière, en revanche, changement de décor ! Exit les sièges individuels, place à une banquette coulissante, ce qui n'est pas un drame en soi. Ce qui est plus fâcheux, c'est que l'espace réservé

aux jambes des passagers se situe en dessous de la moyenne de la catégorie. Nous avions quelques craintes au niveau du confort à cause de la présence de série de roues de 20 pouces. Eh bien, finalement, c'est un tort ! Mis à part à faible vitesse sur une chaussée très dégradée, le Scénic assure un excellent confort.

SUR LA ROUTE

Comparable à celle de l'Espace, la position de conduite du nouveau Scénic se révèle plutôt bonne, même s'il devient un peu difficile, comme sur son grand frère, de situer clairement les "frontières" de la voiture. Sur route, le petit dCi 110 ch fait de son mieux, mais c'est

peu dire qu'il est à la peine ! La boîte, bien étagée, fait aussi son maximum pour limiter les dégâts en reprises, mais rien n'y fait. Chrono en main, le Scénic ferme la marche. Dommage, car il présente par ailleurs d'excellentes qualités routières ; ce n'est clairement pas avec ce moteur qu'il les exprime le mieux.

BUDGET

Le Scénic 2016 se montre assez agressif financièrement... dans le bon sens du terme. En finition Zen (niveau intermédiaire), le monospace Renault affiche un excellent rapport prix/équipement. Le recours aux options sera somme toute limité. Côté consommation, le Scénic dCi 110 ch ne se montre pas le plus sobre de la bande, mais il se situe tout de même en dessous de la moyenne de la catégorie. ■

À la loupe

Qui allait subir les conséquences du nouveau style du Scénic ? La réponse était facile à trouver : **les passagers des places arrière.** Ainsi, ces derniers doivent faire le deuil de leurs sièges individuels. Pas si grave dans la mesure où la banquette coulissante se révèle assez pratique et confortable. En revanche, le rétrécissement de la surface vitrée est dommageable pour la visibilité.

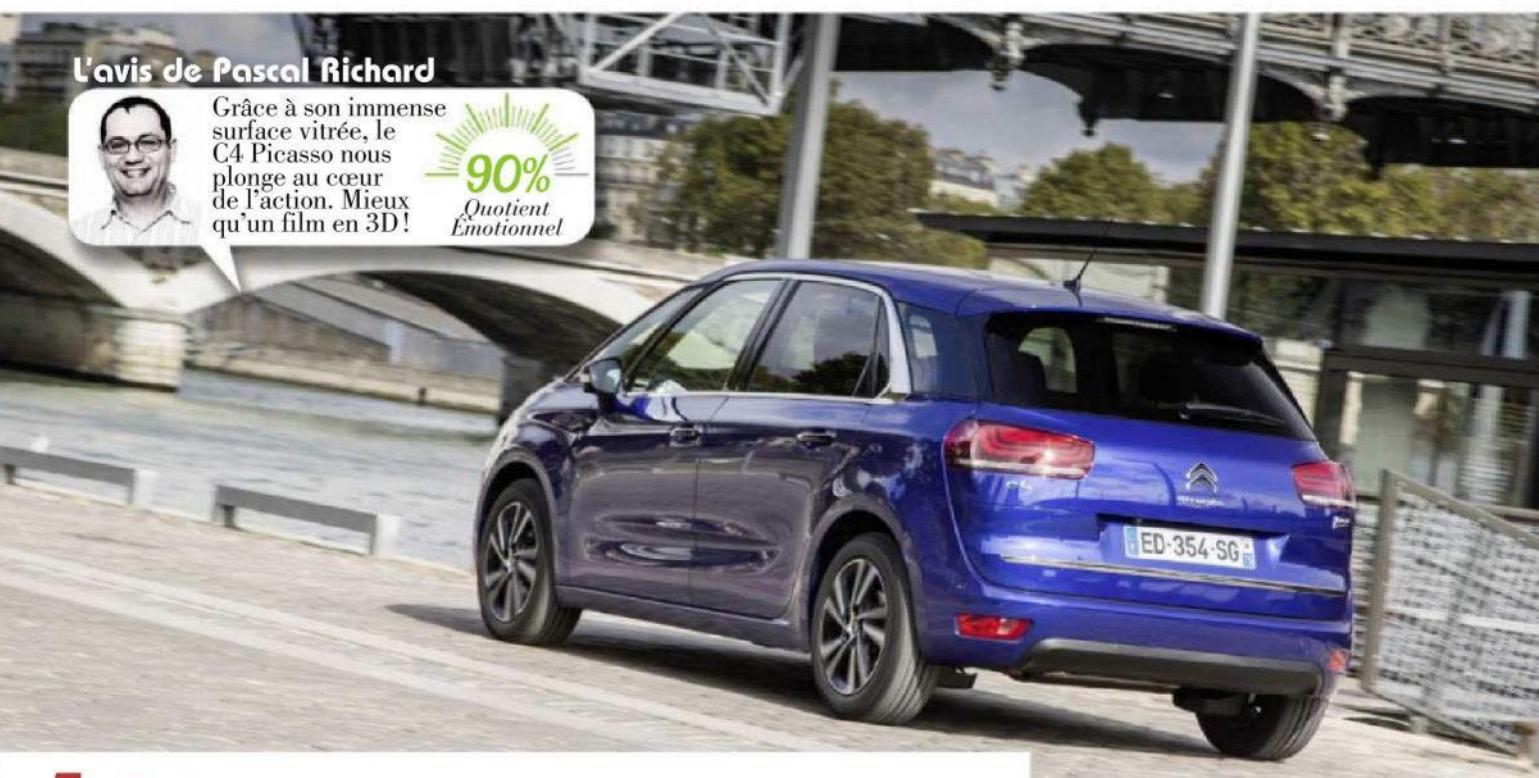


LE BILAN aj

★★★★★
Ce nouveau Scénic est une réussite en matière de confort et de vie à bord. Il est aussi très convaincant financièrement parlant ! En revanche, sur le plan mécanique, le diesel dCi 110 ch manque clairement de souffle.

L'avis de Pascal Richard

Grâce à son immense surface vitrée, le C4 Picasso nous plonge au cœur de l'action. Mieux qu'un film en 3D !

**1^{er} CITROËN C4 PICASSO**

1.6 BlueHDI 120 ch Feel **29 850 €**

LA VIE À BORD

“Le plus monospace des monospaces” est un qualificatif souvent lu et entendu au sujet du C4 Picasso. Trois ans après son lancement, l'affirmation est toujours d'actualité. Elle l'est d'autant plus qu'aujourd'hui, le Scénic a choisi d'emprunter des chemins de traverse. Le monospace Citroën, lui, reste fidèle à sa politique. Tout entier tourné vers le bien-être de ses passagers, il les accueille dans un habitacle baigné de lumière. Pare-brise panoramique encadré par des montants très fins, grandes vitres latérales si vous ajoutez le toit en verre panoramique (option, 650 €), à bord du C4 Picasso, vous verrez défiler le paysage sur un écran à 360°. Une fois bien

installés, les passagers bénéficient d'un espace habitable assez vaste. Le C4 Picasso n'est pas forcément le plus généreux de la classe, mais il se situe tout de même dans le haut du panier. Restylé au printemps dernier, sans doute pour faire honneur au nouveau Scénic, le C4 Picasso propose de nouveaux coloris intérieurs (beige, bleu et gris). Ces “ambiances”, facturées entre 390 et 450 € (1950 € avec la sellerie cuir) s'appliquent aussi à la planche de bord. Elles sont plutôt flatteuses et contribuent à rendre l'habitacle très accueillant. Ce qualificatif concerne également la sellerie, qui se met en quatre pour assurer des conditions de confort optimales. À ce sujet, notons la présence au sein du pack Lounge (option,

À la loupe

Immense et venant largement empiéter sur le pavillon, le pare-brise du C4 Picasso laisse littéralement entrer le paysage à bord ! Les pare-soleil coulissants ont été prévus pour éviter l'insolation. À noter que si vous optez pour le pack Enfant (210 €), vous bénéficiez en plus du second rétroviseur intérieur et de pare-soleil latéraux pour les places arrière.





1



3

❶ Les trois sièges arrière (de même dimension) offrent un très bon niveau de confort.

❷ La modularité de l'habitacle est un des points forts du C4 Picasso. La forme très régulière du coffre est également un atout. Le volume varie de 568 à 678 dm³ suivant la position des sièges.

❸ La superposition des écrans n'est pas des plus heureuse, mais la lisibilité reste bonne.

❹ Les jantes alliage sont en option (540 €).



2



4



990 €) des sièges avant massants et du siège passager Relax électrique qui permet de voyager les jambes quasiment allongées. Toujours fidèle aux trois sièges arrière individuels, le C4 Picasso offre un espace aux jambes et une largeur aux coudes satisfaisants tandis que le volume de chargement du coffre (de 568 à 678 dm³ selon la position des sièges) se situe au-dessus de la moyenne.

SUR LA ROUTE

Malgré ses rondeurs, le C4 Picasso n'est pas le plus lourd des protagonistes réunis ici. C'est même l'un des plus légers. Ainsi, à 1 487 kg, il ne pèse que 4 kilos de plus que la "sylphide" de la bande, à savoir le BMW Active Tourer. Cette (relative) légèreté, alliée aux bonnes dispositions du moteur BlueHDi 120 ch, permet au monospace Citroën de réaliser de bonnes performances tant en accélérations qu'en reprises. Doté de la valeur de couple la plus importante de ce comparatif (300 Nm à 1 750 tr/mn), ce diesel affiche aussi une agréable souplesse d'utilisation.

Ces prestations pourraient être encore meilleures si la boîte de vitesses bénéficiait d'un étagement un peu plus court. Pas spécialement en difficulté lorsqu'il évolue en ville (bonne visibilité périphérique, rayon de braquage plus favorable que la moyenne), le C4 Picasso est tout de même

plus à son avantage lorsque l'on prend la clé des champs. C'est ici que l'on prend la pleine mesure de son confort mais aussi de ses belles qualités dynamiques. Ici, le C4 Picasso n'a pas pris une ride: on peut certes lui reprocher un léger manque d'agilité, mais on ne peut que louer sa stabilité. À souligner également, ses excellentes distances de freinage.

BUDGET

En finition intermédiaire Feel, le C4 Picasso BlueHDi 120 ch flirte avec les 30 000 €. Une somme rondelette qui place le monospace Citroën en haut du tableau des prix (mais de peu) de ce comparatif. Heureusement, contrairement aux BMW Active Tourer et au Mercedes Classe B, il intègre de série une dotation d'équipements digne de ce nom. La consommation est un autre motif de satisfaction. En utilisation courante et sans effort, il est en effet possible de rester sous la barre des 6 l aux 100 km ■

LE BILAN aj ★★★★☆

Le monospace Citroën ne cherche pas à chambouler les codes de la catégorie, mais plutôt à les peaufiner. Un parti pris qui donne entière satisfaction. D'autant que le moteur BlueHDi 120 ch se montre plutôt convaincant.



RENAULT SCÉNIC

1.5 Energy dCi 110 ch Zen

VOKSWAGEN
TOURAN1.6 TDI 115 ch
TrendlineMERCEDES
CLASSE B180 d 109 ch
Intuition

[COMPARATIF] RENAULT SCÉNIC 1.5 ENERGY dCi 110 ch FACE À SES RIVAUX

EN CHIFFRES



NOS MESURES

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

	Citroën C4 Picasso	Renault Scénic	VW Touran	Ford C-MAX	Toyota Verso	BMW Active Tourer	Mercedes Classe B
Moteur/Transmission							
Puissance maxi	120 ch à 3500 tr/mn	110 ch à 4000 tr/mn	115 ch à 4400 tr/mn	120 ch à 3600 tr/mn	112 ch à 4000 tr/mn	116 ch à 4000 tr/mn	109 ch à 4000 tr/mn
Couple maxi	300 Nm à 1750 tr/mn	260 Nm à 1750 tr/mn	250 Nm à 1500 tr/mn	270 Nm à 1750 tr/mn	270 Nm à 1750 tr/mn	270 Nm à 1750 tr/mn	260 Nm à 1750 tr/mn
Type	4 cylindres en ligne, turbo diesel	3 cylindres en ligne, turbo diesel	4 cylindres en ligne, turbo diesel				
Cylindrée	1560 cm ³	1461 cm ³	1598 cm ³	1499 cm ³	1598 cm ³	1496 cm ³	1461 cm ³
Puissance fiscale	6 CV	5 CV	6 CV	6 CV	6 CV	6 CV	5 CV
Transmission	aux roues avant						
Boîte/nombre de rapports	manuelle/6						
Châssis							
Diamètre de braquage	11,1 m	11,8 m	11,5 m	11,2 m	11,6 m	11,4 m	11 m
Pneumatiques	205/55 R 17	195/55 R 20	205/60 R 16	215/50 R 17	225/55 R 17	225/45 R 18	225/45 R 17
Dimensions/poids							
L/1/h/empattement	4,43/1,83/1,61/2,79 m	4,41/1,87/1,65/2,73 m	4,52/1,83/1,66/2,79 m	4,38/1,83/1,61/2,65 m	4,46/1,79/1,63/2,78 m	4,35/1,80/1,59/2,67 m	4,39/1,79/1,56/2,67 m
Poids/tractable freiné	1487/1600 kg	1526/1850 kg	1631/1500 kg	1510/1200 kg	1575/1300 kg	1483/1300 kg	1490/1200 kg
Performances							
1000 m d. a.	33,5 s	35 s	34,2 s	34 s	34 s	33,3 s	33,6 s
0 à 100 km/h	11,5 s	13,1 s	12,5 s	11,8 s	11,8 s	11,2 s	11,8 s
90-130 km/h en 4°/5°/6°	10,8/12,9/17,4 s	13,2/16,3/19,7 s	11,7/15/21 s	11/13,2/17 s	12,8/15,8/19,2 s	11,7/15,2/19 s	11/13,5/17 s
Vitesse maxi	179 km/h	171 km/h	184 km/h	182 km/h	177 km/h	185 km/h	187 km/h
Freinage à 50/90/130 km/h	10/31/64 m	11/33/66 m	10/32/64 m	10/32/67 m	10/32/64 m	10/32/67 m	9/32/65 m
Habitabilité/Coffre							
Longueur aux jambes AR	17-30 cm	10-25 cm	16-35 cm	21-31 cm (4/5 pl.)	16-35 cm	18-31 cm	16-30 cm
Largeur aux coudes AV/AR	150/149 cm	153/148 cm	151/151 cm	146/146 cm	150/151 cm	147/145 cm	144/144 cm
Volume de coffre	568-678 dm ³	553-703 dm ³	502-677 dm ³	525 dm ³	611-781 dm ³	427-492 dm ³	450-549 dm ³

Niveau sonore

Au ralenti/90/130 km/h 45,2/64,5/67,8 dB 44,9/65,9/69,4 dB 45,2/64,7/68,4 dB 43,2/63,4/68,4 dB 47/65,5/69,5 dB 46,3/65/68,5 dB 46,7/66,5/69,8 dB



FORD C-MAX

1.5 TDCi 120 ch

Titanium

TOYOTA VERSO

1.6 D-4D 112 ch

Design

BMW 216d

ACTIVE TOURER

116 ch Première

CITROËN

C4 PICASSO

1.6 BlueHDi

120 ch Feel

LE BUDGET

	Citroën C4 Picasso	Renault Scénic	VW Touran	Ford C-MAX	Toyota Verso	BMW Active Tourer	Mercedes Classe B
Prix	29 850 €	28 300 €	28 000 €	28 500 €	28 400 €	29 450 €	29 150 €
Bonus/ malus (CO ₂)	0 € (100 g/km)	0 € (100 g/km)	0 € (119 g/km)	0 € (105 g/km)	0 € (119 g/km)	0 € (99 g/km)	0 € (104 g/km)
Prix du modèle essayé*	31 040 €	29 520 €	30 936 €	29 300 €	29 720 €	32 900 €	32 725 €
Garantie	2 ans, km illimité	3 ans ou 100 000 km	2 ans, km illimité	2 ans, km illimité			

*Avec options et bonus/malus inclus

Équipements communs

6 airbags (7 sur le Volkswagen, le Mercedes et le Toyota), autoradio, banquette AR fractionnable, climatisation, ordinateur de bord, radar de recul (sauf BMW, 460 €, et Mercedes, caméra sur le Toyota), régulateur de vitesse, rétroviseurs électriques/dégivrants, vitres électriques AV/AR, volant ajustable dans les deux plans.

Options

Alerte de franchissement de ligne	série	série	–	850 € ⁽²⁾	série	860 € ⁽³⁾	550 €
Banquette/sièges AR coulissants	série	série	série	série	série	360 €	700 € ⁽⁴⁾
Caméra de recul	310 €	800 € ⁽¹⁾	–	250 €	série	410 €	400 €
Déclenchement automatique phares et essuie-glace	série	série	401 €	série	série	série	série
GPS	série	600 €	1411 €	série	700 €	1000 €	1025 €
Jantes alliage	540 €	série	484 €	200 €	série	série	750 €
Ouverture des portes et démarrage sans clé	400 €	série	–	série	–	430 €	700 €
Peinture métallisée	650 €	620 €	640 €	600 €	620 €	790 €	850 €
Régulateur de vitesse	série	série	série	série	série	440 €	300 €

(1) Élément du pack Protection qui comprend également: le radar de stationnement AV, le détecteur d'angles morts et les rétroviseurs rabattables électriquement. (2) Pack Sécurité Intégrale avec freinage d'urgence autonome, gestion automatique feux de route/croisement, surveillance des angles morts... (3) Disponible au sein du pack Safety avec l'indicateur de limitation de vitesse, le freinage d'urgence autonome jusqu'à 60 km/h et l'écran d'information HD. (4) Implique le pack Confort (300 €).

Consommations

Moyenne	5,8 l/100 km	6,1 l/100 km	6,2 l/100 km	6 l/100 km	6,1 l/100 km	5,9 l/100 km	5,6 l/100 km
Ville/Route/Autoroute	5,8/5,7/6 l/100 km	6,5/5,9/6 l/100 km	6,6/5,9/6,1 l/100 km	6,3/5,8/5,8 l/100 km	6,5/5,9/6 l/100 km	6/5,8/5,8 l/100 km	6/5,4/5,3 l/100 km
Autonomie/Réservoir	948 km/55 l	867 km/52 l	935 km/58 l	883 km/53 l	902 km/55 l	864 km/51 l	893 km/50 l
Note EuroNCAP	5 étoiles	5 étoiles	5 étoiles	5 étoiles	5 étoiles	5 étoiles	5 étoiles
Pays de fabrication	Espagne	France	Allemagne	Allemagne	Turquie	Allemagne	Allemagne

CLASSEMENT GÉNÉRAL

	Citroën C4 Picasso	Renault Scénic	VW Touran	Ford C-MAX	Toyota Verso	BMW Active Tourer	Mercedes Classe B
Sur la route	1^{er}	2^e	2^e	4^e	6^e	4^e	6^e
La vie à bord	1^{er}	3^e	1^{er}	4^e	4^e	6^e	6^e
Le budget	3^e	1^{er}	5^e	2^e	3^e	5^e	5^e

LE CHOIX DE L'AUTO-JOURNAL

CITROËN C4 PICASSO

Au terme de la bataille, nous serions tentés de dire que le Scénic a raté son coup. Ce serait aller un peu vite. Car sans rien enlever au mérite du C4 Picasso qui rend une copie de grande qualité, il est clair que la défaite du Scénic est en grande partie due à une mécanique trop juste. Un problème que rencontre également le Touran. Suivent les C-MAX et Verso; ils tiennent en respect les premium (Active Tourer et Classe B) qui, en entrée de gamme, ont bien du mal à convaincre.



LES EXPERTS AJ

C'était incontestablement l'une des nouveautés les plus commentées du dernier Mondial. Son look semble faire l'unanimité et la réputation de metteur au point de Peugeot n'est plus à prouver. Autant de raisons pour pousser nos Experts à l'essayer au plus vite...

Le 3008 ne néglige pas les aspects fonctionnels : le coffre est assez grand et le hayon électrique mains libres est de série sur GT.



Le 3008 reste une pure traction avant. Il propose (option gratuite sur GT) un antipatinage optimisé, couplé à un contrôle de vitesse en descente.

PEUGEOT 3008

2.0L BlueHDi 180 ch EAT6 GT - **41 650 €** -

Bonus/malus écologique : 0 €



PHOTOS: YANN LEFEUVRE

L'organisation et la présentation du poste de conduite, caractérisées par le fameux i-cockpit et le petit volant, contribuent énormément à l'ambiance. Franck Lagorce n'est toutefois pas un grand fan.



Vous trouvez la peinture "coupe franche" biton trop voyante ? Rassurez-vous, elle est en option (1 400 €). Les phares full LED sont, eux, de série sur les finitions les plus haut de gamme (1 200 € sur Allure en revanche).



Franck Lagorce
(Pilote)

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



Mélina Priam
(Journaliste)

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



Ghislain Bacon
(Taxi)

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

“
Oui, le moteur a du couple. Mais à quoi bon ? Le train avant a du mal à passer la puissance sur sol humide.

L'avis du pilote



J'étais impatient d'essayer ce 3008, son style donne envie d'en savoir plus. La présentation de la console centrale et l'i-Cockpit sont très plaisants. Mais je n'adhère toujours pas au principe du petit volant. Je n'en vois pas l'intérêt. En ville, ce dernier oblige à plus de tours de volant et il n'apporte rien sur route. **Je suis aussi déçu par certains détails, comme le graphisme de la carte du GPS qui a 10 ans de retard, ou le confort des sièges.** C'est bien qu'ils massent le dos, mais je préférerais qu'ils maintiennent correctement. Puisque le 3008 est un SUV, il mériterait une vraie transmission 4x4, au moins en option. Sur ce modèle de 180 ch, on arrive vite aux limites de motricité du train avant, notamment sur sol humide. Je ne suis guère convaincu non plus par le freinage, moyen, ni par les suspensions, assez fermes. C'est le gage d'une bonne tenue de route, mais le confort à basse vitesse en fait les frais.

“
Cette version haut de gamme est très bien équipée, mais son tarif risque d'en refroidir plus d'un.

L'avis de la journaliste



Je ne vais pas me dédire (voir L'AJ n° 968) : même si la finition reste à peaufiner et si tout n'est pas parfait, j'ai un vrai coup de cœur pour ce 3008. Il est plaisant à mener, son poste de conduite donne à la fois du piment à la conduite et une vraie personnalité à l'ensemble de l'habitacle. Mais cette version BlueHDi de 180 ch GT est très chère, trop même. Évidemment, elle est super bien équipée (hayon mains-libres, cuir pleine fleur, jantes 19 pouces...), ce qui contribue à l'effet produit. Mais ce sont des équipements de style et **je pense que l'on peut se faire autant plaisir avec un 3008 BlueHDi 120 ou 150 ch Allure (32 650 € et 34 950 €).** De plus, on est aussi gagnant à la pompe. Le 2.0 180 ch consomme peu (6,6 l/100 km en moyenne), mais son homologue de 150 ch est plus raisonnable (6,4 l/100 km) et le 1.6 BlueHDi de 120 ch plus encore (5,9 l/100 km pour la version basse consommation).

L'avis du taxi



Je tire mon chapeau à Peugeot : quelle gueule, ce 3008 ! Il est aussi séduisant à l'intérieur. La présentation de la planche de bord est atypique, mais c'est une réussite. Les compteurs digitaux sont élégants, ludiques et très lisibles. Je suis bien installé : la position de conduite est agréable et toutes les commandes tombent sous la main naturellement, y compris le sélecteur de la boîte auto. **Les matériaux utilisés sont raffinés. Dommage que la finition ne suive pas... D'autant que Peugeot n'y va pas avec le dos de la cuillère question tarif.** Les passagers ne sont pas négligés, mais personnellement, comme le plancher est haut, mes jambes remontent et les cuisses ne sont pas maintenues. Avec 180 ch, il y a de quoi se faire plaisir au volant. Je mettrai toutefois un gros bémol sur la visibilité. Vers l'avant, j'ai du mal à appréhender les limites de la voiture ; vers l'arrière, c'est la cata ! Vive la caméra de recul !

Couguar ou kouglof

Les modifications apportées au Kuga visent-elles à le rendre plus dynamique sur la route ou à renforcer son côté "bonne pâte" ? Pour le savoir, Ford nous a conviés à prendre son volant sur les routes grecques...

Par Stany Meurer Photos Yann Lefebvre



Concernant le "nouveau" Kuga, nous devrions plutôt employer le terme de "restylage profond". Basé sur le modèle de la 2^e génération lancée en 2013, celui-ci a donc été revu et corrigé pour tenir le choc face aux nouveaux entrants sur le marché, avec le secret espoir d'améliorer la performance commerciale de ses devanciers. Si les motorisations essence restent inchangées, on notera

la disparition du 2.0 TDCi 120 ch (une unité dégonflée de la variante 150 ch) et son remplacement par un 1.5 qui, s'il affiche une même puissance et s'avère plus favorable à des taux d'émission faibles en CO₂, perd en contrepartie quelques plumes en valeur de couple.

Ce moteur est en fait un dérivé du bloc 1.6 utilisé par Citroën et Peugeot (et avec qui Ford a jadis conclu un partenariat pour la fabrication de ce type de moteur), la cylindrée de 1,5 l ayant

été gagnée par une réduction de l'alésage (de 75 mm à 73,5 mm, pour être précis), la course du piston restant inchangée.

Sur le plan du style, le Kuga a abandonné sa face avant tourmentée et opté pour une proue plus agressive. Un résultat obtenu grâce à une nouvelle calandre trapézoïdale, à d'inédits phares intégrant les feux de jour à LED et à quelques



aménagements de style qui lui confèrent une tout autre allure. À l'arrière, les retouches sont plus subtiles, se limitant à des feux redessinés. Pour être exhaustif, on notera encore l'arrivée d'une nouvelle gamme de jantes, l'apparition de coloris inédits et la possibilité d'obtenir (en option) un crochet d'attelage à commande électrique se rétractant automatiquement sous le pare-chocs lorsqu'il n'est pas utilisé. Enfin, et histoire d'affirmer la personnalité de son SUV,

Ford introduit deux nouvelles finitions, l'une plus sportive baptisée ST-Line, et une autre plus raffinée sous la griffe de Vignale.

À bord, les changements sont du même tonneau, donc minimes.

Pour l'essentiel, on citera un système de climatisation repensé en vue d'être plus intuitif, l'arrivée d'un frein à main électrique et la possibilité d'obtenir en option un volant chauffant. On

se retrouve par conséquent en terrain connu, dans un habitacle bien conçu, dont la qualité des matériaux et le souci d'assemblage sont de nature à faire pleurer d'envie un Renault Kadjar. Certes, l'excellence n'est pas obtenue, mais le Kuga navigue aux portes du premium quand il ne les franchit pas. Avant de prendre la route, je ne résiste pas au plaisir de vanter les mérites des vitres latérales s'escamotant complètement dans les quatre ➤



4.C

POUR TÉNUES QU'ELLES SOIENT, LES MODIFICATIONS ESTHÉTIQUES RENFORCENT LA PERSONNALITÉ BAROUDEUSE DU KUGA •••

portes, de la trappe à carburant étudiée pour se passer de bouchon et du plancher arrière rigoureusement plat obtenu lorsque les dossier de la banquette arrière sont rabattus.

Côté négatif, je formulerais une salve de reproches auxdits dossier ne disposant pas de commande à distance pour se rabattre, à l'écran central trop petit coincé entre les deux compteurs principaux ainsi qu'au capot avant exagérément lourd et donc pénible à manœuvrer. Un capot qui, de surcroît, est maintenu ouvert non pas par des pistons hydrauliques mais par une vulgaire tige métallique issue d'une époque lointaine et révolue...

Sur la route, le Kuga, équipé du moteur 1.5 TDCi, assure certes le job, mais sans plus.

Toutes ses prestations sont dans la moyenne, peu importe l'angle observé. Moyennement discret (ou bruyant, c'est vous qui voyez), il déplace plus ce SUV qu'il ne l'anime. L'affaire se complique évidemment en montagne, où les relances sont timides, ou encore lorsqu'il s'agit

de gravir une pente de garage à fort pourcentage. Le bilan est largement plus positif en ce qui concerne la boîte, parfaitement guidée, avec une course réduite du levier et des verrouillages ni trop fermes ni trop lâches.

Si la direction ne nous a pas pleinement convaincus (mais il s'agit plus de goût personnel que d'un défaut), le freinage nous a donné quant à lui entière satisfaction.

Au passage, signalons que le nouveau Kuga intègre une version améliorée du système de freinage d'urgence en ville, qui agit désormais jusqu'à la vitesse de 50 km/h (30 km/h auparavant). Quant aux suspensions, elles nous sont apparues comme un judicieux compromis pour assurer un excellent confort de marche, relayé au travers de sièges bien conçus sans jamais rien sacrifier à l'efficacité du châssis.

Pour en revenir à la question initiale, si Ford a incontestablement réussi son opération de séduction sur l'angle du paraître, il n'est pas parvenu à rendre le Kuga dans cette édition corrigée ni plus confortable ni plus tranchant sur le plan dynamique. ■

PLUS
Rapport prix/équipement
Confort
Finition soignée

MOINS
Moteur un peu poussif
Lacunes d'équipements
Habitabilité



❶ La place à l'arrière est comptée : le Kuga ne se montre pas le plus généreux de sa classe.

❷ À défaut d'être exceptionnel, le volume du coffre est facilement exploitable. Dossier rabattu, le plancher est plat. Le seuil de chargement reste malheureusement haut.



FORD KUGA

1.5 TDCi 120 ch Titanium

EN CHIFFRES

DONNÉES CONSTRUCTEUR

Moteur/Transmission

Puissance maxi	120 ch à 3 600 tr/mn
Couple maxi	270 Nm de 1 500 à 2 000 tr/mn*
Type	4 cylindres en ligne, turbo diesel
Cylindrée/puissance fiscale	1 499 cm ³ /6 CV
Transmission	aux roues avant
Boîte/nombre de rapports	manuelle/6

*300 Nm avec effet boost durant une courte période de temps.

Châssis

Diamètre de braquage	11,1 m
Pneumatiques	235/50 R 18

Dimensions/Poids

L/l/h/empattement	4,54/1,86/1,71/2,69 m
Poids/tractable freiné	1 591/1 200 kg

Performances

0 à 100 km/h	12,7 s
Vitesse maxi	173 km/h

Habitabilité/Coffre

Volume de coffre	456 dm ³
------------------	---------------------

LE BUDGET

Prix	29 150 €
Bonus/malus (CO ₂)	0 € (115 g/km)
Prix du modèle essayé*	35 600 €
Garantie	2 ans, km illimité

*Avec options et bonus/malus inclus.

Équipements de série

7 airbags, accès et démarrage mains-libres, aide au démarrage en côte, aide au parking AR, clim. automatique bizona, détecteurs de pluie et de luminosité, jantes alliage 17 pouces, régulateur/limiteur de vitesse, rétroviseur intérieur électrochromatique, système MyKey, système multimédia avec écran tactile 8 pouces et GPS, volant en cuir réglable en hauteur et en profondeur...

Options

Attelage rétractable (800 €), caméra de recul (250 €), détection angles morts (450 €), jantes 18 pouces (800 €), Park Assist (350 €), peinture spéciale (de 600 à 900 €), phares bi-xénon (550 €), régulateur de vitesse adaptatif (720 €), roue de secours galette (100 €), sellerie cuir (1 100 €), système de détection de collision avec freinage automatique (350 €), toit ouvrant vitré panoramique (800 €)...

Consommations

Mixte	4,4 l/100 km
Urbaine/extr-urbaine	4,8/4,2 l/100 km
Réservoir	60 l

Note EuroNCAP

5 étoiles

Pays de fabrication

Espagne

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL



Le petit 1,5 l est mis à rude contribution et les performances déçoivent. Il n'est guère aidé par une boîte au maniement parfait mais à l'étagement long.

Heureusement, le compromis tenue de route/confort est satisfaisant et le réservoir de forte capacité permet une grande autonomie.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie



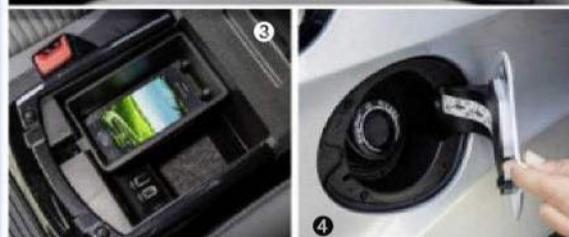
La technologie MyKey en détail

Prêt sans risque



Équipant désormais le Kuga, ce raffinement n'est pas nouveau chez Ford. Il est toujours aussi astucieux et pratique. Offrant désormais encore plus de possibilités

de paramétrage que précédemment, il permet de programmer la seconde clé du véhicule en fonction de vos désirs (activer le voyant de réserve de carburant de façon prématurée, par exemple) ou de vos priorités (limiter la vitesse maximale, couper le son de la radio si les ceintures ne sont pas bouclées ou encore empêcher la désactivation des aides à la conduite). Très pratique lorsque vous prêtez le véhicule, et plutôt sécurisant si l'emprunteur est un conducteur débutant...



❶ Équipé de ce petit moteur, le Kuga n'a rien d'un foudre de guerre. La qualité perçue a quant à elle bien progressé. ❷ La lisibilité de l'écran central est moyenne. ❸ Ce petit rangement empêchera votre portable de se balader. ❹ La trappe à carburant fait office de bouchon. ❺ Parfaite, la commande de boîte vous aidera à pallier les faiblesses du petit moteur 1,5 l : en montagne, les relances vous obligueront à changer souvent de vitesse.



L'avis de Stany Meurer



Le Kuga fait correctement son boulot, mais il n'a pas éveillé chez moi le moindre frisson.



70 [FACE-À-FACE] FIAT 124 SPIDER Lusso Plus 140 ch /
MINI CABRIO COOPER Red Hot Chili 136 ch



Autos bronzantes



Si vous rêvez de prolonger l'été toute l'année, il y a mieux que s'enfermer dans une cabine à UV. Spider 124 Fiat et Mini Cabrio Cooper sont une alternative agréable. Mais entre prendre des couleurs et prendre du plaisir, le dosage entre ces deux reines du topless n'est pas le même...

Par Pierre Lefebvre
Photos Denis Meunier et Yann Lefebvre

Il suffit de lancer une recherche sur internet pour s'en rendre compte. Aux côtés de la médecine traditionnelle existent une multitude de thérapies alternatives, plus ou moins sérieuses, pour guérir. Si vous êtes sujet à la déprime automnale bien souvent liée à une carence en soleil et donc en vitamine D, pas la peine de consulter ni de vous infliger un traitement à base de poudre de perlumpinpin. *Il Dottore Fiat et Doctor Mini* ont en magasin des remèdes magiques, naturels et, surtout, vraiment plaisants pour vous soulager. Signant, plus d'une décennie après la Barchetta, le retour de Fiat au roadster, le Spider 124 cuisine à la sauce transalpine la Mazda MX-5, mixture japonaise qui a largement fait ses preuves et n'a pas son pareil pour donner le sourire. Le soleil brille aussi chez Mini, qui a décapsulé la petite anglaise pour la rendre encore plus rafraîchissante. Reste que si ces deux propositions promettent de belles heures au volant, cheveux au vent, la part de plaisir délivrée n'est pas la même. Laquelle réchauffera le plus le cœur ?

SUR LA ROUTE

À moins d'avoir deux mains gauches, difficile de se tromper lorsque l'on connaît déjà la recette. C'est encore plus facile avec la liste précise ➤



SUR LE PAPIER, LA MINI CABRIO A TOUT DU JOUJOU EXTRA. MAIS À CONDUIRE, ELLE N'EST PAS SI AMUSANTE •••

de tous les ingrédients. Roues arrière motrices, poids léger et centre de gravité au ras du bitume, le Fiat 124 Spider reprend le mélange à succès du roi des roadsters, Sa Majesté Mazda MX-5, avec lequel il partage presque tout. Ils sont même assemblés dans la même usine japonaise. Pour autant, Fiat ne s'est pas contenté d'un vulgaire copier-coller. Si la plate-forme est la même, le 124 Spider adopte des réglages de liaison au sol maison, davantage orientés vers le confort. Surtout, il adopte une mécanique spécifique à respiration artificielle, donc avec un turbo. Si l'on retrouve le côté joueur du roadster nippon, avec un train arrière mobile mais jamais piégeur – à condition évidemment d'avoir déconnecté l'antidérapage ESP –, le 124 Spider offre des sensations de conduite légèrement différentes de la MX-5 mais tout aussi grisantes. Un peu mou sous 2000 tr/mn et peu adepte des hauts régimes, son 1.4 turbo offre de bien jolies performances grâce notamment à une boîte

mécanique à 6 rapports aussi judicieusement étagée qu'agréable à utiliser avec sa commande de boîte parfaite.

Le spider italien est une usine à sensations dédiée au plaisir sans limite du conducteur.

Comme quoi, il est encore possible à notre époque de s'amuser au volant sans avoir un haras gigantesque sous le capot ou un compte en banque avec plein de zéros. La Mini aussi promet de beaucoup s'éclater... du moins sur le papier. Revendiquant l'aspect joujou à quatre roues qui a fait le succès de la lignée, la nouvelle Cooper Cabrio doit composer avec un gabarit qui a encore pris des centimètres. Empattement (+ 2,8 cm), voies avant et arrière (+ 4,2 et 3,4 cm) et, évidemment, longueur (+ 9,8 cm), ce cabriolet est certes plus compact que le spider italien, mais il n'a rien d'une demi-portion. Cela se constate surtout sur la balance, avec

près de 200 kg de plus ! De fait, et malgré toute sa bonne volonté, le 3 cylindres turbo essence de la Mini ne parvient pas, malgré sa sonorité "atypi-sympathique" à offrir le même brio face au chrono. Il faut dire qu'en dépit d'une aisance supérieure au bloc italien en bas du compte-tours et d'une amusante fonction talon-pointe automatique qui met un coup de gaz à chaque rétrogradage, il n'est pas aidé par la boîte à 6 vitesses à laquelle il est associé. Si la commande est agréable, l'étagement, long comme un jour pluvieux, handicape l'anglaise lors des dépassemens.

Mais ce n'est évidemment pas sur ces basses considérations mécaniques que le plaisir de conduire la Mini se révèle un cran en dessous. Ni même sur le fait qu'elle soit une traction, gage d'un comportement certes plus neutre et rassurant, mais aussi moins amusant. Moins sujette au roulis, plus rigoureuse mais, paradoxalement, moins sensationnelle, la Mini n'a ➤



FIAT 124 SPIDER



MINI CABRIO COOPER

**VENT ARRIÈRE**

Dans la Mini, on peut prendre le soleil à quatre, même si les places arrière sont étroites. Roadster oblige, le Fiat 124, c'est deux places seulement avec un saute-vent.

**POUR LE WEEK-END**

Dans les deux cas, le coffre n'est pas bien grand mais celui de la 124 est au moins facile d'accès. Et le système Mini pour y accéder plus aisément en relevant la capote n'est pas pratique.



Ces deux-là rivalisent d'atours pour taper dans l'œil et misent sur la carte néo-rétro. C'est clairement ce que l'on appelle des voitures coup de cœur.

tout simplement pas ce côté pétillant, ni ce petit grain de sel qui pimente la balade et qu'offre l'hédoniste italienne. Jouer avec les programmes de conduite dont le mode Sport censé procurer le "go-kart feeling" n'y change rien.

Si la réponse du moteur se fait un peu plus tonique, la direction de l'anglaise impose alors une lourdeur plus caricaturale que plaisante. En fait, seul l'amortissement, nettement plus ferme que dans la Fiat 124, donne une illusion de sportivité... au détriment du confort. Mais cette formule imparfaite nous semble moins fade que choisir l'option pilotée optionnelle, qui filtre encore davantage les sensations. Bref, vous l'aurez compris, si pour vous, le plaisir de rouler cheveux au vent est indissociable de celui de conduire, le Spider 124 s'impose largement comme le bon choix.

LA VIE À BORD

Un roadster, c'est au mieux une voiture de couple égoïste, au pire celle d'un célibataire endurci. De fait, pas la peine de s'étaler sur le sujet, le 124 Spider ne brille ni par son volume de coffre ni par ses aspects pratiques : il ne dispose même pas d'une boîte à gants ou de rangements dans les contre-portes ! L'essentiel est ailleurs... Et il suffit d'une petite éclaircie au travers des nuages pour en profiter.

Main droite pour déverrouiller, jetez ensuite la capote vers l'arrière, sans oublier de la bloquer : il ne faut que 5 secondes pour s'offrir un bain de soleil soit, sans doute, le record du monde, détenu conjointement avec la Mazda MX-5. Ce n'est d'ailleurs pas le seul point commun avec le roadster japonais puisqu'au logo sur le volant près, l'italien reprend l'intégralité de la



FESSES AU RAS DU SOL ET ROUES ARRIÈRE MOTRICES, LE SPIDER FIAT EST UN VRAI ROADSTER PLAISIR, COMME LA MAZDA MX-5, À LAQUELLE IL DOIT BEAUCOUP ...





FIAT 124 SPIDER



MINI CABRIO COOPER

**ENVIE DE FAIRE DES TOURS**

Dans le Spider Fiat, le compte-tours, au centre, est roi, mais l'ensemble est un peu triste. Ambiance moto dans la Mini, avec une instrumentation posée derrière le volant.

**PRÉCIEUX OU SÉRIEUX ?**

Chez Fiat, c'est du Mazda, donc sérieux, mais moins précieux. La Mini soigne les moindres détails avec, à bord, des boutons basculeurs. Le rouge sert à démarrer le moteur.

**JEU DE CARTES**

À l'arrêt, l'écran du Spider 124 est tactile. Mais la cartographie du GPS paraît vieillotte en comparaison de celle, bien lisible et précise, de la Mini.

planche de bord, construite sérieusement mais sans grande originalité et avec des matériaux qui privilégient la robustesse à l'apparence.

En mettre plein les yeux, c'est, au contraire, le fonds de commerce de Miss Mini.

Boutons basculeurs façon vieux avion, sièges à motifs écossais et planche de bord à la réalisation soignée, il se dégage de la britannique une ambiance nettement plus cossue et joyeuse. Mais la classe Mini aurait pu éviter le cerclage lumineux aux couleurs criardes autour de l'écran central, gadget perturbant et puéril. Soit... Nous sommes davantage convaincus par les innombrables possibilités de personnalisation qu'offre le catalogue d'options, dont une capote ornée du célèbre Union Jack.

Notez que, dans la Mini, la manœuvre pour prendre des couleurs ne réclamera aucun effort: l'opération est entièrement électrique, dure 18 secondes et peut même s'effectuer en roulant sous 30 km/h. La capote offre également une position "toit ouvrant" pour ceux qui n'oseraient pas rouler totalement à découvert en ville. Pratique sur le papier, cette fonction a toutefois l'inconvénient de créer plus de remous d'air à l'avant qu'entièrement décapoté! Faute d'être très spacieuse, la Mini permet toutefois de ne pas se fâcher avec des amis grâce →

L'avis de Pierre Lefebvre

Des sensations sans aller vite, les joies de la propulsion et la tête décoiffé : je suis gaga de cette italo-japonaise !

**L'avis de Pierre Lefebvre**

Pour moi, la plus sympa des Mini actuelles. Mais je trouve que le côté "karting" est trop édulcoré.



CÔTÉ PRIX, ELLES NE FONT PAS PLAISIR. MAIS À L'USAGE, ELLES NE S'AVÈRENT PAS SI DÉRAISONNABLES ●●●

à ses deux places arrière d'appoint. Elles ne sont pas très accueillantes, guère accessibles et peu confortables, mais elles peuvent dépanner pour de courts trajets.

L'anglaise permet également d'emporter plus de bagages même si les séances de manutention sont un calvaire. À ouverture inversée, le petit hayon libère un espace minuscule qui interdit de charger un gros sac de voyage. Il faut alors relever manuellement la capote en la déverrouillant – en tirant sur de grands leviers placés à l'intérieur du coffre. En position "ouvert", ces derniers font office de supports pour tenir la toile et offrir un accès plus large... mais pas plus généreux : fastidieux pour une fonction baptisée Easy-Load ! Reste que, dans l'ensemble, la Mini s'avère un peu moins contraignante à vivre que le spider italien et offre également une insonorisation plus soignée, capote fermée. Et pour

voyer à deux avec des bagages, il est aussi possible de rabattre les dossier de banquette arrière pour en emporter plus que dans le spider Fiat.

BUDGET

Pour s'autoriser un petit plaisir, il faut souvent accepter quelques sacrifices financiers. Sans être indécents, les prix affichés pour ces transats roulants ne sont pas à la portée de tous, d'autant que leur manque d'aspects pratiques limite la polyvalence et... le nombre de clients potentiels. C'est un constat encore plus vrai pour le 124 Spider qui, soit dit en passant, n'échappe pas au malus écologique.

À l'usage en revanche, ces deux cabriolets sont tout sauf déraisonnables.

Leur consommation moyenne bien sous tous rapports permet d'envisager un usage quotidien.

Reste qu'il convient de prendre en considération le long, très long, voire interminable catalogue d'options de la Mini Cabrio. Cette dernière propose tout un tas d'extras plus ou moins utiles comme l'affichage tête haute ou encore le régulateur de vitesse adaptatif avec fonction freinage automatique. Mais la politique tarifaire impose souvent de passer par de coûteux packs pour en profiter, faisant ainsi très vite grimper la douloureuse.

Il faudra également prendre en compte l'aspect entretien, et sachez que chez BMW-Mini, il est loin d'être donné, avec un tarif de main-d'œuvre plus élevé. ■

VERDICTS

SUR LA ROUTE: FIAT 124 SPIDER

LA VIE À BORD: MINI CABRIO

LE BUDGET: FIAT 124 SPIDER

FIAT 124 SPIDER Lusso Plus / MINI CABRIO COOPER Red Hot Chili EN CHIFFRES



- ➊ Pour décapoter, c'est manuel mais cela ne prend que 5 secondes, après avoir, au préalable, déverrouillé la toile.
- ➋ Chez Mini, l'opération est électrique et peut s'effectuer en roulant. La capote offre aussi une fonction "toit ouvrant".

➌



FIAT 124 SPIDER

PLUS

Conduite ludique
Confort de suspension
Décapotage très rapide

MOINS

Aspects pratiques négligés
Paresse du moteur
à bas régimes
Matériaux sans fard à bord

MINI CABRIO COOPER

PLUS

Conduite sympathique
Souplesse moteur
Personnalisable à l'infini...

MOINS

... mais pas gratuitement!
Confort de roulement
Coffre vraiment
pas pratique



NOS MESURES

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

Fiat 124 Spider

Mini Cabrio Cooper

Moteur/Transmission

Puissance maxi	140 ch à 5 000 tr/mn	136 ch à 4 400 tr/mn
Couple maxi	240 Nm à 2 250 tr/mn	220 Nm à 1 250 tr/mn*
Type	4 cylindres en ligne, turbo essence	3 cylindres en ligne, turbo essence
Cylindrée/puissance fiscale	1 368 cm ³ /8 CV	1 499 cm ³ /7 CV
Transmission	aux roues arrière	aux roues avant
Boîte/nombre de rapports	manuelle/6	manuelle/6

*230 Nm avec overboost

Châssis

Diamètre de braquage	10,4 m	10,9 m
Pneumatiques	205/45 R 17	205/45 R 17

Dimensions / poids

L/I/h/empattement	4,06/1,74/1,24/2,31 m	3,82/1,73/1,42/2,50 m
Poids/tractable freiné	1 123 kg/NC	1 311 kg/NC

Performances

1000 m d.a.	29 s	30,8 s
0 à 100 km/h	7,8 s	8,8 s
90-130 km/h en 4 ^e /5 ^e /6 ^e	6,4/7,4/9,4 s	10/13,9/19,4 s
Vitesse maxi	209 km/h	190 km/h
Freinage à 50/90/130 km/h	9/30/63 m	10/30/64 m

Habitabilité/Coffre

Longueur aux jambes AR	–	18 cm
Largeur aux coudes AV/AR	140 cm/–	140/103 cm
Volume de coffre	146 dm ³	193 à 260 dm ³ *

Niveau sonore

Au ralenti/90/130 km/h	47/70/75 dB	42,8/67,8/73,2 dB
------------------------	-------------	-------------------

*En fonction de la position du cache-bagages

LE BUDGET

Prix	29 990 €	28 950 €
Bonus/malus écologique (CO ₂)	malus 900 € (148 g/km)	0 € (118 g/km)
Prix du modèle essayé	31 490 €	34 460 €
Garantie	2 ans, km illimité	2 ans, km illimité

*Avec options et bonus/malus inclus

Équipements communs

4 airbags, autoradio avec prise USB, Bluetooth, climatisation automatique (bizona sur Mini), détecteur de pluie/luminosité, ordinateur de bord, régulateur de vitesse, rétroviseurs électriques/dégivrants, vitres électriques AV (+ AR sur Mini), volant multifonction.

Options

Fiat 124 Spider: accès mains-libres (série), caméra de recul (série), feux de jour à LED (série), GPS couleur/écran tactile (série), radar de stationnement AR (350 €).

Mini Cabrio Cooper: accès mains-libres (300 €), caméra de recul (2 500 €)⁽¹⁾, feux de jour à LED et éclairage 100% LED, GPS couleur (2 500 €)⁽¹⁾, radars stationnement AR, suspension pilotée (550 €).

(1) Options regroupées dans un pack comprenant aussi le régulateur de vitesse adaptatif avec fonction freinage et accoudoir central AV

Consommations

Moyenne	7,1 l/100 km	7,3 l/100 km
Ville/Route/Autoroute	8/6,4/6,9 l/100 km	7,5/7,2/7,3 l/100 km
Autonomie/Réservoir	634 km/45 l	548 km/40 l

Note EuroNCAP

en cours 4* (résultat de la Mini Hatch)

Pays de fabrication

Japon Royaume-Uni

LE CHOIX DE L'AUTO-JOURNAL

FIAT 124 SPIDER

Collant davantage aux attentes de ceux qui aiment rouler cheveux au vent, le roadster italien s'impose face à une Mini certes sensiblement plus pratique et luxueuse mais qui ne soutient pas la comparaison en termes de plaisir de conduite.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

LA MÊME... EN MIEUX !

Véritable ovni roulant à ses débuts, la Tesla Model S s'inscrit peu à peu dans le paysage automobile. Pour devenir définitivement une alternative sérieuse, la version 90D optimise son autonomie, et, bien sûr, ses technologies embarquées.

Par Mélina Priam Photos Christian Martin

CHAUFFEUR INTÉGRÉ

Toutes les berlines de luxe s'y mettent, avec plus ou moins d'efficacité toutefois.

Force est de constater que le pilote automatique de la Tesla se montre, lui, très abouti.

Il a le don de mettre en confiance. Grâce à un radar avant, une caméra à prospection, 12 capteurs à ultrasons et un traitement optimisé des infos avec la mise à jour du logiciel 8.0, il gère très bien les situations d'embouteillages.

Mais ce n'est pas une raison pour lire le journal au volant... qui reste sous la responsabilité du conducteur !

L'avis de Mélina Priam



Promis, juré, je suis loin d'être un geek ! Mais cette Tesla offre une expérience de conduite étonnante.



COURSE À L'AUTONOMIE

Pendant que ses pseudo-rivales thermiques grappillent des chevaux pour mesurer leur ego, la Model S 90D a résolu le problème en revendiquant un couple de 660 Nm. Son défi à elle, c'est l'autonomie. D'où le passage à une batterie de 90 kWh et même 100, sur la version haut de gamme.

D'après nos mesures, la 90D parcourt plus de 400 km en moyenne. Pas mal... Autre bonne nouvelle : le réseau de Super Charger – bornes qui permettent de recharger rapidement – s'étoffe. Elles sont 42 en France, en plus d'un gros réseau secondaire de bornes classiques.



**TESLA
MODEL
S 90D**
EN CHIFFRES
NOS MESURES

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

Moteur/Transmission

Puissance maxi	700 ch (banc d'essai) – 422 ch aux roues
Couple maxi	660 Nm
Type	2 moteurs électriques à induction
Cylindrée / puissance fiscale	- / 9 CV
Transmission	intégrale
Boîte / nombre de rapports	réducteur / 1

Batterie

Capacité / type	90 kWh / Lithium-ion
-----------------	----------------------

Châssis

Diamètre de braquage	12,4 m
Pneumatiques AV / AR	245 / 45 YR 19

Dimensions/Poids

L / l / h / empattement	4,97 / 1,97 / 1,45 / 2,96 m
Poids / tractable freiné	2157 / 1300 kg

Performances

1000 m d.a.	24,5 s
0 à 100 km/h	4,8 s
90-130 km/h en Drive	3,7 s
Vitesse maxi	250 km/h *
Freinage à 50 / 90 / 130 km/h	11 / 32 / 66 m

Habitabilité/Coffre

Longueur aux jambes AR	34 cm
Largeur aux coudes AV / AR	154 / 148 cm
Volume de coffre	776 dm ³

Niveau sonore

Au ralenti / 90 / 130 km/h	- / 64,3 / 67,7 dB
----------------------------	--------------------

LE BUDGET

Prix	96 700 €
Bonus / malus (CO ₂)	6 300 € (0 g/km)
Prix du modèle essayé*	107 800 €
Garantie	4 ans ou 80 000 Km ***

* Limite électronique ** Avec options et bonus/malus inclus
*** 8 ans, km illimité pour la batterie

Équipements de série

AFIL, aide au parking, Bluetooth, clé mains libres, clim. auto, jantes alliage, phares full LED, régul./limit. de vitesse, surveillance angle mort, syst. multimédia sur écran tactile 17 pouces avec GPS...

Options

Chargeur intégré 16,5 kW (1 700 €), Pilot. auto. (3 300 €), 2 sièges dans le coffre (4 500 €)...

Consommations

Moyenne	22,3 kWh/100 km
Ville / Route / Autoroute	22,6 / 20,2 / 24,1 kWh/100 km
Autonomie moyenne	406 km

Note EuroNCAP

5 étoiles

Pays de fabrication

États-Unis ou Pays-Bas

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL


Des sensations de conduite sidérantes, une présentation et des technos impressionnantes et une autonomie en progrès. La Tesla se pose en alternative sérieuse aux grandes routières essence.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie


SMARTPHONE ROULANT

Le constructeur l'annonce fièrement: "Les voitures traditionnelles ont des caractéristiques statiques, les Tesla sont plus proches d'un Smartphone." Elle se met donc à jour comme eux, à distance, grâce à la 4G. Plus besoin de passer en concession. La version 8.0 est en cours de déploiement. Au menu: un nouveau graphisme du système multimédia qui se pilote via l'écran de 17 pouces, une commande vocale en français, une protection de surchauffe de l'habitacle et plus de 200 améliorations du pilote automatique.


...MAIS PAS UNE SPORTIVE

Pas de malentendu: si la Tesla accélère fort, elle n'a pas l'efficacité de tenue de route d'une sportive. Sa transmission intégrale – qui, soit dit en passant, ne comporte aucune liaison mécanique et repose sur le principe d'un moteur électrique couplé à chaque essieu – verrouille tout. Avec une masse qui dépasse les 2 tonnes, ce n'est pas une ballerine. Elle préfère soigner le confort, forcément acoustique mais aussi de suspension, qui se révèle, lui, tout à fait convaincant.

LA CHAMPIONNE DU 0 À 100 KM/H...

La puissance électrique a ceci de particulier qu'elle arrive instantanément. Même si Tesla a renoncé à revendiquer 700 ch (mesure sur banc d'essai qui subit une "décote" avec l'ajout des batteries), il n'en reste pas moins que lorsqu'on met gaz, la Model S vous colle au siège. La sensation, associée à l'absence de bruit, n'est pas bestiale comme celle d'une sportive, mais elle est si surprenante qu'elle vous prend aux tripes.

LA TOURNÉE
PHENOMENALE !

NOSTALGIE

*Stars
80*

ÉCOUTEZ NOSTALGIE
ET GAGNEZ VOS INVITATIONS !

LES PLUS GRANDES CHANSONS

NOSTALGIE



ÉCOUTEZ GRATUITEMENT NOSTALGIE SUR VOS MOBILES ET TABLETTES

JEU DU 05 NOVEMBRE 2016 AU 05 MAI 2017. RÈGLEMENT DISPONIBLE SUR NOSTALGIE.FR

Biographie

SITE DE PRODUCTION

GRAZ (Autriche)

EXEMPLAIRES VENDUS

3 875 en France en 2015 ;

à titre de comparaison,

Mercedes a vendu

sur la même période

7 348 exemplaires du GLA.

MOTORISATIONS

DIESEL : de 90 à 143 ch

ESSENCE : de 98 à 218 ch

MODÈLE LE PLUS VENDU

COOPER D

Sa seconde vie
en occasion

L'achat d'un Countryman ne répond pas à des critères objectifs. Ici plus qu'ailleurs, c'est le cœur qui parle. Dès lors, autant ne pas brider ses envies ! Oubliez les versions diesel et les trop sages petits blocs essence, passez directement à la Cooper S forte de 190 ch. Ici, le tempérament mécanique est à la hauteur du style, et le plaisir de conduite fera "oublier" l'arrogance du tarif !



ALBERTO MARTINEZ

Né en 2010
Fin de carrière 2016

Mini Countryman

Par Pascal Richard

À l'heure où il referme le premier tome de ses aventures, revenons un instant sur le début de carrière du Countryman.

Après s'être occupé de raffermir les fessiers des blondes peroxydées qui croisent rue du Faubourg-Saint-Honoré, Mini a décidé, en 2010, de s'occuper des lombaires des ex-jeunes cadres dynamiques. Devenus pères de familles, ces derniers avaient depuis longtemps fait une croix sur les GTI de leur jeunesse. Reste que, pour

signifier leur réussite, nos *golden boys* avaient besoin d'un engin capable de symboliser leur ascension sociale.

Dans ce domaine, quoi de mieux qu'un SUV ? Ici, l'élévation sociale n'est pas seulement suggérée par un blason, elle est aussi physique, palpable. Pas idiote, la Mini sauta sur cette occa-

sion en or d'élargir sa clientèle... et ses profits ! Un petit tour de passe-passe et la voilà haute sur pattes, plus arrogante que jamais. Devenue Countryman, elle n'eut même pas à faire les yeux doux pour s'imposer, ce sont ses clients qui lui déroulèrent le tapis rouge, trop contents de s'offrir "à bon compte" une part de la légende. ■

l'e-Rallye Monte-Carlo en TOYOTA MIRAI

1000 km plein gaz

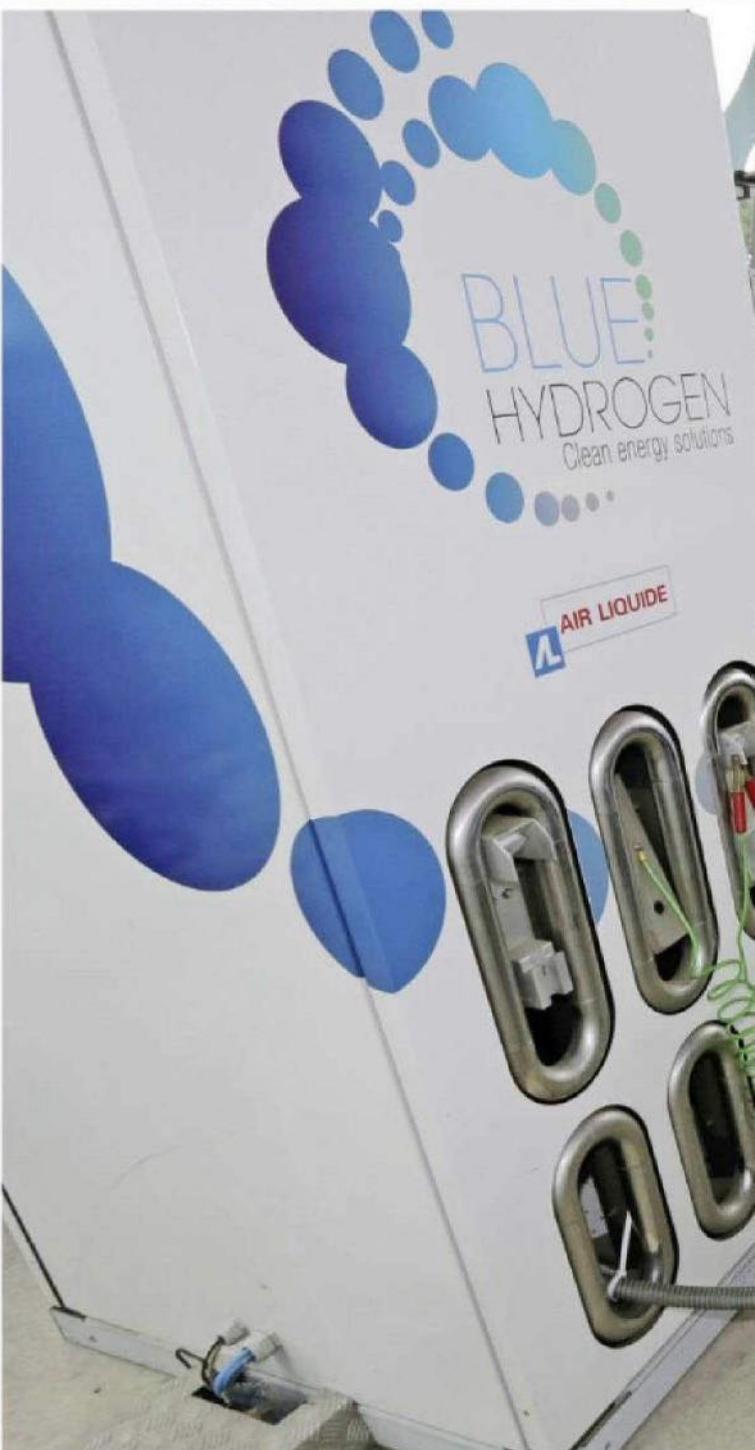
Nous ne nous sommes pas engagés à l'e-Rallye Monte-Carlo pour jouer la gagne, mais bien pour vous faire vivre l'expérience d'un parcours de plus de 1000 km au volant d'une Toyota Mirai, première voiture à hydrogène commercialisée. Plein gaz!

Par Stany Meurer Photos Bernard Bakalian/PAB

Pour moi comme pour beaucoup d'autres, la voiture à hydrogène, cela s'apparente un peu au monstre du Loch Ness: on évoque son sujet parfois autour d'une table, mais on ne voit jamais aucune réalisation concrète dans la rue... et guère davantage de pompes sur la route pour les ravitailler! Ce qui n'est pas tout à fait vrai. Si Hyundai vend effectivement sous le manteau une ix35 FCEV relevant plus de l'expérimentation qu'autre chose, Toyota envisage de passer à la vitesse supérieure avec sa Mirai (un nom qui, pour l'anecdote, signifie futur en japonais), officiellement disponible à la vente. En fait de commercialisation, il convient tout de même de relativiser le propos.

Utopique sur le plan pratique, mais pas forcément sur celui de la conduite.

Si la Mirai est bien commercialisée sur certains marchés comme la Belgique, où elle est vendue 66 000 € hors TVA (gloups!), elle reste une utopie à l'usage, dans la mesure où ce même pays ne compte qu'une seule pompe pour l'approvisionner en hydrogène... Une utopie donc sur le plan pratique, mais pas forcément au niveau de la conduite. Pour nous le →



COMMENT ÇA MARCHE?

Une voiture à hydrogène comme la Mirai est une hybride dont le réservoir d'essence et le moteur thermique sont remplacés par deux réservoirs d'hydrogène **1** (d'une contenance de 122,4 litres, soit 5 kg environ dans le cas de la Mirai) et une pile à combustible **2**. L'hydrogène compressé à 700 bars dans les réservoirs réagit au contact de l'air extérieur dévoré puis acheminé via les deux grandes prises d'air situées dans le pare-chocs au niveau de la pile à combustible placée sous le plancher. Cette réaction chimique produit l'électricité nécessaire pour charger la batterie **3** et animer le moteur électrique **4** d'une puissance de 155 ch servant à entraîner les roues avant.



TOYOTA

Les stations de distribution d'hydrogène se comptent sur les doigts d'une seule main. Halte à Grenoble, chez Air Liquide, pour un plein express dans une station prototype...





① À bord, n'attendez aucune révolution: la Mirai fait dans le classique. Assis haut, j'ai du mal à me persuader que je vais participer à un rallye. ② Devant le château de Fontainebleau, le départ est donné; notre Mirai devra ferrailler face à des modèles zéro émission: Zoe, Leaf, i3...



prouver, Toyota nous a conviés à réaliser en exclusivité un essai longue distance un peu particulier, plus précisément dans le cadre de l'e-Rallye Monte-Carlo, une épreuve FIA de régularité disputée sur route ouverte et réservée aux véhicules électriques et assimilés.

La Mirai mesure près de 5 m de longueur. On a déjà vu dimensions plus adaptées à la montée du Turini.

Ainsi donc, j'allais avoir le privilège d'être le premier journaliste français à conduire plus de 1 000 km, pendant quatre jours et trois nuits, ce petit bijou de technologie! Après m'être plongé dans les entrailles de la Mirai – traduisez: avoir lu en long et en large tous les documents techniques la concernant –, je me suis appliqué à examiner le parcours. Partant de

Fontainebleau, celui-ci, mêlant nationales et autoroutes, allait nous mener dans la principauté de Monaco avec, au programme et en prime, quelques spéciales à parcourir avec la précision d'un métronome, dont le bien entendu célèbre et incontournable col de Turini: parfait pour voir ce qu'il y avait dans le ventre de cette Mirai.

Par rapport aux autres engagés à bord de véhicules électriques, une partie du stress nous était ôtée: celui de devoir rouler avec l'angoisse de la recharge au bon endroit. Une partie seulement, dans la mesure où le territoire français est loin d'être parsemé de pompes à hydrogène. Pour pallier cet inconvénient, la société Air Liquide avait prévu un camion de ravitaillement (et pas moins de 216 bouteilles de 50 litres!) avec pour mission d'être la nourrice de nos trois voitures. Petit hic: si

Première pause photos à Pouilly, au nord de Nevers.



ASSEZ COÛTEUX À L'USAGE

Partant du principe qu'un kilogramme d'hydrogène pourrait être facturé 12 € (fourchette comprise entre 10 €, prix de vente espéré, et 15 €, prix de revient actuel), et qu'une Mirai en consomme plus de 4 kg pour parcourir 400 km, on peut estimer un coût d'exploitation supérieur à 12 € pour 100 km. C'est relativement cher. À titre de comparaison, une voiture à essence consommant 8 l/100 km vous aurait coûté 10,80 € sur la même distance, alors qu'une diesel brûlant 6 l tous les 100 km se serait contentée de 6,90 €. S'il est difficile d'établir un calcul sérieux pour une auto 100% électrique dans la mesure où les tarifs de l'électricité dépendent beaucoup du lieu et du moment de la recharge, on peut raisonnablement penser que le montant obtenu serait là aussi largement inférieur aux 12 € exigés par la voiture à hydrogène, du moins à ce stade des événements.



Les freins au développement de l'hydrogène sont nombreux, comme le coût au kilomètre, supérieur aux formules thermique ou électrique.



cette opération dans une station prend environ 3 minutes, il fallait tabler sur beaucoup plus avec cette solution mobile, comme nous n'allions pas tarder à le découvrir.

Nous avons déjà testé la Toyota Mirai, mais uniquement sur de courtes distances, sans avoir à faire le plein.

Déjà, dans le parc fermé, la Mirai attire toutes les convoitises. Et les questions fusent... essentiellement sur ses rejets en eau par l'échappement. Ce qui semble toutefois le plus intriguer les observateurs, ce sont les énormes bouches d'air disposées dans la face avant, des ouvertures béantes indispensables au fonctionnement de la pile à combustible.

Autre sujet d'étonnement : le contraste existant entre la forme et le fond, plus précisément entre l'engin censé incarner la technologie du futur et la silhouette aux formes baroques habillant un équipement dépassé... Le moindre de ceux-ci n'est pas le GPS réagissant avec la lenteur d'un escargot et qui, non sans une pointe d'humour, vous indique les pompes à carburant sur le parcours ! La remarque est loin d'être innocente. Et ce qui pourrait être drôle ne l'est pas vraiment. Il dénote plutôt le fait que Toyota a été contraint de réaliser de sérieuses économies pour terminer la Mirai et, surtout, la proposer à un tarif acceptable.

Vous apprendrai-je quelque chose en vous disant que l'auto démarre sans un bruit, ce qui est normal pour un véhicule électrique ? Ce qui l'est →



● Toyota a engagé trois Mirai; la nôtre, la n°20, a terminé en 11^e position.
● Documents et procédures complexes, l'e-Monte-Carlo est bien une épreuve sportive.



moins, c'est de devoir chercher le frein à main... au pied! Comme sur une Mercedes du temps passé, celui-ci s'actionne via une pédale dont la caractéristique première est de se montrer particulièrement agressive vis-à-vis de votre jambe gauche!

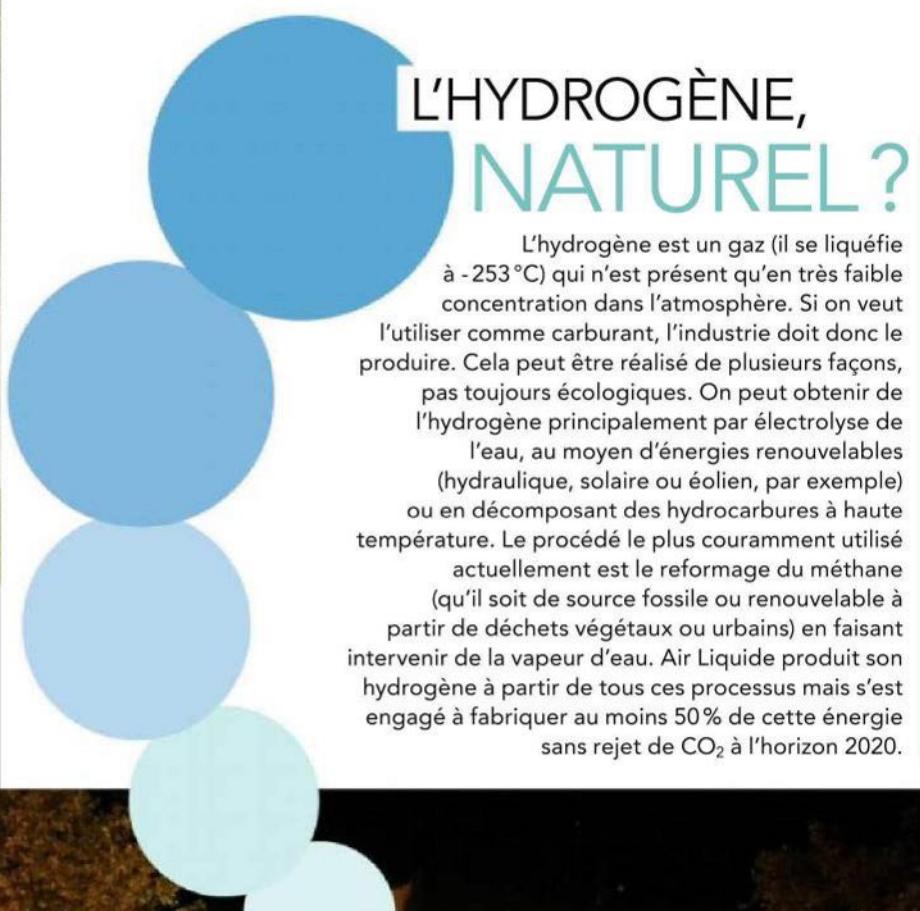
Pas de boîte de type CVT sur la Mirai: un vrai plus pour l'agrément par rapport aux Prius et autres hybrides.

Dans le trafic, la Toyota de demain se comporte comme n'importe quelle auto, à une remarque près: elle braque mal, très mal même, en raison d'un diamètre de braquage excessif. Pour gagner en fluidité dans le mouvement, je décide de vider mes poches. Mauvaise idée: le manque

d'espaces de rangement est flagrant. Je ne déposerai donc rien, et la conduite ne sera que plus silencieuse à bord de cette stricte 4 places. Enfin, silencieuse... tant qu'il ne pleut pas. Car la chasse au gramme de trop a constraint le constructeur à rogner sur l'isolation du pavillon, et chaque goutte de pluie venant le frapper rythme la balade au gré de l'intensité de l'averse. Comme le parcours de liaison autorise certains "débordements", j'enfonce l'accélérateur. Le moteur répond instantanément, avec une grande douceur doublée d'une admirable progressivité. Rassuré sur son potentiel, j'insiste un peu et force la cadence. Avec pugnacité, le moteur répond toujours présent, sans que l'accélération ne s'évanouisse à la première faiblesse de la batterie.



❶ Un plein nous garantit une autonomie d'environ 400 km. De quoi aborder chaque étape sans craindre la panne sèche. ❷ Pour le ravitaillement des trois Mirai, sur toute la durée de l'épreuve, Air Liquide avait prévu plus de 200 bouteilles d'hydrogène d'une capacité de 50 litres. Chaque plein réclamait environ une heure.





Dotée d'un centre de gravité assez bas, la Mirai s'est montrée particulièrement agile.

De son côté, la boîte monorapport a le bon goût de ne pas nous faire subir la punition de la CVT employée sur la Prius, caractérisée par une sensation de patinage permanent assortie d'un bruit de crêcelle détestable. Jusque-là, si ce n'est pas Lourdes, ça y ressemble, et la magie du miracle opère. Ce flot de bonnes surprises n'évacue pas pour autant notre problème numéro un : celui de l'autonomie. Pour l'instant, la jauge se veut rassurante, mais dit-elle la vérité ? À en croire les instruments de bord, notre consommation ne varie guère, oscillant entre 0,9 et 1,3 kg d'hydrogène tous les 100 km, ce qui nous garantit une autonomie de plus de 400 km... largement suffisante pour rejoindre Magny-Cours, notre premier point de ravitaillement. Là, en plein milieu de la Nièvre, aucune pompe à hydrogène n'existe.

Faire le plein dans une station ad hoc prend 3 minutes, via un camion de ravitaillement... plus d'une heure !

Notre secours viendra donc du camion d'Air Liquide et de ses bonbonnes. Une solution efficace mais qui réclame une attente de près de

90 minutes. Suffisante pour aller nous sustenter, mais bien ennuyeuse si nous n'avions rien d'autre à faire. Quand nous reprenons la route en direction d'Alès, la météo ne s'est pas améliorée. Pire, les conditions sont devenues dantesques : il ne pleut plus, il tombe des seaux. Avec ses pneus basse consommation, la Mirai ne peut évidemment pas afficher le comportement d'une sportive. Elle n'en devient pas pour autant une enclume glissant sur du savon noir, bien au contraire, elle se montre plutôt agile et parvient à nous faire (presque) oublier le poids embarqué (1 850 kg). Le reste, tout le reste, relève de l'anecdote et appartient à l'histoire du rallye.

À l'issue de cette aventure, il me reste en bouche deux saveurs. La première, délicieuse : celle d'un produit étonnamment abouti qui se conduit comme n'importe quelle auto thermique avec, en prime, un confort de roulage inconnu chez cette dernière. Et puis aussi un goût d'amertume, la Mirai restant pour l'heure un fantasme pour l'utilisateur lambda : elle n'existe que par la volonté de Toyota qui, en outre, n'a aucun pouvoir sur la densité du réseau de distribution en hydrogène à pourvoir... ■

Tout oppose les yachts de Monaco et cette Mirai.



La Formule E devient le fer de lance sportif d'Audi. Et les monoplaces Abt deviendront officiellement Audi l'an prochain.

AUDI



VW ET AUDI EN FUITE

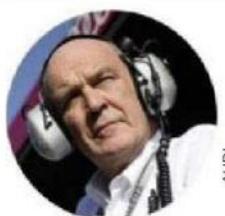
VRAIES RAISONS ET CONSÉQUENCES

Par François Dauré

Le scandale des logiciels espions est-il la seule cause des retraits précipités d'Audi et Volkswagen des championnats du monde d'Endurance et des Rallyes ? Quel en sera l'impact sur le sport automobile mondial ?

Ces derniers mois, la tendance indiquait plutôt un possible retrait des deux marques fin 2017. Pourtant, un indice aurait dû éveiller les craintes : l'annonce, début 2016, du départ de Jost Capito, directeur de Volkswagen Motorsport, vers McLaren en Formule 1. Quatre mois après la révélation du "scandale des logiciels espions" ou "dieselgate", la défection de l'architecte des huit titres mondiaux en rallye depuis 2013 a été seulement perçue comme une nouvelle orientation personnelle. Mais la pomme ne tombe jamais loin de l'arbre, et même si Capito entretient le doute, il a probablement, au moins, senti le vent mauvais s'approcher, voire eu connaissance de l'issue.

Les pénalités financières pharaoniques – les estimations vont de 15 à 30 milliards d'euros – engendrées par le scandale obligent évidemment le groupe Volkswagen à rogner sur les budgets dans différents secteurs. Naturellement, dans cette course à l'échafaud, le département sport arrive en première ligne. D'un côté, le championnat du monde d'Endurance (WEC) pour Audi engageait environ 200 millions d'euros à l'année. De l'autre, le budget de VW en



Comme un symbole, le Dr Ullrich passe la main en 2017 à la direction d'Audi Motorsport, après avoir mené la marque à 13 victoires au Mans.

championnat du monde des Rallyes (WRC), bien limé en 2016 sur le plan de la communication, réclamait autour de 75 millions d'euros. En regard de l'énormité de l'amende, le total reste presque anecdotique. La vraie nature de la fuite sportive d'Audi et Volkswagen se fonde donc sur d'autres arguments. Le sport n'est pas éliminé de l'équation politique du groupe, mais le "dieselgate" et l'arrivée d'un nouveau patron, Matthias Müller, ont brusqué la mise en place d'une bifurcation vers les disciplines électriques. La formulation employée par le président d'Audi, Rupert Stadler, lors de son annonce, était révélatrice : "Nous participerons, à l'avenir, aux courses électriques au lieu de l'Endurance." Signe que sa marque, comme l'ensemble du groupe, tire un trait sur les actuelles compétitions majeures – F1, WEC, WRC – afin de se mettre en adéquation avec sa politique industrielle. Audi va, en effet, lancer sa gamme tout électrique en 2018, avec un objectif de ventes situé à plus de 400 000 voitures par an, à horizon de cinq à sept ans. Dès lors, l'investissement complet en Formule E prend tout son sens. De même, quelle pouvait être encore la pertinence du championnat du monde des Rallyes dans cette stratégie ?



Réserve aux voitures à moteur thermique, même pas hybrides, avec une audience et une résonance médiatiques faibles, le WRC devenait hors sujet. Même si la nouvelle Polo-R était prête à courir en 2017- budget en grande partie consommé -, la cohérence du discours d'entreprise la plaçait hors-jeu *de facto*. Les décisions du groupe Volkswagen ressortent donc surtout d'une stratégie globale envisagée avant septembre 2015, le scandale des logiciels espions ayant agi plutôt comme un catalyseur à son lancement. Leur impact sur l'ensemble du sport automobile ne sera pas minime, évidemment.

La désertion du groupe Volkswagen aura de lourdes répercussions sur le WRC, un peu moins sur l'Endurance.

Au moment où nous écrivons, Sébastien Ogier reste sans volant pour l'an prochain, à supposer qu'il souhaite continuer en Rallye. Principales équipes en présence en WRC désormais, Hyundai et Citroën affichent complet au niveau équipages. Un retour au bercail Citroën du quadruple champion du monde n'était, cependant, pas inenvisageable. Seulement, madame Jackson, directrice de Citroën, voudra (pourra)-t-elle payer ses 3,5 millions d'euros de salaire annuel ? Plus généralement, l'investissement marketing et communication de Volkswagen sur les rallyes mondiaux fera grand défaut. Pour ce championnat en mal d'audience et de reconnaissance, le coup est rude, même avec le retour officiel de Toyota en 2017. Sur le front de l'Endurance enfin, Pierre Fillon, président de l'ACO (Automobile Club de l'Ouest) et Gérard Neveu, directeur du WEC, ont encaissé le choc tout en affichant une confiance en l'avenir de façade. Certes, Le Mans a affronté victorieusement, par le passé, des crises plus lourdes que le départ d'un constructeur. Certes encore, Porsche, figure de proue sportive du groupe Volkswagen, est épargné par la tempête. Mais le championnat et sa course majeure ne proposent plus que quatre prototypes LMPI hybrides (deux Toyota et deux Porsche) pour l'instant et les coûts élyséens pour entrer dans cette catégorie repoussent certains, Peugeot en particulier. Le départ d'Audi amène ainsi les dirigeants de l'Endurance à accélérer leur réflexion sur la pièce maîtresse de leur édifice, pour n'avoir pas su la muscler avec des prototypes non hybrides. Mais là aussi, pour l'ACO, favoriser une telle technologie à l'ancienne reviendrait à aller contre le sens de l'histoire et contre sa philosophie progressiste. ■



ANTONIN VINCENT/DPI

❶ Première hybride à remporter Le Mans en 2012, l'Audi R18 e-tron quattro aura connu un ultime développement spectaculaire, mais vain, en 2016. Le programme Endurance sacrifié au profit de la Formule E, elle restera la dernière d'une glorieuse lignée.

❷ Répondant au nouveau règlement technique du WRC, la VW Polo-R s'annonçait comme l'arme absolue pour 2017, à même de porter Sébastien Ogier vers un 5^e titre de rang. Elle ne courra jamais un rallye mondial. Un magnifique gâchis.



FERDI KRALING



*C'était en
novembre 1985
dans L'Auto-Journal...*



EN MESURES

Lxlxh:

4,41 x 1,66 x 1,39 m

Poids: 1088 kg

Puissance:

83 ch DIN
à 5400 tr/mn

1000 m d.a.: 34,1 s

V. max.:
164,5 km/h

Consommation
à 90 km/h:
5,3 l/100 km

LA VOLVO 340 GLE À L'ESSAI

Au milieu des années 70, Volvo remplace sa vétuste "66", née sous Daf, par l'inédite "série 300". La première berline compacte Volvo, proposée avec de nombreuses carrosseries, connaîtra un certain succès, notamment en France, ses mécaniques d'origine Renault y étant sans doute pour beaucoup...

Par André Costa (1985) / Thomas Riaud (2016)

Extraits...

■ "Le constructeur de Göteborg se trouve en quelque sorte acculé dans son coin de ring par BMW et Mercedes ainsi que par les hauts de gamme de Renault."

■ "Volvo sait s'appuyer sur un a priori de robustesse – aussi bien à l'usage qu'en cas d'accident – propre à retenir l'attention d'une clientèle désireuse avant tout d'être rassurée, et ce n'est pas moi qui dénigrerai les efforts prodigues par ce « petit », entêté à survivre dans la cour des grands."

■ "La 340 représente le bas de gamme Volvo, tout au moins en ce qui concerne la cylindrée et l'encombrement; cette série ne comporte pas moins de neuf versions essence ou diesel, trois, quatre ou cinq portes."

■ "En renouvelant une confiance déjà manifestée à plusieurs reprises à l'égard de Renault, Göteborg vient d'adopter pour une nouvelle version de la 340, le moteur F qui, dans la production de la Régie, équipe notamment la 11 GTX."

■ "Alors qu'il se trouve disposé transversalement sur la R11, ce groupe est orienté ici longitudinalement. Au reste, il propulse cette fois une configuration classique, l'ensemble boîte-pont étant disposé à l'arrière, de manière à améliorer la répartition des masses."

■ "Amenée sur l'anneau de vitesse de Montlhéry, la 340 nous a proposé, malheureusement en 4^e, une vitesse de pointe de 164,5 km/h, la 5^e surmultipliée se contentant de 159,1 km/h."



Le tableau de bord de la 340 est à l'image de la carrosserie, taillé à la hache par un bûcheron (suédois!), mais il séduit par sa réelle qualité.

“ En dépit de son tempérament, le moteur F n'est pas parvenu à lutter avantageusement avec la longueur exagérée de la transmission. ”

↑ Ses qualités

FAIBLES CONSOMMATIONS EN CONDUITE TRANQUILLE

“L'examen de la courbe de consommation à vitesse constante laisse apparaître des chiffres fort satisfaisants, par rapport à la masse et à l'habitabilité du véhicule. Il faut en effet dépasser 110 km/h pour noter plus de 7 litres/100 km.”

BONNE TENUE DE ROUTE

“Le meilleur compliment que l'on puisse adresser à la 340 résulte dans le fait que le conducteur moyen se trouvera presque à coup sûr dans l'impossibilité d'affirmer a priori qu'il se trouve au volant d'une traction avant ou d'une propulsion arrière.”

SUSPENSION ASSEZ CONFORTABLE

“Relativement ferme, la suspension est bien amortie; les passagers se trouvent le plus souvent bien portés.”

↓ Ses défauts

5^e TROP LONGUE

“Une exploitation rationnelle de la 4^e permet de pratiquer une conduite plus vive mais au détriment de la consommation, comme toujours avec une 5^e trop longue.”

TENDANCE AU ROULIS

“Docile en ligne droite, bien équilibrée en virage, la 340 roule quelque peu lorsqu'on aborde les virages à grande vitesse, mais sa motricité est supérieure à la moyenne.”

DIRECTION TROP DÉMULTIPLIÉE

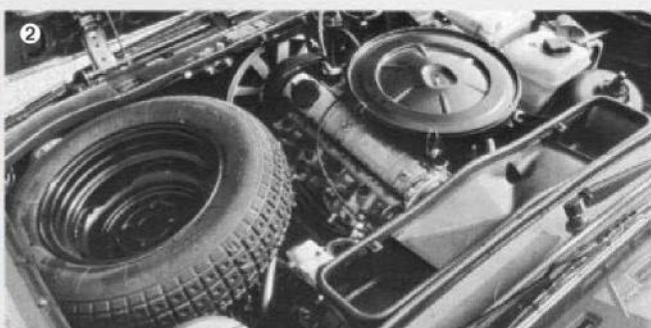
“La direction est douce et relativement précise mais, à mon avis, trop démultipliée.”



❶ La Volvo 340 GLE est une carrosserie tricorps, d'abord appelée "Sedan", puis "4 portes". ❷ Les sièges bien dessinés offrent du confort et un bon maintien dans les virages. ❸ Le bouchon d'essence bénéficie d'un verrouillage par clef. ❹ Les places arrière, spacieuses pour la catégorie, offrent en plus un appuie-tête.



“ Très classique de silhouette, la 340 ne prête guère à la critique, non plus d'ailleurs qu'elle suscite l'enthousiasme. ”



➊ La boîte à gants, de dimension moyenne, ne se ferme pas à clef. ➋ Ce moteur "F" signé Renault est un 4 cylindres 1.7 à carburateur double corps, développant 83 ch à 5400 tr/mn. ➌ La malle de la 340, large et profonde, engouffre jusqu'à 402,4 dm³ de bagages. ➍ Fidèle à son obsession de la sécurité, la 340 adopte de gros pare-chocs enveloppants devant comme derrière.



Extraits...

■ "Notre test de consommation de croisière à 75 km/h de moyenne a fourni 6,1 l/100 km – c'est-à-dire le même résultat qu'une Peugeot 309 GR – alors qu'au terme de mon essai routier accompli à très vive allure, je notais une consommation de 12,2 l/100 km."

■ "La voiture poussée dans ses derniers retranchements ou lancée sur un revêtement particulièrement peu adhérent finira par avouer ses origines, mais cette placidité, cet équilibre tranquille, plairont certainement à une clientèle peu attirée par la vivacité de conduite et les affûts de trajectoire."

■ "La finition de la 340 est d'excellent aloi et sa planche de bord, parfaitement germanique de présentation, plaira vraisemblablement sans réserve aux amateurs de ce style."

■ "L'habitabilité est celle d'une berline de taille moyenne parfaitement normale et l'équipement est satisfaisant, à l'exception des commandes de lève-vitres électriques des vitres avant, disposées trop à l'arrière, entre les deux sièges."

■ "La nouvelle Volvo 340 est un objet de bonne qualité, fleurant bon un sérieux de fabrication typiquement bourgeois, mais je n'irai quand même pas jusqu'à entonner le couplet des séductions propres à l'acier suédois!"



Par Thomas Riaud

Vu d'aujourd'hui

Lorsque l'on parle des premium, on a trop tendance à limiter le débat aux seuls constructeurs allemands. Ce serait oublier Volvo qui, même dans les années 80, brillait déjà par la qualité de ses voitures. Mais sans renier certains fondamentaux gravés dans le marbre, à commencer par une sécurité passive et active optimales, Volvo a heureusement intégré une vraie dimension de design. Preuve en est avec la gamme actuelle, sexy, y compris la petite V40, héritière directe de la banale 340...

SPÉCIAL NOËL

Cette année encore, L'Auto-Journal vous a concocté une sélection de cadeaux pour tous les goûts et toutes les bourses. À chacun son style, high-tech, accessoires de mode en passant par l'horlogerie et la parfumerie : un large choix pour vous faire plaisir ou faire plaisir !

Réalisation et stylisme Thibault Cocardon - Photos Pilou



- 1/ Lunettes de soleil modèle Glacier, **VIARNEt** - 470 € (www.viarnet.com)
- 2/ Coffret bouteille Noël 2016 en édition limitée, **BELVEDERE** - 190 € (www.belvederevodka.com)
- 3/ Ceinture tressée en cuir, **ANDERSON** - 75 € (www.anderson.it)
- 4/ Trousse Pelham Weave-H en cuir de vachette, **HACKETT** - 225 € (www.hackett.com)
- 5/ Porte-documents collection Golf en cuir de vachette grainé, **GERARD HENON** - 145 € (01 48 87 77 95 ou www.gerard-henon.com)
- 6/ Rasoir Series 9, référence 9296cc, **BRAUN** - 479 € (<http://fr.braun.com/fr>)

- 7/ Carnet Fine Stationery, **MONTBLANC** - 55 € (01 53 43 48 00 ou www.montblanc.com/fr)
- 8/ Stylo plume Meisterstück ultra black Le Grand, **MONTBLANC** - 695 € (01 53 43 48 00 ou www.montblanc.com/fr)
- 9/ Eau de toilette Sauvage, **DIOR** - 69 € (60 ml), 95 € (100 ml) (www.dior.com)
- 10/ Montre Newport Chronograph, mouvement automatique, boîtier acier 43,5 mm recouvert de PVD gris anthracite avec lunette acier recouverte de PVD or rose, étanche 100 m, **MICHEL HERBELIN** - 2 490 € (03 81 68 67 67 ou www.michel-herbelin.com)



Barbe de 3 jours ? Pas de problème.

Vous ne vous êtes pas rasé depuis quelques jours ?

Voilà ce qu'il vous faut.

Le nouveau rasoir Series 9000 coupe les poils les plus longs, même sur une barbe de 3 jours, pour vous offrir le rasage électrique le plus confortable au monde¹ avec un résultat parfait.

Révélez le meilleur de vous-même quelle que soit la situation.

Découvrez le meilleur du rasage sur
philips.fr/rasage

innovation  you²



¹ Testé sur les barbes de 1 à 3 jours, comparé aux autres rasoirs électriques rotatifs et à grille haut de gamme.

² Innovation et vous

Rasoir Series 9000



PHILIPS



MODE ACCESSOIRES

1/ Champagne brut Millésimé 2007, **LAURENT-PERRIER** - 50 € (03 26 58 91 22 ou disponible chez les cavistes)

2/ Écharpe en laine et coton, **DANIEL HECHTER** - 75 € (01 47 63 11 40)

3/ Charentaises, **AMERICAN VINTAGE & LA PANTOFLLE À PEPÈRE** - 75 € (www.americanvintage-store.com)

4/ Sac à dos Audacieux, en toile et cuir de vachette, **LE TANNEUR** - 230 € (www.jetanneur.com)

5/ Caleçon, lot de 2 caleçons, **DIM** - 24,90 € (www.dim.fr)

6/ Slip Le Tire Fesse, **LE SLIP FRANÇAIS** - 35 € (01 45 23 92 55 ou www.leslipfrancais.fr)

7/ Bonnet Cartier en laine, **SAINT JAMES** - 81 € (02 33 89 15 60 ou www.saint-james.fr)

8/ Pull modèle Chèvre en cachemire, **HIRCUS** - 159 € (www.hircus.fr)

9/ Portefeuille Gladiator en cuir de vachette, **TEXIER** - 90 € (www.texier.com)

10/ Nœud Polo Pop, disponible en 3 coloris marine : pois, rayé, uni, **TBS** - 14,90 € (02 41 75 33 53 ou www.tbs.fr)

11/ Bretelles Navy, **ARTLING** - 84 € (www.artling.fr)

12/ Gants en cuir, **CELIO** - 29,99 € (www.celio.com)



CARDHU™

SINGLE MALT
SCOTCH WHISKY

La Pépite du Speyside

Cardhu, « pierre noire » en gaélique, est le joyau du Speyside, berceau des plus grands whiskies écossais.



HORLOGERIE

- 1/ Bouteille de vin Gigondas, La Gille 2013, **FAMILLE PERRIN** - 18 € (<https://perrindirect.com>)
- 2/ Montre modèle PRS 516, mouvement automatique Powermatic 80, boîtier 42 mm, étanche 100 m, **TISSOT** - 900 € (01 42 56 18 53 ou fr.tissotshop.com)
- 3/ Stylo bille Défi, finition cuir perforé camel et palladium, **S.T. DUPONT** - 290 € (www.st-dupont.com)
- 4/ Briquet Slim 7, finition chrome et laque bleus, **S.T. DUPONT** - 159 € (www.st-dupont.com)
- 5/ Montre Classic Manufacture, mouvement automatique, boîtier acier 42 mm, étanche 50 m, **FREDERIQUE CONSTANT** - 2 290 € (01 48 87 23 22 ou <http://fr.frederiqueconstant.com/fr/>)
- 6/ Montre Edifice EQB-500DB, fonctionnement solaire procurant alimentation en énergie autonome, boîtier acier, étanche 100 m, **CASIO** - 329 € (0 825 88 44 77 ou www.edifice-watches.eu/fr/)
- 7/ Bracelet acier et cuir, **MURAT PARIS** - 99 € (www.murat-paris.com)
- 8/ Bracelet argent vieilli, **MURAT PARIS** - 139 € (www.murat-paris.com)

- 9/ Montre Héritage Black Day, mouvement automatique, réserve de marche de 70 heures, boîtier acier 41 mm, étanche 200 m, **TUDOR** - 3 160 € (www.tudorwatch.com)
- 10/ Boutons de manchette, finition palladium **S.T. DUPONT** - 210 € (www.st-dupont.com)
- 11/ Montre The Ranger Nylon, mouvement quartz, boîtier acier 44 mm, **NIXON** - 250 € (www.nixon.com)
- 12/ Montre Miliarare Chrono bronze, mouvement mécanique Sellita habillé d'un module chrono Dubois Depraz, boîtier acier 43,4 mm, étanche 120 m, **ANONIMO** - 4 750 € (+41 22 556 06 06 ou www.anonimo.com)
- 13/ Bracelet Taquet acier avec tresse cordon marin, **ALBANU** - 245 € (www.albanu.mc)
- 14/ Boutons de manchettes, **ARTLING** - 69 € (www.artling.fr)
- 15/ Montre collection Tradition, mouvement quartz, boîtier acier 43 mm, étanche 50 m, **PULSAR** - 99 € (03 81 54 24 20 ou www.pulsar.fm.fr)

Achile

LA CHAUSSETTE TENDANCE FABRIQUÉE EN FRANCE



Découvrez toute la collection sur achile.com
et profitez pour les fêtes de fin d'année de

10€ + frais de port offerts
pour 60€ d'achats
avec le code promo "ACHILEAUTO"**

www.achile.com

*Offre valable du 24/11 au 31/12/2016, uniquement sur le site achile.com. Réduction à valoir sur un prochain achat produit d'une valeur totale de 60€ minimum, non cumulable avec toutes autres promotions, codes promotionnels, soldes, prix ronds ou fin de collection. Une seule réduction par commande. Frais de port gratuits uniquement en France métropolitaine.



PARFUMS

- 1/ Bouteille de vin Cairanne, Peyre Blanche 2014, Famille PERRIN - 9,20 € (<https://perrin-direct.com>)
- 2/ Set de 24 couverts pour 6 personnes en métal argenté, design Studio Christofle, CHRISTOFLE - 950 € (01 55 27 99 00 ou www.christofle.com)
- 3/ Gobelet collection Kawaii, design Studio Christofle, MAISON CHRISTOFLE - 130 € (01 55 27 99 00 ou www.christofle.com)
- 4/ Eau de toilette Emblem, MONTBLANC - 43 € (40 ml), 57 € (60 ml), 79 € (100 ml) (www.montblanc.com/fr)
- 5/ Eau de parfum Boss Bottled Intense, BOSS - 70 € (50 ml), 93 € (100 ml) - www.hugoboss.com
- 6/ Verre à vin collection Iriana, MAISON CHRISTOFLE - 50 € (01 55 27 99 00 ou www.christofle.com)

- 7/ Le Môle Essence de parfum, JEAN-PAUL GAULTIER - 66,90 € (75 ml), 94,10 € (125 ml) (www.puig.com)
- 8/ Salière et poivrière collection Vertigo, design Studio Putman, CHRISTOFLE - 255 € (01 55 27 99 00 ou www.christofle.com)
- 9/ Eau de parfum Bleu, CHANEL - 75 € (50 ml), 91 € (100 ml), 127 € (150 ml)
- 10/ Eau de toilette Wanted, AZZARO - 62 € (50 ml), 82 € (100 ml) (<http://wanted.azzaro.com>)
- 11/ Eau de parfum One Million Privé, PACO RABANNE - 62,70 € (50 ml), 83,60 € (100 ml) (www.puig.com)
- 12/ Assiette américaine collection Albi, platine, design Studio Christofle, CHRISTOFLE - 40 € (01 55 27 99 00 ou www.christofle.com)



HIGH-TECH

- 1/ Enceinte Play 1, SONOS - 229 € (www.sonos.com)
 2/ GPS VIO, TOM TOM, le premier GPS conçu pour le scooter - 169€ (www.tomtom.com)
 3/ Bougie Encens étoilé, collection Noël 2016, en édition limitée, DIPTYQUE - 60 € (www.diptyqueparis.com)
 4/ Appareil photo Lumix DMC-TZ100, doté des fonctions 4 K Photo et post Focus 4 K Photo, PANASONIC - 699 € (www.panasonic.com/fr)
 5/ Dégustateur-testeur de vin Model One, déguster un verre de vin sans ouvrir la bouteille, CORAVIN 199 € (www.coravin.fr et disponible chez : Galeries Lafayette, FNAC, Darty, Bon Marché, Lavinia, Nicolas)

- 6/ Coffret édition limitée Hennessy X.O & Ice, comprenant également 2 verres, HENNESSY - 215 € (www.hennessy.fr)
 7/ Caméra Action Cam HDR-AS50, SONY - 220 € (www.sony.fr/electronics.actioncam/hdr-as50)
 8/ Tondeuse barbe Series 7000, avec système d'aspiration intégré, PHILIPS - 99,99 € (www.philips.fr)
 9/ Minidrone Mambo, drone évolutif qui embarque des accessoires connectés pour attraper des objets, lancer des projectiles ou éclairer les zones sombres, PARROT - 119 € (www.parrot.com/fr)

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 !**

COUP DE

“Client d'Audi depuis 1993, je ne changerai pas de marque. Je possède un Q5 2.0 TDI de 2010, et je le trouve parfait. Il consomme 7,8 l/100 km en moyenne, et m'a coûté 1990 € en entretien et réparations.”

R. Lebon

Tony Brunoni nous parle de son **Opel Adam 1.4 Twinport Black Link**



ACHETÉE NEUVE EN MARS 2014, 47000 km PARCOURS

“J'ai déjà changé la pompe à eau (sous garantie), le flexible de climatisation (garantie dépassée de 3 mois) et le calculateur (garantie dépassée de 5 mois). Pour les 2 dernières pièces, j'ai dû batailler avec le service “relation-client” pour obtenir une prise en charge. Dans un premier temps, il m'accordait 30 % et dans un deuxième temps qui aura duré 3 semaines, j'ai obtenu 80 % pour le flexible de clim et 90 % pour le calculateur, soit 241 € à régler de ma poche. Pendant ce laps de temps, je n'avais pas de voiture puisqu'elle était immobilisée à la concession ! Je ne comprends pas pourquoi Opel ne m'a pas accordé 100 % ; c'est manifeste que c'est un défaut. Et la voiture est suivie par le réseau Opel.”

Guillaume Pineau nous parle de sa **Mercedes Classe R 320 CDI Long 4 matic 7Gtronic**

“C'est une voiture inhabituelle dans notre pays, entre gros SUV et gros Break, elle attire le regard.”



Ce grand véhicule pouvant accueillir 6 adultes est très confortable pour faire de longs trajets sans fatigue. Avec la troisième rangée de sièges rabattue, le volume du coffre est idéal pour les grands départs en vacances. Mal adapté au milieu urbain à cause de son gabarit imposant, 5 m 17 de longueur et un rayon de braquage élevé, il sait rester raisonnable en consommation. C'est sur les voies rapides que ce véhicule est le plus à l'aise, avec de bonnes relances grâce

à un couple moteur généreux malgré son poids et une boîte auto agréable, mais pas assez réactive à mon goût. C'était vraiment un achat coup de cœur pour une auto peu répandue en France, qui me procure toujours autant de plaisir en conduite. Enfin, le coût de l'entretien est plus que raisonnable vu le gabarit du véhicule. Je remercie le garage Mercedes Ziegler 79 pour m'avoir vendu ce véhicule atypique et pour ses services d'entretien très corrects.

ACHETÉE D'OCCASION EN 2013 (À 135 000 km); 35 000 km PARCOURS ; CONSO. MOYENNE: 10,5 l/100 km

SON ENTRETIEN: vidange à 155 000 km (environ 350 €) et quatre pneus (680 €).

L'avis de Brice Perrin

J'ai conduit une Classe R une fois. En Allemagne. J'en garde le souvenir d'un engin vraisemblablement conçu pour les highways américains plus que pour les routes secondaires et les villes européennes. Confortable, vaste mais indolent, l'engin n'était pas déplaisant et il a en effet le charme de l'atypisme...

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

Pourquoi Renault ne démocratise-t-il pas l'Hybrid Assist?

Vous soulignez le manque de puissance du 130 ch TCe. Peut-être que si on lui adjoignait l'Hybrid Assist, les clients seraient plus attirés par ce moteur ? G. N.
 La micro-hybridation permet d'améliorer sensiblement l'agrément de conduite mais il est plus difficile de faire chuter de manière sensible le taux de CO₂ avec cette technologie. Les gains sont souvent modestes et il faut vraiment passer un seuil pour que l'investissement soit justifié. C'est le cas sur le dCi 110, modèle qui sera le plus vendu de la gamme et principalement diffusé auprès des flottes. Or la taxation pour les professionnels se joue au g/km près. C'est ce qui a poussé le constructeur à associer l'Hybrid Assist au dCi 110 ch. Mais Renault affirme qu'en fonction de la demande, il sera très facile de l'adapter sur un autre bloc.



Un seul ou deux Peugeot 3008 Hybride ?

À l'occasion de la sortie du Peugeot 3008, l'évolution des motorisations a été évoquée, notamment l'arrivée d'un hybride rechargeable en 2019. Pourtant, la presse auto avait parlé aussi l'an dernier d'un hybride "éco" moins coûteux vers 2017. Depuis, plus rien. Cette version est-elle passée aux oubliettes ? **J.-C. J.** Difficile de le dire. Pour le moment nous savons que Peugeot n'a pas l'intention de reprendre une architecture hybride non rechargeable (type Hybrid4) et que la micro-hybridation (type Renault Scénic dCi 110) n'est pas dans les tuyaux pour l'instant. Ce qui laisse entendre que le premier 3008 hybride sera de type rechargeable, et sortira entre 2019 et 2020.



Que vaut la finition du Bentayga ?

J'ai été surpris que dans votre essai du Bentley Bentayga (n° 969), vous citiez les détails de finition de cette voiture comme un de ses "points faibles", alors que dans l'essai, on peut comprendre qu'il est extrêmement cossu, luxueux et classieux. Eclarez-moi ! L. C.
 L'habitacle du Bentayga est en effet particulièrement luxueux mais les quelques détails de finition, si minimes soient-ils, existent et doivent être mis en regard du prix de vente exorbitant. Pour cette raison, nous ne pouvions qu'épingler cette faiblesse.



RENAULT TALISMAN ESTATE

Si vous recherchez une auto qui allie élégance, esprit de famille et générosité de coffre, la version break de la Renault Talisman devrait vous plaire. Par Pascal Richard

Supplantés dans un premier temps par les monospaces, puis par les SUV, les breaks et plus encore les grands breaks ont décidé d'entrer en résistance. Leurs armes ? En plus d'un volume de chargement au moins comparable à celui des monospaces et des SUV, les breaks mettent l'accent sur le confort et l'agrément de conduite. Cette feuille de

route, le break Talisman, baptisé Estate, l'a respectée à la lettre. Il faut dire qu'en reprenant la même fiche technique que la berline, les risques de faire fausse route étaient minces ! Ainsi, tant en confort qu'en plaisir de conduite, la version break de la Talisman nous présente une copie flatteuse. En volume de chargement, la grande Renault se situe bien au-dessus

de la moyenne de la catégorie, avec un coffre qui varie de 583 dm³ (5 places) à 1 681 dm³ (banquette rabattue).

Sur le plan mécanique, trois blocs diesel et deux essence sont au programme et, comme sur la berline, on trouve quatre niveaux de finition. Reste maintenant à mettre la main sur la version la plus intéressante de la gamme.

En berline comme en break, la Talisman propose d'excellentes qualités routières.



TIBO

LA GAMME

	Moteurs/Prix	Life	Zen	Intens	Initiale Paris	Bonus/malus écologique
Diesel	Energy dCi 110 ch	29 400 €	31 400 €	34 600 €	–	0 €
	Energy dCi 110 ch EDC	30 900 €	32 900 €	36 100 €	–	0 €
	Energy dCi 130 ch	–	32 700 €	35 900 €	40 600 €	0 €
	Energy dCi 130 ch EDC	–	34 200 €	37 400 €	42 100 €	0 €
	Energy dCi 160 ch EDC	–		38 200 €	42 900 €	0 €
Essence	TCe 150 ch EDC	–	33 000 €	36 200 €	–	malus 150 €
	TCe 200 ch EDC	–	–	37 500 €	42 200 €	malus 150 €



Les 4 roues directrices ne sont plus forcément associées aux roues de 19 pouces. Bon point pour le confort.



TIBO

YANN LEFEVRE

La présentation intérieure n'est pas désagréable mais la finition mériterait quelques ajustements...

LES TRANSMISSIONS

MANUELLE

Seuls les "petits" diesels de 110 et 130 ch reçoivent de série une boîte de vitesses manuelle. Cette dernière compte 6 rapports et sa commande, à la fois douce et précise, n'appelle pas de critique. On ne peut malheureusement pas en dire autant de l'étagement des rapports. Bien trop long, le dernier pénalise les reprises et impose donc de fréquentes relances.

HEART AUTOMATIQUE

Montée d'office sur les blocs essence, la boîte à double embrayage EDC fait preuve à la fois de douceur et de réactivité. Avec ces moteurs, cette transmission compte 7 rapports. En diesel, même boîte, mais cette fois, elle ne propose plus "que" 6 vitesses. Livrée obligatoirement avec le bloc dCi 160 ch, elle implique un surcoût de 1 500 € sur les dCi 110 et 130 ch.

L/I/h/empattement: 4,86/1,87/1,46/2,81 m

MOTEURS DIESEL

	Energy dCi 110 ch	Energy dCi 130 ch	Energy dCi 160 ch
Puissance maxi (ch à tr/mn)	110 à 4000	130 à 4000	160 à 4000
Couple maxi (Nm à tr/mn)	260 à 1750	320 à 1750	380 à 1750
Performances			
Vitesse maxi (km/h)	174	194 (186)	198
Accélération 0-100 km/h (s)	13	11 (11,7)	10,2
Reprise 90-130 en 4° (s)	12 en D	10,8 (11,8)	9,2
Budget			
Consommation moyenne (l/100 km)	5,8	5,9 (6,5)	6,7

MOTEURS ESSENCE

	Energy TCe 150 ch	Energy TCe 200 ch*
Puissance maxi (ch à tr/mn)	150 à 5 300	200 à 6 000
Couple maxi (Nm à tr/mn)	220 à 2 000	260 à 2 000
Performances		
Vitesse maxi (km/h)	200	257
Accélération 0-100 km/h (s)	10,2	7,6
Reprise 90-130 en 4° (s)	9	NC
Budget		
Consommation moyenne (l/100 km)	8,1	5,6

*Données constructeur. () Données de la version EDC.

LES MOTEURS

DIESEL

Energy dCi 110 ch

Même si, en entrée de gamme, la Talisman Estate parvient à contenir son poids (1 520 kg), il ne faut pas attendre des miracles de ce petit diesel. Cela dit, on aurait pu craindre pire, surtout lors des relances. Toutefois, en charge, il ne faudra pas trop lui en demander.

HEART Energy dCi 130 ch

Plus que les 20 ch supplémentaires, c'est l'augmentation sensible de la valeur de couple (elle passe de 260 à 320 Nm) qui fait la différence avec le bloc précédent. Plus encore que les chronos, l'agrément de conduite progresse sensiblement.

HEART Energy dCi 160 ch

Malgré sa puissance respectable, ce bloc ne propose pas des performances ébouriffantes. En revanche, il séduit par sa souplesse. Autre bon point: sa consommation sait rester sage en toutes circonstances.

ESSENCE

HEART Energy TCe 150 ch

Ce petit 1 600 cm³ turbo ne fait pas des étincelles mais, là encore, la souplesse et la douceur sont au rendez-vous. Bien aidé par la boîte à double embrayage EDC, ce bloc arrive même à proposer des relances tout à fait satisfaisantes. Dernier atout: la consommation est dans les limites du raisonnable.

Energy TCe 200 ch

Avec 200 ch sous le capot, la Talisman Estate devrait pouvoir rivaliser avec les berlines les plus huppées du marché. À l'usage pourtant, on doit bien reconnaître que ce petit 1 600 cm³ manque un peu de caractère pour jouer dans la cour des grands. Cependant, l'agrément de conduite est tout de même au-dessus de la moyenne.

ÉQUIPEMENTS COMMUNS À TOUTES LES VERSIONS

6 airbags, autoradio lecteur mp3 avec prises USB/jack et connexion Bluetooth, banquette arrière fractionnable avec commande depuis le coffre, climatisation automatique, déclenchement automatique des phares et des essuie-glace, ordinateur de bord, rails de toit en aluminium, régulateur de vitesse, rétroviseurs électriques et dégivrants, sièges AV réglables en hauteur, vitres AV/AR électriques, volant ajustable dans les deux plans.

ÉQUIPEMENTS / OPTIONS

	Life	Zen	Intens	Initiale Paris
Aide au stationnement AV/AR	350 € /-	série / série	série / série	série / série
Feux à LED	-	-	série	série
Ouverture des portes et démarrage sans clé	-	série	série	série
Projecteurs antibrouillard	-	série	série	série
Sellerie cuir Nappa	-	-	-	série
Système de navigation	-	série	série	série
Vitrage latéral feuilletté	-	-	-	série



1



2

TIBO



3

ARNAUD SAUNIER

➊ La boîte à double embrayage EDC apporte un réel plus en matière d'agrément de conduite ; elle est montée d'office sur les versions essence et le diesel dCi 160 ch. ➋ L'alerte de distance de sécurité est pratique et facile à paramétrier, elle est de série sur la finition Intens. ➌ L'instrumentation manque un peu d'élégance, mais elle est lisible. ➍ L'espace aux jambes, 29 cm, est supérieur à la moyenne. ➎ La tablette XXL est montée de série à partir de la finition Intens. ➏ La carrosserie manque de protection.



4



5

TIBO



6

TIBO

LES FINITIONS

LIFE

En entrée de gamme, la Talisman Estate propose une panoplie d'équipements qui est loin d'être ridicule (climatisation automatique, déclenchement automatique des phares et des essuie-glace, rails de toit...); on regrettera simplement l'absence de radar de recul (option, 350 €) et le manque de raffinement de la présentation. À noter que seul le moteur diesel de 110 ch est au programme.

ZEN

Pour passer de la finition Life à la finition Zen, il faut consentir un effort de 2 000 €. Cette somme permet d'obtenir le Renault Multi-Sense (sélecteur de mode de conduite), les radars de stationnement avant et arrière, l'ouverture des portes et le démarrage sans clé, le système R-Link avec GPS et les antibrouillards avant. Côté moteurs, les dCi 130 ch et TCe 150 ch viennent compléter l'offre.

INTENS

Cette fois, la marche devient haute ! Ainsi, l'exécution Intens implique un surcoût de 3 200 € par rapport à la Zen. C'est le prix à payer pour avoir droit à la tablette tactile 8,7 pouces qui, à l'usage, se révèle très pratique. On trouve également différentes aides à la conduite, une sellerie mixte tissu/similicuir, etc. La finition Intens est livrable avec l'ensemble des moteurs.

INITIALE PARIS

La plus huppée des finitions n'y va pas avec le dos de la cuillère au niveau du portefeuille (+ 4 700 € par rapport à Intens) mais, en retour, la Talisman Estate est ici sur son 31. Cuir, présentation soignée, équipement pléthorique... rien ne manque.

ARNAUD SAUNIER



TBO

Avec un volume de chargement de 583 dm³, la Talisman Estate se montre très généreuse.

LES PRINCIPALES OPTIONS

PACK AIDE À LA CONDUITE

(1 350 €)

Ce pack est réservé à la finition Zen et comprend l'affichage tête haute, le régulateur de vitesse adaptatif, le freinage d'urgence automatique et une alerte de distance de sécurité. Un ensemble pas vraiment donné, mais vu le contenu proposé, ce pack est malgré tout attractif financièrement. À noter qu'au vu de ses caractéristiques, il s'adresse en tout premier lieu aux gros rouleurs.

CONSEILLÉ PAR L'AJ

PACK HIVER

(de 350 à 550 €)

Cette fois, ce sont les exécutions Intens et Initiale Paris qui sont concernées. Sur la première, le pack Hiver regroupe les buses de lave-glace et le volant chauffants ainsi que les sièges avant chauffants. Dans cette configuration, le pack Hiver est facturé 550 €. Sur l'Initiale Paris, qui possède de série les sièges avant chauffants, l'addition n'est plus que de 350 €.

DÉCONSEILLÉ PAR L'AJ

PACK VISIO SYSTEM

♥ (500 €)

Passage automatique des feux de route aux feux de croisement (et inversement), alerte de survitesse, reconnaissance des panneaux, alerte de franchissement de ligne, voilà un ensemble d'aides à la conduite pas trop coûteuses et qui, au quotidien, se révèlent particulièrement utiles. Si vous optez pour

une finition Zen, ce pack pourra venir compléter la dotation d'équipements de série.

CONSEILLÉ PAR L'AJ

PACK CITY

♥ (1 000 €)

Vu le gabarit respectable du break Renault, un petit coup de main pour les manœuvres sera sans doute le bienvenu. C'est ce que propose ce pack, qui comprend la caméra de recul, l'avertisseur d'angles morts et le système de stationnement semi-automatique. Toujours dans l'optique de vous faciliter la vie de tous les jours, ce pack intègre également le hayon motorisé avec fonction mains-libres. Côté finances, l'ensemble, réservé à la finition Intens, est un peu cher mais s'avère appréciable au quotidien, surtout si vous circulez fréquemment en ville.

CONSEILLÉ PAR L'AJ

PACK 4CONTROL

♥ (de 1 500 à 2 000 €)

À l'usage, les quatre roues directrices (4Control) n'ont rien d'un gadget, c'est même tout le contraire tant elles apportent en sécurité et en agrément de conduite. Dans ce pack, elles sont associées à une suspension pilotée et à des roues de 19 pouces. Désormais, ces dernières ne sont plus "obligatoires". Une bonne nouvelle tant sur le plan financier (le pack passe alors de 2 000 à 1 500 €) que pour le confort qui, avec les roues de 19 pouces, est un peu dégradé.

CONSEILLÉ PAR L'AJ

(sans les roues de 19 pouces)

LES TEINTES

Peinture opaque (gratuite)



Blanc Glacier

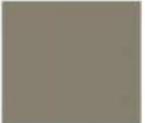
Peintures métallisées (720 €)



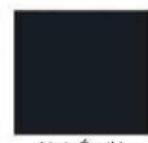
Beige Dune



Gris Cassiopée



Brun Vison



Noir Étoilé



Gris Platine



Rouge Carmin



Bleu Cosmos



Blanc Nacré (920 €)



Noir Améthyste (920 €)

LES JANTES



Enjoliveurs de série sur Life.



Jantes alliage de série sur Zen.



Jantes alliage de série sur Intens.



Jantes alliage de série sur Initiale Paris.



Jantes alliage en option avec le pack 4Control.

NOTRE CHOIX ENERGY DCi 160 ch EDC INTENS

38 200 € hors options – Bonus/malus écologique : 0 €

Difficile de trancher, car si le moteur dCi 160 ch apporte vigueur et agrément de conduite, il implique aussi une mise de fonds respectable même s'il faut considérer la présence, de série, de la boîte EDC. Pour plus de mesure, on pourra lorgner du côté du dCi 130, voire du TCe 150 ch sachant que ce dernier, avec sa boîte EDC montée d'office, ne manque pas d'attraits si vous ne dépassiez pas 10 à 12 000 kilomètres par an.

Millétoile

Les Occasions du réseau Mercedes-Benz.

178 POINTS
DE CONTRÔLE

24 MOIS⁽¹⁾
DE GARANTIE

**ENTRETIEN
EFFECTUÉ**

AVANT LIVRAISON

JUSQU'À⁽²⁾
30 ANS
D'ASSISTANCE



Découvrez Millétoile, une galaxie de services exclusifs.

De quoi considérer l'occasion d'un regard totalement neuf.

Mercedes-Benz



FORD FIESTA

Les progrès réalisés dans la conception de la Fiesta sont notables et lui permettent de tenir la dragée haute à la concurrence. Autre point positif: elle affiche un rapport qualité/prix souvent à son avantage. **Par Pascal Serres Photos Pilou**

De génération en génération, la Fiesta gagne en qualité de fabrication aussi bien qu'en agrément de conduite. Elle dispose également d'un large choix de motorisations, en essence comme en diesel. Elle fut d'ailleurs l'une des premières voitures à utiliser un bloc à trois cylindres (EcoBoost). Ce moteur essence demeure encore aujourd'hui le meilleur choix.

Du côté des équipements technologiques, la Fiesta est parfaitement à la page. La citadine de Ford est ainsi bien armée pour faire face à la concurrence très rude au sein de ce segment. Pour preuve, la Fiesta fait toujours partie des vingt modèles les plus vendus en France. Seule véritable ombre au tableau: une qualité de fabrication intérieure souvent en dessous de la moyenne, avec des plastiques durs et une ergonomie perfectible en raison d'une trop grande quantité de boutons.

LA GAMME			
Modèles	Puissance moteur (ch)	Conso. moy. l/100 km	Notre avis
1.0 SCi	80	6,7	Sans turbo, le 3 cylindres est un peu trop juste pour un usage polyvalent.
1.0 SCTi EcoBoost	100	6,8	Transformé par le turbo, ce petit bloc devient surprenant et très agréable.
1.0 SCTi EcoBoost	125/140	6,8	Bluffante à conduire, cette version puissante est encore chère en occasion.
1.25i	60/75/82	7,2	Seule la version de 82 ch montre un intérêt, les autres sont à éviter.
1.4i	80/96	7	Malgré sa cylindrée, ce bloc, un peu gourmand, ne réussit pas vraiment à convaincre.
1.6 Ti-VCT Duratec	105	7,7	Souple et puissant, ce moteur se sortira de toutes les situations sans sourciller.
1.6i	120	8	Un ancien bloc, qui manque de répondant et d'agrément à bas régime.
1.6 ST EcoBoost	182	9	Une version sportive très convaincante et très performante. Un régal.
Diesel	1.4 TDCi	68/70	Sans aucun caractère, ce diesel manque de peps et ne montre pas grand intérêt.
	1.5 TDCi	75/95	Petit mais costaud, le 1.5 TDCi fera l'affaire sur la majorité des terrains.
	1.6 TDCi	90/95	Souple et tonique, ce "gros" diesel qui ne démerite pas sur route conviendra à un usage polyvalent.

LES INFOS CLÉS

Essence : à partir de 4 500 €
Diesel : à partir de 4 000 €
Génération : actuelle (6 ^e)
Commercialisation : depuis octobre 2008
Restylage : 2012
Carrosserie : 3 ou 5 portes
Modèles en circulation : 225 050





LES PANNS

PANNS IMMOBILISANTES/PÉNALISANTES

MOTEUR DIESEL

Bruit de frottement de la courroie de distribution jusqu'à la mi-2014 sur le 1.4 TDCi. Le pignon de vilebrequin et la distribution doivent être remplacés. Une prise en charge est normalement allouée selon le kilométrage.

AUTRES DÉFAILLANCES

MOTEUR DIESEL

À-coups sur le 1.4 TDCi 68 jusqu'à fin 2012: reprogrammation du calculateur (ratés de fonctionnement). Sur ce moteur, des cas subsistent, en début de carrière, de fuite de carburant au niveau des injecteurs et/ou de la canalisation de retour de carburant.

EMBRAYAGE

Grincement de la pédale d'embrayage jusqu'en 2009: une lubrification s'impose.

DIRECTION

Bruit au niveau de la colonne de direction jusqu'en 2001: un resserrage et un graissage des paliers solutionnent le problème.

HABITACLE

Remplacement du tapis de sol côté conducteur pour les modèles d'avant 2009 qui ne sont pas équipés de systèmes de fixation. Apparition de grésillements

dans les portes (pas de solution). Mauvais fonctionnement du chauffage sur les modèles antérieurs à 2010. Le capteur de pluie, placé sur le pare-brise, peut tomber (à recoller).

ÉLECTRONIQUE

Dysfonctionnements de l'autoradio, de la commande vocale, de la liaison sans fil Bluetooth. Il faut remplacer le "module" du système.

CARROSSERIE

Défaillance de la serrure du coffre qui peut soit être impossible à fermer, soit s'ouvrir tout seul, en raison d'infiltration d'eau par l'axe de l'essuie-glace arrière. Sur les modèles avant le restylage, les joints de portes ne tiennent pas en place et peuvent laisser passer de l'eau, notamment aux places arrière (seul un collage résout le problème). Difficulté pour ouvrir/fermer la trappe à carburant sur les premiers modèles.

NOTRE CHOIX

1.0 ECOBOOST 100

de 2014

1^{er} prix prospecté: 8 990 €
25 500 km



NOS MESURES

Moteur/Transmission

Puissance maxi	100 ch à 6 000 tr/mn
Couple maxi	170 Nm à 1 400 tr/mn
Type	3 cylindres en ligne, essence
Cylindrée/puissance fiscale	999 cm ³ /5 CV
Transmission	aux roues avant
Boîte/nombre de rapports	manuelle/5

Châssis

Diamètre de braquage	10,2 m
Pneumatiques	175/65 R 14

Dimensions/Poids

L/I/h/empattement	3,97/1,72/1,49/2,49 m
Poids/tractable freiné	1016/900 kg

Performances

1000 m d.a.	32,8 s
De 0 à 100 km/h	10,8 s
90 à 130 en 4 ^e /5 ^e	12,4/18,2 s
Vitesse maxi	173 km/h
Freinage depuis 90/130 km/h	33/68 m

Habitabilité/Coffre

Longueur aux jambes AR	23 cm
Largeur aux coudes AV/AR	141/139 cm
Volume de coffre	315 dm ³

LE BUDGET

Assurance*: 690 €	Carte grise**: 166,50 €
-------------------	-------------------------

Consommations

Moyenne	6,8 l/100 km
Ville/Route/Autoroute	6,8/6,4/7,1 l/100 km
Autonomie/Réservoir	618 km/42 l

Coût de l'entretien

Amortisseurs AV	300 €	Amortisseurs AR	230 €	Disques AV	190 €	Tambours AR	280 €	Plaquettes AV	140 €	Mâchoires AR (kit complet)	170 €	Filtre à air	32 €	Filtre huile	15 €	■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie
Distribution	250 €	Embrayage	420 €	Catalyseur	350 €	Pneus (1 paire)	200 €	Feu AV	270 €	Feu AR	160 €	Bouclier AV	420 €	Bouclier AR	250 €	

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

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

LES RAPPELS

MAJEURS & MINEURS

CEINTURES DE SÉCURITÉ (FÉVRIER 2015)

Un lot de boucles de ceintures de sécurité arrière de Fiesta présentant un verrouillage défectueux a potentiellement été monté sur les Fiesta construites du 23 septembre au 11 novembre 2014.

CEINTURES DE SÉCURITÉ (OCTOBRE 2012)

Risque de détachement de la vis du point de fixation supérieur de la ceinture de sécurité côté passager, sur les Fiesta construites de septembre 2008 à mai 2012: pose d'une plaque de renfort.

ESSIEU ARRIÈRE (FÉVRIER 2012)

Sur les Fiesta construites du 19 au 23 septembre 2011, les vis de fixation de l'essieu arrière ont pu se casser.

SUPPORTS MOTEUR (OCTOBRE 2008)

Rappel de 3 814 exemplaires de Fiesta 1.6 TDCi fabriquées du 1^{er} février au 24 septembre 2007 pour un contrôle du serrage des goujons de support moteur.

POLLUTION (SEPT. 2013)

Sur les Fiesta 1.0 EcoBoost construites du 17 juin au 17 juillet 2013, le système de récupération des vapeurs de carburant est défectueux (défaut de fabrication d'un ergot). Le véhicule n'est alors plus conforme à la réglementation.

FILTRE À PARTICULES (JUIN 2010)

Remplacement du FAP sur les Fiesta 1.6 TDCi construites d'avril à mai 2010, en raison de cycles de régénération trop rapprochés.

LE BILAN FIABILITÉ

Si plusieurs soucis sont venus entacher le début de carrière de cette Fiesta, tout est rentré dans l'ordre depuis le restylage (2012). À partir de là, les problèmes récurrents sont quasi inexistant et la fiabilité atteint un excellent niveau. Un bon point également pour la fiabilité des systèmes électroniques, qui rencontrent très peu d'avaries.

VOUS FAISIEZ COMMENT
POUR ACHETER UNE VOITURE AVANT ?



Aramisauto.com

+ DE 2000 VOITURES NEUVES ET D'OCCASION



LE PRIX DU NEUF aj

ALFA ROMEO

TYPE CV B/M* PRIX

NOUVELLE MITO

1.4 MPI 78 ch	5	0	15 490
0.9 TwinAir 105 ch Super	5	0	18 890
1.4 TB MultiAir 140 ch Super TCT	7	0	22 390
Veloce TCT	9	0	25 590
1.3 JTDM 95 ch Super	nc	0	20 590

Surcoût Super : "base" + 1 700 €

Surcoût Lusso : Super + 1 700 €

GIULIETTA

1.4 T-Jet 120 ch	7	M	500	21 690
1.4 TB MultiAir 150 ch	8	0	24 190	
1.4 TB MultiAir 170 ch Super TCT	9	0	29 400	
Veloce TCT	14	M	2 200	35 100
1.6 JTDM 120 ch	6	0	24 690	
2.0 JTDM 150 ch	7	0	26 690	
2.0 JTDM 175 ch Super TCT	9	0	32 500	

Surcoût Super : "base" + 2 060 €

Surcoût Lusso : Super + 2 750 €

NOUVELLE GIULIA

2.0 Turbo 200 ch Auto.	nc	M	250	37 000
Quadrifoglio	40	M	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	39 100	

Surcoût Super : "base" + 3 800 €

Surcoût Lusso : Super + 4 300 €

4C

Standard Edition	14	M	2 200	63 200
Surcoût : coûte + 9 800 €				

4C SPYDER

Surcoût : coûte + 9 800 €				
---------------------------	--	--	--	--

ASTON MARTIN

TYPE CV B/M* PRIX

V8 Vantage S Coupé	nc	M	8 000	120 811
V8 Vantage S Roadster	nc	M	8 000	132 912
V12 Vantage S Coupé	nc	M	8 000	184 643
V12 Vantage S Roadster	nc	M	8 000	196 744
DB11 Coupé Auto.	nc	M	8 000	206 430
Vanquish Touchtronic	nc	M	8 000	259 926
Vanquish Volante Touchtronic	nc	M	8 000	275 051
Rapide S Touchtronic	nc	M	8 000	197 455

AUDI



Audi

Premium Murat

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

TYPE CV B/M* PRIX

A1				
1.0 TFSI 82 ch	4	0	17 730	
1.0 TFSI Ultra 95 ch	5	0	18 160	
1.4 TFSI 125 ch	6	0	20 200	
1.8 TFSI 192 ch Ambition S tronic	10	0	28 360	
S1	14	M	2 200	35 230
1.4 TDI 90 ch	4	0	19 900	
1.6 TDI 116 ch	5	0	21 220	

Surcoût Ambition : "base" + 100 €

Surcoût Ambition : Ambition + 600 €

Surcoût S line : Ambition + 2 800 €

Surcoût Ambition Luxe : S line + 700 €

A1 SPORTBACK (5 PORTES)

Surcoût : 3 portes + 800 €

NOUVEAU Q2

1.4 TFSI COD 150	8	0	26 900
1.6 TDI 125 ch	5	0	26 500
2.0 TDI Quattro S tronic	10	0	34 800

Surcoût Sport : "base" + 2 800 €

Surcoût Design : Sport + 0 €

Surcoût S line : Design + 3 400 €

Surcoût Design Luxe : S line + 2 400 €

NOUVELLE A3 (3 PORTES)

1.0 TFSI 115 ch	6	0	24 400
1.4 TFSI COD 150 ch	7	0	26 400
2.0 TFSI 190 ch	10	0	28 400
1.6 TDI 110 ch	5	0	25 900
2.0 TDI 150 ch	7	0	27 900
2.0 TDI 184 ch Quattro S tronic	10	0	34 200

Surcoût Sport : "base" + 2 600 €

Surcoût Design : Sport + 0 €

Surcoût S line : Design + 2 900 €

Surcoût Design Luxe : S line + 2 600 €

NOUVELLE A3 BERLINE (4 PORTES)

Surcoût : 3 portes + 1 750 €

NOUVELLE A3 SPORTBACK (5 PORTES)

Surcoût : 3 portes + 1 200 €

NOUVELLE A3 CABRIOLET

Surcoût : 3 portes + 1 200 €

TT

Surcoût : 3 portes + 1 200 €

TT ROADSTER

Surcoût : coupé + 3 000 €

03

Surcoût : berline + 3 000 €

A4

Surcoût : berline + 1 700 €

A4 AVANT (BREAK)

Surcoût : berline + 1 700 €

A7 SPORTBACK

Surcoût : berline + 1 700 €

NOUVELLE A4 ALLROAD QUATTRO

Surcoût : berline + 1 700 €

A8

Surcoût : berline + 1 700 €

05

Surcoût : berline + 1 700 €

07

Surcoût : berline + 1 700 €

NOUVELLE A5 COUPE

Surcoût : berline + 1 700 €

NOUVELLE A5 SPORTBACK

Surcoût : berline + 1 700 €

BENTLEY

Surcoût : berline + 1 700 €

NOUVELLE R8 SPYDER

Surcoût : berline + 1 700 €

NOUVELLE R8 SPORTBACK

Surcoût : berline + 1 700 €

NOUVELLE A5 CABRIOLET

Surcoût : berline + 1 700 €

X1

Surcoût : berline + 1 700 €

BMW

Surcoût : berline + 1 700 €

SÉRIE 1 (3 PORTES)

Surcoût : berline + 1 700 €

SÉRIE 1 (5 PORTES)

Surcoût : berline + 1 700 €

SÉRIE 2 COUPE

Surcoût : berline + 1 700 €

SÉRIE 2 CABRIOLET

Surcoût : berline + 1 700 €

SÉRIE 2 ACTIVE TOURER

Surcoût : berline + 1 700 €

SÉRIE 2 GRAN TOURER

Surcoût : berline + 1 700 €

CONTINENTAL

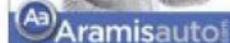
Surcoût : berline + 1 700 €

ARAMIS AUTO

Surcoût : berline + 1 700 €

Votre voiture reprise & payée en 24h
sans obligation d'en acheter une nouvelle !

Estimation gratuite de votre voiture



APPELEZ-NOUS AU : **30 55**
(Gratuit - Mégaphone en place) Avez

* Bonus écologique (en €) ; **M** Malus écologique (en €).

sDrive16d Lounge	6	0	32 150
sDrive18d Lounge	7	0	34 600
sDrive20d Lounge	8	0	37 850
sDrive25d Lounge Auto.	13 M	150	44 150
Surcôt Sport: Lounge + 4 150 €			
Surcôt xLine: Sport + 800 €			
Surcôt M Sport: Lounge + 1 200 €			

SÉRIE 3 BERLINE

318i Lounge	7	0	31 950
320i Lounge	10	0	35 350
330i xDrive Lounge Plus Auto.	15 M	250	48 650
340i Lounge Plus	21 M	220	49 650
M3	32	8 000	84 400
M3 Pack Compétition	34	8 000	91 100
330e Lounge Plus	8	1 000	46 950
316i 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 M	500	56 350

Surcôt Lounge Plus Lounge + 3 100 €

Surcôt Lounge Sport + 1 900 €

Surcôt Luxury Sport + 3 150 €

Surcôt M Sport: Sport + 2 550 €

SÉRIE 3 TOURING (BREAK)

Surcôt: berline + 1 350 € à + 1 650 €

NOUVELLE SÉRIE 3 GRAN TURISMO

320i Lounge Auto.	10 M	150	40 750
330i Lounge xDrive Auto.	15 M	500	48 450
340i Lounge xDrive Auto.	21 M	220	54 550
318d Lounge	8	0	37 850
320d Lounge Auto.	10	0	41 300
330d Lounge Auto.	15 M	150	50 250
335d Lounge xDrive Auto.	20 M	900	56 250

Surcôt Sport: Lounge + 5 250 €

Surcôt Luxury Sport + 3 550 €

Surcôt M Sport: Sport + 2 250 € à + 2 350 €

SÉRIE 4 COUPE

420i Lounge	10 M	500	39 250
430i Lounge	15 M	500	43 500
440i Lounge	20 M	220	50 350
M4	32	8 000	85 300
M4 Pack Compétition	34 M	8 000	92 100
418d Lounge	8	0	38 200
420d Lounge	10	0	41 200
430d Lounge Auto.	15 M	0	50 150
435d xDrive Lounge Auto.	20 M	500	56 200

Surcôt Sport: Lounge + 4 550 €

Surcôt Luxury Sport + 3 600 €

Surcôt M Sport: Sport + 3 000 €

SÉRIE 4 GRAN COUPE

420i Lounge	10 M	150	39 250
430i Lounge	15 M	1 600	43 500
440i Lounge	21 M	220	52 550
418d Lounge	7	0	38 200
420d Lounge	10	0	41 200
430d Lounge Auto.	10 M	150	50 150
435d xDrive Lounge Auto.	10 M	900	56 200

Surcôt Sport: Lounge + 4 550 €

Surcôt Luxury Sport + 3 600 €

Surcôt M Sport: Sport + 3 000 €

SÉRIE 4 CABRIOLET

420i Lounge	10 M	1 600	46 800
430i Lounge	15 M	1 600	51 350
440i Lounge	20 M	2 200	56 650
M4	32	8 000	91 800
M4 Pack Compétition	34 M	8 000	97 800
420d Lounge	10 M	150	48 800
430d Lounge Auto.	15 M	250	57 250
435d xDrive Lounge Auto.	15 M	1 600	62 950

X3

sDrive20i Lounge Auto.	11 M	2 200	42 200
xDrive28i Lounge Auto.	15 M	2 200	50 000
xDrive35i Lounge Plus Auto.	20 M	6 500	58 500
sDrive18d Lounge	8	0	39 600
xDrive20d Lounge	10 M	250	45 000
xDrive30d Lounge Auto.	15 M	900	53 900
xDrive35d Lounge Plus Auto.	20 M	2 200	62 300

Surcôt Lounge Plus: Lounge + 4 700 €

Surcôt xLine: Lounge Plus + 4 000 € à + 4 350 €

Surcôt M Sport: Lounge + 50 € à + 2 860 €

X4

xDrive28i Lounge Plus Auto.	15 M	2 200	57 500
M40i Auto.	25 M	6 500	69 800
xDrive20d Lounge Plus	10 M	150	52 300
xDrive30d Lounge Plus Auto.	15 M	900	61 400
xDrive35d Lounge Plus Auto.	20 M	2 200	65 200

Surcôt xLine: Lounge Plus + 4 300 €

Surcôt xLine: Lounge Plus + 50 € à + 7 460 €

Z4

sDrive18i Lounge	9 M	2 200	37 150
sDrive20i Lounge	11 M	2 200	40 150
sDrive28i Lounge	15 M	2 200	46 350
surcôt xLine	21 M	8 000	51 500
surcôt xLine M Sport DKG	23 M	8 000	65 300

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

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

SÉRIE 5

528i Lounge Plus	15 M	1 600	50 850
535i Lounge Plus	20 M	4 000	57 500
M5 DKG	47 M	8 000	120 600
518d Lounge	8	0	39 990
520d Lounge	10	0	43 850
525d Lounge Plus	12	0	50 800
530d Lounge Plus Auto.	15 M	150	56 900
M50d xDrive Auto.	35 M	2 200	88 300

Surcôt Lounge Plus: Lounge + 3 350 €

Surcôt Luxury: Lounge Plus + 5 500 € à + 6 050 €

Surcôt M Sport: Lounge Plus + 5 000 € à + 5 150 €

SÉRIE 5 TOURING (BREAK)

Surcôt: berline + 2 600 € à + 2 700 €

SÉRIE 5 GRAN TURISMO

535i xDrive Lounge Plus Auto.	20 M	6 500	68 900
520d Lounge Plus Auto.	10 M	500	55 900
M6 DKG	47 M	8 000	136 300
M6 Pack Compétition DKG	52 M	8 000	149 950
540d Lounge Plus Auto.	20 M	500	89 250

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

Surcôt M Sport: Lounge Plus + 10 000 € à + 10 250 €

SÉRIE 6 COUPE

Surcôt Exclusive: Lounge Plus + 11 000 € à + 11 100 €

SÉRIE 6 CABRIOLET

640i Lounge Plus Auto.	21 M	2 200	84 500
650i Lounge Plus Auto.	34 M	6 500	97 900
M6 DKG	47 M	8 000	141 050
M6 Pack Compétition DKG	52 M	8 000	153 650
640d Lounge Plus Auto.	20 M	500	89 250

Surcôt Exclusive: Lounge Plus + 11 000 € à + 11 100 €

Surcôt M Sport: Lounge Plus + 9 700 € à + 9 950 €

SÉRIE 6 GRANCOUPE

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

SÉRIE 6 CABRIOLET

640i Lounge Plus Auto.	21 M	3 000	93 600
650i Lounge Plus Auto.	34 M	8 000	107 000
M6 DKG	47 M	8 000	143 750
M6 Pack Compétition DKG	52 M	8 000	153 650
640d Lounge Plus Auto.	20 M	500	89 250

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

Surcôt M Sport: Lounge Plus + 10 200 € à + 10 700 €

SÉRIE 6 CABRIOLET

Surcôt Exclusive: Lounge Plus + 11 000 € à + 11 100 €

SÉRIE 6 CABRIOLET

640i Lounge Plus Auto.	21 M	3 000	93 600
650i Lounge Plus Auto.	34 M	8 000	107 000
M6 DKG	47 M	8 000	143 750
M6 Pack Compétition DKG	52 M	8 000	153 650
640d Lounge Plus Auto.	20 M	500	89 250

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

Surcôt M Sport: Lounge Plus + 10 200 € à + 10 700 €

SÉRIE 6 CABRIOLET

Surcôt Exclusive: Lounge Plus + 11 000 € à + 11 100 €

SÉRIE 6 CABRIOLET

640i Lounge Plus Auto.	21 M	3 000	93 600
650i Lounge Plus Auto.	34 M	8 000	107 000
M6 DKG	47 M	8 000	143 750
M6 Pack Compétition DKG	52 M	8 000	153 650
640d Lounge Plus Auto.	20 M	500	89 250

Surcôt Exclusive: Lounge Plus + 1

500X						
1.6 E-Torq 110 ch	6	M	250	15 990		
1.4 MultiAir 140 ch Popstar	8	M	250	21 390		
1.4 MultiAir 170 ch Cross 4x4 Auto.	10	M	2 200	26 390		
1.3 MultiJet 95 ch Pop	5		0	19 790		
1.6 MultiJet 120 ch Pop	6		0	21 690		
2.0 MultiJet 140 ch Cross 4x4	7		0	25 990		
Surcoût Pop: "base" + 2 200 €						
Surcoût Popstar: Pop + 1 700 €						
Surcoût Lounge: Popstar + 2 400 €						
Surcoût Cross: Popstar + 1 000 €						
Surcoût Cross Plus: Cross + 2 400 €						

PANDA						
1.2 69 ch	4		0	9 490		
0.9 TwinAir 85 ch Pop	4		0	11 990		
1.3 MultiJet 95 ch Pop	4		0	13 990		
Surcoût Pop: "base" + 1 000 €						
Surcoût Easy: Pop + 1 000 €						
Surcoût Lounge: Easy + 1 000 €						

PANDA 4X4						
0.9 TwinAir 85 ch Rock	5		0	16 490		
0.9 TwinAir 90 ch Cross	5		0	17 990		
1.3 MultiJet 95 ch Rock	4		0	18 490		
Surcoût Cross: Rock + 1 500 €						

PUNTO (5 PORTES)						
1.2 69 ch	4		0	10 990		
1.4 77 ch Easy	5	M	150	13 490		
0.9 TwinAir 105 ch Easy	5		0	14 990		
1.3 Diesel 95 ch Pop	nc		0	15 490		
Surcoût Pop: "base" + 1 000 €						
Surcoût Easy: Pop + 1 000 €						
Surcoût Lounge: Easy + 1 000 €						

NOUVELLE TIPO BERLINE						
1.4 95 ch	5	M	150	12 490		
1.3 MultiJet 95 ch	4		0	14 990		
1.6 MultiJet 120 ch Pop	4		0	17 590		
Surcoût Pop: "base" + 1 300 €						
Surcoût Easy: Pop + 1 300 €						

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

NOUVELLE TIPO STATION WAGON						
Surcoût: 5 portes + 1 500 €						

NOUVEAU 124 SPIDER						
1.4 MultiAir 140 ch	8	M	900	25 990		
Surcoût Lusso: "base" + 2 000 €						
Surcoût Lusso Plus: Lusso + 2 000 €						

NOUVEAU QUBO						
1.3 MultiJet 80 ch Trekking	4		0	15 990		
1.3 MultiJet 95 ch Trekking	5		0	16 490		

DOBLO						
1.4 95 ch Pop	6	M	2 200	16 490		
1.6 MultiJet 95 ch Lounge	5		0	22 190		
1.6 MultiJet 120 ch Lounge	6		0	22 690		
Surcoût Lounge Pack: Lounge + 1 000 €						
Surcoût Trekking: Lounge Pack + 0 €						

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

FORD						
TYPE	CV	B/M*	PRIX			
NOUVELLE KA +						
1.2 i-VCT 70 ch Essential	4		0	9 990		
Surcoût Titanium: Essential + 1 500 €						

FIESTA (3 PORTES)						
Surcoût: berline 3 portes + 600 €						

FOCUS						
1.6 Ti-VCT 85 ch Trend	5	M	250	19 100		
1.0 EcoBoost 100 ch Trend	5		0	21 100		
1.0 EcoBoost 125 ch Trend	5		0	22 300		
1.5 EcoBoost 150 ch Titanium	6		0	25 000		
1.5 EcoBoost 182 ch Titanium	6		0	26 200		
2.0 EcoBoost 250 ch ST	15	M	2 200	29 200		
RS	24	M	2 200	39 600		
1.5 TDCi 95 ch Trend	5		0	23 100		
1.5 TDCi Econetic 105 ch Trend	5		0	23 500		
1.5 TDCi 120 ch Trend	6		0	24 300		
2.0 TDCi 150 ch Titanium	7		0	27 000		
2.0 TDCi 185 ch ST	15		0	30 700		
Surcoût Edition: Trend + 0 €						
Surcoût Titanium: Edition + 1 500 €						

FOCUS SW (BREAK)						
Surcoût: berline + 600 €						

B-MAX						
1.4 90 ch Edition	5	M	250	18 100		
1.0 EcoBoost 100 ch Edition	5		0	19 500		
1.6 Ti-VCT 105 ch Edition PowerShift	6	M	900	20 300		
1.0 EcoBoost 125 ch Edition	6		0	20 300		
1.0 EcoBoost 140 ch Titanium	7		0	21 650		
1.5 TDCi 95 ch Edition	4		0	20 500		
1.5 TDCi 95 Edition	5		0	21 350		

ECOSPORT						
1.5 Ti-VCT 112 ch Trend	6	M	900	18 250		
1.0 EcoBoost 125 ch Trend	7		0	19 250		
1.0 EcoBoost 140 ch Titanium	7		0	21 300		
1.5 TDCi 95 ch Trend	5		0	20 450		

C-MAX						
1.0 EcoBoost 100 ch Trend	5		0	23 100		
1.0 EcoBoost 125 ch Trend	6		0	24 300		
1.5 EcoBoost 150 ch Titanium	8	M	250	27 500		
1.5 TDCi 95 ch Trend	5		0	25 100		

NOUVEAU KUGA						
1.5 EcoBoost 120 ch Trend	8	M	900	22 650		
1.5 EcoBoost 150 ch Trend	8	M	900	24 850		
1.5 EcoBoost 182 ch Titanium Auto. 4x4	11	M	2 200	32 700		
1.5 TDCi 120 ch Trend	8		0	26 100		

MONDEO						
1.0 EcoBoost 125 ch Trend	6		0	27 550		
1.5 EcoBoost 160 ch ST Line	9	M	150	31 750		
2.0 EcoBoost 240 ch ST Line Auto.	14	M	2 200	37 450		
Hybrid 187 ch Titanium (4 portes)	9	■	750	34 950		

F-PACE					
3.0 340 ch Pure 4x4 Auto.	23	M	8 000	61 100	
3.0 380 ch S 4x4 Auto.	27	M	8 000	82 650	
2.0 D 180 ch Pure	10	0	44 350		
3.0 D 300 ch Prestige 4x4 Auto.	19	M	2 200	64 950	
Surcoût Prestige: Pure + 5 190 € à + 520 €					
Surcoût Portfolio: Prestige + 6 940 € à + 7 470 €					
Surcoût R-Sport: Prestige + 4 270 € à + 4 280 €					
Surcoût S-R Sport + 9 090 €					

XJ

XJ					
3.0 340 ch Luxe Premium AWD Auto.	nc	nc	93 260		
R Auto.	nc	nc	144 250		
3.0 3 300 ch Luxe Auto.	nc	nc	83 100		
Surcoût Luxe Premium: Luxe Premium + 5 000 €					
Surcoût Portfolio: Portfolio + 17 050 € à + 18 250 €					

JEEP

TYPE	CV	B/M*	PRIX		
RENEGADE					
1.6 I.torQ Evo 110 ch Sport	6	M	500	18 950	
1.4 MultiAir 140 ch Longitude	8	M	250	22 150	
1.4 MultiAir 170 ch Limited 4x4 Auto.	10	2 200	31 450		
1.6 MultiAir 120 ch Sport	6	0	21 660		
2.0 MultiJet 120 ch Sport 4x4	7	M	150	23 550	
2.0 MultiJet 140 ch Limited 4x4	8	M	150	30 350	
2.0 MultiJet 170 ch Trailhawk 4x4 Auto.	10	M	1 600	33 300	
Surcoût Longitude: Sport + 1 700 €					
Surcoût Limited: Longitude + 4 100 €					
Surcoût Limited Advanced Technologies: Limited + 2 000 €					
Surcoût Trailhawk Advanced: Trailhawk + 2 250 €					

WRANGLER (2 PORTES)

TYPE	CV	B/M*	PRIX	
3.6 284 ch Sahara Auto.	20	M	8 000	38 350
Surcoût Sahara: Sahara + 1 000 €				

WRANGLER UNLIMITED (4 PORTES)

TYPE	CV	B/M*	PRIX	
3.6 284 ch Sahara Auto.	20	M	8 000	40 550
Surcoût Limited: Rubicon + 1 000 €				

CHEROKEE

TYPE	CV	B/M*	PRIX	
2.0 MultiJet 140 ch Sport	8	M	250	30 950
2.2 MultiJet 155 ch 4x4 Auto. Longit. Exec.	10	M	900	44 150
2.2 MultiJet 200 ch 4x4 Auto. Limited	12	M	2 200	47 150
Surcoût Longitude: Sport + 4 400 €				
Surcoût Longitude Executive: Longitude + 2 800 €				
Surcoût Limited: Longitude Executive + 2 200 €				
Surcoût Overland: Limited + 2 800 €				

GRAND CHEROKEE

TYPE	CV	B/M*	PRIX	
PICANTO (5 PORTES)				
1.0 66 Origins	4	0	11 590	
1.2 85 ch Origins Premium Auto.	5	0	14 490	
Surcoût Origins Premium: Origins + 1 400 €				

KIA

TYPE	CV	B/M*	PRIX	
PICANTO (5 PORTES)				
1.0 66 Origins	4	0	11 590	

RIO (5 PORTES)

TYPE	CV	B/M*	PRIX	
1.2 85 ch Origins	5	0	15 290	

VENGA

TYPE	CV	B/M*	PRIX	
PRO CEE'D				
1.0 T-GDI 120 ch Active	6	0	21 900	
GT	12	M	2 200	29 200
1.6 CRDI 136 ch Active	7	0	23 200	
Surcoût GT Line: Active + 1 700 €				

CEE'D SW (BREAK)

TYPE	CV	B/M*	PRIX	
Surcoût: 5 portes + 1 100 €				

CARENS

TYPE	CV	B/M*	PRIX	
NOUVEAU NIRO				
Motion	5	0	750	26 990
Surcoût Active: Motion + 2 000 €				
Surcoût Premium: Active + 4 000 €				

SPORTAGE

TYPE	CV	B/M*	PRIX	
NOUVEAU NIRO				
Motion	5	0	750	26 990
Surcoût Active: Motion + 2 000 €				
Surcoût Premium: Motion + 5 800 €				

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	M	2 200	37 700
Surcoût Active: Motion + 3 900 €				
Surcoût GT Line: Active + 1 800 €				
Surcoût Premium: GT Line + 2 800 €				

OPTIMA

TYPE	CV	B/M*	PRIX	
Hybride Rechargeable	nc	0	750	45 990
1.7 CRDI 141 ch Premium	7	0	32 900	

NOUVELLE OPTIMA SW

TYPE	CV	B/M*	PRIX	
GT Auto.	nc	M	6 500	42 990
1.7 CRDI 141 ch Premium	nc	0	33 990	

SORENTO

TYPE	CV	B/M*	PRIX	
2.2 CRDI 200 ch Premium	12	M	2 200	43 990
Surcoût Ultimate: Premium + 6 000 €				

LAMBORGHINI

TYPE	CV	B/M*	PRIX	
Huracán LP 580-2	nc	M	8 000	180 000
Huracán LP 610-4	nc	M	8 000	203 400
Huracán LP 610-4 Spyder	nc	0	223 740	
Aventador LP 700-4	nc	M	8 000	324 000
Aventador LP 700-4 Roadster	nc	M	8 000	360 000
Aventador LP 750-4 Superveloce	nc	M	8 000	396 600
Aventador LP 750-4 Superveloce Road.	nc	M	8 000	432 960

LANCIA

TYPE	CV	B/M*	PRIX	
YPSILON 5 PORTES	4	0	15 200	
1.2 69 ch S/S Gold	4	0	16 200	
0.9 TwinAir 85 ch S/S Gold	4	0	16 800	
0.9 TwinAir 85 ch S/S DFS Gold	4	0	17 900	
0.9 TwinAir 85 ch S/S Gold +	4	0	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	

LAND ROVER

TYPE	CV	B/M*	PRIX	
RANGE ROVER EVOQUE/EVOQUE COUPE				
2.0 Si4 240 ch Pure Auto.	15	M	6 500	44 400
2.0 d 204 ch Pure	9	0	36 000	
2.2 Td4 180 ch Pure	12	0	40 800	
Surcoût SE: Pure + 3 900 €				
Surcoût SE Dynamic: SE + 4 600 €				
Surcoût HSE Dynamic: HSE + 3 200 €				
Surcoût HSE Dynamic: HSE Dynamic + 6 300 €				

NOUVEAU DISCOVERY

TYPE	CV	B/M*	PRIX	
3.0 Si6 340 ch Auto.	nc	0	59 280	
2.0 Td4 180 ch S Auto.	nc	2 200	50 900	
2.0 Si4 240 ch S Auto.	nc	2 200	54 800	
3.0 Td6 258 ch SE Auto.	nc	4 000	59 300	
Surcoût SE: S + 2 450 € à 2 500 €				
Surcoût HSE: SE + 8 400 € à + 8 420 €				
Surcoût HSE Luxury: HSE + 6 600 €				

DISCOVERY SPORT

TYPE	CV	B/M*	PRIX	
2.0 Si4 240 ch Pure Auto.	15	M	6 500	41 000
2.0 d 204 ch Pure	8	0	36 812	
2.0 TD4 150 ch Pure	8	M	150	36 400
2.0 TD4 180 ch				

CLASSE C COUPE			
180	8	0	37 200
200	10	0	39 650
250 Auto.	12	0	44 050
300 Executive Auto.	14	900	51 450
400 Executive 4Matic Auto.	22	2 200	59 500
43 AMG 4Matic Auto.	25	3 000	68 450
63 AMG Auto.	36	6 500	94 100
63 AMG S Auto.	40	6 500	102 450
220 d	9	0	40 750
250 d Auto.	11	0	46 300

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

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

NOUVEAU GLC COUPE			
250 Executive 4Matic Auto.	12	2 200	53 000
43 AMG 4Matic Auto.	25	6 500	70 000
350 e Executive 4Matic	10	1 000	59 800
220 d Executive 4Matic Auto.	9	150	55 150
250 d Executive 4Matic Auto.	11	150	56 500
350 d Executive 4Matic Auto.	nc	2 200	59 750

NOUVELLE CLASSE E			
200	10	150	44 750
250 Executive Auto.	nc	150	49 500
300 Executive Auto.	nc	500	56 500
400 Executive 4Matic Auto.	nc	2 200	67 900
43 AMG 4Matic Auto.	nc	4 000	81 400
350 e Executive	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

NOUVELLE CLASSE E BREAK			
200 Auto.	nc	150	50 150
250 Auto.	nc	250	52 300
220 d Auto.	nc	0	52 000

CLASSE E COUPE			
200	nc	500	43 650
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

Survol Executive : "base" + 4 400 €

Survol Sportline : Executive + 2 500 €

Survol Fascination : Sportline + 6 600 €

NOUVELLE CLASSE E

Survol : Classe E Coupé + 5 000 €

CLASSE E CABRIOLET

Survol : Classe E Coupé + 5 000 €

CLASSE CLS COUPE

Survol : Classe CLS + 800 €

CLASSE S

Survol : Classe CLS + 800 €

CLASSE S

Survol : Classe CLS + 800 €

CLASSE S

Survol : Classe CLS + 800 €

CLASSE S

Survol : Classe CLS + 800 €

CLASSE S

Survol : Classe CLS + 800 €

CLASSE S

Survol : Classe CLS + 800 €

CLASSE S

Survol : Classe CLS + 800 €

CLASSE S

Survol : Classe CLS + 800 €

CLASSE S

Survol : Classe CLS + 800 €

CLASSE S

Survol : Classe CLS + 800 €

CLASSE S

Survol : Classe CLS + 800 €

CLASSE S

Survol : Classe CLS + 800 €

CLASSE S

Survol : Classe CLS + 800 €

CLASSE S

Survol : Classe CLS + 800 €

CLASSE S

Survol : Classe CLS + 800 €

CLASSE S

Survol : Classe CLS + 800 €

CLASSE S

Survol : Classe CLS + 800 €

CLASSE S

Survol : Classe CLS + 800 €

CLASSE S

Survol : Classe CLS + 800 €

CLASSE S

Survol : Classe CLS + 800 €

CLASSE S

Survol : Classe CLS + 800 €

CLASSE S

Survol : Classe CLS + 800 €

CLASSE S

Survol : Classe CLS + 800 €

CLASSE S

Survol : Classe CLS + 800 €

CLASSE S

Survol : Classe CLS + 800 €

CLASSE S

Survol : Classe CLS + 800 €

CLASSE S

Survol : Classe CLS + 800 €

CLASSE S

Survol : Classe CLS + 800 €

CLASSE S

Survol : Classe CLS + 800 €

CLASSE S

Survol : Classe CLS + 800 €

CLASSE S

Survol : Classe CLS + 800 €

CLASSE S

Survol : Classe CLS + 800 €

CLASSE S

Survol : Classe CLS + 800 €

CLASSE S

Survol : Classe CLS + 800 €

CLASSE S

Survol : Classe CLS + 800 €

CLASSE S

Survol : Classe CLS + 800 €

CLASSE S

Survol : Classe CLS + 800 €

CLASSE S

Survol : Classe CLS + 800 €

CLASSE S

Survol : Classe CLS + 800 €

CLASSE S

Survol : Classe CLS + 800 €

CLASSE S

Survol : Classe CLS + 800 €

CLASSE S

Survol : Classe CLS + 800 €

CLASSE S

Survol : Classe CLS + 800 €

CLASSE S

Survol : Classe CLS + 800 €

CLASSE S

Survol : Classe CLS + 800 €

CLASSE S

Survol : Classe CLS + 800 €

CLASSE S

Survol : Classe CLS + 800 €

CLASSE S

Survol : Classe CLS + 800 €

CLASSE S

Survol : Classe CLS + 800 €

CLASSE S

Survol : Classe CLS + 800 €

CLASSE S

Survol : Classe CLS + 800 €

CLASSE S

Survol : Classe CLS + 800 €

CLASSE S

Survol : Classe CLS + 800 €

CLASSE S

Survol : Classe CLS + 800 €

CLASSE S

Survol : Classe CLS + 800 €

CLASSE S

Survol : Classe CLS + 800 €

CLASSE S

Survol : Classe CLS + 800 €

CLASSE S

Survol : Classe CLS + 800 €

CLASSE S

Survol : Classe CLS + 800 €

CLASSE S

Survol : Classe CLS + 800 €

CLASSE S

Survol : Classe CLS + 800 €

CLASSE S

Survol : Classe CLS + 800 €

CLASSE S

Survol : Classe CLS + 800 €

CLASSE S

Survol : Classe CLS + 800 €

CLASSE S

Survol : Classe CLS + 800 €

CLASSE S

Survol : Classe CLS + 800 €

CLASSE S

Survol : Classe CLS + 800 €

CLASSE S

Survol : Classe CLS + 800 €

CLASSE S

Survol : Classe CLS + 800 €

CLASSE S

Survol : Classe CLS + 800 €

CLASSE S

Survol : Classe CLS + 800 €

CLASSE S

Survol : Classe CLS + 800 €

CLASSE S

Survol : Classe CLS + 800 €

CLASSE S

Survol : Classe CLS + 800 €

CLASSE S

Survol : Classe CLS + 800 €

CLASSE S

Survol : Classe CLS + 800 €

CLASSE S

Survol : Classe CLS + 800 €

CLASSE S

Survol : Classe CLS + 800 €

CLASSE S

Survol : Classe CLS + 800 €

CLASSE S

Survol : Classe CLS + 800 €

CLASSE S

Survol : Classe CLS + 800 €

CLASSE S

Survol : Classe CLS + 800 €

CLASSE S

Survol : Classe CLS + 800 €

CLASSE S

108 (5 PORTES)

108 (5 PORTES)					
Surcoût: 3 portes + 500 €					
Surcoût GT Line : Allure + 1 100 €					
Surcoût Féline: GT Line + 1 650 €					
108 TOP! (3 PORTES)					
Surcoût: 3 portes + 1 200 €					
108 TOP! (5 PORTES)					
Surcoût: 108 Top! 3 portes + 500 €					
208 (3 PORTES)					
1.0 PureTech 68 ch Access	4	0	12 700		
1.2 PureTech 82 ch Active	4	0	15 600		
1.2 PureTech 110 ch Allure	5	0	19 150		
GTi	11	0	25 300		
GTi by Peugeot Sport	11	0	29 300		
1.6 BlueHDi 75 ch Active	4	0	17 100		
1.6 BlueHDi 100 ch Allure	5	0	20 450		
1.6 BlueHDi 120 ch GT Line	6	0	22 400		
Surcoût Active: Access + 2 000 €					
Surcoût Allure: Active + 1 950 €					
Surcoût GT Line : Allure + 800 €					
208 (5 PORTES)					
Surcoût: 3 portes + 600 €					
Surcoût Féline: GT Line + 550 €					
NOUVEAU 2008					
1.2 PureTech 62 ch Access	4	0	16 050		
1.2 PureTech 110 ch Active	5	0	19 750		
1.2 PureTech 130 ch Allure	7	0	22 650		
1.6 BlueHDi 75 ch Access	4	0	17 700		
1.6 BlueHDi 100 ch Active	5	0	21 000		
1.6 BlueHDi 120 ch Allure	6	0	24 150		
Surcoût Active: Access + 2 100 €					
Surcoût Allure: Active + 1 950 €					
Surcoût GT Line : Allure + 1 000 €					
Surcoût Crossway: GT Line + 650 €					
308 (5 PORTES)					
1.2 PureTech 62 ch Access	4	0	18 800		
1.2 PureTech 110 ch Active	5	0	22 750		
1.2 PureTech 130 ch Allure	6	0	25 750		
1.6 THP 205 ch GT	8	0	31 050		
GTi	16	250	37 400		
1.6 BlueHDi 100 ch Access	5	0	22 600		
1.6 BlueHDi 120 ch Active	5	0	25 600		
2.0 BlueHDi 150 ch Allure	7	0	29 100		
2.0 BlueHDi 180 GT Auto.	9	0	34 400		
Surcoût Active: Access + 2 200 €					
Surcoût Allure: Active + 1 950 €					
Surcoût GT Line : Allure + 1 800 €					
Surcoût Féline: Allure + 2 350 €					
308 SW					
Surcoût: 5 portes + 850 € à + 950 €					
NOUVEAU 3008					
1.2 PureTech 130 ch Access	7	0	25 900		
1.6 THP 165 Allure Auto.	9	0	33 750		
1.6 BlueHDi 100 Access	5	0	27 400		
1.6 BlueHDi 120 Active	6	0	29 900		
2.0 BlueHDi 150 Allure	8	0	34 950		
2.0 BlueHDi 180 GT Auto.	10	0	41 650		
Surcoût Active: Access + 1 800 €					
Surcoût Allure: Active + 2 750 €					
Surcoût GT Line : Allure + 2 000 €					
4008					
1.6 HDI 115 ch Style	6	250	150	34 600	
5008					
1.2 PureTech 130 ch Active	7	0	27 300		
1.6 THP 165 ch Allure Auto.	9	250	33 350		
1.6 BlueHDi 120 Active	6	0	29 250		
2.0 BlueHDi 150 Active	7	0	30 950		
508					
1.6 THP 165 ch Active	9	0	29 950		
1.6 BlueHDi 120 ch Active	6	0	30 400		
2.0 BlueHDi 150 Active	7	0	32 450		
2.0 BlueHDi 180 ch Allure Auto.	9	0	37 650		
Surcoût Allure: Active + 2 950 €					
Surcoût GT Line : Allure + 1 850 €					
Surcoût Féline: GT Line + 1 600 €					
Surcoût GT : Féline + 300 €					
508 SW (BREAK)					
Surcoût: berline + 1 200 € à 1 900 €					
508 RXH (BREAK)					
2.0 BlueHDi 180 ch Auto.	9	0	43 850		
Hybrid4	8	0	48 150		
BIPPER TEPEE					
1.3 HDI 80 ch Style	4	0	17 850		
Surcoût Outdoor: Style + 600 €					
PARTNER TEPEE					
1.2 PureTech 110 ch Active	6	0	21 100		
1.6 BlueHDi 75 Access	5	0	19 050		
1.6 BlueHDi 100 Active	5	0	21 800		
1.6 BlueHDi 120 ch Outdoor	6	0	25 400		
Surcoût Outdoor: Active + 2 150 €					
PORSCHE					
NOUVEAU 718 CAYMAN					
2.0	19	250	2 200	53 960	
S	24	3 600	66 710		
NOUVEAU 718 BOXSTER					
2.0	19	250	2 200	56 000	
S	24	3 600	68 750		

NOUVELLE 911 COUPE (TYPE 991 II)

NOUVELLE 911 COUPE (TYPE 991 II)					
Carrera	25	250	8 000	98 975	
Carrera 4	26	250	8 000	106 415	
Carrera S	31	250	8 000	113 255	
Carrera 4S	31	250	8 000	120 695	
Targa 4	26	250	8 000	119 615	
Targa 4S	31	250	8 000	133 895	
Turbo	44	250	8 000	177 695	
Turbo S	49	250	8 000	206 135	

TALISMAN

TALISMAN					
1.6 Energy TCe 150 ch Zen EDC	8	0	31 800		
1.6 Energy TCe 200 ch Zen EDC	11	250	0	36 100	
1.5 Energy dCi 110 ch Life	5	0	28 200		
1.6 Energy dCi 130 ch Zen	6	0	31 500		
1.6 Energy dCi 160 ch Intens EDC	8	0	36 800		
Surcoût Zen: Life + 2 000 €					
Surcoût Intens: Zen + 3 000 €					
Surcoût Initiale Paris: Intens + 4 700 €					

TALISMAN ESTATE

TALISMAN ESTATE					
Surcoût: berline + 1 200 € à + 1 400 €					
ESPACE					
1.6 Energy TCe 200 ch Zen EDC	11	250	38 800		
1.6 Energy dCi 130 ch Life	7	0	35 300		
1.6 Energy dCi 160 ch Zen EDC	8	0	40 300		
Surcoût Intens: Zen + 3 800 €					
KANGOO					

KANGOO					
1.2 Energy TCe 115 ch Life	6	250	19 950		
1.5 Energy dCi 75 ch Life	4	0	19 950		
1.5 Energy dCi 90 ch Life	5	0	20 550		
1.5 Energy dCi 110 ch Zen	6	0	22 600		
Surcoût Zen: Life + 1 350 €					
Surcoût Extrem: Zen + 850 €					
Surcoût Intens: Extrem + 400 €					

GRAND KANGOO

GRAND KANGOO					
1.5 Energy dCi 90 ch Life	5	0	22 150		
1.5 Energy dCi 110 ch Zen	6	0	24 300		
Surcoût: berline + 600 €					

ROLLS-ROYCE

ROLLS-ROYCE					
TYPE			CV	B/M*	PRIX
TWINGO					
TYPE	CV	B/M*	PRIX		
1.0 PureTech 62 ch Access	4	0	18 800		
1.2 PureTech 82 ch Active	4	0	22 750		
1.2 PureTech 110 ch Allure	5	0	25 750		
1.6 BlueHDi 75 ch Access	4	0	17 700		
1.6 BlueHDi 100 ch Active	5	0	21 000		
1.6 BlueHDi 120 ch Allure	6	0	24 150		
Surcoût Active: Access + 2 100 €					
Surcoût Allure: Active + 1 950 €					
Surcoût GT Line : Allure + 1 000 €					
Surcoût Crossway: GT Line + 650 €					
308 (5 PORTES)					
Surcoût: 5 portes + 850 € à + 950 €					
NOUVEAU 2008					
1.2 PureTech 62 ch Access	4	0	16 050		
1.2 PureTech 110 ch Active	5	0	19 750		
1.2 PureTech 130 ch Allure	7	0	22 650		
1.6 BlueHDi 75 ch Access	4	0	17 700		
1.6 BlueHDi 100 ch Active	5	0	21 000		
1.6 BlueHDi 120 ch Allure	6	0	24 150		
Surcoût Active: Access + 2 100 €					
Surcoût Allure: Active + 1 950 €					
Surcoût GT Line : Allure + 1 800 €					
Surcoût Féline: Allure + 2 350 €					
308 SW					
Surcoût: 5 portes + 490 € à + 490 €					
NOUVEAU 3008					
1.2 PureTech 130 ch Access	7	0	25 900		
1.6 THP 205 ch GT	8	0	31 050		
GTi	16	250	37 400		
1.6 BlueHDi 100 ch Access	5	0	22 600		
1.6 BlueHDi 120 ch Active	6	0	25 600		
2.0 BlueHDi 150 ch Allure	8	0	34 950		
2.0 BlueHDi 180 GT Auto.	10	0	41 650		
Surcoût Active: Access + 2 200 €					
Surcoût Allure: Active + 1 950 €					
Surcoût GT Line : Allure + 1 800 €					
Surcoût Féline: Allure + 2 350 €					
308 SW					
Surcoût: 5 portes + 490 € à + 490 €					
NOUVEAU 3008					
1.2 PureTech 130 ch Access	7	0	25 900		
1.6 THP 165 Allure Auto.	9	0	33 750		
1.6 BlueHDi 100 Access	5	0	27 400		
1.6 BlueHDi 120 Active	6	0	29 900		
2.0 BlueHDi 150 Allure	8	0	34 950		
2.0 BlueHDi 180 GT Auto.	10	0	41 650		
Surcoût Active: Access + 1 800 €					
Surcoût Allure: Active + 2 750 €					
Surcoût GT Line : Allure + 2 000 €					
Surcoût Féline: GT Line + 1 600 €					
Surcoût GT : Féline + 300 €					
4008					
1.6 HDI 115 ch Style	6	250	150	34 600	
5008					
1.2 PureTech 130 ch Active	7	0	27 300		
1.6 THP 165 ch Allure Auto.	9	250	33 350		
1.6 BlueHDi 120 Active	6	0	29 250		
2.0 BlueHDi 150 Active	7	0</			

SSANGYONG

TYPE	CV	B/M*	PRIX
TIVOLI			
160 e-XG Urban	7	M	900 17 490
160 e-XD1 Urban	6		0 19 490
Surcoût Sport Bi-ton: Urban + 3 000 €			
Surcoût Luxury: Sport Bi-ton + 1 000 €			
NOUVEAU TIVOLI XLV			
160 e-XD1 Sport Bi-ton	6		0 23 990
KORANDO			
220 e-XD1 Pack Sport	10	M	250 25 490
REXTON			
220 e-XD1	11	M	3 000 31 990
RODIUS			
220 e-XD1	11	M	4 000 30 690

SUBARU

TYPE	CV	B/M*	PRIX
XV			
1.6i 114 ch Premium	7	M	1 600 24 990
2.0i 150 ch Premium	9	M	2 200 25 990
2.0i 147 ch Premium	8	M	500 26 990
Surcoût Luxury: Premium + 3 000 €			
WRX STI			
S	21	M	8 000 44 490
Surcoût S Aller: S + 500 €			
Surcoût S Club: S Aller + 4 500 €			
Surcoût S Club Aller: S Club + 500 €			
FORESTER			
2.0i 150 ch Premium	8	M	2 200 30 990
2.0i 147 ch	8	M	900 30 990
Surcoût Premium: "base" + 3 000 €			
Surcoût Luxury: Premium + 3 000 €			
FORESTER SPORT			
2.0iX 240 ch Exclusive	15	M	6 500 40 990
2.0i 147 ch Exclusive	9	M	1 600 37 990
LEVORG			
1.6 Turbo 170 ch Exclusive Lineartronic	10	M	2 200 36 990
OUTBACK			
2.5i 173 ch Luxury Eyesight Lineartronic	10	M	2 200 44 990
2.0i 150 ch Premium	9	M	500 39 990
Surcoût Premium Eyesight: Premium + 2 000 €			
Surcoût Luxury: Premium Eyesight + 1 000 €			
Surcoût Luxury Eyesight: Luxury Eyesight + 2 000 €			
Surcoût Exclusive Eyesight: Luxury Eyesight + 2 000 €			
BRZ			
2.0i 200 ch	12	M	3 000 30 990
Surcoût Club: "base" + 2 000 €			

SUZUKI

TYPE	CV	B/M*	PRIX
CELERIO (5 PORTES)			
1.0 68 ch Advantage	4		0 8 990
1.0 WT 68 ch Pack Plus	4		0 12 290
Surcoût Pack: Privilège + 800 €			
SWIFT (3 PORTES)			
1.2 WT 92 ch Advantage	5		0 12 090
Sport	8	M	900 17 480
Surcoût Privilège: Advantage + 800 €			
SWIFT (5 PORTES)			
Surcoût 3 portes + 650 €			
Surcoût S6: Privilège + 1 750 €			
NOUVELLE BALÉNO			
1.2 Dualjet Privilège	4		0 14 490
1.2 Hybrid S/N/S Pack	4		0 17 150
1.0 Boosterjet Pack	5		0 17 390
Surcoût Pack: Privilège + 1 700 €			
JIMNY			
1.3 VVT JX	6	M	2 200 13 860
Surcoût JX: JX + 1 750 €			
VITARA			
1.6 VVT 120 ch Advantage	6		0 17 490
S	7		0 22 890
1.6 DDIS 120 ch Privilège	6		0 21 690
Surcoût Privilège: Advantage + 1900 €			
Surcoût Pack: Privilège + 1900 €			
NOUVEAU S-CROSS			
1.0 Boosterjet Advantage	6		0 19 390
1.4 Boosterjet Style	7		0 25 290
1.6 DDIS 120 ch Privilège	6		0 23 890
Surcoût Privilège: Advantage + 2 400 €			
Surcoût Style: Privilège + 4 300 €			
TESLA			
TYPE	CV	B/M*	PRIX
MODEL S			
60	1		6 300 70 800
90D	1		6 300 98 900
P90D	1		6 300 121 400
P100D	1		6 300 139 200
NOUVEAU MODEL X			
75D	1		6 300 90 600
90D	1		6 300 104 000
P90D	1		6 300 126 100

TOYOTA

TYPE	CV	B/M*	PRIX
AYGO (3 PORTES)			
1.0 VVT-i 68 ch x	3		0 10 600
Surcoût x-play: x + 1500 €			
CROSS POLO			
1.2 TS 90 ch BMT	5		0 18 300
1.4 TDI 90 ch BMT	4		0 20 430

AYGO (5 PORTES)

Surcoût: 3 portes + 400 €			
YARIS (3 PORTES)			
1.0 VVT-i 69 ch Active	4		0 13 800
1.3 VVT-i 100 ch France	6		0 15 850
1.4 D-4D 90 ch Active	5		0 16 700

YARIS (5 PORTES)

100h France	5		750 19 090
YARIS (5 PORTES)			
Surcoût: 3 portes + 600 €			
Surcoût Dynamic: France + 410 € à + 700 €			
NOUVEAU C-HR			
1.2 T 116 ch Active	7	M	150 22 900
122h Dynamic	6		750 28 500

GOLF VII (3 PORTES)

1.2 TSI 85 ch Trendline	5		0 19 060
1.2 TSI 110 ch Trendline	5		0 21 490
1.0 TSI 115 ch BlueMotion Trendline	6		0 22 490
1.4 TSI 125 ch Confortline	6		0 24 690
1.4 TSI ACT 150 ch Confortline	7		0 27 260

GTI Performance

GTI Clubsport	16	M	2 200 37 400
1.6 TDI 90 ch Trendline	4		0 23 870
1.6 TDI 110 ch Trendline	5		0 24 550
2.0 TDI 150 ch Confortline	7		0 29 410
GTD	9		0 35 540

Surcoût Confortline: Trendline + 2 200 €

Surcoût Confortline: Trendline + 2 200 €			
Surcoût Confort: Trendline + 4 090 €			

GOLF VII (5 PORTES)

GTE	6		1 000 39 600
e-Golf	3		6 300 38 190

Surcoût berline 3 p. + 830 €

Surcoût berline 3 p. + 830 €			
Surcoût Carat Exclusive: Carat + 3 530 €			

GOLF VII SW (BREAK)

1.2 TSI 85 ch Trendline	5		0 20 450
1.2 TSI 110 ch Confortline	5		0 24 820
1.0 TSI 115 ch BlueMotion Trendline	6		0 23 660
1.4 TSI 125 ch Trendline	6		0 23 660
1.4 TSI 150 ch Confortline	8		0 27 930

R DSG

19	M	2 200 46 200	
1.6 TDI 90 ch Trendline	5		0 25 080
1.6 TDI 110 ch Trendline	5		0 25 700
2.0 TDI 150 ch Confortline	7		0 30 530
GTD	10		0 36 570

Surcoût Confortline: Trendline + 2 170 €

Surcoût Confortline: Trendline + 2 170 €			
Surcoût Carat: Confortline + 2 150 €			

GOLF ALLTRACK

1.6 TDI 110 ch	6		0 32 500
2.0 TDI 150 ch	8		0 35 270
2.0 TDI 184 ch DSG	10		0 37 730

GOLF SPORTSVAN

1.2 TSI 85 ch Trendline	5		0 21 520
1.0 TSI 115 ch BlueMotion Trendline	6		0 24 600
1.4 TSI 125 ch Trendline	7		0 24 600
1.4 TSI 150 ch Confortline	8		0 28 850
1.6 TDI 90 ch Trendline	4		0 26 030

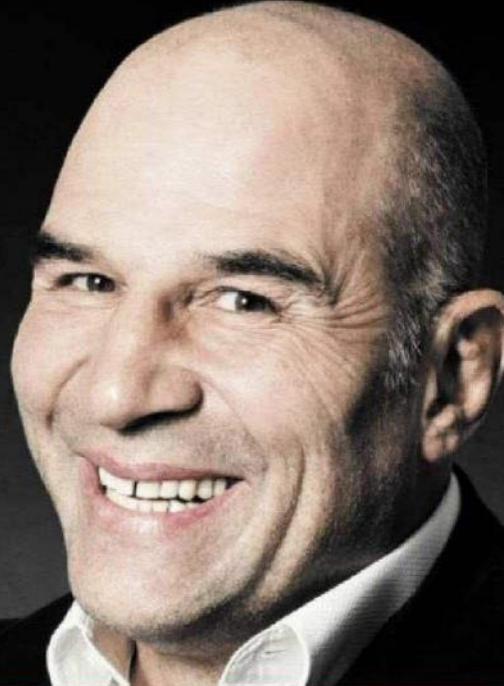
Surcoût Confortline: Trendline + 2 200 €

Surcoût Confortline: Trendline + 2 200 €			
Surcoût Carat: Confortline + 2 350 €			

NOUVELLE COCCINELLE

1.2 TSI 105 ch Design	6		0 22 090
1.4 TSI 150 ch Design	8	M	150 25 260
2.0 TSI 220 ch Dune	13	M	1 600 32 860
2.0 TDI 110 ch Design	6		0 25 590
2.0 TDI 150 ch Design	8		0 28 160

Surcoût Dune: Design + 4 680 €



VINCENT MOSCATO
@Moscato_Show

RMC

LA RADIO PAS COMME LES AUTRES

SUPER MOSCATO SHOW 16H-18H



RMC
INFO TALK SPORT

EXCLUSIVITÉ JAPAUTO

CIVIC 1.8 i-VTEC

série limitée cuir navi by Japauto



20 990€⁽¹⁾

sans condition

6 200€

d'avantage client⁽²⁾

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

Motorisation essence 1.8 i-VTEC 142 ch

(1) Tarif au 01/04/2016. Prix de la CIVIC 1.8 i-VTEC Executive Navi série limitée CUIR NAVI by Japauto au prix catalogue de 27 190 € incluant une sellerie cuir exclusive noire à surpiqûres ton carrosserie d'une valeur de 1 690 €, hors peinture métallisée, frais d'immatriculation et éco-taxe et déduction faite d'une remise de 6 200 €. Offre non cumulable, réservée aux particuliers, valable sur modèles identifiés en stock et pour toute immatriculation jusqu'au 30/11/2016 chez Japauto Automobiles, dans la limite des stocks disponibles. (2) Avantage client de 6 200 € composé d'une remise Japauto de 6 200 € sans condition de reprise. Consommation cycle mixte : 6,1 l/100 km. Emissions de CO₂ : 145 g/km (D). Photo non contractuelle. *Donnez vie à vos rêves.



HONDA À PARIS

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

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

Retrouvez nos offres sur www.japauto.com

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

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



NOUVEAU VOLVO V90

LA QUINTESSENCE DU BREAK DE LUXE MODERNE



V90 D4 INSCRIPTION - 190CH - BOÎTE GEARTRONIC 8 - CUIR NAPPA - PEINTURE MÉTALLIQUE
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 DÉCO¹ - ÉCOTAXE NEUTRE
ENTRETIEN, GARANTIE ET ASSISTANCE INCLUS

Actena
Automobiles

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 FLOTTE-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 GAMELINES
ZI LES CLOSEAUX - 1, RUE DES GAMELINES
ZI LES CLOSEAUX - 1, RUE DES GAMELINES
ZI LES CLOSEAUX - 1, RUE DES GAMELINES

Priod

* Offre de Location Longue Durée sans option d'achat portant sur un véhicule V90 D4 inscription boîte automatique et peinture métallisée. Offre édictée sur la base du tarif au 07/07/2016. Le contrat de location longue durée sera impriméurement 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 Automobiles Fleet Services avant le 31/12/2016, sauf modifications 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.). ¹Offre 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 361 867 002. 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 Euromix (L/100 km) : 4,5 - CO₂ rejeté (g/km) : 119. © INCREMENTIS

RANGE ROVER EVOQUE

ESPRIT SAUVAGE, AMBITION URBAINE.



ABOVE & BEYOND



À PARTIR DE 399€ PAR MOIS SANS APPORT*

Location Longue Durée sur 36 mois et 45 000 km maximum – Entretien et garantie inclus

LAND ROVER CHENNEVIÈRES - GROUPE ÉLYSÉE

102, route de la Libération, 94430 CHENNEVIÈRES-SUR-MARNE
01 45 93 05 55

landrover.fr/chennevieres

ABOVE & BEYOND : Franchir de nouveaux horizons. Consommations mixtes norme CE 1999/94 (L/100 km) : de 5,7 à 8,6 – Émissions de CO₂ (g/km) : de 149 à 201.

* Exemple pour un Range Rover Evoque Mark IV Pure eD4 BVM au tarif constructeur recommandé du 20/04/2016, en location longue durée sur 37 mois et 30 000 km maximum, soit 37 loyers mensuels de 399 € incluant les prestations entretien et garantie. Offre non cumulable valable jusqu'au 31/12/2016 et réservée aux particuliers dans le réseau Land Rover participant. Sous réserve d'acceptation de votre dossier par Land Rover Financial Services, nom commercial de FCA Fleet Services France, SAS au capital de 3 000 000 € - 6 rue Nicolas Copernic ZA Trappes-Elancourt 78190 Trappes - 413 360 181 RCS Versailles. Courtier en assurance enregistré à l'ORIAS n°08045147 (www.orias.fr). La prestation d'assistance est garantie et mise en œuvre par Europ Assistance, entreprise régie par le code des assurances.

Modèles présentés : Range Rover Evoque TD4 150 BVM HSE Dynamic avec options : **820 €/mois sans apport**. Range Rover Evoque Cabriolet TD4 150 BVA HSE Dynamic avec options : **960 €/mois sans apport**. Sous réserve de disponibilité des coloris présentés. RCS 662 010 834.

HONDA
The Power of Dreams®

HONDA DOUBLE LE PLAISIR DE JOUER



GAMME HR-V À partir de
229 €/MOIS⁽¹⁾
APRÈS UN LOYER DE 3 000 €

NOUVELLE
GAMME
SUV

GAMME CR-V À partir de
299 €/MOIS⁽²⁾
APRÈS UN LOYER DE 4 200 €

Loyer arrondi à l'euro supérieur, hors assurance facultative. (1) Location Longue Durée de 229 €/mois sur 36 mois et 30 000 km après un 1er loyer de 3 000 € pour un HR-V 1.5 i-VTEC Elegance neuf incluant une remise concessionnaire de 1 350 € et 600 € d'aide à la reprise conditionnée à l'acceptation de votre Concessionnaire Honda participant. (2) Location Longue Durée de 299 €/mois sur 36 mois et 45 000 km après un 1er loyer de 4 200 € pour un CR-V 1.6 i-DTEC 2WD Elegance neuf incluant une remise concessionnaire de 2 600 € et 1 800 € d'aide à la reprise conditionnée à l'acceptation de votre Concessionnaire Honda participant. Offre réservée aux particuliers pour toute commande avant le 31/12/2016. Selon tarif au 01/10/16. Sous réserve d'acceptation par Honda finance, département de CA Consumer Finance, SA au capital de 460 157 919 € - rue du Bois Sauvage 91 038 Evry Cedex, RCS Evry 542 097 522. Intermédiaire d'assurance inscrit sous le N° ORIAS : 07008079 (www.orias.fr). Cette publicité conçue par CA Consumer Finance est diffusée par votre Concessionnaire Honda auto qui est intermédiaire de crédit non exclusif de CA Consumer Finance et qui apporte son concours à la réalisation d'opérations de crédit sans agir en qualité de prêteur. Prix catalogue des modèles présentés : HR-V 1.5 i-VTEC Exclusive Navi avec option peinture métallisée : 299 €/mois incluant une remise concessionnaire de 1 450 €, 600 € d'aide à la reprise et après un 1er loyer de 3 710 €. Consommation et émissions de CO2 : 5,7 l/100 km en cycle mixte et 134 g/km de CO2. CR-V 1.6 i-DTEC 4WD Exclusive Navi avec option peinture métallisée : 459 €/mois incluant une remise concessionnaire de 2 900 €, 1 800 € d'aide à la reprise et après un 1er loyer de 4 200 €. Consommation et émissions de CO2 : 5,1 l/100 km en cycle mixte et 133 g/km de CO2. Selon tarifs au 01/10/16. (3) Ouverture selon autorisation préfectorale. www.honda.fr * Donnez vie à vos rêves

COURTOIS AUTOMOBILES CHAMBOURCY
50, route de Mantes – 01 71 52 11 00
www.honda-chambourcy.com



COURTOIS AUTOMOBILES SAINT-OUEN L'AUMONE
Cité de l'Auto - 12 rue Louis Delage – 01 34 32 33 00
www.honda-saintouenlaucombe.com

PARCE QUE LA SECURITÉ EST TROP IMPORTANTE POUR ÊTRE CHÈRE

MAÎTRISEZ L'HIVER ADHÉREZ AUX PRIX BAS

HIVER & TOUTES SAISONS

5 000 RÉFÉRENCES EN STOCK

LIVRAISON GRATUITE 48 HEURES*

6000 CENTRES DE MONTAGE
& MONTAGE À DOMICILE



DÉCOUVREZ
LES PACKS
PNEUS + JANTES
PRÊTS À ROULER
capteurs électroniques de pression en option

www.alopneus.com

0 892 460 900

(Service 0,40€ / min + prix appel)

alopneus.com
LEADER DE LA VENTE DE PNEUS SUR INTERNET

*A partir de 2 pneus - RCS Aix 327125878



Volkswagen Group France S.A. au capital de 7 750 000 € - 11 avenue

Gamme Audi Q2: consommation cycle mixte (l/100km) : 4,4 - 5,7. Rejets de CO₂

Premium Automobiles

105, Bld Murat
75016 Paris
Tél. 01 40 71 35 30
www.audi-paris16.com

Premium II

15, Av. des Prés
78180 Montigny le Bretonneux
Tél. 01 61 37 27 00
www.audi-montigny.com



#SUV?
#coupé?
#citadine?



Nouvelle Audi Q2 #untaggable

Untaggable = inclassable. SUV = tout-terrain.

ue de Boursonne Villers-Cotterêts – RCS Soissons B 602 025 538. Audi recommande Castrol EDGE Professional.

CO_2 mixte (g/km) : 114 - 130. Valeur communiquée à titre indicatif - en cours d'homologation au 29/09/2016.

Paris Est Evolution
332, Rue Berthe Morisot
77400 St Thibault des Vignes
Tél. 01 60 35 46 36
www.audi-marnelavallee.com

Premium Vélizy
17-19, Avenue Louis Breguet
78140 Vélizy-Villacoublay
Tél. 01 78 74 20 20
www.audi-velizy.com



Innovation
that excites

EXCLUSIVITÉ NISSAN

PLEIN CENTRE-VILLE.
CHARMANTE ET FONCTIONNELLE.
AGRÉABLE À VIVRE.

À PARTIR DE 99 €/MOIS⁽¹⁾



Radar de recul et aide au créneau*



Rayon de braquage ultra court



Intelligent Key - Système d'ouverture
et de démarrage sans clé*

NISSAN MICRA

La citadine hyper-maniable.

À partir de 99 €/mois⁽¹⁾ SANS APPORT⁽²⁾

*Équipements disponibles de série
ou en option selon versions (sauf Visia).

DÉCOUVREZ NOS OFFRES SUR NISSAN.FR/OFFRES

www.nissan-avenir.com

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

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

LES ULIS
4, av. des Tropiques ZA des Courtabœuf 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
Zoneparwest 78310 MAUREPAS
Tél. : 01 30 16 46 55

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

VIRY CHATILLON
129, av. du G^é de Gaulle
91170 VIRY CHATILLON
Tél. : 01 60 47 99 10

NISSAN - AVENIR

YOU + NISSAN
NOTRE PROMESSE, VOTRE EXPÉRIENCE.

+ Véhicule de remplacement gratuit.
+ Entretien Nissan au meilleur prix.
+ NISSAN assistance gratuite illimitée.
+ Diagnostic systématique offert.
Contactez-nous 24h/24, 7J/7 :
En France 0805 11 22 33
De l'étranger +33 (0)1 72 67 69 14

Innover autrement. **Dans cadre opérations d'entretien : conditions sur nissan.fr/promesse-client (1) Exemple pour une Nissan MICRA Visia 1.2L 80 neuve en Location Longue Durée sur 49 mois, 40 000 km maximum, premier loyer de 2 312 €⁽²⁾ puis 48 loyers de 99 €. 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 - RCS Bobigny 702 002 221. Modèle présenté : Nissan MICRA N-TEC 1.2L 80 avec option peinture métallisée, premier loyer de 2 316 €⁽²⁾ puis 48 loyers de 155 €. (2) Premier loyer pris en charge par votre Concessionnaire NISSAN. Offre réservée aux particuliers, non cumulable avec d'autres offres, valable jusqu'au 31 Décembre 2016 chez les Concessionnaires NISSAN participants NISSAN WEST EUROPE SAS : nissan.fr. Consommations gamme cycle mixte (l/100 km) : 4,1 - 5,4. Émissions CO₂ (g/km) : 95 - 125.

Votre voiture reprise & payée en 24h

sans obligation d'en acheter une nouvelle !

Estimation gratuite de votre voiture

 Aramisauto.com

APPELEZ-NOUS AU : **30 55**
(Gratuit depuis un poste fixe)



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

1er Voitures DE L'ANNÉE

Mercedes - BMW
Audi - VW

Direction et Collaborateur ALLEMAGNE

www.lesvoituresdelanee.com

06.09.78.09.20

aupe@lesvoituresdelanee.com

 **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 xDrive 335d Lounge Plus Automatique d'une valeur déclarée de 56 350 €. Conducteur âgé de 50 ans, possédant son permis de conduire depuis plus de 10 ans, résidant à Maisons (Haute-Saône) et justifiant d'un coefficient de réduction majoration de 0,50. Désabonnements d'ordre strictement privés. Aucun sinistre même non responsable déclaré au cours des 36 derniers mois.

Dirigez votre budget carburant. À partir de **299€.**

4 FOIS SANS FRAIS

Test de consommation : -12%

Recherchons Revendeurs et Commerciaux



KIT POWER
OPTIMISATION MOTEUR

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

AUTOS

BATEAUX

CAMPING CAR

POIDS LOURDS

AGRICOLAS



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

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

voir conditions. Réserve à la compétition.

**GAIN
DE COUPLE**

**GAIN DE
PUISSEANCE**

**DÉCOUVREZ DE
NOUVELLES
SENSATIONS**



Satisfait ou remboursé.
Livraison gratuite en 48 heures.
Connecteurs d'origine.
Plus de 50 centres de montage.
Garantie 8 ans

À découvrir dans notre prochain numéro

N° 979

du 8 décembre 2016

SKODA

**Skoda Kodiaq**

Dérivé du Volkswagen Tiguan, le grand SUV Skoda peut accueillir jusqu'à 7 personnes. Il est à l'essai pour la première fois dans notre prochain numéro, avec un 2.0 TDI 190 ch sous le capot.

DANIEL KRAUS

**BMW Série 5**

Pas question de se laisser distancer par Mercedes et sa nouvelle Classe E. BMW dégaine sa Série 5, qui promet elle aussi de solides avancées technologiques. Mais sur la route, quels sont ses arguments ?

WILLIAM CROZES

**La Citroën C3 face à ses rivales**

Elle nous a convaincus lors du premier essai. Mais que vaut la version PureTech 82 ch face à ses deux rivales françaises, à savoir la Renault Clio TCe 90 ch et la Peugeot 208 1.2 PureTech 82 ch ?

Et aussi... En kiosque

EXCLUSIVEMENT

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

L'AUTO-JOURNAL ÉVASION & 4x4 N°78
164 pages

En kiosques jusqu'au 14 décembre, le dernier numéro de L'Auto-Journal Évasion & 4x4 présente en détail tous les nouveaux SUV (Audi Q5, Peugeot 5008, Renault Koleos, Land Discovery, Skoda Kodiaq, Toyota C-HR) dévoilés au Mondial de l'Automobile. A découvrir également dans ce numéro, nos essais des Jaguar F-Pace, Mercedes GLC Coupé, Bentley Bentayga, Ford Edge et Peugeot 2008.

Une publication des Éditions Mondadori Axel Springer
"EMAS" SNC**MONDADORI FRANCE** Président: Ernesto Mauriaxel springer  Président Axel Springer France: Ralph Büchi**RÉDACTION**

8, rue François-Ory - 92543 Montrouge Cedex

Tél.: 01 41 33 50 00. Fax: 01 41 33 70 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 Riflaide**Secrétaire de rédaction:** Valérie Fröhlich(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 Woitiée (5650)**Ont collaboré à ce numéro:** Nathalie Barribaud, Danielle Molson**DIRECTION - ÉDITION****Directeur de la publication:** Carmine Perna**Directeur exécutif:** Stéphane Haïtaïan**Éditeur:** Tommaso Albinati**DIFFUSION**www.vendezplus.com**Directeur diffusion:** Jean-Charles Guérault**Responsable diffusion marché:** Philippe Merrien**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 Bellâche (5600)**Planning:** Angélique Consoli (5352), Stéphanie Guillard (5350)**Trafic:** Stéphane Durand (5312)**Service Opérations spéciales:** 01 46 48 19 23**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**Chefs de fabrication:** Alexia Froment (5053), Valérie Bruneau (48 42)**Responsable service presse:** Sylvain Boularand (29 88)**Adjoint responsable service presse:** Christophe Guérin (49 19)**FINANCE****Finance manager:** Guillaume Zaneski**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:** novembre 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 47 75 (du lundi au samedi de 8 h à 20 h). Par courrier : Service abonnements L'Auto-Journal - CS 90125 - 27091 Évreux Cedex 9. Abonnement France : 64 € (1 an, 25 numéros dont Spécial Salon), 78 € (1 an, 25 numéros + 5 hors-séries). Prix de vente incluant T.V.A. à 2,10 %. Belgique (Edigroupe Belgique S.p.r.l.) : 070 233 304, abobelgique@edigroupe.org; 89,95 € (1 an, 25 numéros). Suisse (Edigroupe S.A.) : 022 860 84 01, abonne@edigroupe.ch; 139 CHF (1 an, 25 numéros).



RENAULT
La vie, avec passion

Vous allez être fier de votre occasion.



Renault OCCASIONS

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

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

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

* Source Argus[®] juin 2016 : volume des ventes réseaux aux particuliers en 2015. (1) Pour 1€ en plus du montant d'achat du véhicule. Offre réservée aux particuliers et valable jusqu'au 31 décembre 2016 pour l'achat d'un véhicule d'occasion Renault de moins de 24 mois et moins de 40 000km bénéficiant d'une Garantie OR et signalé en concession, dans le réseau Renault participant et dans la limite des stocks disponibles. Conditions générales de l'offre disponibles en concession. (2) Entretien de 36 mois ou 60 000 km, au premier des deux termes atteint. Entretien proposé par Sigma Services, département de Diac Location, SA au capital de 29 240 988 €. Siège social : 14 avenue du Pavé-Neuf 93168 Noisy-le-Grand Cedex - SIREN 329 892 368 RCS Bobigny. (3) Garantie OR de 12 mois à laquelle s'ajoute une extension de garantie de 24 mois. La Garantie OR 12 mois vous permet de profiter de 5 engagements : une garantie de 12 mois, l'essai du véhicule avant l'achat, un contrôle de 82 points du véhicule, un contrôle gratuit à 2 000 km ou 1 mois après l'achat (au 1^{er} des 2 termes souscrits atteint), mais aussi le remboursement de votre acquisition si vous n'êtes pas pleinement satisfait (dans un délai de 5 jours ouvrables et 1 000 km parcourus). L'extension de garantie est souscrite par Diac SA, établissement de crédit et intermédiaire d'assurances au capital de 61 000 000 €. Siège social : 14 avenue du Pavé-Neuf 93168 Noisy-le-Grand Cedex - SIREN 702 002 221 RCS Bobigny - N° ORIAS : 07 004 966 - www.orias.fr, auprès de MMA IARD Assurances Mutuelles, société d'assurance mutuelle à cotisations fixes, RCS Le Mans 775 652 126 - MMA IARD. Société anonyme au capital de 537 052 368 €. RCS Le Mans 440 048 882. Sièges sociaux : 14 boulevard Marie et Alexandre Oyon 72030 Le Mans Cedex 9 - Entreprises régies par le code des assurances. Dénommées ensemble MMA, assureur de la garantie mécanique.

Bon plan

L'Ultra HD en ultra promo

Jusqu'à
500€
remboursés
sur l'achat
d'une TV UHD
Samsung

Avec la Fibre,
100% Fibre
et Samsung

SAMSUNG
UHD TV

BATMAN v SUPERMAN
L'AUBE DE LA JUSTICE

BigNoel.fr

orange™

Offre soumise à conditions, sous réserve d'éligibilité en France métropolitaine, pour tout achat, entre le 14/11 et le 31/12/2016 inclus, d'un téléviseur Samsung UHD parmi une sélection et la souscription d'une offre Livebox Fibre ou Open Fibre, Play ou Jet. Open est avec un engagement de 12 mois minimum. Un seul remboursement par personne après retour du dossier complet. (Voir conditions de l'offre en boutiques Orange ou sur www.samsung.com/fr/promotions.) Accès à une sélection de programmes en ultra HD sur la TV d'Orange. Ultra HD (4K) avec équipements et contenus compatibles. Batman v Superman: Dawn of Justice and all related characters and elements are trademarks of and © DC Comics. © 2016 Warner Bros. Entertainment Inc. and Ratpac-Dune Entertainment Inc. All rights reserved. Film disponible en Ultra HD sur la TV d'Orange.