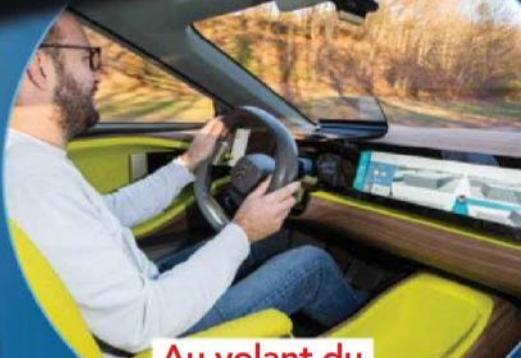


N°972

FUTURE C5



# Le retour des grandes Citroën!



Au volant du  
concept CXperience  
l'avenir roule déjà!

## DOSSIER

### FUTURES CITADINES



FORD FIESTA

RENAULT CLIO



PEUGEOT 208

LA NOUVELLE FORD FIESTA LANCE LE BAL D'UNE NOUVELLE GÉNÉRATION DE "PETITES", TOUJOURS PLUS GRANDES ET CONNECTÉES.

M 01117 - 972 - F: 3,90 €



PEUGEOT 3008 ESSAI

Et pourquoi pas en essence?

1ER ESSAI SKODA KODIAQ

Un SUV prometteur

LOCATION LONGUE DURÉE

FAUT-IL SE LAISSER TENTER ?

1ER ESSAI BMW SÉRIE 5

Du confort et du plaisir

1ER ESSAI ALFA GIULIA VELOCE

Un moteur essence plein de tonus!



RÉVEILLEZ VOS RÊVES.

008



*Africa*  
*Twin*

La mythique Africa Twin est de retour pour vous redonner le goût de l'aventure. Explorez de nouvelles routes et de nouvelles sensations grâce à l'alliance d'un moteur coupleux de 1000 cm<sup>3</sup> et d'un condensé de technologies :

HONDA  
Finance

HONDA  
ASSURANCE

**HONDA**  
The Power of Dreams



ABS déconnectable, antipatinage HSTC réglable et éclairage full LED. L'Africa Twin, à partir de 13399€ est également disponible en version DCT (\*transmission à double embrayage) avec mode Tout Terrain. Venez découvrir notre large gamme d'accessoires sur [moto.honda.fr](http://moto.honda.fr)



DUAL  
CLUTCH  
TRANSMISSION\*

**MOTUL**

[moto.honda.fr](http://moto.honda.fr)

www.pulsar.tm.fr

Groupe SEIKO WATCH CORPORATION

M-SPORT  
WORLD RALLY TEAM

PULSAR

PARTENAIRE OFFICIEL MONTRE

Précision et performance



PULSAR  
SOLAIRE

# Sommaire [N° 972]



*Tous les plaisirs  
de l'automobile*

**du 8 au  
21 décembre 2016**



## Découvrir

### [NOUVEAUTÉS]

12 Citroën C5 III

16 Citroën CXpérience

22 Les futures citadines : Ford Fiesta, Peugeot 208, Opel Corsa, Volkswagen Polo, Renault Clio, Seat Ibiza

## Comprendre

### [L'ENQUÊTE DE LA QUINZAINE]

32 Le boom de la location longue durée

## Conduire

### [1<sup>er</sup> ESSAI XL]

40 BMW 530d xDrive

### [COMPARATIF]

50 Citroën C3 1.2 PureTech 82 ch / Peugeot 208 1.2 PureTech 82 ch / Renault Clio 0.9 Energy TCe 90 ch

### [1<sup>er</sup> ESSAI]

58 Skoda Kodiaq 2.0 TDI 190 ch DSG7 4x4

### [LES EXPERTS]

64 Fiat 124 1.4 MultiAir

### [ESSAIS]

66 Peugeot 3008 1.2 PureTech 130 ch

70 Alfa Romeo Giulia 2.0 TB 280 ch Veloce

## Vibrer

### [REPORTAGE]

74 Slot Racing à Dijon

### [SPORT]

80 Formule 1 : Rosberg et Verstappen, le champion du monde et le prodige

### [RÉTRO]

82 Simca 1308 GT

## Partager

### [COURRIER DES LECTEURS]

86 La vie de vos autos

87 Le chef des essais vous répond

## S'offrir

### [CONFIGURATEUR]

88 Renault Scénic

### [FICHE OCCASION]

93 Jeep Renegade

### [LE PRIX DU NEUF]

97 Le tarif des voitures neuves

### [LES PROFESSIONNELS S'AFFICHENT]

105 Les petites annonces

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

PIERRE DE VILNO

www.europe1.fr

**Europe 1**

# Nouveau Renault SCENIC

Réinventons le quotidien

**Un design à la modernité affichée.  
Une modularité à toute épreuve.  
Un concentré de technologies.**

Consommations mixtes min/max (l/100 km) : 3,9/6,1. Émissions CO<sub>2</sub> min/max (g/km) : 100/136.  
Consommations et émissions homologuées selon réglementation applicable.

Renault recommande 



**RENAULT**

La vie, avec passion



**LA FORCE NE FAIT PAS TOUT.  
PARFOIS, SI.**

**V6 TDI**



**Le nouvel Amarok Aventura V6 3,0 l TDI à 349 € TTC / mois\*.  
Non assujetti à la TVS ni au malus.**

Nouvel Amarok, nouveau moteur V6 3,0 l TDI jusqu'à 244 ch avec fonction « Overboost » et jusqu'à 550 nm de couple, passage de 0 à 100 km/h en 7,9 s, transmission intégrale 4MOTION® permanente et boîte de vitesses automatique 8 rapports. Maintenant, faut-il encore avoir le courage de l'essayer.  
Le nouvel Amarok. Accélérateur d'émotions.



**Volkswagen seeMore :** vivez en 3D l'expérience Amarok.  
Scannez ce QR code pour explorer le nouvel Amarok.



**Véhicules  
Utilitaires**

\*Exemple pour un Amarok Aventura 224 ch V6 3.0 l TDI avec option peinture métallisée en Location Longue Durée sur 48 mois et 80 000 km, apport 9 521 € TTC, 47 loyers de 349 € TTC. Cycle mixte (l/100 km) : 7,8. Rejets de CO<sub>2</sub> (g/km) : 203–204. Offre réservée aux professionnels, hors loueurs et flotte, valable jusqu'au 31/12/2016, chez tous les Distributeurs Volkswagen Véhicules Utilitaires participant, sous réserve d'acceptation du dossier par Volkswagen Bank GmbH – SARL de droit allemand – Capital 318 279 200 € – Succursale France : Bâtiment Ellipse 15 av. de la Demi-Lune 95700 Roissy en France – RCS Pontoise 451 618 904. Mandataires d'assurance et d'intermédiaire d'assurance ORIAS. Volkswagen Group France SA au capital de 7 750 000 € – 11, avenue de Boursonne Villers-Cotterêts – RCS SOISSONS B 602 025 538. Volkswagen Véhicules Utilitaires recommande Castrol EDGE Professional.



**ABONNEZ-VOUS!**  
Retrouvez toutes nos offres p. 49 et sur [www.kiosquemag.com](http://www.kiosquemag.com)

CLEMENT CHOULOT



## PASSEZ LES BORNES!

L'œuf ou la poule ? Cette question insoluble illustrait, jusqu'à présent, l'attentisme dans le développement d'un réseau de recharge rapide pour voitures électriques. Leur absence est un frein certain à la diffusion de ce mode de propulsion. En gros, si l'on n'est pas un client Tesla, susceptible de se réapprovisionner dans le réseau des superchargeurs mis en place par la marque, il n'y a pas d'autre solution que la recharge à domicile, ou de petites charges lentes dans certains parkings ou commerces. Jusqu'à présent, la plainte des constructeurs sur

ce sujet était quasi unanime : "Ce n'est pas notre métier de déployer une infrastructure de recharge !" Soit. En face, les organisations susceptibles de fournir ce service se défaussaient sur le mode : "Il n'y a pas assez de voitures électriques en circulation, cela ne peut pas être rentable !" Le serpent se mordait la queue.

Mais ça, c'était avant ! Un ensemble de constructeurs, regroupant rien moins que le groupe Volkswagen, Ford, BMW et Mercedes, vient de se lancer dans une co-entreprise, visant à déployer un réseau de 400 stations de recharge rapides en Europe. Enfin ! Comparé au réseau de distribution de carburants pétroliers, cela peut sembler petit bras.

Sans compter que Tesla a déjà mis en service, tout seul, plus de 700 stations. Mais c'est un premier pas dans la bonne direction, le signe que ces constructeurs ont décidé de prendre le taureau par les cornes.

On s'étonne cependant de ne pas trouver dans cette co-entreprise l'Alliance Renault-Nissan, pas plus que General Motors, tous deux en pointe sur la propulsion électrique. Auraient-ils leur propre projet ? Ou bien en sont-ils restés à une posture attentiste ? Par ailleurs, la timidité des colosses de la distribution d'énergie, de type EDF (plus précisément ERDF) ou Total pour la France, interroge sur la vision d'avenir de ces entreprises. Même si la taille du parc automobile électrique reste encore incertaine à moyen terme, l'électrification va s'accélérer. Et investir dans ce domaine va dans le sens de l'histoire. Combien de temps faudra-t-il attendre avant que ces géants, dont c'est le cœur de métier, s'y lancent sérieusement ?

Rédacteur en chef  
[jeaneric.raoul@mondadori.fr](mailto:jeaneric.raoul@mondadori.fr)

Jean-Eric Raoul

## ÇA VOUS A FAIT RÉAGIR...

Dans son essai de la Citroën C3, Méline Priam la note sévèrement parce que, je cite : "Ses plastiques low cost ne la font pas craquer". Mais toutes les petites voitures, même allemandes, ont des plastiques durs ! Et une Fiat 500, par exemple, est très loin de la finition des assemblages précis de la C3.

**Auguste Mairot**

Le Quotient émotionnel, où l'opinion que vous mentionnez apparaît, est la zone la plus subjective de nos essais. Face à une nouveauté, nous ne ressentons pas les mêmes émotions, et il est utile d'en faire part. Il mérite cependant d'être mis en balance avec le reste de l'essai, qui se conclut par une note de quatre étoiles sur cinq.

À la lecture de votre dernier numéro, je suis surpris du commentaire de Franck Lagorce sur le petit volant du Peugeot 3008. Je ne prendrai pas position sur les qualités et défauts de ce parti pris. Mais il me semble que quel que soit le diamètre du volant, le nombre de tours de butée à butée reste le même, à démultiplication équivalente.

**I. Laurès**

On pourra écrire un livre, un jour, sur les litres d'encre que ce petit volant Peugeot aura fait couler ! Mais sur le fond, vous avez raison : ce n'est pas parce qu'il est plus petit que le volant oblige à plus de manœuvres, comme le prétend Franck.



FREDERIC LE FLOC'H/DPI

## CHAPEAU L'ARTISTE

Je viens d'apprendre la retraite de Nico Rosberg, au lendemain de son titre de champion du monde. Retrouvez le bilan de la saison de Formule 1 p. 80-81, pages bouclées avant l'annonce du pilote Mercedes.

ON A AIMÉ,  
CETTE QUINZAINE





## ELLES DÉBARQUENT MAIS...

C'est une photo à la fois extrêmement réjouissante et pleine de désespoir. Réjouissante parce que la Honda FCX Clarity est, après la Toyota Mirai, la deuxième voiture de série dotée d'une pile à combustible commercialisée en Europe. Avoir la possibilité de rouler sur nos routes avec un véhicule fiable, bien fini et doté d'une technologie avant-gardiste, c'est enthousiasmant. Mais aussi désespérant, parce que la France ne fait pas partie des marchés ciblés, et que si c'était le cas, vous seriez incapables de ravitailler, faute d'un réseau de distribution d'hydrogène... Par ailleurs, avec un prix de vente qui dépassera les 60000 € (pour une familiale, rappelons-le) et 600 km d'autonomie (selon la norme américaine EPA), cette Honda FCX fait à peine mieux que la plus autonome des voitures électriques à batterie, qui sera paradoxalement bien plus facile à recharger. Fascinante prouesse technologique, cette Honda est ainsi promise à un avenir commercial cerné de doutes.

CITROËN LE FUTUR  
HAUT DE GAMME

*À partir de 2019,  
le système hybride  
rechargeable  
pourra atteindre  
300 ch et sera  
associé à une boîte  
automatique  
à 8 rapports.*



# RÉ SIS TANCE

Malgré l'avalanche de SUV sur le marché, Citroën maintient le cap de la berline, mais pas forcément classique. Ainsi, la 3<sup>e</sup> génération de C5 jouera la carte de l'originalité et du confort de salon. Par Florian Chopin Illustrations Jean-François Hubert



*La C5 III utilisera le même empattement que celui proposé par le C4 Grand Picasso. Avec 2,84 m, c'est le plus long disponible sur la plate-forme EMP2.*



Qui a dit que la berline classique était morte ? Certes, les SUV dominent outrageusement les ventes et pullulent sur nos routes sous toutes les formes possibles : familiaux, compacts, coupés... Tous les segments du marché en ont fait les frais, et pour survivre, il faut s'adapter. C'est le cas pour

la berline dite classique. Certains ont choisi de la croiser avec l'univers des coupés pour lui donner du dynamisme. D'autres ont choisi une voie esthétique plus iconoclaste. C'est le cas de Citroën avec sa future C5. En effet, la 3<sup>e</sup> génération, qui arrivera fin 2018, n'aura rien à voir avec les précédentes moutures.

De classique tricorps, l'auto se transformera en élégante bicorps. Alexandre Malval, responsable du style de la marque, avait été clair sur ce point lorsque nous l'avions rencontré au Salon de l'Automobile de Paris, en octobre dernier : "Nous voulons nous raccorder avec le patrimoine de

*La future C5 reviendra à l'architecture bicorps de ses illustres aînées.*

Citroën, qui est fait de berline sans malle arrière traditionnelle." Cette C5 III s'inspirera donc de ses illustres aînées qui, de la DS à la XM, ont fait l'image de la berline familiale aux chevrons.

Sur le plan purement du style, le concept CXperience, présenté à Paris, servira de base avec ses ailes généreusement arrondies, ses modélés à la fois simples et généreux, ses lignes douces et élégantes, sans oublier son regard technologique. À l'intérieur, l'engin bénéficiera d'un traitement particulièrement soigné. Les vastes sièges ressemblant à des fauteuils design pour salon contemporain pourront accueillir des appuie-tête intégrant →

CITROËN LE FUTUR  
HAUT DE GAMME

des haut-parleurs. Côté couleur et matière, les designers proposeront une palette étendue de matériaux à la fois innovants et chaleureux.

La technologie aura également droit de cité via de larges écrans. Le premier sera tactile pour commander l'info-divertissement. Gageons que tous les boutons physiques n'auront pas complètement disparu. L'autre écran fera face au conducteur. Il s'agira d'une dalle numérique de 12,3 pouces, reprenant la technologie de l'i-cockpit de Peugeot. Toutefois, les animations et la présentation des informations seront différentes.

Les passagers arrière seront à leur aise. Reposant sur le plus long empattement proposé par la base technique EMP2 (2,84 m), la C5 III offrira un bel espace pour les jambes. Quant au coffre, si personne, au sein de la direction de la marque, ne parle de hayon, la silhouette bicorps de l'engin sous-entend clairement ce type d'ouverture. Alexandre Malval ne nous en

*Malgré un porte-à-faux arrière réduit, le volume du coffre sera très correct et pourrait offrir une ouverture via un hayon. La lunette concave n'est techniquement pas gênante.*



*Citroën devrait proposer une version de près de 300 ch en associant un bloc essence à deux moteur électriques, dont l'un sera situé sur l'essieu arrière.*

# Les berlines Citroën

a pas dit plus, mais il nous a affirmé que Citroën ne fera pas de concession à l'aspect pratique. Par ailleurs, la lunette concave n'est, selon les designers, pas un frein à ce type d'ouverture. Et la découpe proposée sur le concept CXperience (voir p. 16) donne une partie de la réponse...

Pour la partie mécanique, la base technique EMP2 sera utilisée pour la première fois sur ce segment par Citroën. Elle permettra de contenir le poids, mais aussi d'intégrer des modules électriques pour associer le moteur essence à un ou deux électromoteurs (dans le cas d'une version intégrale). Pour les versions les plus huppées, la puissance cumulée pourra atteindre 300 ch et l'autonomie en tout électrique dépasser les 50 km. À noter que, pour assurer un bon appui aérodynamique, un aileron pourrait se déployer à partir d'une certaine vitesse, comme sur la C6.

L'avis de **Florian Chopin** Citroën a toujours marqué sa différence par un style original et un choix technique fort. La future C5 cohera bien la première case. Pour la seconde, la plate-forme EMP2 associée à l'Advanced Confort pourrait faire oublier la suspension hydropneumatique.



*Pour donner une allure plus moderne, les poignées de portes seront dissimulées et s'escamoteront à la moindre pression.*

## DS (1955-1975)



PHOTOS CITROËN

Attraction du Salon de Paris 1955, la DS fait figure d'ovni. Près de 12000 personnes passeront commande au premier jour de sa présentation... Citroën en écoulera environ 1,5 million d'exemplaires.

## CX (1974-1991)



Voiture de l'année 1975, l'auto sort des usines d'Aulnay-sous-Bois au moment où Citroën est racheté par Peugeot. Il s'en vendra près d'1,2 million, dont environ 600 aux États-Unis...

## XM (1989-2000)



Comme sa devancière, la XM décroche le titre de voiture de l'année (1990). Mais contrairement à la CX, elle a pu disposer d'un V6 (le PRV) allant jusqu'à 200 ch. Elle s'écoulera à presque 350 000 unités.

## C5 (2001-2008/2008-2018)

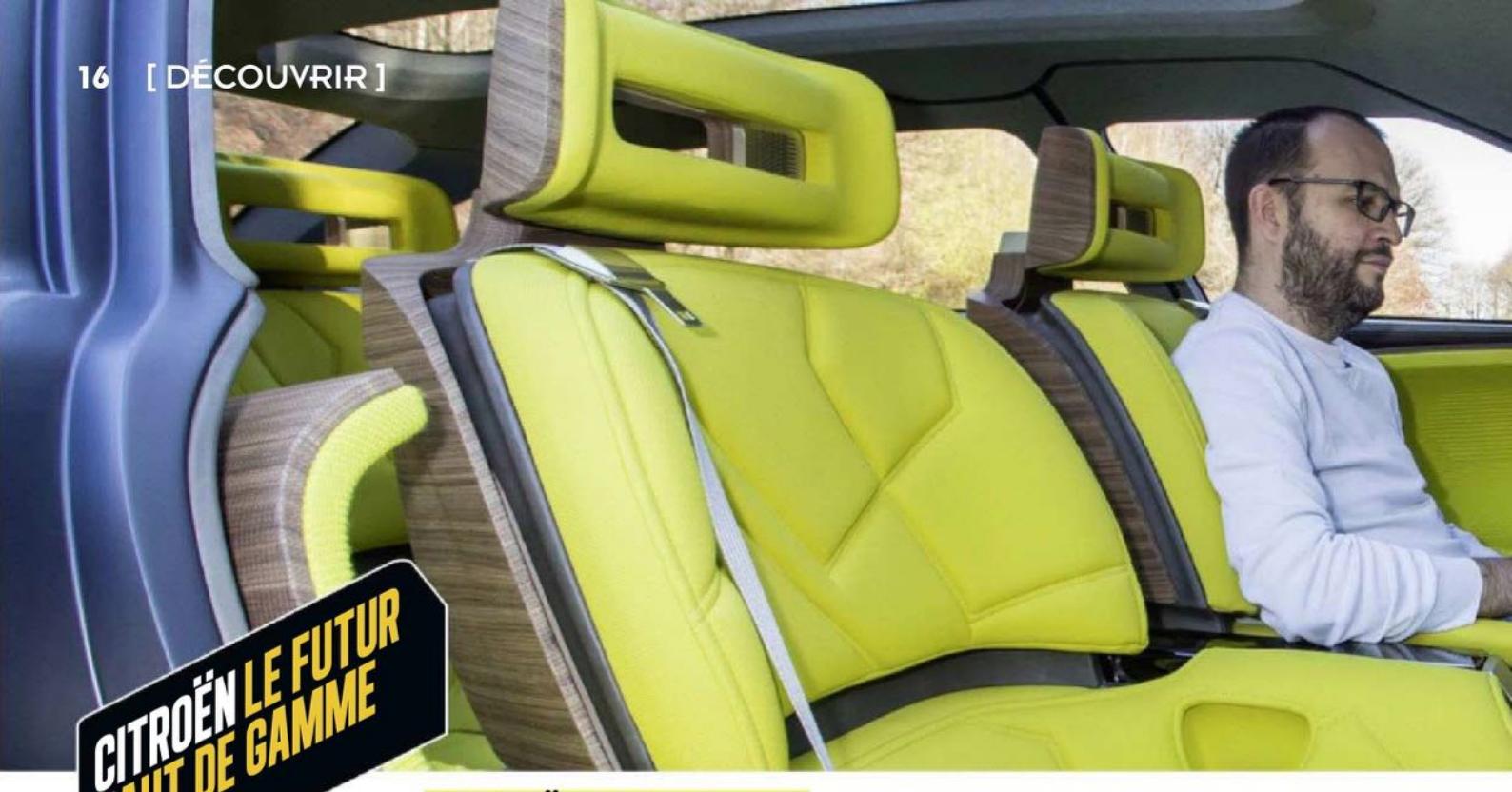


Si la première version, à hayon, fut reconnue pour son physique quelconque, la 2<sup>e</sup> génération, à malle traditionnelle, fut saluée pour son style élégant. Cette dernière sera fabriquée et vendue en Chine. Au total, plus d'1,3 million d'unités ont été vendues.

## C6 (2005-2012)



Son style, avec un porte-à-faux arrière court et une lunette arrière concave, s'inspire du concept car C6 Lignage, présenté en 1999. Un affichage tête haute apparaît. Elle ne sera produite qu'à 23 400 unités.



CITROËN LE FUTUR  
HAUT DE GAMME

CITROËN CXperience

# Destin présidentiel

Par Florian Chopin Photos Yann Lefebvre





Bois précieux, tissus de haute facture, aluminium brut, les matériaux utilisés sont et font haut de gamme. Pour la couleur, c'est plus discutable... ←

**L'Auto-Journal a pu prendre le volant du concept CXperience et constater qu'outre ses intentions stylistiques, il annonce le retour de la marque dans le domaine du voyage et du confort. Même si ce n'est pas probant de prime abord...**

**J**e le verrais bien Faubourg Saint-Honoré ou remontant les Champs-Élysées..." Frédéric Duvernier, responsable design des concept cars Citroën, rêve à haute voix. Il est vrai que le CXperience pourrait parfaitement trouver sa place aux côtés des limousines. S'il n'en a pas forcément les dimensions extérieures (4,85 m de longueur), il en a assurément la prestance. Cela tient à son empattement très long (3 m) et à son architecture offrant une vaste cellule habitable. Mais pour des raisons

de sécurité, notre prise en main n'aura pas lieu dans les beaux quartiers de la capitale, mais sur la piste du circuit routier de Linas-Montlhéry. Une fois ses batteries rechargées, l'auto se met en mouvement dans un silence familial mais toujours aussi étonnant. Du moins pour ceux qui se trouvent à l'extérieur. En effet, pour les passagers, c'est un autre monde. Il est entendu que le CXperience est un concept, un véhicule unique dont le développement n'est pas aussi abouti qu'une auto de grande série. Les matériaux utilisés sont certes plus nobles (bois, tissus haut de gamme, →



← Le CXperience n'est pas juste un concept de Salon. Il roule également. Et plutôt vite : nous avons atteint 90 km/h. Pas mal pour ce genre de véhicule.



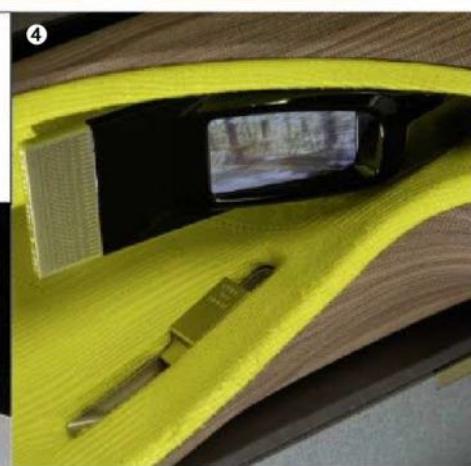
1



2



3



4

cuir jusque sur le plancher, aluminium brut...), mais les assemblages et les ajustements n'ont pas la même précision. Comme tout concept, le CXperience n'a pas vocation à endurer des milliers de kilomètres. Néanmoins, Patrick Arnaud, responsable de la conception des concept cars chez Citroën, nous avoue qu'il peut évoluer à 70 km/h. Pas mal... D'autant que le revêtement de Monthléry n'est pas un billard. Dès les premiers tours de roues, à bord, on sent bien la voiture vivre au rythme de la piste : le mobilier grince, la transmission se fait bien présente. Seul le moteur électrique se montre discret.

## Atteindre 90 km/h avec un concept montre la qualité de la réalisation.

D'ailleurs, contrairement à ce que le constructeur nous avait annoncé lors du Mondial de l'Auto, le CXperience ne dispose d'aucun bloc thermique et n'est donc pas un véhicule hybride rechargeable, mais bel et

bien entièrement électrique. La mise au point nécessaire pour un tel système aurait été trop longue. Mais qu'importe, il sera prêt pour 2019 au sein du groupe PSA.

Autre élément absent de l'auto, malgré l'annonce faite par Citroën : la nouvelle suspension à butée hydraulique progressive, qui doit faire oublier son fameux système hérité de la DS. Le tarage est au minimum et chaque indélicatesse de la piste se fait sentir et remonte dans la direction. Le châssis va-t-il tenir ? Je crains de lui faire du mal... Ce n'est qu'une impression et Patrick Arnaud me fait signe qu'il n'y a aucun souci et que je peux accélérer. Sur les parties les plus planes, j'atteins 90 km/h en tenant fermement le volant rectangulaire d'une main (heureusement, la jante large offre une excellente préhension), et de l'autre, je forme un pare-soleil à la manière d'Ari Vatanen dans sa 405 à Pikes Peak. La ressemblance avec le pilote finlandais s'arrêtera là, d'autant que je n'ai ni le talent ni l'envie de prendre la cuvette de Couard à fond... Mais à quoi bon essayer un concept si les sensations sont aussi éloignées de celles d'un véhicule ➤



Les suspensions devaient être à butée hydraulique progressive. Mais dans la réalité, l'amortissement est quasi inexistant. Et ça se ressent !

# Y a-t-il un pilote dans la Golf R ?

An aerial photograph captures a white Volkswagen Golf R performing a drift maneuver on a dirt track. The car's tires kick up a massive, luminous yellow cloud of smoke, which forms a sharp, sweeping arc across the frame. The track itself is a dark, winding path through a dense forest of green trees. In the background, a small building and a tall utility pole are visible through the smoke.

Oui, vous ! Le temps d'une demi-journée, devenez un pilote confirmé au volant d'une Golf R spécialement préparée pour une conduite extrême. Coaché par nos pilotes, vous apprendrez à maîtriser vos dérapages et à drifter comme un pro. Le plus immersif des cadeaux à offrir ou à s'offrir.

Découvrez l'ensemble de nos stages sur [volkswagen.fr/driving-experience](http://volkswagen.fr/driving-experience) et réservez en ligne celui qui vous correspond.

Volkswagen  
**Driving Experience**

Transformez chaque route en expérience.



Volkswagen



1



2



3

① Grégory Blanchet, styliste extérieur du concept, nous explique comment il a réalisé le galbe généreux des ailes avant. ② Notez la présence d'une caméra, comme sur la récente C3, et d'un rétro sans encadrement. ③ Clin d'œil au passé, le volant est monobranche. ④ L'espace réservé aux deux passagers arrière est royal. L'inclinaison des dossier donne la sensation d'être installé dans un canapé.



4

de série ? Et surtout, pourquoi en faire un roulant ? Les deux questions se rejoignent pour Patrick Arnaud.

## *“S'imposer de le faire roulant nous permet de proposer un objet réaliste.”*

Côté ergonomie, tout tombe bien sous la main : la commande de la boîte automatique placée auprès du volant fait sens, les écrans faisant office de rétroviseurs dans les contre-portes informent sans gêner, le large écran tactile de 19 pouces paramétrables est accessible. Seul bémol : l'affichage tête haute via une lame, peu visible. Côté confort, on retiendra le moelleux des sièges qui parviennent à compenser les dégâts de l'absence de suspension tout en offrant un vrai maintien. À l'arrière, les passagers sont aussi bien logés que dans une limousine avec des dossier inclinés, donnant la sensation d'être dans un canapé. Pour la partie esthétique, notez le rétro intérieur sans encadrement dont l'élégance irait parfaite-

ment dans une Citroën de série, tout comme le volant monobranche, l'un des nombreux clin d'œil au passé de la marque. Un passé certes omniprésent – d'ailleurs, en tournant autour de l'auto, chaque angle de vue rappelle un trait, une ligne d'une Citroën passée – mais cette impression n'est jamais imposante car la composition est homogène. Fan de l'Activa (concept Citroën de 1988 et 1990), Grégory Blanchet, styliste extérieur du CXperience, n'a pas voulu faire du néo-rétro, mais *“un modèle parfaitement intégré dans l'univers Citroën et dont on peut reconnaître la signature de loin”*. Franchement, l'engin a la prestance d'un véhicule présidentiel...



**L'avis de Florian Chopin** La prise en main d'un concept ne s'appréhende pas comme celle d'un véhicule de série. Rien n'est vraiment au point, les bruits sont légion et le confort relatif. Mais le moment reste magique. Et certains détails donnent envie de passer à la production...

Au bout des ailes, les flaps mobiles modulent l'aérodynamique de l'auto. Un aileron se relève également à partir d'une certaine vitesse.





Retrouvez tous les articles  
de la Boutique sur l'e-Shop Mercedes-Benz  
[www.boutique.mercedes.fr](http://www.boutique.mercedes.fr) ou flashez  
directement ce code.



Mes envies de Noël. Mon Service.

Le Père Noël est déjà passé chez Mercedes-Benz.

**Profitez de -20%** sur la collection Boutique  
chez votre Réparateur Agréé ou sur [www.boutique.mercedes.fr](http://www.boutique.mercedes.fr)  
avec le code promo **NOEL2016\***.

\*Offre valable sur le tarif constructeur conseillé en vigueur au 1<sup>er</sup> juin 2016, uniquement sur la collection  
Boutique jusqu'au 31 décembre 2016 et non cumulable avec d'autres promotions en cours.

Mercedes-Benz



# LA REVANCHE

APRÈS LA NOUVELLE CITROËN C3 (VOIR LE COMPARATIF P. 50), ET L'ARRIVÉE  
L'UNIVERS DES CITADINES VA ENCORE CONNAÎTRE DE NOMBREUSES ÉVOLUTIONS  
DES SURPRISES À PRÉVOIR,

## FORD FIESTA VII



### LES INFOS CLÉS

Prix estimé :  
à partir de 12 000 €

Commercialisation :  
juillet 2017



**Pour ses 40 ans,  
la Fiesta s'offre  
une septième  
génération.  
Mais si elle  
conserve sa  
silhouette  
monocorps,  
la citadine s'offre  
une nouvelle  
présentation  
intérieure enfin  
moderne.**

**W**e are Ford!" Le slogan est martelé sur les écrans géants à l'occasion de la grand-messe de la marque américaine en Europe. Les 3 000 convives sont venus célébrer les 40 ans de la Fiesta, qui s'est vendue, depuis 1976, à près de 17 millions d'exemplaires. Et pour une fois, il ne faudra pas attendre deux ans entre la présentation et la commercialisation du modèle. La Fiesta VII est, en effet, prévue pour l'été prochain, peu avant le lancement de sa grande rivale, la Volkswagen Polo (voir p. 26).

Et la star de la soirée arrive. Ou plus exactement les stars... Quatre Fiesta apparaissent. Si l'auto est toujours déclinée en 3 et 5 portes, elle sera proposée en quatre ambiances différentes se démarquant par des boucliers et des calandres spécifiques. L'Active (ici en photo) est la version la plus étonnante, avec ses protections sur les bas de caisse et les passages de roues, ainsi que ses barres de toit. C'est la baroudeuse du lot. À ses côtés, la Vignale, ce haut de gamme équipé d'une planche de bord recouverte de cuir, est assurément la plus inattendue. "Nous voulons balayer le seg-



### → Celle qu'elle remplace

Apparue en 2008, la Fiesta VI dérive du concept Verve (Francfort 2007). Développée sur une nouvelle base technique, l'auto est aussi vendue aux États-Unis en version tricorps. Restylée en 2013, elle terminera sa carrière avec l'arrivée de la ST en 5 portes.

# DES CITADINES

**PROCHAINE DE LA NISSAN MICRA TOTALEMENT REVUE ET CORRIGÉE,  
DANS LES MOIS À VENIR AVEC LA REMISE À NIVEAU DES TÉNORS DU MARCHÉ.  
SURTOUT DU CÔTÉ DES FRANÇAISES...**

Dossier réalisé par Florian Chopin



↑ Refonte complète de l'agencement intérieur avec un écran tactile (jusqu'à 8 pouces) et accessible.

← L'auto abandonne sa poupe originale. Et encore, sur cette version Active, le faux sabot arrange les choses.

ment B depuis l'entrée de gamme et la Ka+, jusqu'au premium avec la Vignale", assure Roeland de Waard, responsable marketing Ford. Soit, mais pour cela, encore faut-il proposer un style haut de gamme. Or, cette nouvelle Fiesta en est loin. Sous certains angles, elle prend même des allures de mini-monospace. Pire, l'arrière perd sa personnalité au profit d'un look sans saveur rappelant tout, sauf une Fiesta.

Tout le contraire de la présentation intérieure qui affiche (enfin !) une ergonomie moderne avec un écran tactile (jusqu'à 8 pouces) placé à hauteur de regard. Les ingénieurs ont conservé des commandes directes pour la climatisation, au bas de la console, et un bouton rotatif pour le volume. La structure de la planche de bord est faite d'un seul bloc, ce qui évite les jeux dans le mobilier, et la qualité des matériaux est en progrès par rapport à l'actuelle version, même si certains plastiques durs persistent encore. Avec 4 mm supplémentaires en empattement, l'habitabilité progresse très peu. L'aisance aux jambes n'est correcte que grâce aux dossier creusés des sièges avant. Quant à la hauteur sous pavillon, elle n'est bonne que sur les versions sans toit ouvrant panoramique.

La gamme des moteurs est entièrement remaniée avec une offre essence composée de 3 cylindres: 1.1 Ti-VCT (atmo) de 70 et 85 ch et 1.0 EcoBoost (turbo) de 100, 125 et 140 ch. La gamme diesel comprend le 1.5 TDCi en 85 et 120 ch. Une boîte automatique à 6 rapports est proposée avec le bloc 100 ch. Notez que la trappe à carburant est toujours automatique. Au rayon des équipements, la Fiesta peut recevoir jusqu'à 15 assistances à la conduite comme le régulateur de vitesse adaptatif, la reconnaissance des panneaux, la détection des obstacles à 130 m avec freinage automatique ou encore le Cross Traffic Alert qui signale un danger lorsque le conducteur sort d'une place de stationnement en marche arrière.



L'avis de **Florian Chopin** Pour ses 40 ans, la Fiesta aurait mérité une robe plus dynamique et une base technique plus moderne. Mais la refonte de son agencement intérieur et son offre de moteurs à la fois puissants et sobres (sur le papier), lui permettront d'être dans le coup face à ses rivales.

**PEUGEOT  
208 II****LES INFOS CLÉS**

Prix estimé :  
à partir de 13 000 €

Commercialisation :  
2019



## *Plaisirs décuplés*

Sous sa robe renouvelée, la future 208 cachera une base technique qui pourra la rendre thermique, hybride ou pure électrique. Gageons qu'elle sera plaisante à conduire quelle que soit sa motorisation...

**S**ur le marché des citadines, la Peugeot 208 a su imposer son toucher de route plaisant. Et ce, malgré une base technique, certes améliorée, mais qui commence à dater. Bien aidé par l'apport financier du groupe Dongfeng Motors, PSA développe actuellement sa plate-forme CMP (anciennement appelée EMP1), qui sera réservée aux véhicules du segment B, à savoir les citadines.

Chez Peugeot, ce sera bien sûr la 208 qui en bénéficiera la première, mais pas avant 2019. Il

faut dire que cette base technique n'est pas juste une évolution de l'actuelle PF1. Les ingénieurs sont repartis d'une feuille blanche pour élaborer un système modulaire qui pourra être électrifié. Comprenez qu'aux côtés des blocs thermiques traditionnels, la CMP pourra intégrer un système hybride, via une batterie 48 V mais, surtout, qu'elle pourra être entièrement électrique. Une stratégie qui permet d'ajuster au mieux la production en fonction de la demande. Outre ces évolutions techniques, la 208 II arborera un visage entièrement remanié. Le style

sera plus incisif, dans la lignée de celui de la 308, et s'inspirera des traits initiés par le concept Fractal (Francfort 2015). Certains lui reprocheront cet aspect trop sérieux, mais il pourra lui permettre de rivaliser sur un pied d'égalité avec la nouvelle Polo (voir p. 26), qui conservera son style conventionnel.

En revanche, à l'intérieur, la 208 II proposera une évolution de son instrumentation. Certaines finitions seront 100 % digitales, comme sur le récent 3008 II. Il ne reste plus qu'à patienter...

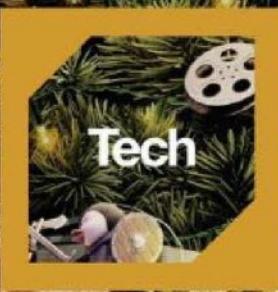
## *Vraiment nouvelle*

**U**ne nouvelle Corsa (la version F) est bel et bien en préparation et arrivera sur le marché en 2018, soit quatre ans après l'actuelle. Cela aura permis à Opel de développer une toute nouvelle plate-forme proposant un empattement plus grand, pour des dimensions qui évolueront légèrement. Une plate-forme qui n'aura rien à voir avec PSA, ce qui explique le délai supplémentaire nécessaire pour le développement. L'auto affichera un poids mieux maîtrisé et disposera de moteurs 3 et 4 cylindres de dernière génération. Côté look, pas de révolution, mais un style plus mature, dans la lignée de celui de la nouvelle Astra. Quant à la présentation intérieure, elle devrait s'inspirer de l'agencement actuel. Espérons que l'écran tactile pour l'info-divertissement soit placé un peu plus haut sur la console.

**OPEL  
CORSA VI****LES INFOS CLÉS**

Prix estimé :  
à partir de 12 000 €

Commercialisation :  
2018



Tech

# Une Big Définition pour mes Big Soirées TV

Une image  
4x plus nette  
en  
Ultra HD

Avec la Fibre,  
100 % Fibre

[BigNoel.fr](http://BigNoel.fr)



Offre soumise à conditions valable en France métropolitaine, sous réserve d'éligibilité. Ultra HD (4K) avec décodeur TV4 et offres, téléviseur et contenus payants compatibles. Big = Grand.

*La fourmi conserve ses codes, notamment sa custode, mais les lignes sont plus nerveuses.*



# Mini Golf

**La future Polo sera plus que jamais une petite Golf. Outre son style très proche, elle partagera, avec la compacte, de nombreux éléments techniques.**

Certaines langues taquines pourraient rebaptiser Polof la future citadine de Volkswagen, en référence à une réclame amusante de la marque. Il est vrai que cette 6<sup>e</sup> génération se rapprochera encore un peu plus de sa grande sœur, récemment restylée (*voir L'AJ n°971*).

Sur le plan du style, les designers allemands avaient pourtant eu la consigne d'innover. Malheureusement, selon nos informations, les premiers tests cliniques n'ont pas été concluants : les panels interrogés trouvaient l'auto trop banale, pas assez Polo ! Retour donc à la planche à dessin pour redonner à l'ex-fourmi sa personnalité. Au premier coup d'œil, cette 6<sup>e</sup> génération apparaîtra, dans sa silhouette et ses proportions, comme une Polo. Les codes inhérents à l'auto seront présents : forme de la custode arrière, ceinture de caisse haute, calandre horizontale et surtout sobriété des lignes. Toutefois, dans le détail, les lignes seront plus marquées, notamment sur les

flancs et le capot, les optiques plus effilées, la cellule habitable agrandie. Ce dernier point a été rendu possible par l'adoption d'une nouvelle plate-forme baptisée MQB A0. Dérivant de celle de la Golf (MQB), cette base technique voit son train avant avancé, augmentant ainsi l'empattement de la voiture.

À l'intérieur, les passagers, notamment arrière, ne pourront qu'être ravis de l'opération en gagnant de l'aisance au niveau des jambes. Concernant la présentation du tableau de bord, la Polo singera également sa grande sœur avec une offre multiple d'écrans tactiles pour l'info-divertissement. Le haut de gamme sera-t-il occupé par la version 9,2 pouces avec commandes gestuelles ? Techniquement, rien n'empêchera la citadine d'en être dotée. Il en ira de même pour l'instrumentation 100 % digitale qui fera face au conducteur. La Polo pourrait être la première citadine du marché à proposer cet équipement. En revanche, il ne pourra pas être disponible dès l'entrée de gamme...

## VOLKSWAGEN POLO VI



### LES INFOS CLÉS

Prix estimé :  
à partir de 14 000 €

Commercialisation :  
automne 2017



*Dès 2018, une version hybride rechargeable devrait faire son apparition.*

*Empattement allongé, base technique dérivée de celle de la Golf, la future Polo voit plus grand.*

Pour la partie mécanique, avec la plate-forme MQB A0, la Polo bénéficiera d'une baisse significative de sa masse. Par ailleurs, le système pourra être électrifié pour une version hybride rechargeable : la première version GTE est attendue pour 2018. Au rayon purement thermique, la Polo disposera du nouveau bloc essence 1.5 TSI à désactivation des cylindres. Il sera proposé en 150 et 130 ch. Cette dernière puissance disposera d'une fonction roue libre en association avec la boîte DSG à 7 rapports qui se généralisera. Quant à la transmission intégrale, il sera techniquement possible de l'intégrer sur une version "R", mais avec l'arrêt du programme WRC, une version plus puissante que la GTI a-t-elle encore un sens ? En revanche, cette Polo pourra disposer de fonctions de conduite autonome sous la forme d'un assistant d'embouteillage. Tout, ou presque, de sa grande sœur...



L'avis de **Florian Chopin** La Polo restera la Polo. Sans surprise, certes, mais rassurante pour les fans qui y verront l'auto raisonnable. Pour les autres, il lui manquera ce petit plus qui fait de l'automobile un objet passionnel.

**En attendant le premier SUV urbain...**  
Volkswagen est étonnamment absent du marché des SUV citadins, et ce n'est pas la Cross Polo qui peut remettre en question l'hégémonie des Renault Captur et Peugeot 2008. Heureusement pour les français, le Canyon (appellation non officielle) ne sera pas une réalité avant 2018, voire 2019... Toutefois, sa base technique (MQB A0) pourra lui permettre d'adopter une transmission intégrale. Quant au style, il s'inspirera du concept T Cross Breeze présenté à Genève en 2016.



RENAULT  
CLIO V

## LES INFOS CLÉS

Prix estimé :  
à partir de 13 000 €

Commercialisation :  
2019



ILLUSTRATION JEAN-FRANÇOIS HUBERT

## Révolution intérieure

**Alors que le précédent cycle de Renault, déjà initié par la Clio, avait créé une rupture sur le plan de l'esthétique extérieure, le prochain montrera une évolution plus grande à l'intérieur.**

L'ensemble de la gamme Renault a été rénové (à l'exception du Kangoo...). Il est donc temps pour le constructeur de préparer le prochain cycle. Si, lors du premier, la marque a démontré un réel savoir-faire en matière de design extérieur, elle a quelque peu péché sur la réalisation intérieure. La version restylée de la Clio a déjà opéré une belle évolution en termes de qualité des matériaux. Le reste de la gamme suivra cette tendance, mais la

future génération de Clio marquera une nouvelle étape. Comme l'a montré Renault sur le concept TreZor (Mondial 2016), le numérique sera plus présent. L'écran central sera plus grand, les raccourcis passeront au sensitif et l'instrumentation pourra être entièrement digitale, du moins sur les versions les plus huppées. L'utilisation de la plate-forme CMF-B permettra de gagner quelques centimètres aux places arrière tout en conservant un volume de coffre convenable. Par ailleurs, cette base technique

pourra recevoir un module électrifié qui prendra la forme d'une batterie 48V et d'un alternodémarreur, le tout associé à un bloc thermique conventionnel. Le système ne permettra pas de rouler en tout électrique et Renault n'envisage pas de Clio 100 % électrique, cette architecture restant réservée à la Zoe.

Sur le plan du style, l'auto se placera dans la droite lignée de l'actuelle version. Ses galbes seront néanmoins plus marqués et certaines lignes rappellent le concept TreZor.

## De quoi vous surprendre !

Ne vous fiez pas à vos yeux, l'image est trompeuse. Le prototype que vous voyez n'est pas une citadine Hyundai ou Kia, mais bel et bien une Seat Ibiza. La cinquième du nom... Ce subtil camouflage fait parfaitement son office et cache des flancs plus sculptés, des lignes plus saillantes sur le capot moteur ainsi qu'un arrière plus musclé. L'auto reposera sur la nouvelle plate-forme MQB A0, destinée aux futures citadines du groupe Volkswagen. Présentée en janvier, l'espagnole sera la première du groupe à l'étreindre. Cette base technique permettra de contenir son poids malgré une croissance certaine : +6 cm en longueur et quasiment 10 cm supplémentaires en empattement. De quoi accueillir dans un bel espace intérieur. Et malgré des portes-à-faux réduits, le coffre gagnera 50 dm<sup>3</sup>.

## SEAT IBIZA V



## LES INFOS CLÉS

Prix estimé :  
à partir de 13 500 €

Commercialisation :  
printemps 2017



## SÉRIE SPÉCIALE MAZDA3 GRAPHITE

À partir de

**290€ /mois** après un 1<sup>er</sup> loyer majoré<sup>(1)</sup>

ENTRETIEN<sup>(2)</sup>, ASSISTANCE ET GARANTIE<sup>(3)</sup> 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](http://www.mazda.fr)

**ZOOM-ZOOM**

(1) Exemple de Location Longue Durée Mazda Finance sur 48 mois, dont un 1<sup>er</sup> loyer majoré de **2 360€** et 50 000 km pour une Mazda3 1.5 SKYACTIV-D 105 CH GRAPHITE 5P (avec peinture métal./ sans carte grise) au prix client de **26 800€ TTC**, comprenant l'entretien<sup>(2)</sup>, l'assistance et la garantie<sup>(3)</sup>. 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](http://www.mazda.fr).

(3) Garantie constructeur de 3 ans limitée à 100 000 km + 10% 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](http://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 CO<sub>2</sub> (g/km) de 99 à 119.**



# L'ACTU DE VOTRE MARQUE

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



Audi Q5

## Audi

**Q5** Le nouveau Q5 entre dans la course sur un faux rythme, avec quatre motorisations à son actif, entendez par là – c'est peu pour une Audi de ce calibre. Voici la dotation de série. Q5 : accès et démarrage mains-libres, banquette 40/20/40 rabattable depuis le coffre, audio-CD (Bluetooth, USB), molette de commandes MMI, 8 HP), climatisation automatique, détecteurs de pluie et de luminosité, modes de conduite sélectifs, radar de recul, régulateur-limiteur de vitesse, palettes au volant si S tronic à 7 rapports, projecteurs au xénon, rails de toit, jantes alliage 17 pouces. Design (+ 4 150 €) : clim. 3 zones, multimédia (écran central, Bluetooth, GPS 3D, navigateur internet, wi-fi, commandes vocales),

radar de parking AV, jantes 18 pouces. S line (+ 5 200 €) : audio 10 HP, écran 8,3 pouces (lecteur DVD, disque dur 10 Go, pavé de commandes tactile), combiné d'instrumentation digital 12,3 pouces, interface smartphone, projecteurs à LED, jantes 19 pouces. Châssis sport et éléments de design spécifiques à cette finition. Design Luxe (+ 1 500 €) : chargeur smartphone par induction, caméra de recul, sellerie cuir, sièges électriques. Retour aux jantes 18 pouces. Avus (+ 3 300 €) : aide au démarrage en côte, garnitures cuir, sièges chauffants, sièges électriques et rétros à mémoires, rétros jour/nuit automatiques, jantes 19 pouces. Les assistances à la conduite ne sont disponibles qu'en option sur toute la gamme.

### LA GAMME AUDI Q5

Motorisations/boîtes	Bonus/malus	Finitions	Prix
Ess. 2.0 TFSI 252 ch BVR7 4x4	malus 1 600 €	les 5	de 49 750 à 63 900 €
2.0 TDI 150 ch BVM6	0 €	les 5	de 40 750 à 54 900 €
2.0 TDI 163 ch BVR7 4x4	0 €	les 5	de 46 550 à 60 700 €
2.0 TDI 190 ch BVR7 4x4	0 €	les 5	de 48 050 à 62 200 €



Dacia Lodgy

## Dacia

**Lodgy** Le Lodgy subit une légère remise à niveau : calandre découpée en rectangles, jantes 16 pouces dites Dark Metal sur la version Stepway, nouveau volant à quatre branches et lève-vitre impulsif côté conducteur. Dacia maintient le statu-quo sous le capot et n'accorde toujours pas la

boîte robotisée EDC à son monospace. Essence 1.6 SCe de 100 ch : 9 990 ou 11 500 € – malus de 250 €. Essence 1.2 TCe de 115 ch : 13 200 ou 14 300 €. Diesel 1.5 dCi 90 ch : 14 400 €. Diesel 1.5 dCi 110 ch : 15 200 ou 16 300 €. Rajouter 500 € pour la version 7 places, entrée de gamme exceptée.



Par Daniel Carroux

## Porsche

**Panamera** La gamme de la nouvelle Panamera se scinde en deux carrosseries : la courte et la longue dite Executive (empattements respectifs : 2,95 et 3,10 m). À noter que seul le premier moteur peut être proposé en simple propulsion. Voici les prix.

**Carrosseries standard.** Panamera – V6 3.0 330 ch : 91 727 €, malus de 2 200 €. Panamera 4 – idem : 95 807 €, malus de 3 000 €. Panamera 4S – V6 2.9 440 ch : 115 967 €, malus de 4 000 €. Panamera Turbo – V8 4.0 550 ch : 156 287 €, malus de 8 000 €.

Panamera 4 E-Hybrid – V6 2.9, puissance cumulée de 462 ch : 110 222 €, bonus de 1 000 €. Panamera 4S Diesel : V8 4.0 422 ch : 119 927 €, malus de 3 000 €.

**Carrosseries Executive.** Panamera 4 : + 13 800 €. Panamera 4S : + 13 920 €. Panamera Turbo : + 13 560 €. Panamera 4 E-Hybrid : + 7 560 €.



Porsche Panamera

# Seat

**Leon** La Leon restylée n'est proposée qu'en carrosserie 5 portes. Sous le capot, quelques unités disparaissent, à l'instar du bloc essence 1.4 TSI de 125 ch pour ne citer que lui, et le reste tel qu'énuméré ci-dessous reprend du service. La richesse de la dotation de série attire l'attention. Reference: autoradio (écran tactile 5 pouces, Bluetooth, USB, carte SD, commandes au volant), banquette 60/40, clim. manuelle, antibrouillards, régulateur de vitesse, jantes alliage 16 pouces.

Style: multimédia (écran tactile 8 pouces, GPS, ordinateur de bord écran couleur 3,5 pouces), clim. bizona, détecteurs de pluie et de

luminosité, frein de stationnement électrique, projecteurs full LED, rétro intérieur jour/nuit automatique. Xcellence: interface smartphone + chargeur par induction de l'appareil, accès et démarrage mains-libres, caméra de recul, rétros rabattables électriquement, sellerie Alcantara, jantes 17 pouces. FR: suspension sport, 4 modes de conduite, jantes 18 pouces. Éléments de design spécifiques.

**Leon ST** Le break ST calque sa gamme sur celle de la berline. Les rails de toit sont fournis d'office et la banquette rabattable depuis le coffre est disponible en série à partir de la finition Style. Par rapport à la berline,

le surcoût est de 1 150 € à finitions et motorisations correspondantes.

**Leon Xperience** Le break Leon en tenue Indiana Jones (garde au sol surélevée de 2,5 cm, transmission 4x4) poursuit l'aventure armé des mêmes moteurs que la précédente mouture. 1.8 TSI 180 BVR7: 32 745 €, malus de 1 600 €. 2.0 TDI 150 BVM6: 31 720 €. Idem + BVR7: 33 520 €. 2.0 TDI 184 BVR7: 35 290 €, malus de 250 €. L'équipement de série correspond à celui de la finition Xcellence, l'accès et le démarrage mains-libres en moins et les 4 modes de conduite sélectifs en plus.

## LA GAMME SEAT LEON

	<b>Motorisations/boîtes</b>	<b>Bonus/malus</b>	<b>Finitions</b>	<b>Prix</b>
Essence	1.2 TSI 110 ch BVM6	0 €	Reference/Style	19 990/22 525 €
	1.0 EcoTSI 115 ch BVR7	0 €	Style	24 665 €
	1.4 EcoTSI ACT 150 ch BVM6	0 €	Xcellence/FR	27 265 € chacune
	1.4 EcoTSI ACT 150 ch BVR7	0 €	Xcellence/FR	29 065 € chacune
	1.8 TSI 180 ch BVM6	malus 250 €	Xcellence/FR	27 420 € chacune
	1.8 TSI 180 ch BVR7	malus 150 €	Xcellence/FR	29 220 € chacune
Diesel	1.6 TDI 115 ch BVM5	0 €	Reference/Style	22 620/25 120 €
	1.6 TDI 115 ch BVR7	0 €	Style	26 820 €
	2.0 TDI 150 ch BVM6	0 €	Xcellence/FR	28 930 € chacune
	2.0 TDI 150 ch BVR7	0 €	Xcellence/FR	30 730 € chacune
	2.0 TDI 184 ch BVM6	0 €	Xcellence/FR	30 085 € chacune
	2.0 TDI 184 ch BVR7	0 €	Xcellence/FR	31 885 € chacune



## 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](http://www.ctek.com)



**CTEK** | MAXIMIZING  
BATTERY  
PERFORMANCE



VANTÉE MASSIVEMENT PAR LES CONSTRUCTEURS,  
**LA LOCATION LONGUE DURÉE VA DEVENIR LE PREMIER MODE**  
**DE FINANCEMENT D'UNE AUTOMOBILE NEUVE.** MAIS ELLE PRÉSENTE SOUVENT  
PLUS D'INTÉRÊT POUR LE RÉSEAU QUE POUR LE CLIENT LUI-MÊME...

Par Brice Perrin

# LE BOOM DE LA LOCATION LONGUE DURÉE

**P**ersonne ne peut éviter ces affiches, ces spots télévisés, ces publicités dans les magazines. "Une Dacia à partir de 3 € par jour", "le nouveau Peugeot 3008 à partir de 289 € par mois": partout, les constructeurs ont remplacé le tarif de leurs modèles par des mensualités de location. Une tendance amorcée en douceur dans les années 90, mais qui a pris une ampleur considérable depuis trois ans. En 2000, la location ne constituait que 9 % des financements de voitures neuves, contre 41 %

pour le prêt personnel et 50 % pour le crédit auto. La proportion de voitures financées par une LLD\* ou une LOA\*\* a plus que doublé en quatre ans, et elle représentait l'an passé 36 % des financements de voitures neuves. Sur l'ensemble des immatriculations, achat comptant inclus, elle correspond même à plus de 20 %.

Pour 2016, Renault confie que pour les particuliers, "les produits locatifs représentent 29 % du total des immatriculations", et Peugeot avance que "la LOA représente actuellement 66 % des financements souscrits, soit plus de 40 % du total

des immatriculations". Le bouleversement est encore plus évident chez les spécialistes du haut de gamme: dans le groupe BMW, en France, près d'une voiture sur deux est acquise via une location! Longtemps plébiscitée par les professionnels pour des raisons pratiques et fiscales, la location fait son chemin auprès des particuliers. Et ce, d'autant plus facilement que la mensualisation est devenue partie intégrante de nos vies: salaires, impôts, forfaits téléphoniques et abonnements internet... La location de voiture ne fait qu'ajouter un abonnement supplémentaire...

\*Location longue durée. \*\* Location avec option d'achat.

### TOUT-EN-UN: LA SÉRÉNITÉ À QUEL PRIX?

Les offres incluent souvent entretien, assistance et extension de garantie pour la durée de la location. L'assurance et un service conciergerie s'y ajoutent parfois. Ces formules "tout-en-un" assurent tranquillité et maîtrise du budget, mais attention au coût global. Prenons l'exemple de la Clio Intens TCe 90, affichée 18 750 €, hors négociation et hors entretien et extension de garantie. Cette même Clio est proposée en LOA par Renault à 268,50 € par mois sur 49 mois et 45 000 km maximum, sans apport, avec entretien et garantie, soit un coût de 13 156 €. En d'autres termes, si vous parvenez à revendre cette voiture plus de 5 594 € quatre ans après l'avoir achetée (plus que probable!), l'achat reste plus intéressant que la LOA – sans toutefois tenir compte du coût de l'entretien (modéré les premières années). En fait, la location est souvent intéressante pour les modèles dont la valeur résiduelle est élevée: c'est ce qui permet à BMW, Audi ou Mercedes d'afficher des loyers quasi équivalents à ceux des généralistes!

### COMPARAISON DU COÛT DES MODES DE FINANCEMENT



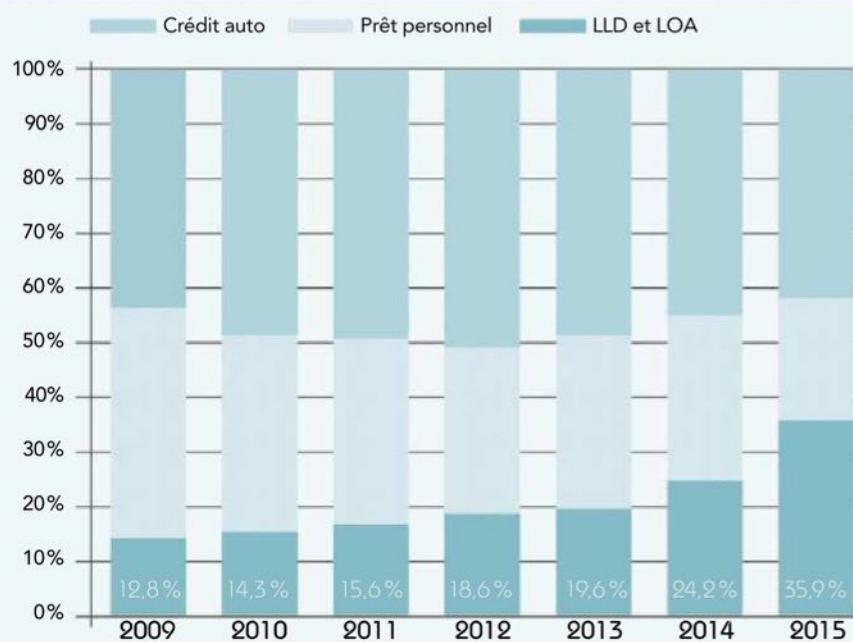
#### Exemple de la Clio IV TCe 90 Intens

	Achat comptant	Crédit auto	LOR
Mensualités	–	302,11 € (sur 48 mois)	268,5 € (sur 49 mois)
Option d'achat (LOA) ou apport (crédit)	–	5 600 €	7 698 €
Coût total en cas d'achat (prix catalogue, hors négociation)	18 750 €	20 101 €	20 854 €
Coût du financement	–	1 351 €	2 104 €
Coût total après revente* ou après cession à l'issue de la LOA	9 250 €	10 601 €	13 156 €

\*Valeur résiduelle estimée à 9 500 € après quatre ans et 45 000 km.

### LES MODES DE FINANCEMENT D'UNE VOITURE NEUVE

(pour les particuliers, hors achat comptant)



### BIENTÔT LE PREMIER MODE DE FINANCEMENT ?

Le Commissariat général au développement durable explique que "la part des véhicules payés comptant était de 71 % en 1982 et de 63 % en 1994." Tout cela a bien changé puisque, d'après le CCFA\*, "en 2015, avec la baisse des taux d'intérêt et la reprise des achats automobiles, les crédits nouveaux à la consommation des particuliers ont bondi de 15 %. Plus de 60 % des voitures achetées neuves par les ménages sont payées à crédit." En 2016, l'achat comptant devrait représenter moins de 40 % des acquisitions, alors que la location longue durée devrait dépasser 40 % des financements, soit autant que le crédit auto, contre seulement 20 % pour le prêt personnel. LOA et LLD sont ainsi en passe de devenir le premier mode de financement... Pour le Commissariat général au développement durable, cette tendance s'explique par le fait que "le recours au crédit ne semble pas influencé par le niveau de vie des ménages; il s'inscrirait plutôt dans une logique économique d'amortissement d'un bien durable."

\*Comité des constructeurs français d'automobiles.



## DES CONSTRUCTEURS QUI FORCENT LA MAIN

La simple consultation des publicités parues dans le précédent numéro de *L'Auto-Journal* laisse entendre que vous n'avez plus le choix: sur 11 publicités pour des voitures neuves, 10 ne mettent en valeur que la LLD ou la LOA! Et cette tendance ne devrait pas s'inverser: pour les constructeurs comme pour leurs réseaux, la location présente de nombreux avantages. En premier lieu, le client est moins incité à négocier le prix facial, qui passe par exemple de 20000 € à 250 € (par mois, évidemment). Il reste possible de

négocier le montant du loyer, mais c'est souvent ardu. Peugeot considère par exemple que "les offres de location sont transparentes pour le client. Il faut quasiment considérer le loyer affiché comme un prix net final." Ensuite, du fait des formules "tout-en-un", le client d'une location reste captif du réseau pour toutes les prestations annexes, à commencer par l'entretien. Par ailleurs, alors que la durée moyenne de détention d'une automobile (en hausse constante) dépasse aujourd'hui cinq années et demie d'après l'Insee, les locations sont rarement supérieures à 36 mois – délai au-delà duquel le client engage une nouvelle location, et donc la fabrication d'un nouveau véhicule: pratique pour faire tourner les usines! Enfin, il sera facile de proposer à un client une nouvelle location dans la même marque quand celui-ci viendra dans le point de vente pour rendre son véhicule en fin de location.

### DE VRAIS AVANTAGES POUR LES PARTICULIERS

**Constructeurs et vendeurs forcent la main des clients sur la location longue durée, mais elle est aussi de plus en plus plébiscitée par certains particuliers pour ces avantages:**



Un choix aussi vaste que pour un achat: vous choisissez l'auto, la motorisation, la finition, les options, etc.



Une solution simple et pratique si vous changez souvent de véhicule (tous les 1 à 3 ans), ou rassurante pour une auto dont la valeur résiduelle est incertaine (une voiture électrique, par exemple).



La possibilité de négocier les mensualités. Car un tarif de location, c'est comme un prix d'achat, ça se discute!



À durée équivalente, des mensualités moins élevées que pour un crédit classique, qui porte sur la totalité de la valeur du bien.



Une valeur de reprise définie à l'avance et qui engage contractuellement le loueur: pas de mauvaise surprise en fin de location.



Pas de revente du véhicule à gérer en fin de location.

### ET DES INCONVÉNIENTS TOUT AUSSI NOMBREUX

**La location longue durée cache de nombreux pièges et inconvénients.**

**Soyez attentifs aux conditions de l'offre qui vous intéresse, pour éviter les mauvaises surprises:**



Un premier loyer parfois très élevé, souvent compris entre 1500 et 3500 €!



Très faibles dans les publicités, les loyers grimpent très vite si vous choisissez une autre version ou un kilométrage plus élevé.



Les frais de remise en état, quasi systématiques en fin de location, peuvent atteindre des milliers d'euros.



Un kilométrage total à ne pas dépasser est imposé, et les kilomètres supplémentaires sont facturés au prix fort.



Le contrat impose une durée à respecter. Interrrompre ou modifier le contrat génère des pénalités.



L'intérêt de la location est nul si vous gardez votre auto jusqu'à ce qu'elle rende l'âme. Pour une possession supérieure à 5 ans ou des kilométrages très élevés, privilégiez l'achat.

### LOUER, D'ACCORD, MAIS OÙ ?

Pour louer une voiture en LOA ou LLD, le premier réflexe est de s'adresser au réseau d'un constructeur – ou plutôt à sa filiale financière (Diac pour Renault, Alphabet pour BMW, etc.). Ce serait oublier un peu vite les autres acteurs présents sur ce créneau: les spécialistes de la LLD, pour commencer. Ils ouvrent désormais leurs services aux particuliers – c'est le cas pour ALD et Arval, leaders du marché. Les gros mandataires s'y mettent aussi: Elite Auto, Auto-IES, Qarson, etc. Enfin, même les loueurs courte durée commencent à s'y intéresser, Sixt en tête... Dans tous les cas, n'hésitez pas à confronter les offres, à comparer le coût de la location avec celui d'un achat, et à bien décrypter les contrats.

### 3 QUESTIONS À...



## Xavier Duchemin

Directeur du commerce France chez Peugeot

**L'AJ: Comment expliquer cette omniprésence des offres de location longue durée?**

**Xavier Duchemin:** Nous avons amplifié le mouvement depuis 2 ans. Cela répond à une attente des clients, qui préfèrent payer une valeur d'usage, et qui peuvent, grâce à cette formule, rouler constamment avec un véhicule récent. Nous observons en effet que le cycle de location majoritaire auprès des particuliers dure 3 ans. Enfin, les Français ont aujourd'hui l'habitude des abonnements, des forfaits mensuels.

**L'AJ: Au-delà des publicités, quel succès rencontre la location longue durée?**

**X. D.:** Dans le réseau Peugeot, deux tiers des voitures sont acquises via un financement, et la location représente deux tiers de ces financements, soit plus de 40 % du total des acquisitions par les particuliers. Il s'agit essentiellement de LOA, même si la plupart des clients restituent leur auto en fin de contrat; l'option d'achat reste un facteur de liberté rassurant. Auprès des particuliers, nous avons un taux de fidélité de 80 % sur la location longue durée.

**L'AJ: Quel sera l'avenir de la location longue durée, et comment lutterez-vous contre la concurrence?**

**X. D.:** Nous avons de vrais avantages par rapport aux autres acteurs, grâce aux produits annexes associés à la location: la maintenance, l'extension de garantie ou la sécurité offerte par un réseau pérenne. La location longue durée va continuer à progresser mois après mois. Sur le nouveau 3008, elle représente déjà 50 % des acquisitions. Nous avons la chance d'avoir des modèles avec une forte valeur résiduelle, ce qui nous permet d'afficher des loyers avantageux!



# BOSCH

Des technologies pour la vie



**Nos innovations** sont là  
où vous ne les attendez pas

[www.bosch.fr](http://www.bosch.fr)

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



[twitter.com/BoschFrance](https://twitter.com/BoschFrance)



PEUGEOT SPORT

## SPORT

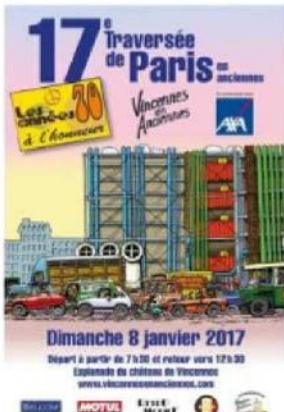
### Le 3008 DKR prêt à en découdre !

**R**évélé en septembre, le 3008 DKR est enfin dévoilé dans sa livrée définitive. Remplaçant le 2008 DKR victorieux cette année au Dakar et au Silk Way Rally, ce 3008 qui n'en a que le nom aura pour première mission de conserver le titre de Peugeot Sport au prochain Dakar, en janvier, entre les mains de 4 équipages (Loeb/Elena, Peterhansel/Cottret, Despres/Castera, et Sainz/Cruz). Bonne chance!



**DIMANCHE  
8 JANVIER  
LA TRAVERSÉE  
DE PARIS**

<http://vincennesenanciennes.com>



Pas moins de 700 belles anciennes participeront à cette 17<sup>e</sup> traversée hivernale de Paris, avec un départ à 7h30 de l'esplanade du château de Vincennes et un retour à 12h30. Un spectacle magique dans les rues de la capitale! Il est également possible de vivre la manifestation depuis l'intérieur d'un autobus: attention, places limitées.

( 0,76 % )

C'EST LA HAUSSE MOYENNE QUI SERA APPLIQUÉE SUR LES TARIFS DES PÉAGES AUTOROUTIERS EN FÉVRIER 2017, d'après le JDD.

Une moyenne qui cache le fait que sur certaines portions, la hausse sera bien supérieure – et difficile à justifier, avec une inflation nulle...

#### Les chiffres du marché européen en octobre 2016



**- 0,02 %\***

\*Immatriculations de voitures neuves par rapport à octobre 2015

**16 302**

C'est la quantité de véhicules immatriculés en octobre en Europe par Jaguar Land Rover, qui enregistre 18% de hausse des ventes. Jaguar passe même devant DS (5 821 voitures contre 3 877).

**1 104 506**

C'est le nombre de voitures neuves immatriculées en Europe au mois d'octobre, soit 12,35 millions depuis le début de l'année, ce qui représente une hausse de 7,2%.

**+ 9,7 %**

C'est la hausse des immatriculations sur le marché italien en octobre. Il se rapproche du marché français, en baisse (-4% en octobre), avec 146 632 unités contre 155 194 en France.



DS AUTOMOBILES

SPIRIT OF  
AVANT-GARDE

## DS 4 PERFORMANCE LINE



Découvrez DS 4 PERFORMANCE Line. Mise au point par nos designers, nos ingénieurs et la division sport de DS Automobiles, cette ligne inédite conjugue esprit Grand Tourisme, raffinement et dynamisme. Chaque silhouette\* arbore fièrement les couleurs DS PERFORMANCE Line : Carmin pour la passion, Blanc pour la pureté et Gold pour la victoire. Entrez dans le cercle au volant d'une DS PERFORMANCE Line.

**DS PERFORMANCE  
LINE ■■**

**DS préfère TOTAL**

DSautomobiles.fr

Spirit of avant-garde = L'esprit d'avant-garde.

\* Non disponible sur DS 4 Crossback. CONSOMMATIONS MIXTES ET ÉMISSIONS DE CO<sub>2</sub> DE DS 4 : DE 3,7 À 5,9 L/100 KM ET DE 97 À 138 G/KM. Automobiles Citroën RCS Paris 642 050 199

## RECORD

### Une électrique fantastique

À chaque quinzaine, sa supercar électrique chinoise. Après la Techrules GT96 (Cf. L'AJ n°971), voici la Nio EP9 conçue par NextEV. Elle vient de battre le record du tour des véhicules électriques sur la boucle nord du Nürburgring, avec un temps de 7'5". Annoncée à 1360 ch et 1735 kg, elle embarque plus de 600 kg de batteries, compte un moteur par roue et ne réclamerait que 7 secondes pour atteindre 200 km/h. Son prix n'a pas été révélé, mais la production ne comptera, de toute façon, que quelques exemplaires.



NEXTEV



CAROL AMAR/PHOTOPQR

**“Il faut parvenir à ce que les niveaux d'émissions des véhicules en conditions réelles de conduite respectent les normes en vigueur.”**

**Ségolène Royal,**  
ministre de  
l'Environnement,  
le 24 novembre sur Twitter.

Demander à des produits de respecter les normes, même dans les conditions qui ne sont pas normalisées, c'est ubuesque, et non réglementaire. Quant à durcir les normes de mesures de la consommation et de la pollution, pour les rendre plus réalistes et exigeantes, ce sera le cas dès l'an prochain avec le cycle WLTC et le protocole RDE.



## BIBLIO

### Du rêve au cauchemar

C'est l'histoire – réelle – d'une passion partagée par deux frères pilotes, arrivés au sommet de la gloire avant de connaître une fin tragique. Soigné, le dessin rappelle Michel Vaillant, et l'histoire est passionnante.

***Les Frères Rodriguez,***  
par C. Papazoglakis, édité  
par Glénat, 64 p., 14,95 €.

## Où est passée la Giulia ?

Elle a beau être commercialisée, la pourtant très réussie et désirable familiale d'Alfa Romeo (voir page 70) reste invisible sur nos routes. Et pour cause : 238 exemplaires immatriculés en octobre, et 808 depuis les premières immatriculations en mai de cette année. Contre, par exemple, plus de 12 120 Renault Talisman ou 5 700 BMW Série 3. Les chiffres pour l'Europe sont tout aussi modestes (1 700 unités en septembre). Rappelons que Sergio Marchionne ambitionne 400 000 ventes annuelles pour Alfa dès 2018...



YANN LEFEVRE



### Une nouvelle Elise... en 2020

L'actuel petit roadster de Lotus date de 2001, même s'il a subi un gros rafraîchissement en 2010.

Mais il faudra attendre 2020 pour découvrir la nouvelle Elise. Elle profitera d'une nouvelle structure en aluminium, mais restera de gabarit modeste et avec un poids sous la tonne. Un nouveau coupé Exige suivra peu après. Côté moteurs, le partenariat avec Toyota devrait être reconduit.

### Le Jaguar I-Pace déjà sur les routes

Le crossover familial Jaguar est prévu pour 2018. Annoncé par le concept I-Pace, il roule déjà, ou presque : des mulets basés sur un F-Pace sont actuellement utilisés pour la mise au point des trains roulants. Mais le futur SUV Jaguar sera 100 % électrique et reposera sur une plate-forme spécifique, différente de celle du F-Pace.

### Une Phantom remise au goût du jour

Si la ligne extérieure atypique de l'imposante Rolls-Royce Phantom fait toujours son petit effet, son habitacle trahit immédiatement ses 13 ans d'âge – malgré un restylage en 2012. Une toute nouvelle version est heureusement en cours de développement et, si le style extérieur ne sera pas transfiguré par rapport à celui de l'actuelle, hormis par l'adoption d'optiques à LED, l'intérieur adopte de larges affichages numériques. Cette nouvelle Phantom sera commercialisée en 2018.

ESTD 1830

# TALISKER SKYE™ SINGLE MALT SCOTCH WHISKY

AUX PRISES  
AVEC  
LES ÉLÉMENTS

EQUILIBRÉ, POIVRÉ ET MARITIME :

DÉCOUVREZ LE SINGLE MALT  
DE L'ÎLE DE SKYE.



Talisker, Talisker Skye, les logos et les emblèmes associés sont des marques déposées. © Diageo 2015.

L'ABUS D'ALCOOL EST DANGEREUX POUR LA SANTÉ, À CONSOMMER AVEC MODÉRATION.

# 5... et demi!

La bataille fait rage au sein des familiales haut de gamme. Pour contrer la menace de la nouvelle Mercedes Classe E et devancer l'offensive de la future Audi A6, BMW lance une 7<sup>e</sup> génération de Série 5 particulièrement affûtée en connectivité, truffée d'assistances et à l'accent mis sur le confort.

Par Stany Meurer Photos Tom Kirkpatrick




**LA GAMME**

	<b>Finitions</b>	<b>Business Lounge</b>	<b>Sport</b>	<b>Luxury</b>	<b>M Sport</b>	<b>Business*</b>	<b>Executive*</b>
Essence	530i xDrive BVA8 252 ch (4 cyl.)	57 300 €	61 900 €	63 600 €	64 700 €	59 300 €	63 200 €
	540i xDrive BVA8 340 ch (6 cyl.)	63 950 €	68 550 €	69 850 €	71 350 €	65 950 €	69 850 €
Diesel	520d BVM6 190 ch (4 cyl.)	46 350 €	50 750 €	54 250 €	54 450 €	50 050 €	59 950 €
	520d BVA8 190 ch (4 cyl.)	48 810 €	53 210 €	56 710 €	56 910 €	52 510 €	56 410 €
	520d xDrive BVA8 190 ch (4 cyl.)	51 250 €	55 850 €	59 150 €	59 350 €	54 950 €	58 850 €
	530d BVA8 265 ch (6 cyl.)	58 900 €	63 500 €	65 200 €	66 300 €	60 900 €	64 800 €
	530d xDrive 265 ch (6 cyl.)	61 500 €	66 100 €	67 800 €	68 900 €	63 500 €	67 400 €

\*Finitions réservées aux clients entreprises



LA NOUVELLE SÉRIE 5 N'EST PAS  
RÉVOLUTIONNAIRE. C'EST UNE VERSION  
AMÉLIORÉE DE SA DEVANCIÈRE ET LA RÉPONSE  
DE BMW AUX ATTAQUES D'AUDI ET MERCEDES \*\*\*



WOLFGANG GROEGGER-MEIER

### La traque au décibel

Le confort ne se limite pas au seul travail des suspensions, dont les efforts peuvent être facilement anéantis par une insonorisation déficiente. BMW a donc multiplié les initiatives pour soigner ce point. Pour exemples, nous citerons la technologie d'encapsulage Syntak du moteur, le pare-brise acoustique ou encore le ciel de pavillon à isolation phonique pourvu d'absorbeurs destinés à éliminer les nuisances sonores dans une zone sensible, à proximité immédiate de la tête des occupants du véhicule. Cette dernière mesure ne vise pas seulement à améliorer le confort général, mais elle permet aussi au conducteur et aux passagers arrière de mieux se comprendre.





#### TOP GUN

Le système tête haute a non seulement été agrandi mais il aussi été complété. À l'usage, il peut toutefois s'avérer une source de distraction...



#### TROIS POUR LE PRIX D'UN

L'écran central peut être divisé en plusieurs parties distinctes. La Série 5 reçoit à son tour la commande gestuelle. Il n'est même pas nécessaire de toucher l'écran.



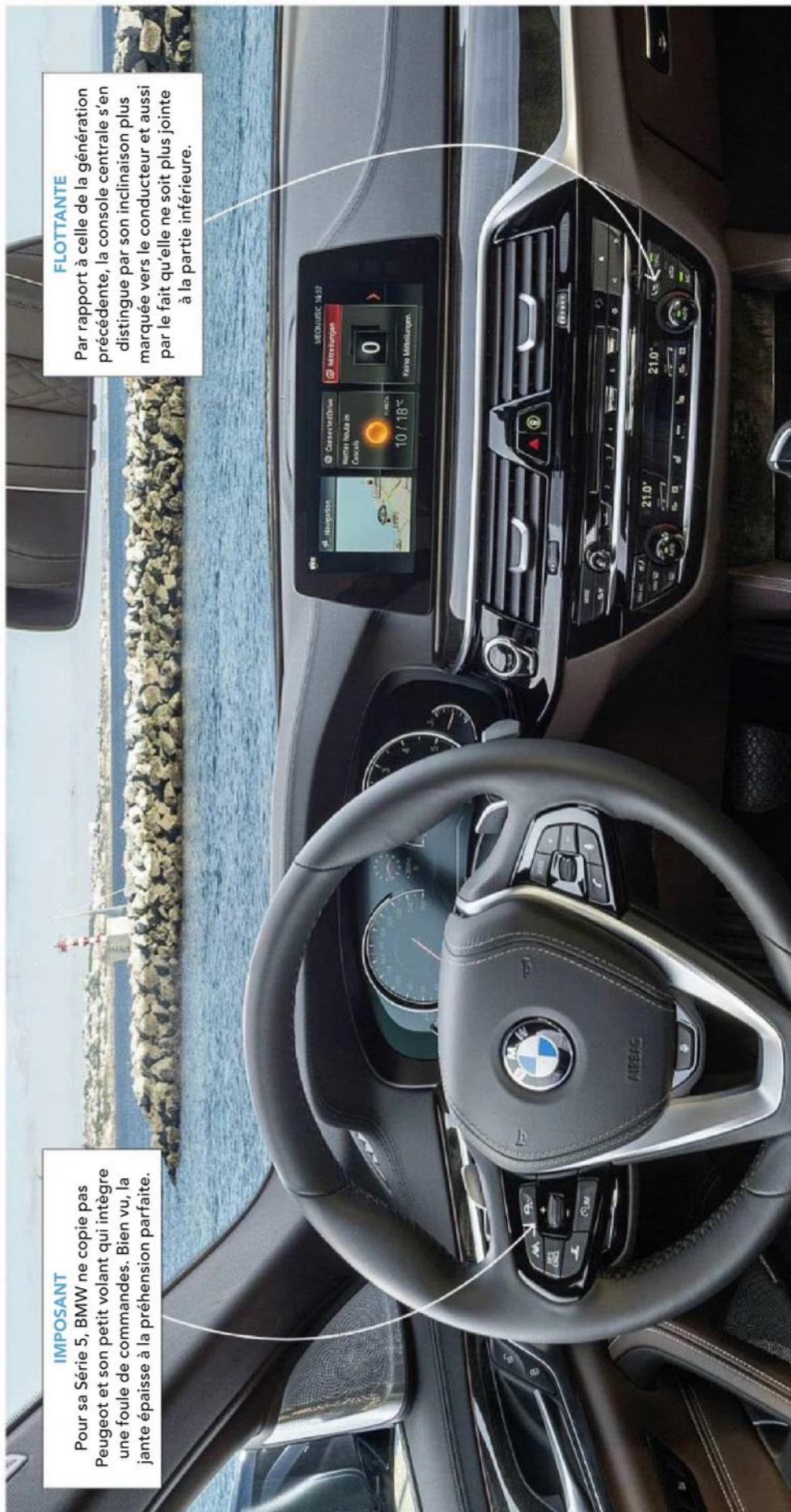
#### SANS FIL

La recharge par induction d'un smartphone est possible mais pas de série sur toutes les finitions. Cet équipement est pourtant une évidence pour la catégorie.



#### UNE MERVEILLE POUR GREEK

Comme la Série 7, la nouvelle Série 5 peut recevoir une clé magique permettant de déplacer la voiture à distance : idéal lorsque le parking est étroit.



#### IMPOSANT

Pour sa Série 5, BMW ne copie pas Peugeot et son petit volant qui intègre une foule de commandes. Bien vu, la jante épaisse à la préhension parfaite.

## Petite 7

Elle est loin, l'époque où BMW proposait une finition austère pour sa Série 5 ! Suivant l'exemple d'Audi, la marque munichoise peaufine tous les détails et soigne particulièrement l'aspect visuel pour rendre plus cossu l'habitacle... sans pour autant le dénaturer. Le résultat est épataant. Il peut être encore facilement amélioré grâce à la liste d'options et, si cela ne suffisait pas,

par le département personnalisation du constructeur. Dans l'ensemble, l'ergonomie est soignée et l'accès à toutes les fonctions se réalise de manière plutôt intuitive. Comme de coutume, l'habitabilité arrière n'est pas géante, surtout rapportée aux dimensions du véhicule. Quant au coffre, il est certes spacieux mais sa profondeur oblige à quelques contorsions...

### EN VOIE DE DISPARITION ?

Beaucoup de fonctions peuvent se commander d'une multitude de façons, rendant la mollette de l'i-Drive de moins en moins indispensable. Qui s'en plaindra ?



Rien à dire quant à la lisibilité. En revanche, l'abandon des "vraies" aiguilles, même si cela est bien réalisé, n'est pas une bonne idée : le mythe de la mécanique fine s'efface, et avec lui disparaît un parfum d'authenticité...



**E**n numérologie, le chiffre 5 est le nombre caractéristique de l'homme. Il se retrouve dans le corps humain au travers des cinq sens, des cinq doigts de la main ou du pied ou encore des cinq os qui forment le métacarpe, le métatarsé et la boîte crânienne. C'est encore celui de l'harmonie et de l'équilibre mais aussi le symbole de la mobilité et du dynamisme, de l'aventure et du mouvement. Ce n'est donc peut-être pas un pur hasard si BMW a choisi ce chiffre pour sa familiale à succès, qu'il a vendue à près de 10 millions d'exemplaires depuis son lancement, en 1972 !

Pour bien comprendre l'essence du produit, il faut remonter à cette époque. Quand elle apparaît, la Série 5 a pour tâche ardue de prendre la succession des 1500 et 2000, mieux connues sous le nom de "Neue Klasse" et qui ont définitivement établi le constructeur comme un fabricant de berlines à caractère sportif. Non seulement la 1<sup>re</sup> génération réussira cette mission en s'octroyant un palmarès enviable, mais elle parviendra en plus à forger une aura particulière au modèle, typé viril, limite "*bad boy*". Avec le temps, l'homme auquel s'adressaient les premières générations a mûri. Il n'empêche : comme elle ne s'est pas totalement départie de ses origines, une Série 5 se caractérise donc

toujours – dans l'esprit du grand public – par son tempérament. Cela, BMW le sait très bien et en joue à merveille... même s'il ne peut plus s'en contenter et doit armer la dernière génération d'arguments forts face aux Audi et Mercedes. Une analyse pertinente pour éviter que, de monument à la gloire de la marque, la Série 5 n'en devienne sa pierre tombale.

PLUS
Confort
Plaisir de conduite
Consommation très basse
—
MOINS
"Vrai" prix (voiture avec ses options)
Conduite autonome peu fiable
Habitabilité
—

#### Il fallait donc ajouter des saveurs rendant plus désirable le produit et, surtout, contrant les adversaires.

Celles-ci portent pour nom une connectivité et des assistances à la conduite accrues, ainsi qu'un confort amélioré... sans pour autant passer par la solution des suspensions pneumatiques (quelques torpilles envoyées dans le cuirassé Mercedes !) et une présentation plus soignée assortie d'une qualité de finition plus raffinée encore (missiles destinés à Audi).

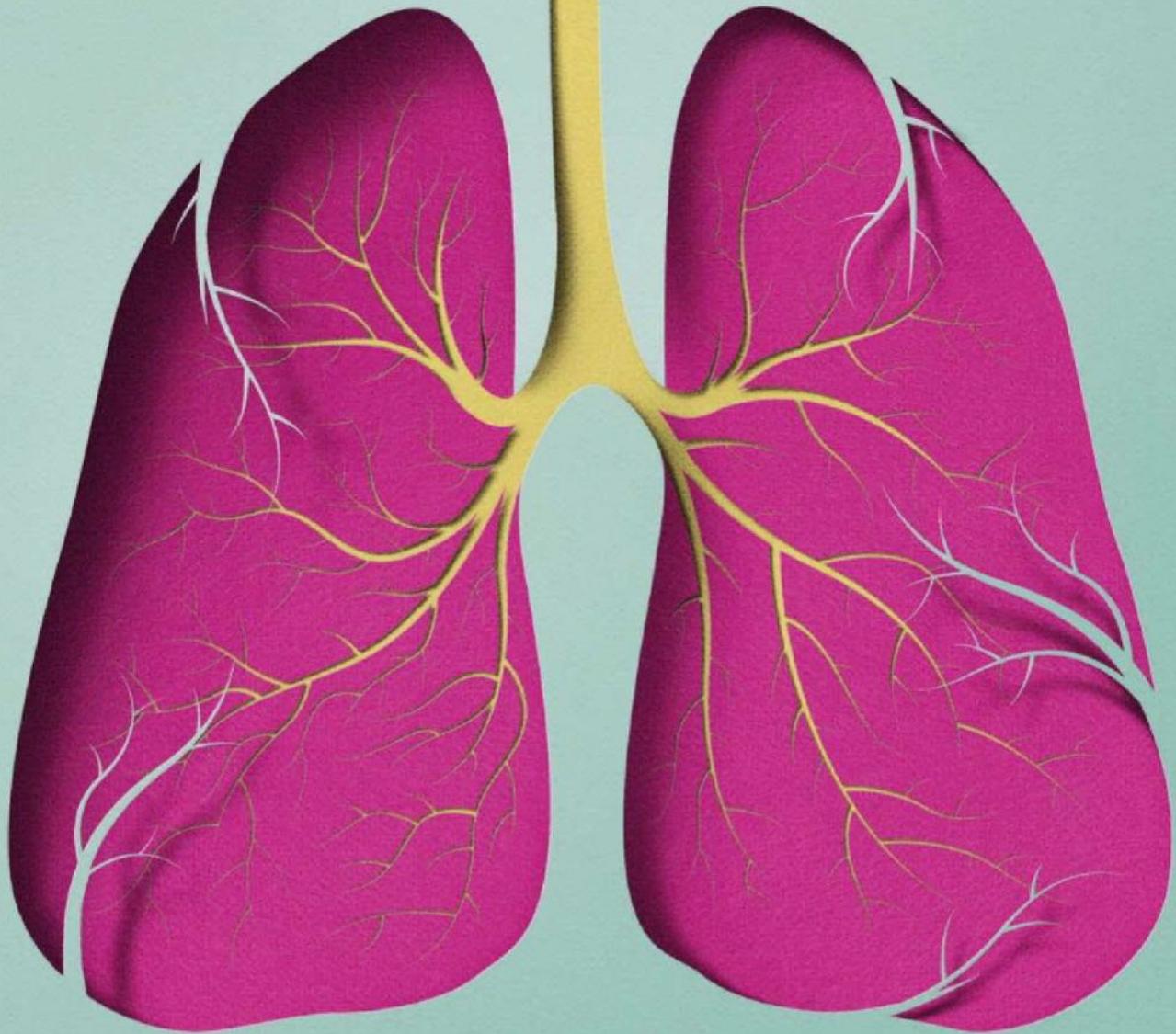
Dans un premier temps, la berline 5 sera disponible avec trois motorisations (deux essence et deux diesel), à quatre ou six cylindres. Point de 3 cylindres à l'horizon comme il avait été un temps évoqué, du moins jusqu'à preuve du contraire. Très rapidement (en mars prochain), la gamme sera étoffée par la venue d'une 520d EfficientDynamics, d'une 530e iPerformance (hybride) et d'une M550i xDrive. D'autres →

**LA SÉRIE 5 A ÉVOLUÉ, PERDANT AU PASSAGE UN PEU DE SON TEMPÉRAMENT, AU PROFIT DE PLUS D'HOMOGENÉITÉ •••**



① La banquette arrière se révèle parfaite pour deux passagers. Avec trois occupants, ce n'est plus la même affaire. ② Comme toujours sur une berline à malle, le coffre ne pèche pas par son volume, mais celui-ci est tout en profondeur et l'accès n'est pas aisé.





# 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](http://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

**L'avis de Stany Meurer**

En gagnant en maturité, elle perd encore un peu de sa spontanéité et de sa fantaisie, mais quel plaisir au volant !



## LES TEMPES ONT GRISONNÉ, LE TEMPS A PASSÉ, ET LA SÉRIE 5 S'EST ADAPTÉE À L'ÉPOQUE ●●●

versions mécaniques et des variantes de carrosserie suivront bien évidemment plus tard, en cours de cycle.

La nouvelle Série 5 grandit peu, alors que sa silhouette est davantage une évolution du modèle précédent qu'autre chose. Il faudra en effet un œil exercé pour distinguer facilement les deux générations. Nous citerons les phares avant qui rejoignent désormais la calandre agrandie; de profil, un coup de gouge court de l'aile avant jusqu'au pavillon, embrassant au passage la fameuse courbure Hofmeister de la porte arrière; et à l'arrière, ce sont des feux plus fins et débordant davantage dans les ailes qui feront la différence.

### À bord, l'exercice est plus facile, avec la disparition de la casquette massive intégrant l'écran central.

L'inclinaison de la console vers le conducteur est davantage marquée, dans la lignée de ce qui existait... sur les premières générations et qui avait été abandonné sous l'ère du designer Chris Bangle. Si la voiture est équipée d'un système de lecture tête haute, la surface d'affichage de celui-ci a grandi de 70 %.

Je vous fais grâce de la liste de toutes les aides et assistances à la conduite disponibles, un *Auto-Journal* entier ne suffirait pas à leur description. Je préfère insister sur la présence d'un stop/start intelligent (il s'appuie sur des informations remontant du système de navigation, de la caméra et du radar, pour éviter

de fonctionner de façon intempestive) et évoquer le système de conduite autonome disponible en option. Contrairement à Mercedes, qui en avait fait grand cas au lancement de sa Classe E, BMW se montre plus prudent sur le dispositif, étant bien conscient que celui-ci sera pleinement opérationnel à partir de... 2021 grâce à une meilleure interconnexion entre la voiture et son environnement ! Pour l'heure, et hors le cas de figure d'une utilisation en ville dans un embouteillage, ce "copilote" reste un brouillon au fonctionnement aussi aléatoire que peu fiable. Pour être acceptable, un pareil système se doit de fonctionner à 100 %, sans aucune erreur possible. S'il n'en va pas ainsi, il est stupide, voire criminel, de proposer une pareille option ! À bannir donc.

Bien aidée par son moteur aussi puissant (265 ch) que vigoureux (620 Nm de couple!), la 530d xDrive conserve le côté dynamique de ses devancières en ajoutant une touche de raffinement inconnu sur celles-ci, sous la forme d'un confort parfait – du moins dans la configuration de notre voiture d'essai chaussée de roues en 18 pouces et équipée de l'amortissement piloté ainsi que des barres antiroulis actives. Idéalement calibrée et secondée par un train arrière à roues directrices (désormais compatible avec la transmission xDrive), la direction ajoute indéniablement au plaisir de conduite. De son côté, le châssis réalise un boulot épantant, que ce soit au niveau de l'efficacité, de l'agilité et de l'agrément. ■

## BMW 530d xDrive Luxury 265 ch **EN CHIFFRES**

**DONNÉES CONSTRUCTEUR**

Moteur / Transmission	■ 265 ch 4000 tr/mn ■ 620 Nm de 2000 à 2500 tr/mn
Puissance maxi	■ 6 cylindres en ligne, turbo diesel
Couple maxi	■ 2993 cm <sup>3</sup> / NC
Type	■ intégrale permanente
Cylindrée / puissance fiscale	■ automatique / 8
Transmission	
Boîte / nombre de rapports	
Châssis	■ 12,2 m
Diamètre de braquage	■ 245/45 R 18
Pneumatiques	
Dimensions / Poids	■ 4,94 / 1,87 / 1,48 / 2,98 m
L / l / h / empattement	■ 1695 / 2000 kg
Poids / tractable freiné	
Performances	■ 5,4 s
0 à 100 km	■ 250 km/h*
Vitesse maxi	
Habitabilité / Coffre	■ 530 dm <sup>3</sup>
Volume de coffre	
LE BUDGET	
<b>Prix</b>	■ <b>67 800 €</b>
Bonus/malus (CO <sub>2</sub> )**	■ 0 € (125 g/km)
Prix du modèle essayé***	■ 85 075 €
Garantie	■ 2 ans, km illimité
Équipements de série ■	■ 7 airbags, accès mains-libres, aide au parking AV/AR, banquette AR 40/20/40, clim. auto. b-zone, contrôle pression des pneus, capteurs pluie/luminosité, freinage actif avec détection des piétons, Park Assist, régul./limiteur de vitesse, sellerie cuir, sièges AV élec. et chauffants, syst. multimédia avec écran 10,25 pouces, volant cuir réglable en hauteur et profondeur...
Options	■ Affichage tête haute (1 500 €), amort piloté (1 350 €), idem avec barres antiroulis actives (3 300 €), clé intelligente (300 €), conduite semi-autonome (2 850 €), stéréo 12 HP/Harman Kardon/Bowers & Wilkins (500/1 100/5 700 €), peinture métal. (1 150 €), 4 roues directrices (1 900 €), stationnement autonome (600 €), toit ouvrant pano. (1 450 €), volant chauffant (275 €)...
Consommations	■ 4,7 l/100 km** ■ 5,8 à 6,2/ ■ 4,6 à 4,9 l/100 km** ■ 66 l
Mixte	
Urbaine/extr-urbaine	
Réservoir	
*Limité électroniquement. **Varie en fonction de la taille des pneus. ***Avec options et bonus/malus inclus.	
<b>Note EuroNCAP</b>	■ En cours
<b>Pays de fabrication</b>	■ Allemagne

**LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL**

**Moteur puissant à la courbe de couple bien répartie, particulièrement économique. Boîte parfaitement adaptée. Très bon confort de suspension et châssis remarquablement équilibré. Beaucoup d'options, souvent chères.**

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

# Abonnez-vous à *l'auto-journal*

Tous les plaisirs de l'automobile



Abonnement  
1 an-25 n° dont  
le Spécial Salon

Chez vous, un jeudi sur deux  
+ de 40%  
de réduction

**Simple et pratique,**  
**le paiement par prélèvement**  
**offre de nombreux avantages :**

- Vous réglez en douceur
- Vous arrêtez quand vous voulez
- Vous le recevez directement chez vous
- Vous avez la version numérique offerte



ABONNEZ-VOUS aussi sur :  
[www.kiosquemag.com/abonnement/auto-journal](http://www.kiosquemag.com/abonnement/auto-journal)



## BULLETIN D'ABONNEMENT

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

### MON OFFRE

Je m'abonne à L'Auto-Journal : **1 an (25n°)** dont le Spécial Salon pour **4,91 € SEULEMENT** par mois pendant 1 an minimum au lieu de 8,38€ soit **41% de réduction** (832477)

Je remplis le mandat de prélèvement automatique ci-après

Je m'abonne à l'Auto-Journal : **1 an (25n°)** dont le Spécial Salon pour **59€** au lieu de 100,59 € (832485)

### MES COORDONNEES

Nom:

Prénom:

Adresse

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

Code postal :

Ville

E-mail:

Je souhaite bénéficier des offres promotionnelles des partenaires de L'Auto-Journal (Groupe Mondadori)

Tél. :

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

### MODE DE RÉGLEMENT

Je règle par PRELEVEMENT AUTOMATIQUE (remplir le formulaire ci-dessous)  
Ce tarif préférentiel est garanti pendant 1 an. J'ai bien noté que passé ce délai, je serai prélevé au tarif en vigueur figurant dans le magazine. Je serai libre d'interrompre mon abonnement à tout moment par courrier. *Je n'oublie pas de joindre un RIB*

### MANDAT DE PRÉLÈVEMENT SEPA *l'auto-journal*

Référence unique du mandat (zone réservée à nos services)

<input type="text"/>																			
----------------------	----------------------	----------------------	----------------------	----------------------	----------------------	----------------------	----------------------	----------------------	----------------------	----------------------	----------------------	----------------------	----------------------	----------------------	----------------------	----------------------	----------------------	----------------------	----------------------

En signant ce formulaire de mandat, vous autorisez EMAS à envoyer des instructions à votre banque pour débiter votre compte, et votre banque à débiter votre compte conformément aux instructions d'EMAS. Vous bénéficiez du droit d'être remboursé par votre banque selon les conditions décrites dans la convention que vous avez passée avec elle. Toute demande de remboursement doit être présentée dans les 8 semaines suivant la date de débit de votre compte. Vos droits concernant ce mandat sont expliqués dans un document que vous pouvez obtenir auprès de votre banque.

### LES COORDONNÉES DE VOTRE COMPTE (RECOPIER VOTRE RIB)

Numéro d'identification international du compte bancaire - IBAN :

<input type="text"/>																			
----------------------	----------------------	----------------------	----------------------	----------------------	----------------------	----------------------	----------------------	----------------------	----------------------	----------------------	----------------------	----------------------	----------------------	----------------------	----------------------	----------------------	----------------------	----------------------	----------------------

Code international d'identification de votre banque - BIC :

<input type="text"/>	(8 ou 11 caractères selon votre banque)							
----------------------	----------------------	----------------------	----------------------	----------------------	----------------------	----------------------	----------------------	---

### CRÉANCIER

EMAS S.N.C - 8, rue François Ory  
92543 Montrouge Cedex 09 - FRANCE

IDENTIFIANT DU CRÉANCIER

FR 77 ZZZ 434057

FAIT à :

LE :  /  /

SIGNATURE OBLIGATOIRE

*N'oubliez pas de joindre votre RIB !*

Je règle par chèque bancaire ou postal à l'ordre de L'Auto-Journal  
 Je préfère régler par carte bancaire dont voici le n° :

<input type="text"/>																			
----------------------	----------------------	----------------------	----------------------	----------------------	----------------------	----------------------	----------------------	----------------------	----------------------	----------------------	----------------------	----------------------	----------------------	----------------------	----------------------	----------------------	----------------------	----------------------	----------------------

Date de validité :  /  /

Pour plus de sécurité, merci d'indiquer les 3 derniers chiffres du n° au dos de votre carte, près de la signature (cryptogramme) :  /

DATE ET SIGNATURE OBLIGATOIRES

**PEUGEOT 208**

1.2 PureTech 82 ch Active\*



Les citadines, une spécialité française ! Dominatrices, les Peugeot 208 et Renault Clio survolent cette catégorie, mais l'arrivée de la nouvelle Citroën C3 pourrait bien remettre en cause leur hégémonie.

Par Pascal Richard Photos Yann Lefebvre

A  
ALLONS



CITROËN C3

1.2 PureTech 82 ch Feel

RENAULT CLIO

0.9 Energy TCe 90 ch Zen\*

F-387-MQ  
75

EE-771-KR  
75

# ENFANTS...



67

**C**onquérantes comme l'avaient été leurs aînées, la Peugeot 208 et la Renault Clio n'abandonnent que des miettes à une concurrence qui, en France, a bien du mal à s'imposer. Mais au fait, quid de la C3 ? Elle aussi bénéficie de tout le savoir-faire tricolore en matière de citadines mais, pour diverses raisons (tenue trop sage, tempérament plus effacé...), la petite Citroën a toujours subi la loi de ses deux rivales françaises. Jamais lar-

guée mais un peu décrochée, la C3 semblait être abonnée à la troisième place. Semblait ? Oui, à l'imparfait, car l'arrivée de cette nouvelle génération pourrait bien rebattre les cartes.

#### SUR LA ROUTE

Discret mais doté d'une sonorité bien particulière, le petit 1.2 PureTech qui équipe notre C3 vient de se réveiller. Pour cet essai, c'est la version 82 ch, donc sans turbo, que nous avons retenue. En face, la 208 utilise la même

mécanique tandis que la Clio dispose du TCe 90 ch. Là encore, il s'agit d'un 3 cylindres, cette fois doté d'un turbo chargé de compenser une cylindrée plus modeste (900 cm<sup>3</sup>).

Dès les premiers tours de roues, je suis séduit par la douceur des commandes de la petite Citroën. Un détail ? Sûrement pas. En effet, lorsqu'on circule majoritairement en ville, pouvoir compter sur un embrayage souple, une commande de boîte douce et une direction du même métal est d'un intérêt essentiel. Facile à prendre en



**CITROËN C3**

- ❶ Pas de petit volant sur la C3 mais le conducteur est parfaitement installé. À noter que la planche de bord, assez basse, ne vient pas empiéter sur la baie de pare-brise. ❷ L'instrumentation, très classique, est parfaitement lisible.
- ❸ La C3 repose sur une plate-forme de 208, une base saine qui lui assure un comportement routier très efficace en toutes circonstances.





### PEUGEOT 208

➊ La position de conduite ne plaît toujours pas à tout le monde. En revanche, la direction très directe est un atout aussi bien en ville que sur parcours sinueux. ➋ La commande de boîte se révèle assez douce mais un peu accrocheuse. Ses débattements sont également trop amples. ➌ Sur route, la 208 s'avère la plus alerte de la bande. Précise et agile, la petite Peugeot aime les départementales.

main, la nouvelle C3 s'insère dans la circulation avec aisance. On regrettera simplement que son moteur manque de tonus sous les 2000 tr/mn et que sa valeur de couple (118 Nm à 2750 tr/mn) soit un peu juste. Affublée de la même motorisation, la 208 n'est pas plus alerte. C'est finalement le bloc de la Clio qui propose le plus de souplesse. La présence d'un turbo permet à la petite Renault de revendiquer un couple à la fois plus généreux (140 Nm) et aussi présent un peu plus tôt (2 500 tr/mn).

#### **Autre point important en ville : la maniabilité bien sûr.**

Avec un diamètre de braquage de 10,8 m, la 208 remporte la palme mais la Clio la suit de près (10,9 m) tandis que la C3 atteint les 11 m, ce qui reste une bonne valeur. Voir où l'on va est également primordial sur ce terrain parsemé d'embûches qu'est la ville ! Là encore, pas de souci : toutes ces autos ont une bonne visibilité périphérique même si la Clio pourrait faire mieux de trois quarts arrière.

Dernier point, la protection de la carrosserie. Circuler en ville veut aussi dire stationner, ce qui rime souvent avec coups de portière, manœuvres de stationnement exécutées "à l'oreille" et autres maladresses en tout genre. Dans ce domaine, la 208 mérite rien de moins qu'un bonnet d'âne car ni ses flancs ni ses boucliers ne reçoivent la moindre protection ! La Clio fait un peu mieux en protégeant ses côtés mais elle laisse, elle, ses boucliers sans défense ! Du côté de la C3, on

**SUR LE PLAN DYNAMIQUE, CES TROIS CITADINES SAVENT TOUT – BIEN – FAIRE. À L'AISE EN VILLE, ELLES NE RECHIGNENT PAS LORSQU'IL S'AGIT D'AFFRONTER L'AUTOROUTE •••**



### RENAULT CLIO

➊ Là encore, pas de souci pour trouver une bonne position de conduite. Classique, l'instrumentation ne pose pas de problème de lisibilité. ➋ Bien mieux guidée que celle de ses rivales, la commande de boîte de vitesses de la Clio n'appelle pas de critique. ➌ Sur le plan dynamique, elle propose une tenue de route très équilibrée, comparable à celle de la C3.

rigole. Planquée derrière ses airbumps, la petite Citroën joue les malignes... oubliant au passage de rappeler que ses protections, efficaces et dont elle est si fière, sont proposées en option (250 €) sur la finition Feel (série sur Shine). Les boucliers intègrent pour leur part une partie en plastique noir chargée de "mettre à l'abri" la partie peinte.

**Après l'enfer de la ville, cap au nord, vers la souriante campagne des Hauts-de-France !**

Mais avant de faire le malin sur les petites routes picardes qui, en cette saison de récolte des betteraves, prennent des allures de pistes ouzbeks, nous devons abattre quelques kilomètres d'autoroute. Malgré la modestie de leur puissance, nos trois protagonistes n'ont aucun mal à tenir une honnête cadence. Pas d'essoufflement, même si les relances ne vous colleront pas au siège.

Une fois le péage franchi, la 208 prend les devants. Agile, équilibrée, passant d'une courbe à une autre avec gourmandise, la petite Peugeot compense la sagesse de sa mécanique par un châssis joueur et une direction très directe. Reposant sur la même plate-forme, la C3 suit la 208 sans peine mais elle n'affiche pas la même aisance pour passer d'une courbe à l'autre; en cause: des réglages de suspension qui favorisent

**QUESTION RAPPORT  
PRIX/ÉQUIPEMENT,  
LA NOUVELLE C3  
PREND LE PAS SUR  
SES CONCURRENTES.  
DOMMAGE QUE  
SA CONSOMMATION  
NE SUIVE PAS  
LA MÊME VOIE ...**

le confort au détriment de l'agilité. Même constat pour la Clio, bien que sa mécanique se montre un peu plus tonique et l'aide lors des remises en vitesse en sortie de virage. Au final, c'est la 208 qui se montre ici la plus convaincante.

**LA VIE À BORD**

Alors qu'aujourd'hui, il est de bon ton pour réussir de vouloir copier la rigueur – pour ne pas dire la tristesse des réalisations germaniques –, prendre place à bord de la nouvelle C3 a quelque chose de rafraîchissant. Colorée, bardée d'inserts en tissu rappelant la garniture des sièges, la planche de bord de la Citroën est

vraiment agréable à l'œil. L'ergonomie des commandes est bonne et, si certains trouveront que l'écran tactile est implanté un peu bas (pour faire de la place aux aérateurs centraux), cela ne constitue pas un défaut rédhibitoire. Doté d'une jante assez épaisse, le volant n'est pas "pollué" par de multiples commandes. Radio à gauche, téléphone à droite avec, pour chacune des fonctions, trois boutons et une molette: cela faisait bien longtemps que Citroën ne nous avait pas proposé quelque chose d'aussi pratique! Pratiques aussi les espaces de rangement, même si celui placé sous les commandes de dégivrage/warning aurait mérité un petit revêtement antidérapant pour éviter que ce que l'on y dépose ne se balade voire décide carrément de sauter par-dessus bord! Facile à trouver, la position de conduite est excellente, et le confort proposé par la sellerie s'avère royal.

À bord de la 208 aussi, on est bien installé. La présentation de la planche de bord est également agréable même si, en finition Active (intermédiaire), elle manque un peu de charme. Reste que l'ensemble est de bonne facture et que l'ergonomie, à l'image de l'emplacement très accessible de l'écran tactile, ne prête guère le flanc à la critique. La Clio a profité du restylage du mois de juillet dernier pour faire son auto- ➤



## CITROËN C3

### PLUS

Très bon confort  
Présentation agréable  
Report prix/équipement

### MOINS

Relances timides  
Consommation un peu décevante  
Seuil de chargement trop haut

## PEUGEOT 208

### PLUS

Comportement très alerte  
Bonne finition  
Consommation très sage

### MOINS

Relances un peu faibles  
Commande de boîte perfectible  
Équipement juste correct

## RENAULT CLIO

### PLUS

Mécanique assez souple  
Finition en progrès  
Bon confort

### MOINS

Habitabilité moyenne  
insonorisation perfectible  
Prix un peu élevé



## CITROËN C3

À bord de la C3, le conducteur et ses passagers sont choyés. En effet, en confort, la petite Citroën se pose en nouvelle référence dans la catégorie des citadines. ❶ Les places arrière de la C3 sont assez accueillantes malgré un espace aux jambes un peu juste. ❷ Avec un volume de 298 dm<sup>3</sup>, le coffre de la C3 se situe un peu en dessous de la moyenne de la catégorie (311 dm<sup>3</sup>). Culminant à 74 cm, son seuil de chargement s'avère trop haut.



## PEUGEOT 208

❶ La 208 dispose d'une planche de bord assez pratique. Saluons notamment l'accès très aisément à l'écran tactile. Comme sur la C3, le bloc instrumentation ne vient pas obstruer l'horizon du conducteur. ❷ En matière d'habitabilité, la 208 se situe entre la C3 et la Clio. L'espace aux jambes (23 cm) est correct. ❸ Le coffre de la 208 (332 dm<sup>3</sup>) propose un seuil de chargement assez bas (69 cm).



## RENAULT CLIO

❶ Depuis son restylage (juillet 2016), la Clio est dotée d'un habitacle plus cossu, moins clinquant et à la finition bien meilleure. Dommage qu'il ait fallu attendre quatre ans pour cela... ❷ Comme à l'avant, les passagers arrière manquent un peu d'espace au niveau des coudes. ❸ Le coffre de la Clio propose un bon volume (330 dm<sup>3</sup>) et est facile d'accès.



## 56 [ COMPARATIF ] CITROËN C3 / PEUGEOT 208 / RENAULT CLIO

critique en matière de finition. Résultat : elle propose désormais une présentation bien plus soignée. Plus cossu, son habitacle est agréable à l'œil mais il pêche toujours en habitabilité. À l'avant comme à l'arrière, la largeur aux coudes est un peu juste. Sur ce chapitre, nous savions déjà que la 208 faisait mieux mais il faudra désormais compter avec la C3, qui est la plus habitable de la bande. Un petit bémol toutefois : le coffre de la Citroën est un peu plus étroit que celui de ses concurrentes. Cela dit, ce petit manque de générosité (30 dm<sup>3</sup>) ne constitue pas à proprement parler un handicap.

### S'il est un point sur lequel on attendait la nouvelle C3, c'est bien celui du confort.

Citroën a basé une grande partie de sa communication sur ce thème, il était donc intéressant de voir comment la dernière-née de la gamme s'en sortait face à une Clio, qui domine le sujet depuis de nombreuses années. Eh bien, force est de reconnaître que la nouvelle C3 vient quelque peu bousculer la référence de la catégorie ! Bien servie par un amortissement assurant une excel-

lente qualité de filtration, la Citroën isole parfaitement ses passagers des inégalités de la route. On a même rarement vu autant de maîtrise du sujet. La Clio s'incline donc face à la petite dernière. Quant à la 208, qui, nous l'avons vu, met l'accent sur l'agilité et le plaisir de conduite, elle est un peu (un tout petit peu en fait...) en retrait.

### LE BUDGET

La C3 1.2 PureTech Feel s'affiche à 15 300 €. Comparables en termes d'équipement, la 208 1.2 PureTech Active et la Clio TCe 90 Zen coûtent respectivement 1 000 et 1 500 € de plus que la Citroën. Un écart qui, à ce niveau de prix, n'a rien d'anodin. Doté d'un très mauvais fond, je me suis immédiatement plongé dans la liste des équipements, persuadé d'y découvrir quelques coupables impasses expliquant la modestie tarifaire de la C3... Eh bien, je dois reconnaître qu'après avoir tourné et retourné la documentation Citroën dans tous les sens, je n'ai rien trouvé qui soit réellement condamnable si ce n'est l'absence d'écran tactile. Cet accessoire, présent de série sur la 208 et la Clio, implique de débourser 1 090 € de plus. C'est

beaucoup, et à première vue, cela grignote tout ou partie de l'avantage tarifaire de la C3... À première vue seulement. Car l'écran tactile n'arrive pas seul ; viennent avec lui le GPS et la régulation électronique de la climatisation. Des équipements qui impliquent des surcoûts sur la 208 Active (pas de clim auto, GPS 550 €) et la Clio Zen (450 € pour la clim auto avec le déclenchement automatique des phares et des essuie-glaces + 350 € de GPS). Au final, la C3 est bel et bien la moins chère.

Si elle bombe le torse en matière de rapport prix/équipement, la Citroën se fait plus discrète dès que l'on parle de consommation. En effet, avec une moyenne de 6,6 l/100 km, elle se montre plus gourmande que la Clio (6,2 l/100 km) et que la 208 (6,1 l/100 km). Cela dit, même si l'écart est significatif, ces valeurs restent tout de même très acceptables. Du coup, c'est la petite Citroën qui remporte le chapitre budget. ■

### VERDICTS

**SUR LA ROUTE:** 1<sup>re</sup> 208 - 2<sup>es</sup> ex aequo C3, CLIO

**LA VIE À BORD:** 1<sup>re</sup> C3 - 2<sup>es</sup> ex aequo 208, CLIO

**LE BUDGET:** 1<sup>re</sup> C3 - 2<sup>es</sup> 208, 3<sup>e</sup> CLIO



**1<sup>re</sup> CITROËN C3 1.2 PureTech 82 ch Feel**  
**2<sup>e</sup> PEUGEOT 208 1.2 PureTech 82 ch Active**  
**3<sup>e</sup> RENAULT CLIO 0.9 Energy TCe 90 ch Zen**

# EN CHIFFRES

## NOS MESURES

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

	Citroën C3	Peugeot 208	Renault Clio
<b>Moteur/Transmission</b>			
Puissance maxi	82 ch à 5750 tr/mn	82 ch à 5750 tr/mn	90 ch à 5250 tr/mn
Couple maxi	118 Nm à 2750 tr/mn	118 Nm à 2750 tr/mn	140 Nm à 2500 tr/mn
Type	3 cylindres en ligne, essence	3 cylindres en ligne, essence	3 cylindres en ligne, turbo essence
Cylindrée/Puissance fiscale	1199 cm <sup>3</sup> /4 CV	1199 cm <sup>3</sup> /4 CV	898 cm <sup>3</sup> /5 CV
Transmission	aux roues avant	aux roues avant	aux roues avant
Boîte/nombre de rapports	manuelle/5	manuelle/5	manuelle/5
<b>Châssis</b>			
Diamètre de braquage	11 m	10,8 m	10,9 m
Pneumatiques	205/55 R 16	185/65 R 15	195/55 R 16
<b>Dimensions/poids</b>			
L/l/h/empattement	3,99/1,74/1,47/2,54 m	3,97/1,74/1,46/2,54 m	4,06/1,73/1,45/2,59 m
Poids/tractable freiné	1069/450 kg	1064/820 kg	1143/1200 kg
<b>Performances</b>			
1000 m d. a.	35,3 s	35,4 s	35,2 s
0 à 100 km/h	13,3 s	13,6 s	13,4 s
90-130 km/h en 4 <sup>e</sup> /5 <sup>e</sup>	16/23,9 s	16,3/22,6 s	12,6/21,5 s
Vitesse maxi	161 km/h	162 km/h	169 km/h
Freinage à 50/90/130 km/h	10/31/64 m	10/31/70 m	10/34/72 m
<b>Habitabilité/Coffre</b>			
Longueur aux jambes AR	20 cm	23 cm	22 cm
Largeur aux coudes AV/AR	142/140 cm	140/139 cm	137/138 cm
Volume de coffre	298 dm <sup>3</sup>	332 dm <sup>3</sup>	330 dm <sup>3</sup>
<b>Niveau sonore</b>			
Au ralenti / 90 / 130 km/h	42,9/64/68,4 dB	43,2/64,9/69,2 dB	42,7/67,7/71,6 dB

## LE BUDGET

	Citroën C3	Peugeot 208	Renault Clio
<b>Prix</b>			
Bonus/malus écologique (CO <sub>2</sub> )	15300 €	16300 €	16800 €
0 € (109 g/km)	0 € (104 g/km)	0 € (105 g/km)	0 € (105 g/km)
Prix du modèle essayé	17340 €	17580 €	18820 €
Garantie	2 ans, km illimité	2 ans, km illimité	2 ans, km illimité

## Équipements communs

6 airbags, autoradio avec lecteur de mp3 et commandes au volant, banquette arrière fractionnable, climatisation, connexion Bluetooth, ordinateur de bord, régulateur-limiteur de vitesse, rétroviseurs électriques et dégivrants, siège conducteur réglable en hauteur, vitres AV électriques, volant ajustable en hauteur et profondeur.

Aide au stationnement arrière	250 €	-	350 € <sup>(3)</sup>
ConnectedCAM	450 € <sup>(1)</sup>	-	-
Déclenchement auto phares et essuie-glace	450 € <sup>(1)</sup>	210 €	450 € <sup>(4)</sup>
Écran tactile multifonction	1090 € <sup>(2)</sup>	série	série
Ouverture des portes et démarrage sans clé	-	-	350 €
Peinture métallisée	520 €	520 €	520 €
Système de navigation	1090 € <sup>(2)</sup>	550 €	350 €
Toit en verre panoramique	500 €	-	-

(1) et (2) Options groupées. (3) Inclut le déclenchement automatique des phares et essuie-glace + les rétroviseurs rabattables électriquement. (4) Comprend également la régulation électronique de la climatisation.

## Consommations

Moyenne	6,6 l/100 km	6,1 l/100 km	6,2 l/100 km
Ville/Route/Autoroute	6,9/6,2/6,7 l/100 km	6,4/5,5/6,3 l/100 km	6,3/5,8/6,4 l/100 km
Autonomie/Réservoir	681 km/45 l	820 km/50 l	726 km/45 l
<b>Note EuroNCAP</b>			
	En cours	5 étoiles	5 étoiles
<b>Pays de fabrication</b>	Slovaquie	France/Slovaquie	Turquie/France/Slovénie

## LE CHOIX DE L'AUTO-JOURNAL

### CITROËN C3

La victoire de la C3 le prouve : dans la catégorie des citadines, Citroën a refait son retard sur Peugeot et Renault. Mais établir une hiérarchie entre ces trois autos est bien difficile tant chacune nous présente une copie qui frise la perfection. Finalement, dans la catégorie des citadines, il y a les constructeurs français... et les autres.



■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

SKODA KODIAQ 2.0 TDI 190 ch DSG7 4x4 Style 5 places

# Prédateur



# ur

Il est grand, costaud, astucieux et ne coûte pas (trop) cher. Rien d'étonnant donc qu'il soit perçu comme l'ours brun – pardon le loup blanc – par tous ses adversaires et plus particulièrement par le Volkswagen Tiguan, concurrent qui se situe précisément dans sa ligne de mire... Par Stany Meurer Photos Denis Meunier





1

**D**ans l'imaginaire, et plus particulièrement dans celui des enfants, un ours, c'est gentil et plutôt câlin. La réalité est cependant bien différente, puisqu'il s'agit d'un animal sauvage et dangereux possédant des griffes qui peuvent faire très mal.

De ses griffes, le Kodiaq en aura bien besoin s'il compte égratigner le succès des Renault Kadjar et Koleos ainsi que des Peugeot 3008 et futurs 5008 qu'il croisera à foison sur le sol national. Ailleurs, mais aussi chez nous, il aura encore pour mission d'affronter une horde d'adversaires aguerris et peu enclins à laisser s'épanouir, ayant pour nom Nissan Qashqai, Kia Sportage, Hyundai Tucson et Ford Kuga, pour n'en citer que quelques-uns.

À dessein, je n'ai pas ajouté à cette liste le Volkswagen Tiguan pour une raison toute simple : bien qu'ils soient des animaux de la même race, ces deux SUV ont pour vocation de

chasser sur deux territoires distincts. Ça, c'est pour la théorie... peu ou prou aussi fiable que les sondages à l'approche d'élections ! Car dans la pratique, les meilleurs ennemis du monde, Kodiaq et Tiguan, auront bien évidemment à croiser le fer. Et plutôt durement.

#### **Par rapport à la majorité de ses rivaux, le Kodiaq offre un large choix sur le plan mécanique.**

En France, il sera disponible avec deux motorisations essence (1.4 TSI de 125 et 150 ch) et autant en diesel (2.0 TDI 150 et 190 ch). Ces moteurs pourront être secondés par des boîtes manuelles à 6 rapports ou robotisées DSG à 6 et 7 vitesses. Quant à la transmission, vous aurez le choix entre la simple traction aux roues avant ou un système assez sophistiqué de transmission intégrale. Enfin, et ce sont là deux avantages évidents par rapport à certains rivaux, le Kodiaq est livrable en configuration 5 ou 7 places (moyennant un supplément de 820 €) et possède

la capacité de tracter jusqu'à 2,5 tonnes (limitée à 2 tonnes sur la version 7 places).

Au vu des premières photos, le Kodiaq paraît un engin imposant. Ce qu'il est, certes, mais pas dans les proportions imaginées initialement. Il mesure en fait 4,70 m, soit 25 cm de plus qu'un Renault Kadjar, 21 cm de plus qu'un Volkswagen Tiguan ou encore 10 cm de plus qu'un Citroën Grand Picasso cité à titre de référence.

Cette plus grande longueur, il l'exploite pleinement pour son habitabilité, très généreuse, et pour son coffre au volume géant (720 dm<sup>3</sup> en version 5 places, 630 dm<sup>3</sup> en variante 7 places avec les sièges du 3<sup>e</sup> rang escamotés et 270 dm<sup>3</sup> avec les mêmes sièges en place). Cet engin doué pour l'aventure n'est pas un égoïste. Petit bémol toutefois à l'encontre de l'accès au troisième rang et de la facilité d'utilisation des ceintures de sécurité aux mêmes places.

Pour notre première rencontre, le Kodiaq s'était paré de sa plus belle... fourrure, d'une quantité →



②



④



③

➊ Si la conduite n'engendre aucune passion particulière, l'ergonomie en revanche s'avère parfaite. ➋ Beaucoup de place à l'arrière (sauf pour le passager assis au centre) et, surtout, l'avantage d'une banquette coulissant sur... 18 cm. ➌ Le volume du coffre est gigantesque, avec un plancher plat. ➍ Si les moteurs à essence peuvent faire illusion, le couple du 2.0 TDI est salutaire pour relancer le Kodiaq. ➎ Le choix des jantes est large, leur diamètre s'inscrivant dans la fourchette de 17 à 20 pouces.



➏



LE KODIAQ DEVRAIT BOOSTER LES VENTES DE SKODA ET CONTRIBUER À AMÉLIORER L'IMAGE DU CONSTRUCTEUR •••

**L'avis de Stany Meurer**

J'aime son équipement astucieux, mais j'aurais apprécié un amortissement plus nuancé.



**LE KODIAQ EST  
LE PARFAIT  
CONTRAIRES DU 3008.  
À L'ORIGINALITÉ  
ET À L'AGRÉMENT  
DE CELUI-CI, IL  
OPPOSE LES VERTUS  
DU CLASSICISME  
ET DE LA  
FONCTIONNALITÉ** ●●●

impressionnante d'équipements ainsi que du nec plus ultra en matière mécanique. Après observation du mécanisme de l'astucieux système protégeant le bord des portes, nous avons noté que les vitres latérales s'escamotaient totalement, ce qui est plutôt rare. Et aussi que la banquette arrière coulisse sur 18 cm (!), autorisant une modularité exemplaire. Bien vu encore, l'emplacement permettant d'accueillir le cache-bagages quand celui-ci n'est pas utilisé. Rien à dire de particulier au sujet des aides et assistances à la conduite

**PLUS**  
Rapport encombrement/  
habitabilité  
Rapport prix/prestations  
Aspects pratiques  
bien pensés

**MOINS**  
Amortissement manquant  
de raffinement  
Insonorisation mécanique  
perfectible  
Accessibilité au 3<sup>e</sup> rang

ni sur la connectivité dans son sens le plus large dont dispose le véhicule, sinon que le Kodiaq n'a absolument pas à rougir face à ce que propose la concurrence.

Bien que puissant et volontaire, le moteur 2.0 TDI 190 ch n'en devient pas pour autant un réacteur, sauf peut-être dans le domaine sonore. De toute évidence, il existe des mécaniques

plus discrètes. Toutefois, le bruit du moteur, pour audible qu'il soit, ne devient pas pour autant une gêne insurmontable. Mais il aurait pu être mieux insonorisé...



➊ La boîte DSG se montre un peu brutale, ce qui peut inciter à préférer l'excellente boîte manuelle... quand cela est possible! ➋ Lisibilité parfaite du bloc instrumental. Dans cette fonction, l'écran central devient boussole.



0.0 / SET

## SKODA KODIAQ

2.0 TDI 190 ch DSG7 4x4

Style 5 places

# EN CHIFFRES

## DONNÉES CONSTRUCTEUR

### Moteur/Transmission

Puissance maxi	■ 190 ch de 3500 à 4000 tr/mn
Couple maxi	■ 400 Nm de 1750 à 3250 tr/mn
Type	4 cylindres en ligne, turbo diesel
Cylindrée / puissance fiscale	1968 cm <sup>3</sup> / 11 CV
Transmission	intégrale permanente
Boîte / nombre de rapports	robotisée / 7

### Châssis

Diamètre de braquage	■ 11,6 m
Pneumatiques	235/55 R 18

### Dimensions/Poids

L/l/h/empattement	■ 4,70 / 1,89 / 1,68 / 2,79 m
Poids/tractable freiné	1752 / 2500 kg

### Performances

0 à 100 km/h	■ 9,1 s
Vitesse maxi	■ 209 km/h

### Habitabilité/Coffre

Volume de coffre	■ 720 dm <sup>3</sup>
------------------	-----------------------

### LE BUDGET

Prix	■ 41 650 €
Bonus/malus (CO <sub>2</sub> )	■ malus 1600 € (151 g/km)
Prix du modèle essayé*	■ 47 620 €
Garantie	■ 2 ans, km illimité

\*Avec options et bonus/malus inclus.

### Équipements de série ■

7 airbags, banquette AR 40/20/40, caméra de recul, clim. auto. bizona, contrôle pression des pneus, écran 8 pouces, GPS, hayon élec. avec commande par pied, jantes 18 pouces, phares et essuie-glace auto., projecteur full LED, radars de stationnement AV/AR, régul. adaptatif/limit. de vitesse, sellerie cuir/Alcantara, sièges AV chauffants, surveillance angles morts, volant cuir réglable en hauteur et profondeur...

### Options ■

Amort. piloté (1 050 €), crochet d'attelage escamotable (890 €), clim. trizone (270 €), jantes 19 pouces (550 €), Park Assist + assistant de remorquage + caméra 360° (1 000 €), peinture spéciale (de 250 à 550 €), sellerie cuir (270 €), toit ouvrant panoramique (1 100 €)...

### Consommations

Mixte	■ 5,7 l/100 km
Urbaine / extra-urbaine	6,6 / 5,3 l/100 km
Réservoir	■ 60 l

### Note EuroNCAP

En cours

### Pays de fabrication

République tchèque

## LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL



**Moteur bien adapté. Boîte DSG7 obligatoire dans cette configuration. Amortissement piloté qui mériterait davantage de raffinement. Poids tractable remarquable. Volume de coffre géant. Beaucoup d'options possibles, souvent peu chères.**

Sur le marché national, il n'est pas possible d'obtenir la combinaison moteur 2.0 TDI 190 et transmission intégrale, sans la boîte robotisée DSG7. C'est un peu regrettable, dans la mesure où cette dernière offre désormais un agrément moindre par rapport aux dernières générations de boîtes 100 % automatiques, alors que la boîte mécanique reste un régal... et qu'elle est livrable dans d'autres pays !

### Le travail des suspensions est correct, mais il aurait pu mieux faire, surtout avec l'amortissement piloté.

Pour le reste, le Kodiaq réalise un boulot parfait, mené certes sans passion dévorante mais avec une bonne volonté évidente. S'il ne fallait formuler qu'une critique sur le plan dynamique, nous l'adresserions à l'amortissement, pourtant piloté sur notre véhicule d'essai (1 050 € en option), qui manque de raffinement par rapport aux meilleures réalisations actuelles, celles signées par Peugeot notamment.

Jouant dans la même cour, le Kodiaq est d'ailleurs le parfait contraire du Peugeot 5008. Aux qualités de séduction, d'originalité et de fantaisie du dernier cité, il oppose son classicisme, son aspect pratique, son volume intérieur ainsi que sa capacité à se mouvoir sur tous les terrains (grâce à sa version 4x4). Pour faire un parallèle avec nos "présidentiables", si le 5008 est le Macron des crossovers, le Kodiaq pourrait très bien être le Fillon des SUV... ■



### Ours bien léché...

Comme toutes les Skoda, le Kodiaq regorge d'équipements pratiques au quotidien. Parmi ceux-ci, sont particulièrement intéressants et/ou astucieux :

- le système permettant au conducteur d'être entendu par tous les passagers sans éléver la voix, en utilisant le micro du Bluetooth et les haut-parleurs de la voiture;
- les deux parapluies logés dans les portières avant;
- le blocage électrique des portières arrière (sécurité enfants);
- le système de protection d'angle des portières;
- le pack Voyage comprenant des appuie-tête pouvant se déployer sur les côtés ainsi que des couvertures.



La face est la nouvelle signature Skoda. Grâce à son vitrage généreux, la visibilité périphérique s'avère excellente.

# LES EXPERTS AJ

Pour ressusciter le mythe du Spider 124 des années 70, Fiat appelle la Mazda MX-5 à la rescoussse. La copie presque conforme de la petite japonaise va-t-elle réveiller l'esprit *dolce vita* qui sommeille en nos Experts ?



PHOTOS YANN LEFEBVRE



À bord, les grands gabarits ne sont pas forcément à l'aise. La place est limitée et les rangements inexistant. Heureusement, l'ergonomie sert la conduite.



Le comportement n'est pas radical et le moteur manque de brio. En revanche, le compromis confort/agrément est très réussi et les sensations sont au rendez-vous.

## FIAT 124

1.4 MultiAir 140 ch Lusso Plus - **29 990 €**  
Malus écologique : 900 €



La capote est manuelle, mais elle est légère et se manipule très facilement. Il est même possible de décapoter en roulant.



**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.

“  
Dommage qu'il n'y ait pas un autobloquant! Autrement, cette petite 124 aurait tout bon.

“  
Malgré son moteur turbo essence, elle a un peu le goût de la copie. Dans ce cas-là, je préfère toujours l'original.

“  
Ce petit roadster est mignon, facile à prendre en main, mais je reste un peu sur ma faim question sensations.

**L'avis du pilote**



C'est génial que Fiat renoue avec un petit cabriolet propulsion! Mais il faut avoir le bon gabarit. J'ai des copains rugbymen qui n'y entreraient pas! **Plaisanterie mise à part, cette 124 est amusante à conduire: légère, agile, réactive.** Le moteur émet un joli bruit, et 140 ch, c'est déjà bien pour s'amuser. La commande de boîte est ferme, bien guidée, mais l'embrayage mériterait d'être plus souple. La direction est légère mais précise, les suspensions offrent un bon compromis confort/efficacité. Bref, tout est réuni pour se faire plaisir. Presque tout... car il manque un autobloquant! Lorsqu'on déconnecte l'antipatinage pour s'offrir une petite glissade de l'arrière, impossible de l'entretenir en appui. La roue intérieure patine tout de suite. Il y a aussi quelques fautes d'ergonomie: la molette du GPS est mal positionnée, et le volant ne se règle pas en profondeur.

**L'avis de la journaliste**



Une vraie récréation, cette 124! Elle est très facile à prendre en main. Je comprends que Franck regrette qu'elle ne soit pas plus efficace, mais Fiat a privilégié la facilité d'utilisation au quotidien, histoire aussi de se démarquer de sa fausse jumelle la Mazda MX-5. En ville, sa direction est plus souple, confortable, et ses suspensions moins tape-fesses. La 124 se démarque aussi par son moteur maison: un 1.4 turbo essence de 140 ch. **Une mécanique agréable, mais qui a moins de caractère que les 1,5 l et 2 l atmosphériques Mazda de 130 ou 160 ch.** De surcroît, elle est un peu plus gourmande. Rien de rédhibitoire, mais il faut s'acquitter d'un malus de 900 € et tabler sur une moyenne de 7,1 l/100 km, alors que le 2 l de 160 ch, plus performant, se contente de 6,8 l/100 km. Le petit 1,5 l de 130 ch se révèle encore plus économique, avec une moyenne de 6,2 l/100 km.

**L'avis du taxi**



Les petits roadsters ne sont pas ma tasse de thé, je n'aime pas être engoncé. Pourtant, là, je suis assez à l'aise. Il faudrait juste quelques rangements d'appoint. Il n'y a presque rien. C'est dommage, car le coffre est correct pour un week-end à deux. **La présentation est agréable, avec une note sportive sympa, et l'ergonomie est évidente.** Mais il ne faut pas être trop regardant sur la qualité des matériaux et sur l'assemblage: c'est un peu bon marché. Toutefois, le prix est à l'avantage: moins de 30 000 €, c'est honnête. De plus, je suis agréablement surpris par la simplicité de fonctionnement de la capote: elle est manuelle, mais légère. C'est un jeu d'enfant de l'ouvrir ou de la fermer. La simplicité a du bon. Moi qui n'aime pas non plus être trop bas dans la circulation, là, je reste confiant. Mais, du coup, j'attendais davantage de puissance et j'espérais être plus grisé par les sensations.



PEUGEOT 3008 1.2 PureTech 130 ch Allure

# De l'essence et du bon sens

**Promis à un grand succès avec un carnet de commandes déjà plein, le nouveau 3008 séduit à bien des égards avec son habitacle innovant, ses prestations routières de haut vol et une gamme de motorisations cohérente où brille le convaincant 3 cylindres PureTech essence.**

Par Pierre Lefebvre Photos Yann Lefebvre



C'était un réflexe. Moins de consommation, un bonus écologique plus favorable et l'impression de faire des économies à la pompe, la question ne se posait pas de savoir si un diesel était rentable ou pas : on l'achetait ! Mais ça, c'était avant. Avant le scandale Volkswagen, avant les menaces d'interdiction de circuler dans les centres-villes et avant les rapports alarmants d'organismes de santé. Bref, aujourd'hui, le diesel n'est plus en odeur de sainteté, et cela, même Peugeot, l'un de ses plus grands défenseurs, l'a compris et... anticipé. Ce n'est donc pas un hasard si, aux côtés de ses célèbres HDi, le Lion décline aussi son nouveau 3008 en essence avec des mécaniques modernes, comme ce 3 cylindres PureTech. Mais ce petit 1,2 l turbo parvient-il à offrir un niveau de performances suffisant tout en étant raisonnable à l'usage et, surtout, rend-il un HDi vraiment obsolète ? Au démarrage, on retrouve la mélodie typique d'un 3 cylindres et une absence de vibrations appréciable. À ces bonnes manières, le 3 cylindres PureTech ajoute une grande douceur de fonctionnement.

Grâce à un turbo lui soufflant très tôt dans les bronches, il délivre son couple maxi à la façon... d'un diesel, ce qui permet, pour consommer moins, de ne jamais le faire trop grimper dans les tours. Tant mieux, car il n'aime pas vraiment cela. Autre avantage de cette belle souplesse, on recourt moins à la boîte 6 vitesses lors de relances. Si cette dernière s'avère correctement étagée, sa manipulation n'est toutefois pas des plus agréables avec une commande qui accroche un peu et, surtout, un levier placé trop haut. Mais avouons-le, c'est l'un des rares petits défauts du SUV Peugeot tant, pour le reste, il tutoie la perfection.

**Reposant sur la même plate-forme que la référence 308, le 3008 place, comme elle, la barre très haut.**

Il faut ici saluer les talents de ses metteurs au point car, si créer un SUV confortable est facile, si le rendre dynamique est également aisément, parvenir à ce qu'il soit bon sur les deux tableaux n'est pas une mince affaire. Prise de roulis parfaitement contenue, joli dynamisme, en courbe, le 3008 donne l'impression d'être plus compact



et léger qu'il l'est en réalité. Dans le même temps, sa capacité à absorber les défauts de la chaussée en fait aussi un modèle de confort. Bravo, les gars ! Et en plus de ces belles dispositions et de ce sens du compromis déjà présents chez son prédécesseur, le nouveau 3008 offre un habitacle inédit. En s'installant pour la première fois à bord, c'est une vraie claque. Et les Renault Kadjar et autres VW Tiguan prennent dix ans de retard. Compteurs remplacés par l'écran i-Cockpit, volant minuscule à double méplat, console centrale épurée dotée d'un grand écran tactile doublé d'élégants boutons façon touches de piano pour accéder rapidement aux principaux menus : le poste de conduite du 3008 fera date, et des émules... Il marque aussi, après la 308, un vrai bond en avant pour la qualité de fabrication. Hélas, en innovant, Peugeot a pris des risques. Même doté d'un méplat, le volant gêne la lecture de l'i-Cockpit chez ceux qui (comme votre serviteur) aiment conduire volant haut et fesses

au ras du plancher. Le 3008 donne aussi la sensation d'être à l'étroit, tant à l'avant – où le passager se retrouve isolé à cause de la large console centrale – qu'à l'arrière – avec une banquette pas très large, un espace aux jambes assez médiocre (impossible de caser ses pieds sous les sièges avant) et des vitres taillées façon meurtrières. Cependant, pas de panique, il y a suffisamment de place pour une famille et ses bagages.

#### PLUS

Compromis tenue de route/confort  
Mécanique plaisante  
Poste de conduite

#### MOINS

Sensation de confinement à bord  
LEVIER DE VITESSES TROP HAUT ET COMMANDE ACCROCHEUSE

#### Reste à résoudre le dilemme qui se posera au moment de l'achat. Et là, tout est question de bon sens.

Si vous roulez beaucoup – plus de 20 000 km par an –, le 3008 1.6 HDi 120 ch s'avère un choix judicieux grâce à son appétit de chameau (5,9 l/100 km). Mais pour tous les autres, soit la grande majorité des conducteurs, le PureTech 130 ch, sans être trop gourmand (+ 2 l/100 km), est sans conteste le choix le plus pragmatique, d'autant qu'à finition équivalente, il coûte 2 200 € de moins ! ■

#### L'avis de Pierre Lefebvre



Le 3008 révolutionne l'habitacle, bravo pour la démarche. Mais je ne parviens pas à bien voir le bas du compteur-écran !





## PEUGEOT 3008

# 1.2 PureTech 130 ch Allure 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 sur l'autodrome de Linas-Montlhéry.

#### Moteur / Transmission

Puissance maxi	130 ch à 5500 tr/mn
Couple maxi	230 Nm à 1750 tr/mn
Type	3 cylindres, turbo, injection directe essence
Cylindrée / puissance fiscale	1199 cm <sup>3</sup> / 7 CV
Transmission	aux roues avant
Boîte / nombre de rapports	manuelle / 6

#### Châssis

Diamètre de braquage	10,9 m
Pneumatiques	205/55 R 18

#### Dimensions / Poids

L / l / h / empattement	4,45 / 1,85 / 1,63 / 2,68 m
Poids / tractable freiné	1456 / 1400 kg

#### Performances

1000 m d.a.	32,6 s
0 à 100 km	10,7 s
90-130 km/h en 4 <sup>e</sup> /5 <sup>e</sup> /6 <sup>e</sup>	10,2 / 13,1 / 17,9 s
Vitesse maxi	187 km/h
Freinage à 50 / 90 / 130 km/h	10 / 32 / 63 m

#### Habitabilité / Coffre

Longueur aux jambes AR	24 cm
Largeur aux coudes AV / AR	149 / 148 cm
Volume de coffre	547 dm <sup>3</sup>

#### Niveau sonore

Au ralenti / 90 / 130 km/h	38,5 / 62,8 / 66,2 dB
----------------------------	-----------------------

#### LE BUDGET

Prix	30450 €
Bonus / malus (CO <sub>2</sub> )	0 € (117 g/km)
Prix du modèle essayé*	35 810 €
Garantie	2 ans, km illimité

\* Avec options et bonus / malus inclus

#### Équipements de série

6 airbags, détecteurs d'angles morts, freinage d'urgence auto. en ville, GPS, lecture des panneaux de signalisation, régul./lim. de vitesse, écran tactile et prise USB... .

#### Options

Grip Control (410 €), hayon élec. (450 €), i-Cockpit personnalisable (300 €), phares à diodes (1200 €), stationnement auto. + caméra AV et vision 360° (500 €)...

#### Consommations

Moyenne	7,9 l/100 km
Ville / Route / Autoroute	8,2 / 7,6 / 8 l/100 km
Autonomie / Réservoir	670 km / 53 l

#### Note EuroNCAP

5 étoiles

#### Pays de fabrication

France

## LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL



Le "petit" PureTech 130 ch ne manque pas de qualités : performances largement suffisantes, appétit raisonnable, douceur de fonctionnement. Il affiche aussi un tarif moins élevé que son équivalent HDI.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie



① C'est à bord que le 3008 surprend le plus, avec un poste de conduite vraiment innovant : claque assurée ! ② L'accès aux principales fonctions se fait à l'aide de ces élégantes touches. ③ L'écran i-Cockpit est personnalisable en option et représente une mine d'informations. ④ Le bouton sport à gauche du levier de vitesses alourdit la direction et retransmet un faux bruit moteur via les haut-parleurs : on peut s'en passer !

⑤ La banquette arrière n'est pas immense et on ne peut pas glisser ses pieds sous les sièges avant. ⑥ Le pavillon contrasté "Black Diamond" est facturé 350 €.



# *La Giulia passe à la vitesse supérieure*

Par Mélina Priam Photos Thomas Antoine/ACE Team



À bord, la sportivité est de mise. Mais malgré de louables efforts, Alfa ne rivalise pas encore avec Audi ou BMW en qualité des matériaux et en équipements high-tech.

**En français, *veloce* signifie rapide. Autant dire que, forte de son 2.0 turbo essence de 280 ch et de sa transmission intégrale, la Giulia Veloce annonce la couleur. Il nous restait à vérifier si elle tenait ses promesses.**

Certes, celle qui incarne le renouveau d'Alfa Romeo s'est fait attendre. Et, inutile de le cacher, bien que commercialisée depuis plus de six mois maintenant, elle est encore discrète sur nos routes, les usines italiennes ayant un peu de mal à suivre la cadence. C'est le signe aussi que l'italienne a su ressusciter comme il se doit la passion auprès des amoureux de belles carrosseries et mécaniques. L'arrivée de la déclinaison Veloce – appellation historique depuis 1956 qui désigne les versions sportives mais pas radicales – devrait attiser encore davantage l'intérêt. En effet, sans se prendre pour la très exclusive Quadrifoglio, impressionnante avec son V6 de 510 ch, cette Veloce promet déjà beaucoup. Un 2,0 14 cylindres turbo essence de 280 ch, c'est déjà bien pour se faire plaisir, surtout lorsqu'il est servi par un châssis et des réglages

finement mis au point. Nous l'avons déjà écrit: en renouant avec la propulsion (transmission de la puissance aux roues arrière) sur les versions classiques, la Giulia tient ses promesses.

Pourtant, point d'i-Cockpit comme chez Peugeot, de Virtual Cockpit comme chez Audi ou d'écran façon home cinéma comme chez Mercedes. Point trop n'en faut non plus au niveau des aides à la conduite. Régulateur de vitesse actif, surveillance de l'angle mort ou alerte au franchissement involontaire de ligne peuvent être au programme, mais pas toujours en série et l'italienne boude le principe de conduite autonome.

**La Giulia revient aux fondamentaux du plaisir de conduite et cherche avant tout à régaler son conducteur.**

Comme tous les 4 cylindres turbo essence de dernière génération, le 2.0 Alfa n'est pas très →



expressif. Il a un joli brin de voix et son couple de 400 Nm lui assure une belle disponibilité à bas régime. Mais les montées en régime restent très linéaires et malgré la présence d'une double sortie d'échappement, il se révèle étonnamment discret et peu communicatif. Tant qu'à faire, pour une sportive, nous n'aurions pas été contre quelques décibels de plus. D'autant que ce moteur est remarquablement bien secondé par la boîte auto à 8 rapports ZF, la même à la base que celle de sa rivale désignée, la BMW Série 3. Avec 280 ch sous le capot, la Veloce ne laisse pas non plus sa part à ses adversaires au chrono. Elle a pour elle un poids relativement maîtrisé et prend surtout le parti de réglages résolument dynamiques. Que les puristes se rassurent : si la

**PLUS**  
Agrement de conduite  
Compromis confort/  
efficacité  
Tenue de route et  
confort en progrès

**MOINS**  
Prix coquet  
Tunnel de servitude  
imposant à l'arrière  
Accès au coffre et  
détails pratiques

Veloce est obligatoirement affublée de la transmission intégrale Q4, elle conserve un tempérament joueur. Non seulement celle-ci ne l'alourdit pas trop – Alfa assure qu'elle ne pèse pas plus de 50 kg, ce que nous ne manquerons pas de vérifier dès que possible – mais en plus, sa gestion électronique ne renvoie du couple sur le train avant, que lorsque les capteurs détectent une perte d'adhérence – et jamais plus que 50 %.

**En conditions normales, la Veloce se comporte donc toujours comme une propulsion et cela pour le plus grand plaisir du conducteur.**

Agile et même un peu vive, précise, elle est bien l'une, si ce n'est la berline du moment la plus



❶ La Giulia n'est pas très spacieuse. Transmission intégrale oblige, le tunnel central est imposant.  
❷ Fixes et largement dimensionnées, les palettes au volant sont ergonomiques mais en option.  
❸ Le dna permet d'ajuster les réglages du châssis à sa sauce.



### En diesel aussi

Le diesel est de moins en moins en odeur de sainteté. Pour autant, la Giulia Veloce se décline aussi en mazout. Pour l'occasion, Alfa a boosté le 4 cylindres 2,2 l de 30 ch, portant ainsi sa puissance à 210 ch et son couple à 450 Nm. À choisir une finition sportive, nous aurions tendance à préférer le turbo essence pour l'agrément et les performances. Mais cette version a de solides arguments à avancer. Ils sont surtout d'ordre financier. La Veloce diesel est en effet moins chère – 50 200 € – que la 2.0 turbo essence ; elle consomme évidemment un peu moins – 4,7 l/100 km d'après Alfa, les gros rouleurs apprécieront – et elle est épargnée par la fiscalité punitive qui touche sa jumelle.



❶ Sous la pluie, la transmission intégrale n'est pas superflue. La Giulia conserve un train arrière joueur. ❷ Le 2.0 turbo essence voit sa puissance portée à 280 ch, mais il garde une sonorité très policée. ❸ La double sortie d'échappement et le diffuseur arrière font partie de la panoplie. ❹ Les disques de freins sont surdimensionnés pour la Veloce. Les étriers jaunes (ou rouges) sont facturés 200 €.

## L'avis de Mélina Priam



Une récréation !  
Avec une sonorité plus travaillée et une direction moins assistée, ce serait encore mieux.



## LA CONDUITE AUTONOME ? LA GIULIA CONNAÎT PAS. ELLE REVIENT AUX FONDAMENTAUX DU PLAISIR DE CONDUITE : TANT MIEUX ●●●

réjouissante à conduire. Elle ne pèche même pas en confort. En effet, malgré une monte pneumatique généreuse de 19 pouces et bien que plus ferme qu'une Giulia classique, la Veloce n'est pas cassante.

Les plus exigeants ne manqueront évidemment pas d'ajuster le mode de conduite du système selon leur préférence. Par instinct, sans doute enclencheront-ils comme nous la posi-

tion Dynamique, afin d'obtenir une meilleure réponse de l'accélérateur, une gestion plus rapide de la boîte, une direction plus incisive et même un retour d'information du freinage plus franc. En prime, la Giulia peut recevoir, via le pack Performance (2 450 €) une suspension pilotée et surtout un différentiel arrière autobloquant, gage d'une efficacité en virage encore accrue. Seul bémol – encore s'agit-il d'une convenance personnelle –, la direction est étonnamment assistée et légère. Elle donne un ressenti de la route assez artificiel et peu informatif.

Bien qu'assez raisonnable en consommation – 6,4 l/100 km d'après Alfa –, la Veloce 2.0 turbo essence impose aussi de passer par la case Malus, ce qui alourdit une facture déjà conséquente – 53 000 € – et ne plaide pas en sa faveur (*lire l'encadré diesel*). ■



## ALFA ROMEO GIULIA 2.0 TB 280 ch Veloce EN CHIFFRES

### DONNÉES CONSTRUCTEUR

#### Moteur / Transmission

Puissance maxi	280 ch à 5240 tr/mn
Couple maxi	400 Nm à 2250 tr/mn
Type	4 cylindres en ligne turbo essence
Cylindrée / puissance fiscale	1 995 cm <sup>3</sup> / 17 CV
Transmission	intégrale
Boîte / nombre de rapports	automatique / 8

#### Châssis

Diamètre de braquage	10,8 m
Pneumatiques AV / AR	225/45 R18

#### Dimensions / Poids

L / l / h / empattement	4,65 / 1,86 / 1,44 / 2,82 m
Poids / tractable freiné	1 530 / 745 kg

#### Performances

0 à 100 km/h	5,2 s
Vitesse maxi	240 km/h

#### Habitabilité / Coffre

Volume de coffre	388 dm <sup>3</sup>
------------------	---------------------

#### LE BUDGET

<b>Prix</b>	<b>53 000 €</b>
Bonus/malus (CO <sub>2</sub> )	900 € (2016) - 1 153 € (2017) (148 g/km)
Prix du modèle essayé*	60 270 €
Garantie	3 ans, 100 000 km

\*Avec options et bonus/malus inclus.

#### Équipements de série

6 airbags, AFIL, aide au parking AV/AR + caméra de recul, alerte anticolissons, antibrouillard, Bluetooth, clim. auto., détecteurs de pluie/luminosité, frein de parking élect., GPS, jantes alliage 18 pouces, phares bi-xénon, régul./lim. de vitesse, rétros ext. et vitres élect., rétro intérieur jour/night auto., sièges AV Sport électriques et chauffants, sellerie cuir, syst. multimédia avec écran tactile/prise USB...

#### Options

Accès et démarrage sans clé (580 €), Pack Assistance : détection angle mort + feux de croisement/route auto + rétros photosensibles (450 €), pack Performance : susp. pilotée + différentiel AR + palettes vitesses au volant (2 450 €), pack Harman Kardon (1 000 €), peinture métal. (890 €), régul. de vitesse adaptatif (800 €), toit ouvrant (1 500 €)...

#### Consommations

Mixte	6,4 l / 100 km
Urbaine / extra-urbaine	8,9 / 4,0 l / 100 km
Réservoir	58 l

#### Note EuroNCAP

5 étoiles

#### Pays de fabrication

Italie

## LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL



Le 2.0 turbo essence de 280 ch lui sied à ravir. Il permet de profiter de l'excellent châssis et de la mise au point léchée. En prime, la transmission intégrale Q4 ne bride en rien ses ardeurs et n'intervient qu'en temps utile. La Veloce garde ainsi le caractère propre à la propulsion. Le prix est moins sympathique.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie



# À fond les manettes



① La tension monte, le départ va être lancé dans quelques secondes. ② Mieux vaut éviter les pistes n°1 et n°6, les plus difficiles.

# ond lettes

Ils n'ont plus 10 ans mais ont conservé leur âme d'enfant. Paul, Denis, Philippe... et les autres ferrailent tous les jeudis soirs sur un "six-pistes", tentent des temps scratch sur une spéciale de rallye ou sur une course de côte. Bienvenue dans le monde très sérieux du sport automobile miniature.

Par Guy L'hospital Photos Yann Lefebvre





**"Tous les jeudis, une course qui sert de préparation aux fameuses 24 Heures de Dijon par équipes."**



#### LE THAÏ-PHONG

Le six-pistes de Dijon présente un développé de 35 m. Sur la longue ligne droite, les meilleures voitures dépassent 30 km/h.

START

P

aulo, surnommé aussi Dali pour ses bacchantes et son coup de pinceau, est souvent le premier à ouvrir la porte du Dijon Slot Racing, un club d'une vingtaine de membres qui se retrouvent au minimum un soir par semaine pour une course en 12 volts de plus de deux heures au 1/32. "Pour passer le temps, entre deux toiles, dans mon atelier de peinture, je m'étais construit un petit circuit deux pistes. Lorsqu'un copain venait me voir, on se faisait une petite course, ça nous rappelait notre enfance. Et puis voilà, on s'est pris au jeu, on est passé de deux à quatre puis six pistes. Puis on a fondé l'association, trouvé un local, construit trois circuits : le Thaï-Phong avec son développé de 35 m pour l'endurance, le Rocher Moore pour le rallye, sans oublier la Montée Cristo, notre célèbre course de côte", ironise Paul Journet.

**C'est un jeu, certes, mais avec un règlement inspiré de la compétition.**

Contrairement à ce qui se passe à l'échelle 1, ici on peut mélanger rêves et genres, faire vingt tours d'endurance avec une 205 Turbo 16, tenter une spéciale de rallye avec une Audi R8 ou encore s'offrir un temps sur la piste de course de côte avec la Ferrari de Fangio. Mais attention, prévient Paulo : "Si l'on sait s'amuser, les règles sont beaucoup plus strictes qu'elles n'y paraissent."

Un calendrier est édité en début de saison avec le type de courses et de voitures. Chacune de celles-ci doit alors être équipée du même moteur. Le pilote se rend au circuit avec sa mallette. À l'intérieur, de nombreux outils et pièces de rechange, deux voitures – une pour la course et un mulet – qu'il placera au parc fermé pendant le temps sacré du... casse-croûte. Avant de venir, il aura pris soin de choisir ses roues, ses gommes. Il aura réglé sa suspension. "C'est juste incroyable, précise Philippe qui ne rate que très rarement une soirée Slot Racing, il faut vraiment soigner les réglages car les voitures ne sont pas aimantées. Au début, on vient surtout pour la course mais on se laisse prendre très vite au jeu et on consacre beaucoup de temps à la préparation."

C'est l'heure des qualifications. Cinq tours chacun, toujours sur la piste n°3, les temps déterminant →



### LA MONTÉE CRISTO

- ➊ Devant des spectateurs figés, l'arrivée de l'Alpine triomphante.
- ➋ Une véritable course de côte avec un départ et une arrivée. Temps de course ? 10 s environ.
- ➌ Même en miniature, c'est beau !



### LE ROCHER MOORE

- ➊ Spéciale de nuit avec pour seuls éclairages les phares des voitures.
- ➋ Loeb n'y est pour rien, il faut plutôt y voir le geste d'énerver d'un concurrent, déçu par son temps.
- ➌ Vatanen n'a qu'à bien se tenir.



Antipatinage et frein moteur s'ajustent avec finesse sur les dernières manettes.

## Digital ou analogique ?

Il existe deux types d'alimentation électrique des circuits, analogique et digitale (ou numérique). La première consiste à envoyer du courant dans les deux rails conducteurs situés de part et d'autre de la fente de guidage. Ce système ne permet pas de faire tourner plus d'une voiture par piste. Si le courant passe, la voiture avance. Si on met deux voitures sur la même fente, elles auront le même comportement. À l'inverse, avec le digital, le signal électrique envoyé dans les rails est codé. Il comporte une adresse de destination. Les poignées comportent chacune la même adresse informatique que la voiture qu'elles contrôlent, ce qui permet de faire tourner plusieurs voitures l'une derrière l'autre, dans la même fente. Des rails spéciaux de dépassement permettent à une voiture de changer de voie pour doubler. Reste que les championnats d'Europe et du monde se courrent toujours sur des circuits analogiques.



❶ Les poignées restent au repos pendant le temps sacré du casse-croûte. ❷ On ne mégote pas avec la sécurité, l'hélico est près à décoller. ❸ Après 118 tours de course, Didier demeure toujours en tête.

***"Il faut faire avec, apprendre à être régulier, accepter de tourner un peu moins vite sur les pistes les plus dangereuses."***



**RETRouvez la Vidéo**  
Scannez ce symbole pour visionner la vidéo de notre reportage.

❶ Les voitures ne sont pas aimantées, les pneumatiques ont beaucoup d'importance. ❷ Lorsqu'ils ne courrent pas, les pilotes deviennent des ramasseurs, un rôle à prendre au sérieux.

le groupe et la position sur la piste. Ensuite, plusieurs courses d'une dizaine de minutes sont organisées pour que chaque pilote évolue sur chacune des pistes, la n° 1 et la n° 6 étant les plus délicates à cause de leurs rayons de courbure, à la fois très larges et serrés. Pour Denis, "il faut faire avec, apprendre à être régulier, accepter de tourner un peu moins vite sur les pistes les plus dangereuses." Car une sortie de route est très pénalisante, surtout si elle n'a pas lieu sous les yeux d'un des ramasseurs. Le groupe de pilotes qui ne tourne pas doit en effet se positionner tout autour du circuit avec pinces et pelles pour ramasser les voitures et les remettre en ligne, en cas de sortie de piste. Des scènes assez fréquentes, souvent cocasses, impliquant le pilote qui doit crier le nom du ramasseur et donner le numéro de sa ligne afin que ce dernier repositionne au plus vite la voiture au bon endroit. Les noms d'oiseau fusent, l'excitation monte, surtout en cas de sorties de route multiples.

#### **Les paramètres de réglages exigent de la finesse mais des enfants peuvent aussi se prendre à ce jeu, bien réel.**

À n'en point douter, c'est une vraie compétition. Sur le tableau d'affichage, le nombre de tours en piste, le meilleur tour, le temps du dernier tour sont affichés. À mi-course, les jeux semblent faits. Et pourtant, Didier devra se battre jusqu'à la fin pour éviter de se faire remonter.

*"En fin de course, c'est le rythme qui fait la différence. Lorsque vous êtes dedans, précise Didier, tout est simple, vous freinez au bon endroit, réaccélérez sans brutalité. Il faut faire attention en bout de ligne droite où les meilleures voitures dépassent les 30 km/h."* Les manettes peuvent aussi faire la différence. Les plus sophistiquées sont dotées d'une fonction antipatinage et freinage. Tout est réglable, la réactivité de la gâchette et le couple de décélération. Un jeu tellement complexe que l'on comprend vite qu'il n'est finalement pas adapté aux enfants. "Détrompez-vous, corrige Denis, lorsqu'ils goûtent au Slot Racing, ils accrochent tout de suite. Certes, il y a plus de contraintes que sur un jeu virtuel, mais les sensations sont tellement différentes." Ce soir-là, après trois bonnes heures de compétitions et plus de 300 tours, c'était à Didier de monter sur la plus haute marche du podium et de payer son verre... de bourgogne. Réservé aux adultes, ne vous avait-on pas dit ? ■



❶ Le podium est fêté dignement...  
❷ En endurance, toutes les voitures doivent être équipées du même moteur.  
❸ Les deux Aston n'ont rien pu faire. Devant, il y avait une Audi R8 au meilleur de sa forme...





FRANÇOIS FLAVIEN/DPI

# ROSBERG ET VERSTAPPEN

La saison 2016 aura apporté des réponses sur Nico Rosberg, nouveau champion, et sur le prodige Max Verstappen, mais aussi des questions, au moment où le groupe Liberty Media prend le pouvoir sur le business de la F1.

# AU FIRMAMENT

Par François Dauré



JEAN-MICHEL LE MEUR/DPI

## Nico Rosberg est-il un beau champion ?

La réponse est oui. Simplement, déjà, par l'identité de son dauphin. Avec trois couronnes mondiales et 53 victoires en Grands Prix, Lewis Hamilton se situe parmi les plus grands pilotes de l'histoire de la Formule 1. À armes égales, Nico Rosberg a détrôné la référence actuelle de son sport, ce qui lui confère un statut d'authentique champion. Les fans d'Hamilton peuvent objecter que Lewis totalise 10 succès en 2016, un de plus que Rosberg. Ou encore que c'est la victoire de l'opiniâtré sur le talent pur. Il faut alors rappeler qu'entre la fin de saison 2015 et le début 2016, Nico Rosberg a enchaîné 7 victoires d'affilée, une série que même Hamilton n'a jamais réussie. Par ailleurs, trop sûr de son talent et de son emprise psychologique, le Britannique a sous-estimé la solidité mentale de son rival. Ainsi, pour avoir su profiter de cette faiblesse d'Hamilton, de cette suffisance, Nico Erik Rosberg mérite amplement d'entrer dans la cour des champions du monde.

## Max Verstappen héritier d'Ayrton Senna ?

Si une course peut confirmer ce lien a priori hasardeux, c'est le Grand Prix du Brésil 2016. Ce 13 novembre, sous la pluie d'Interlagos, le junior néerlandais a offert la plus belle démonstration de son talent. Dépassemens audacieux mais propres, sens inné des trajectoires et maîtrise parfaite des éléments, il a ranimé les souvenirs des exploits de Senna dans des conditions identiques. Plus que son succès à Barcelone – qui en fait le plus jeune vainqueur de l'histoire de la F1 – favorisé par la stratégie de Red Bull après l'abandon des deux Mercedes, ce GP du Brésil prouve les capacités hors normes de Max Verstappen. Ce qui rehausse, au passage, la performance de son équipier Daniel Ricciardo, brillant troisième de l'exercice 2016, tout en étant régulièrement défavorisé par les stratégies de Red Bull.

## Mercedes toujours hégémonique

19 victoires et 20 pole positions en 21 Grands Prix ! La firme à l'étoile n'a laissé que des miettes à ses adversaires, comme lors des deux saisons précédentes. Avance technique, fiabilité, stratégies affinées, deux pilotes au sommet de leur art, rien ne pouvait entraver la suprématie de Mercedes en 2016. Son problème pour l'an prochain ? Abrriter deux champions du monde, dont un à l'ego surdimensionné et vexé d'avoir perdu son sceptre. La nouveauté de la saison tient dans le retour aux affaires de Red Bull. Grâce à un châssis toujours diabolique et aux énormes progrès du moteur Renault – badgé Tag Heuer –, l'écurie autrichienne a saisi les opportunités laissées par les deux seules défaillances de Mercedes. Ferrari a suivi la courbe inverse, placée sous une pression exagérée par son président Sergio Marchionne, peu au fait du fonctionnement de la F1. Résultat, un staff technique refusant de prendre des risques et un Sebastian Vettel au bord de la crise de nerfs. Les bons points vont à Force India, excellent quatrième au classement des constructeurs et à Haas, pour son début de



ERIC VARGIOLU/DPI



FRANÇOIS FLAMAND/DPI

● Soulagé d'avoir enfin remporté le titre, Nico Rosberg a su résister à la pression intense d'Hamilton à Abu Dhabi.

● Nico Rosberg a pu compter sur une Mercedes toujours dominatrice et d'une fiabilité exemplaire.

● Diamant brut, Max Verstappen sera la star de la F1 quand il se sera affranchi de l'entourage paternel.

● Les débuts réussis d'Esteban Ocon chez Manor lui ont ouvert la porte de Force India, avec qui il pourra viser des podiums en 2017.

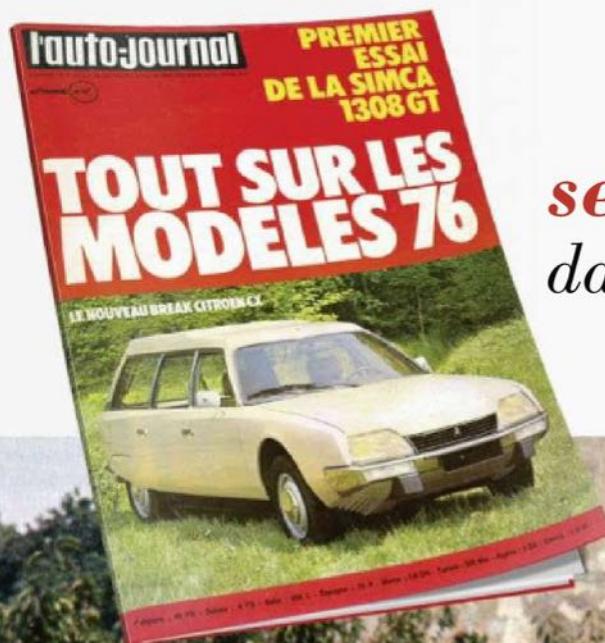
saison tonitruant. Enfin, pour son retour officiel, Renault a pataugé, comme c'était prévisible avec un châssis dépassé et deux pilotes intermittents du spectacle.

## Les défis sur la route de Liberty Media

Début septembre, le groupe américain s'est engagé à acquérir la majorité des parts (34,5 %) dans la société Delta Topco qui contrôle les droits commerciaux de la F1. Opération qui devrait être finalisée avec le dernier versement (4,4 milliards de dollars au total) au premier trimestre 2017. L'accord a amené l'entrée en scène d'un nouveau président, Chase Carey, au côté de Bernie Ecclestone, toujours là à 86 ans. Une lourde tâche l'attend : enrayer la perte d'audience de la F1 et le désintérêt de certains pays (Allemagne, Chine, Malaisie, Singapour).

## Carré français

Outre Romain Grosjean, toujours brillant avec sa nouvelle équipe Haas, mais qui voit s'éloigner le rêve d'un volant chez Ferrari, 2016 a permis l'éclosion d'Esteban Ocon, enrôlé par Manor à partir de la Belgique. Il s'est montré très convaincant, au point de décrocher un baquet chez Force India pour les deux prochaines saisons. Enfin, même champion du GP2, Pierre Gasly a été barré chez Toro Rosso pour 2017 par Daniil Kvyat, plus en raison d'une histoire de sponsor russe que pour un soi-disant déficit de performance. Aucun pilote de GP2 en 2016 n'accèdera, d'ailleurs, à la F1 l'an prochain, malgré les retraites de Jenson Button et Felipe Massa. À méditer. ■



*C'était en  
septembre 1975  
dans L'Auto-Journal...*



#### EN MESURES

**LxLxH:**  
4,25 x 1,68 x 1,40 m

**Poids:** 1050 kg

**Puissance:**  
85 ch DIN  
à 5600 tr/mn

**1000 m d.a.:** 35 s

**V. max.:**  
165 km/h

**Consommation**  
à 90 km/h:  
7,65 l/100 km

Trois ans seulement après la petite Renault 5, la Simca 1308 GT découvre à son tour les bienfaits des boucliers en composite.  
Une trouvaille qui fera date!

# LA SIMCA 1308 GT À L'ESSAI

Au milieu des années 70, il y a encore un quatrième constructeur français qui compte : Simca ! Après avoir brillé avec la 1100, une berline avant-gardiste dotée, bien avant ses rivales, d'un pratique hayon, la marque à l'hirondelle réitère l'exercice avec la plus moderne 1307. Un modèle décliné en 1308 GT...

Par André Costa (1975) / Thomas Riaud (2016)

## Extraits...

■ "La Simca 1100 a bien mérité de Poissy. Née en 1968, c'est elle et elle seule qui, sans conteste, a permis à Chrysler France de surnager en dépit de l'échec retentissant des 160, 180 et 2 litres. Sans la 1100, Simca n'existerait peut-être plus aujourd'hui."

■ "Il est vrai que les marques concurrentes peuvent remercier le responsable de la carrosserie de la 1100. Si elle eût été plus jolie, Renault, Peugeot et Citroën auraient énormément souffert."

■ "Voici qu'apparaît la gamme 1307-1308, et nous avons choisi pour ce premier essai d'étudier la 1308 GT. Elle est plus coûteuse et ses 8 CV fiscaux la priveront peut-être

d'une certaine clientèle prête à se contenter des 7 CV de la 1307 S."

■ "Comme la 1100, la 1308 est une traction avant. Son moteur est disposé transversalement, en avant des roues motrices. Inédit, ce 1442 cm<sup>3</sup> bénéficie d'une culasse en alliage léger redessinée, tandis que l'alimentation est assurée par un unique carburateur double corps Weber 36 DCNV. La puissance annoncée est de 85 ch DIN à 5 600 tr/mn."

■ "Les essais de performances ont été accomplis sur un anneau de vitesse qui a permis de noter une vitesse maximale de 165 km/h. Cette vitesse est atteinte assez facilement, tandis que les 400 mètres départ arrêté sont couverts en 19 s."



Le tableau de bord offre une instrumentation claire et lisible, ainsi qu'une qualité honorable. Pour la présentation, on vous laisse juge !

“ Pour mieux fixer les idées, je rappellerai qu'une R12 TS atteint 148,4 km/h et qu'elle couvre les 400 mètres départ arrêté en 20 s. ”

## ↑ Ses qualités

### BONNE TENUE DE ROUTE

“La 1308 GT se contente – si l'on peut dire – d'être extrêmement stable et tranquille en ligne droite, quels que soient la vitesse, l'état du revêtement et les conditions atmosphériques. Les grandes courbes sont également digérées avec le plus grand flegme et si les virages serrés pris au maximum laissent apparaître un déport du train avant vers l'extérieur, il demeure modéré.”

### SUSPENSION CONFORTABLE

“Qu'il s'agisse de nids-de-poule, de pavés, de revêtements usés, la 1308 sirote calmement l'obstacle, avec un silence de roulement qui semblait jusqu'à présent l'apanage de Peugeot.”

## ↓ Ses défauts

### DIRECTION FERME

“La direction a progressé par rapport à la 1100, mais elle n'est toujours pas d'une douceur parfaite, loin de là même.”

### GLACES ARRIÈRE NE S'ESCAMOTANT PAS TOTALEMENT

“Tout ce qui brille n'est pas totalement d'or : les vitres arrière ne s'escamotent pas complètement dans les portières.”

### EMPLACEMENT DE ROUE DE SECOURS DISCUSABLE

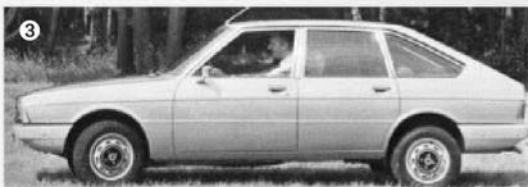
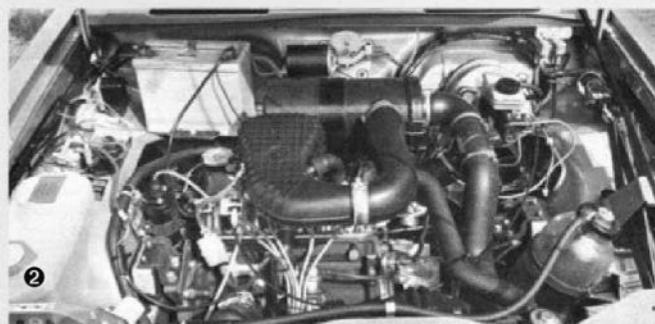
“C'est sous le coffre que se trouve dissimulée la roue de secours, dont les manipulations ne seront vraisemblablement pas toujours aisées lorsque la voiture aura vieilli.”



❶ L'importante surface vitrée offre une bonne vision, mais l'absence d'essuie-glace arrière reste problématique sous la pluie à faible allure. ❷ Banquette rabattue, la 1308 se transforme en un véritable break! ❸ L'espace aux places avant et arrière est très bon, et le confort d'excellent niveau.



“ On rencontre encore des conducteurs persuadés que tenue de route et inconfort vont de pair. À ceux-là, un petit stage en 1308 fera le plus grand bien. ”



➊ Le coffre a un volume utile de 370 dm<sup>3</sup>. ➋ Le moteur occupe la même disposition que sur les 1100, mais il est nettement plus accessible. ➌ Ce profil bicorps fera école à l'époque, avec les CX et R20. ➍ La dotation, complète, comprend même ces lave-phares! ➎ L'accès à l'habitacle et au coffre est aisément grâce à de larges ouvrants.



### Extraits...

■ "En écartant les chiffres, les impressions du pilote sont favorables dès le premier contact. Le moteur est discret, très bien équilibré et sa puissance ainsi que son couple sont distribués de manière homogène."

■ "À 75 km/h de moyenne, nous avons noté 7,4 litres aux 100 km, tandis qu'en demandant pratiquement le maximum à la voiture, aussi bien sur route que sur autoroute, j'ai consommé 12,6 litres aux 100 km. Compte tenu de sa vivacité ainsi que de son habitabilité et de son encombrement, ces chiffres me semblent satisfaisants."

■ "Lorsqu'on se trouve au contact de voitures récentes comme la GS X2, la CX, la 604 et le coupé 104 ZS, on éprouve la sensation que la tenue de route progresse actuellement de manière presque inattendue, et ce sur des modèles extrêmement variés. La 1308 Simca ne fait que confirmer cette impression car son comportement général fait honneur à ses créateurs."

■ "On a l'impression d'entendre la voiture vous susurrer à l'oreille: «Quand tu auras fini de jouer aux coureurs, tu me laisseras prendre ce virage de la bonne manière.» Bien que l'on puisse rêver d'un comportement plus amusant, je pense que j'adresse ainsi un beau compliment à une voiture de tourisme de grande série."



Par Thomas Riaud

## Vu d'aujourd'hui

Première auto conçue par informatique, la 1308 sera élue "Voiture de l'année 1976". Mais malgré d'indéniables qualités, mises en avant par un André Costa qui avait pourtant la réputation d'être exigeant, la 1308 ne parviendra pas à sauver Simca. Absorbée par PSA puis rebaptisée Talbot, la marque de Poissy disparaîtra avec son ultime création, baptisée 1510, puis Solara en variante berline tricorps. Le chant du cygne pour une Hirondelle qui aura marqué la France d'après-guerre...

# 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 GUEULE

"J'en suis à ma quatrième Ford, et je viens d'avoir un problème de turbo sur mon Ford C-MAX 1,6 l TDCi, qui a 5 ans et 100 000 km. D'après le garage, cela vient d'une mauvaise lubrification du turbo. D'après mes recherches, cette casse serait récurrente..."

M. Horvais

Jacques Guillauma nous parle de son **Land Rover Discovery SDV6 HSE**

**ACHETÉ D'OCCASION (MAI 2011, 5 200 km) EN DÉCEMBRE 2011**



"Je n'ai pas subi de nouvelles déconvenues (voir *L'AJ* n° 944), mais j'ai toujours un peu d'appréhension au moindre bruit, même si, à la dernière révision (avec prêt de véhicule!), on m'a affirmé que tout allait bien. Je viens de changer les quatre pneus, il paraît que sur les 4x4 permanents, c'est préférable, et je compte le conserver malgré tout, car ce véhicule un peu atypique n'a pas beaucoup de vrais concurrents et son kilométrage est faible. Je pense que j'hésiterai quand même au moment de son renouvellement, qui n'est pas urgent..."

Michel Maillard nous parle de son **Mercedes CLS 320 CDI**

**"La qualité de ce coupé, et le fait de l'avoir acheté avec de bonnes options font que, après dix ans, je n'ai pas le désir d'en changer."**



"Le contrôle technique vient d'être effectué sans anicroche. Le turbo et l'alternateur d'origine sont toujours en place et fonctionnent parfaitement alors que Mercedes France m'a demandé de les changer il y a cinq ans. Pas d'autre problème fonctionnel, sinon que le logiciel du GPS a été mis à jour avec un DVD à 200 € et que j'ai remplacé un nouveau train de pneumatiques. Ensuite, je me pose des questions sur la disponibilité des

pièces détachées dans le futur et sur les limitations de circulation pour un véhicule diesel qui commence à vieillir. Les limitations de circulation pour les voitures les plus polluantes sont surprenantes car, au fil des ans, les véhicules les plus polluants s'éliminent d'eux-mêmes. Enfin, mon jugement concernant le service après-vente de cette marque n'a pas changé : pitoyable – mais il s'agit, je l'espère, d'une situation locale (69)."

**ACHETÉ NEUF EN JUILLET 2006; 89 000 km PARCOURS; CONSOMMATION MOYENNE: 7,3 l/100 km.**

**SES RÉVISIONS:** tous les 25 000 à 30 000 km, pour un montant compris entre 700 et 1 000 €.

## aj L'avis de Brice Perrin

Hormis une direction trop peu consistante et au rappel insuffisant, le CLS 320 CDI m'a laissé d'excellents souvenirs, et je trouve que son design reste très contemporain, dix ans plus tard. Je suis en revanche défavorablement surpris par l'attitude de l'atelier évoqué, qui tente d'imposer des opérations coûteuses – et visiblement dispensables!



**Vos autos nous intéressent**

**Vous souhaitez témoigner ? Envoyez un mail à [brice.perrin@mondadori.fr](mailto:brice.perrin@mondadori.fr)**

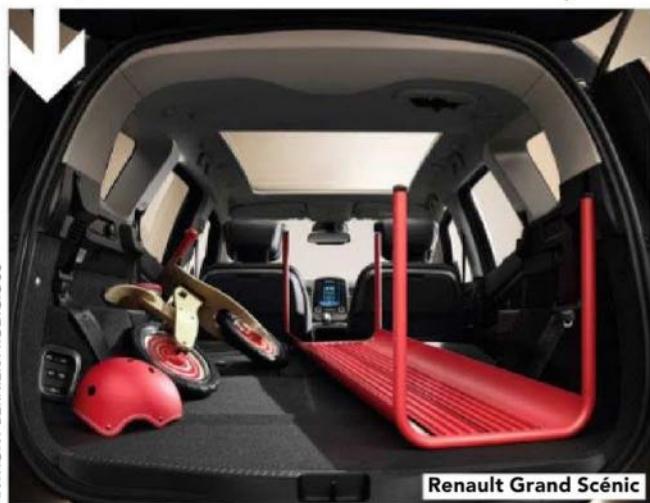
CLEMENT CHOULOT



## Priorité volume de chargement

Je recherche un véhicule diesel avec un grand coffre et bien équipé comme, par exemple, le Renault Grand Scénic ou le break Skoda Octavia. Que me conseillez-vous ? P. F.

Vous avez sélectionné deux véhicules qui répondent à vos exigences, le Grand Scénic étant, sur le seul point de la capacité de chargement, imbattable. Vous pourriez ajouter à votre liste un Citroën C4 Grand Picasso et un Dacia Lodgy (pas très bien équipé). Plus habitables encore, les modèles dérivés de versions utilitaires ont fait d'énormes progrès en matière de confort et de présentation. Parmi ceux-ci, je vous conseillerais le Citroën Space Tourer, le Ford Tourneo Connect ou encore le VW Caddy Maxi.



Renault Grand Scénic

## Stop/start à la carte sur le nouveau Scénic?

En allant voir le nouveau Renault Scénic IV, j'ai été surpris d'apprendre que celui-ci n'était pas équipé du stop/start, système dont on a vanté les vertus depuis de nombreuses années... Avez-vous une explication à la disparition de ce dispositif? Je possède un Scénic III qui en est équipé et il est vrai que les trois quarts du temps, je le déconnecte. Merci de votre explication. P. L.

On vous a mal informé. Tous les Renault Scénic sont équipés du système stop/start. Sur ce point, le constructeur français est l'un des seuls à montrer une véritable cohérence.

**POSEZ VOS QUESTIONS** et retrouvez l'ensemble des réponses sur: [www.lechefdesessais.fr](http://www.lechefdesessais.fr)

ou contactez-nous par courrier/email: 8, rue François-Ory, 92543 Montrouge Cedex - [autojournal@mondadori.fr](mailto:autojournal@mondadori.fr) - [www.autojournal.fr](http://www.autojournal.fr)

# Le chef des essais vous répond

Par Guy L'Hospital



## Quelle auto pour remplacer ma Seat Ibiza?

J'aimerais changer de voiture, mais je ne vois aucune alternative comparable à mon véhicule actuel en termes d'agrément, de performances ou de prix. Je possède une citadine Seat Ibiza SC TDI 143 ch. J.-P. S.

Il est certain que vous ne trouverez plus beaucoup de diesels typés sport dans la catégorie des citadines. Pour retrouver ce genre de sensations, il faudra forcément opter pour un moteur essence. Mes modèles préférés: Volkswagen Polo 1.4 TSI 150, Suzuki Swift Sport, Mini Cooper S, DS 3 1.6 THP 165, Alfa Romeo MiTo 1.4 140. Si vous voulez continuer à rouler au gazole, la Peugeot 208 1.6 BlueHDi 120 GT Line reste l'un des rares modèles suffisamment dynamiques.



Renault Scénic IV

YANN LEFEBVRE

# RENAULT SCÉNIC

**Vous êtes plutôt SUV ou monospace ? Eh bien, si vous hésitez entre les deux, sachez qu'avec le nouveau Scénic, vous pourrez bénéficier du look de l'un et des aspects pratiques de l'autre... Pas bête !** Par Pascal Richard Photos Yann Lefebvre

**E**sthétiquement proche du monde des SUV, le Scénic cru 2016 est doté d'un physique plutôt avantageux. À bord, on retrouve une atmosphère très "monospace", mais on constate que les trois sièges individuels ont laissé place à une banquette fractionnable coulissante. Une architecture

un peu moins monospace – entendez par là un peu moins pratique –, mais l'habitacle reste accueillant. À ce sujet, on notera que Renault a maintenu la version Grand Scénic (+ 22 cm). Cette dernière est disponible en configuration 5 ou 7 places. Techniquement, le constructeur propose ici des blocs

connus. La seule originalité étant un système hybride qui vient prêter main-forte au petit diesel dCi 110 ch. Bien équipé et plutôt bien placé sur le plan financier, ce Renault Scénic quatrième du nom ne manque pas d'atouts. Reste à savoir quelle version le met le plus en valeur.



Avec son physique avantageux, le nouveau Renault Scénic lorgne clairement sur les SUV.

## LA GAMME

	Moteurs/Prix	Life	Zen	Intens	Bonus/malus écologique*
Diesel	Energy dCi 95 ch	25 200 €	–	–	0 €
	Energy dCi 110 ch	26 200 €	28 300 €	30 900 €	0 €
	Energy dCi 110 ch Hybrid Assist	–	29 300 €	31 900 €	0 €
	Energy dCi 110 ch EDC	–	29 800 €	32 400 €	0 €
	Energy dCi 130 ch	–	29 600 €	32 200 €	0 €
	Energy dCi 160 ch EDC	–	–	35 200 €	0 €
Ess.	Energy TCe 115 ch	23 700 €	25 800 €	–	0 €
	Energy TCe 130 ch	–	26 500 €	29 100 €	0 €

Pour le Grand Scénic, ajoutez 600 € pour la version 7 places. \*Malus de 250 € sur le Grand Scénic.

**NOS COUPS DE CŒUR**



Malgré la présence, de série, de roues de 20 pouces sur toutes les versions, le confort est royal.



La position de conduite s'avère excellente, mais les "limites" de l'engin sont un peu difficiles à cerner !

## LES TRANSMISSIONS

### MANUELLE

Tous les Scénic, exception faite du dCi 160 ch, sont équipés de série d'une boîte de vitesses manuelle à 6 rapports. Cette dernière propose une commande très douce et assez précise. Une vertu appréciable car, sur les blocs les plus modestes, il ne faudra pas hésiter à rétrograder pour obtenir un minimum de tonus lors des relances.

**L/I/h/empattement:** 4,41/1,87/1,65/2,70 m (Scénic)  
**L/I/h/empattement:** 4,63/1,87/1,66/2,80 m (Grand Scénic)

MOTEURS DIESEL	Energy dCi 95 ch*	Energy dCi 110 ch	Energy dCi 110 ch Hybrid Assist	Energy dCi 130 ch ❤️	Energy dCi 160 ch ❤️
Puissance maxi (ch à tr/mn)	95 à 4000	110 à 4000	110 à 4000	130 à 4000	160 à 4000
Couple maxi (Nm à tr/mn)	240 à 1750	260 à 1750	260 à 1750	320 à 1750	380 à 1750
<b>Performances</b>					
Vitesse maxi (km/h)	175	171 (170)	183*	187	195
Accélération 0-100 km/h (s)	13,7	13,1 (13,4)	13,3	11,6	10,4
Reprise 90-130 en 4 <sup>e</sup> (s)	NC	13,2 (13,9)	NC	10,5	9,9 en D
<b>Budget</b>					
Consommation moyenne (l/100 km)	3,9	6,1 (6,1)	5,8	6,1	7

MOTEURS ESSENCE	Energy TCe 115 ch	Energy TCe 130 ch
Puissance maxi (ch à tr/mn)	115 à 4500	130 à 5000
Couple maxi (Nm à tr/mn)	190 à 2000	205 à 2000
<b>Performances</b>		
Vitesse maxi (km/h)	169	175
Accélération 0-100 km/h (s)	12,8	11,9
Reprise 90-130 en 4 <sup>e</sup> (s)	12,8	11,3
<b>Budget</b>		
Consommation moyenne (l/100 km)	8,3	8

## LES MOTEURS

### DIESEL

#### Energy dCi 95 ch

Il n'y a pas grand-chose à attendre de ce bloc – par ailleurs indisponible sur le Grand Scénic.

#### Energy dCi 110 ch

Malgré ses 20 chevaux de plus, ce moteur n'est pas non plus un foudre de guerre, notamment lors des relances. En milieu urbain, sa douceur se révèle agréable, mais sur route, il faut se montrer patient.

#### Energy dCi 110 ch

#### Hybrid Assist

Le renfort d'un moteur électrique de 10 kW (13,6 ch) donne un peu plus de nerf au sage dCi 110 ch, mais les reprises restent un peu justes. En revanche, la consommation moyenne baisse de 0,3 l/100 km.

#### ❤️ Energy dCi 130 ch

À partir d'ici, on commence à parler d'agrément de conduite. Les relances sont plus franches et le Scénic se montre plus à l'aise sur les longs parcours. De meilleures dispositions, sans que la consommation n'augmente.

#### ❤️ Energy dCi 160 ch

Ce bloc ne manque pas de talent mais l'addition commence à s'alourdir. Cela dit, si vous optez pour un Grand Scénic et que vous voyagez souvent en charge, c'est le choix le plus pertinent.

### ESSENCE

#### Energy TCe 115 ch

Cette motorisation n'est pas franchement taillée pour les grands espaces, mais elle s'en sort honorablement en ville ou sur les petits parcours.

#### ❤️ Energy TCe

#### 130 ch

Un peu plus de muscle pour cette version de 130 ch qui offre une bonne polyvalence d'utilisation. Elle doit retenir votre attention si vous parcourez plus ou moins 10 000 km par an.

**ÉQUIPEMENTS COMMUNS À TOUTES LES VERSIONS**

6 airbags, alerte de survitesse avec reconnaissance des panneaux, autoradio avec prise USB et jack, banquette AR fractionnable et coulissante, climatisation manuelle, connexion Bluetooth, freinage d'urgence autonome, régulateur-limiteur de vitesse, rétroviseurs électriques et dégivrants, siège conducteur réglable en hauteur, vitres AV/AR électriques, volant ajustable dans les deux plans.

**ÉQUIPEMENTS / OPTIONS**

	<b>Life</b>	<b>Zen</b>	<b>Intens</b>
Affichage tête haute	–	–	400 €
Alerte de franchissement de ligne	–	série	série
Climatisation automatique	–	série	série
Console centrale coulissante	–	série	série
Déclenchement automatique des phares et des essuie-glaces	–	série	série
Gestion automatique des phares	–	série	série
Ouverture des portes et démarrage sans clé	–	série	série
Tablette tactile 8,7 pouces	–	–	série
Toit panoramique en verre	–	–	600 €



1

- ➊ La commande de boîte est à la fois douce et précise. ➋ Une fois rabattue, la banquette dégage un espace de chargement doté d'un plancher plat. ➌ À partir de la finition Zen, le frein de parking automatique est livré de série.
- ➍ Le détecteur d'angles morts est hélas trop discret. ➎ Les sièges individuels ont disparu du Scénic, qui reçoit désormais une banquette coulissante. ➏ La tablette XXL, de série sur Intens.



2



3



4



5



6

**LES FINITIONS****LIFE**

Dès ce premier niveau de finition, le Renault Scénic affiche une panoplie d'équipements assez complète, incluant notamment l'alerte de survitesse, le freinage d'urgence autonome, le régulateur de vitesse et la climatisation. Côté moteurs, l'offre se résume aux deux diesels les plus modestes (95 et 110 ch), tandis qu'en essence, seul le TCe 115 ch est disponible.

**HEART ZEN**

Passer de la finition Life à la Zen implique un effort financier de 2 100 €. Cette dernière exécution inclut l'alerte de franchissement de ligne, le déclenchement automatique des essuie-glaces et des phares, l'ouverture des portes et le démarrage mains-libres, la climatisation automatique, un ensemble multimédia avec un écran tactile de 7 pouces, une console centrale coulissante et des barres de toit en aluminium anodisé. À bord, on gagne une sellerie plus cossue, tandis que le volant et le pommeau du levier de la boîte de vitesses sont gainés de cuir. Tous les moteurs, à l'exception des dCi 95 ch et 160 ch, sont au programme.

**HEART INTENS**

Pour bénéficier d'Intens, la plus huppée des finitions, il faut consentir un effort de 2 600 €. Ce qui représente une certaine somme, mais le Scénic se montre en retour vraiment généreux, tant sur les aides à la conduite (stationnement semi-automatique, caméra de recul, détection de la fatigue, avertisseur d'angles morts, sélecteur de modes de conduite...) que sur le confort. À l'intérieur, on trouve une sellerie mixte simili-cuir/tissu et une tablette tactile XXL. Le dCi 95 ch et le TCe 115 ch ne sont pas concernés ici.



Le comportement routier du Scénic se révèle très efficace sur tous les types de terrain.

## LES PRINCIPALES OPTIONS

### **PACK RIDES À LA CONDUITE** (300 €)

Ce pack est réservé à la finition Zen. Il comprend l'assistant de maintien de voie et l'alerte de distance de sécurité. L'apport de ces deux équipements en matière de sécurité active est réel, et au regard de la somme demandée, il n'y a pas de raison de s'en priver.

### **CONSEILLÉ PAR L'AJ**

### **PACK BUSINESS**

(1 100 €)

Cette fois, c'est la finition d'entrée de gamme Life qui est concernée. On trouve au sein de ce pack la régulation électronique de la climatisation, le déclenchement automatique des phares et des essuie-glaces, le système R-Link 2 avec GPS et l'alerte de franchissement de ligne. L'offre n'est pas inintéressante, mais si on considère qu'elle est facturée 1 100 €, mieux vaut directement passer à la finition Zen qui ajoute la carte mains-libres, la gestion automatique des phares, la console centrale coulissante, le frein de parking assisté et une présentation plus soignée.

### **DÉCONSEILLÉ PAR L'AJ**

### **PACK CITY**

(500 €)

Proposé avec les finitions Life et Zen, ce pack facilitera la vie quotidienne

de ceux qui circulent – et donc se garent – fréquemment en ville. On appréciera ici les radars de stationnement avant et arrière ainsi que des rétroviseurs rabattables électriquement. Enfin, si vous avez tendance à vous assoupir dans les embouteillages, pas de panique, l'alerte de détection de fatigue est également au programme.

### **CONSEILLÉ PAR L'AJ**

### **PACK PROTECTION**

(800 €)

Une offre qui ne peut être associée qu'à la finition Zen. En plus des éléments du pack City, elle intègre la caméra de recul et le détecteur d'angles morts. Un complément qui réclame une rallonge de 300 €, mais qui se justifie sans peine.

### **CONSEILLÉ PAR L'AJ**

### **PACK CONFORT**

(500 €)

Attribué à la finition Life, ce pack regroupe le frein de parking assisté, une prise 12V et la console centrale coulissante. Celle-ci est certes très pratique, mais la somme exigée pour en profiter est tout de même un peu exagérée, d'autant que ni le frein de parking assisté ni la prise 12V ne sont indispensables.

### **DÉCONSEILLÉ PAR L'AJ**

## NOTRE CHOIX **ENERGY dCi 130 ch ZEN**

29 600 € hors option - Bonus/malus écologique : 0 €

En prenant le parti de modifier à la fois la forme et le fond, le Scénic courait un risque. Au final, il s'en sort bien, en conservant une modularité d'un bon niveau et un excellent confort. Côté moteurs, le dCi 130 ch donne toute satisfaction, mais si vous roulez peu, le TCe 130 ch est également à considérer. Enfin, en ce qui concerne les finitions, si l'opulente Intens est tentante, la Zen présente un très bon rapport prix/équipement.

## LES TEINTES

**Peinture opaque** gratuite



Blanc Glacier

**Peintures métallisées** 620 €



Beige Dune



Gris Cassiopée



Gris Platine



Bleu Céleste



Bleu Cosmos



Noir Étoilé



Rouge Carmin

**Peintures métallisées spéciales** 820 €



Blanc Nacré



Jaune Miel

## LES JANTES



Enjoliveurs de série sur Life.



Jantes alliage de série sur Zen.



Jantes alliage de série sur Intens.



Jantes alliage en option (350 €).

# Millétoile

Les Occasions du réseau Mercedes-Benz.

**178** POINTS  
DE CONTRÔLE

**24** MOIS<sup>(1)</sup>  
DE GARANTIE

**ENTRETIEN  
EFFECTUÉ**

AVANT LIVRAISON

JUSQU'À<sup>(2)</sup>  
**30 ANS**  
D'ASSISTANCE



Découvrez Millétoile, une galaxie de services exclusifs.

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

Mercedes-Benz



# JEEP RENEGADE

Conçu sur une base de Fiat 500X, le Renegade arbore un look de baroudeur qui inspire confiance. Voyons s'il en va de même pour la fiabilité. Par Pascal Serres Photos Yann Lefebvre

**A**u-delà de son style très typé 4x4 pur et dur, le Renegade s'affiche davantage comme un véhicule urbain que comme un engin destiné au franchissement. Le principal intérêt de la transmission intégrale disponible sur certaines versions (essence 170 ch et diesel 120/140/170 ch) sera alors indéniablement d'améliorer la sécurité active.

Par rapport à la concurrence du segment, le Renegade est un peu en retrait en ce qui concerne la finition mais il dispose d'un contenu technologique souvent supérieur à la moyenne. Enfin, côté motorisations, le choix est suffisamment important pour répondre à tous les besoins. Pour notre part, c'est vers la version 1,4 l essence de 140 ch, à l'aise en ville comme sur route et autoroute, que va notre préférence.

## LA GAMME

Modèles	Puissance moteur (ch)	Conso. moy. l/100 km	Notre avis
Essence	1.4 MultiAir	140	Un bon moteur pour un usage urbain. Sur route, ses prestations sont honorables.
	1.4 MultiAir	170	Si elle n'était pas aussi gourmande, cette version vive et tonique serait très fréquentable.
	1.6 E.torQ Evo	110	Avec son couple rapidement disponible, ce bloc très récent ne démerite pas.
Diesel	1.6 MultiJet	120	Uniquement disponible en deux roues motrices, ce moteur se révèle un peu juste.
	2.0 MultiJet	120/140	Une version performante et agréable. Capable de sortir des sentiers battus lorsqu'elle est en 4x4.
	2.0 MultiJet	170	Gourmand, ce bloc se montre agréable mais cher. Une différence de prix pas forcément justifiée.



## LES INFOS CLÉS

Essence : à partir de 19 000 €

Diesel : à partir de 17 500 €

Génération : actuelle (1<sup>e</sup>)

Commercialisation : depuis juillet 2014

Restylage : aucun

Carrosserie : SUV

Modèles en circulation : 15 100



## NOTRE CHOIX

### 1.4 MULTIAIR LIMITED

de 2015

1<sup>er</sup> prix prospecté : **19 600 €**  
48 835 km



#### NOS MESURES

##### Moteur / Transmission

Puissance maxi	140 ch à 5 000 tr/mn
Couple maxi	230 Nm à 1 750 tr/mn
Type	4 cylindres en ligne, essence + turbo
Cylindrée / puissance fiscale	1 360 cm <sup>3</sup> / 8 CV
Transmission	aux roues avant
Boîte / nombre de rapports	manuelle / 6

##### Châssis

Diamètre de braquage	11,1 m
Pneumatiques	215/65 R 16

##### Dimensions / Poids

L / l / h / empattement	4,26 / 1,80 / 1,67 / 2,57 m
Poids / tractable freiné	1 395 / 1 000 kg

##### Performances

1000 m d. a.	32,7 s
0 à 100 km	10,6 s
90 à 130 en 4 <sup>e</sup> / 5 <sup>e</sup> / 6 <sup>e</sup>	11,3 / 16,1 / 22,6 s
Vitesse maxi	171 km/h
Freinage à 90 / 130 km/h	31 / 62 m

##### Habitabilité / Coffre

Longueur aux jambes AR	26 cm
Largeur aux coudes AV / AR	148 / 148 cm
Volume de coffre	370 dm <sup>3</sup>

##### LE BUDGET

Assurance* : 1095 €	Carte grise** : 266,40 €
---------------------	--------------------------

##### Consommations

Moyenne	9 l / 100 km
Ville / Route / Autoroute	9,2 / 8,9 / 9 l / 100 km
Autonomie / Réservoir	533 km / 40 l

##### Coût de l'entretien

Amortisseurs AV	350 €	Kit de distribution	230 €
Amortisseurs AR	300 €	Embrayage	380 €
Disques AV	250 €	FAP	350 €
Disques AR	200 €	Pneus (1 paire)	300 €
Plaquettes AV	115 €	Feu AV	250 €
Plaquettes AR	115 €	Feu AR	200 €
Filtre à air	25 €	Bouclier AV	450 €
Filtre à huile	23 €	Bouclier AR	250 €

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

\*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 PANNEES

### PANNES IMMOBILISANTES / PÉNALISANTES

#### MOTEUR DIESEL

Sur le 1.6 120 ch, une canalisation d'alimentation en carburant peut avoir été mal montée et risque de se plier, empêchant alors le passage correct du carburant. Le voyant s'allume et le moteur fonctionne en mode dégradé.

Le repositionnement et la fixation de la canalisation concernée solutionnent le problème.

#### BOÎTE DE VITESSES AUTOMATIQUE

Ratés de fonctionnement de la boîte de vitesses, sur les premiers modèles, qui semble patiner, engendrant des montées inopinées du régime moteur. Une mise à jour de la cartographie de gestion de la boîte résout le souci.

#### FREINAGE

Sur certains véhicules, il existe un risque de décollement des roues arrière lors d'un freinage très puissant. Le constructeur ne propose pas encore de solution.

## AUTRES DÉFAILLANCES

#### HABITACLE

Nombreux défauts de finition et apparition de grésillements et de vibrations dans la planche de bord, les contre-portes et même le combiné d'instruments. Pas de solution.

#### TRANSMISSION

Bruit fréquent provenant du pont arrière. Pas de solution préconisée. Des cas de ponts arrière fragiles qui peuvent se fissurer sur les premiers modèles. À remplacer. Nombreux bruits de roulements et de transmission. Un problème qui demeure pour l'heure sans solution.

#### LE BILAN FIABILITÉ

**Le Renegade n'a pas rencontré de véritables gros soucis en son début de carrière. C'est surtout l'électronique qui semble la plus fragile et qui est à l'origine de très nombreux pannes et dysfonctionnements. Heureusement, des mises à jour résolvent les problèmes, moyennant divers passages en atelier.**

## LES RAPPELS

### MAJEURS

#### BOÎTE DE VITESSES

#### AUTOMATIQUE (JUILLET 2016)

Le faisceau de câbles de la boîte de vitesses automatique à 9 rapports pourrait avoir été mal fixé : le levier de vitesses risquerait de passer inopinément à la position neutre sur les modèles de 2015.

#### ESSIEU (FÉVRIER 2016)

L'essieu arrière des Renegade de 2015 et 2016 peut bouger en raison d'une mauvaise fabrication (problème de soudure) des bagues de bras arrière. Ces dernières doivent être remplacées.

#### CEINTURES DE SÉCURITÉ

#### (MAI 2015)

Sur les Jeep Renegade construits entre le 6 octobre 2014 et le 21 janvier 2015, l'enrouleur de ceinture de sécurité arrière peut se déverrouiller en cas d'accident, ne maintenant plus correctement le passager.

#### ÉLECTRONIQUE (AVRIL 2015)

NOMBREUSES mises à jour sur les Renegade produits entre le 5 août 2014 et le 10 mars 2015 : logiciel de gestion moteur (optimisation du fonctionnement) ; logiciel des unités de contrôle électronique (rétroviseurs électriques, fermeture centralisée...) ; tableau de bord ; radio ; logiciel de la climatisation ; caméra du système Lane Sense ; antipatinage.

### MINEURS

#### ATTELAGE (JUILLET 2016)

Risque de mauvaise fixation de l'attelage proposé en option sur les Renegade de 2015 et 2016.



## BONHOMME SPA

Barbier Coiffeur SPA

Prix de vente indicatifs :

50€ - Coupe + Taille de barbe

30€ - Coupe

50€ - Coupe Père & Fils

39€ - Soin visage short

Un concept à mi-chemin, entre le barber shop, le spa et le club masculin. 200m<sup>2</sup> répartis sur 3 niveaux, où on s'occupera de vous de la tête aux pieds, avec barbier, coiffeur, soins esthétiques et une boutique à votre usage, sans oublier l'espace détente qui est consacré au billard... Boutique : 122 Rue Saint-Denis, 75002 Paris ou 01 40 15 99 28



## SEIDENSTICKER

Chemise

Prix de vente indicatif : à partir de 79€

Après 94 ans de tradition et d'innovation la marque propose plusieurs gammes : la « UnoSuperSlim », à l'esprit très mode, la « Rose Noire Tailored », ville et casual avec un petit col mode aux tissus raffinés et souples, ou encore la « Rose Noire », la chemise ville sans repassage à la coupe ajustée.

[www.seidensticker.com](http://www.seidensticker.com)



## SKULLCANDY

Casque Crusher Wireless

Prix de vente indicatif : 149€

La marque audio qui allie performance et style, née de la rencontre entre innovation et culture, annonce le lancement ce casque, véritable expérience multi-sensorielle.

Il a été entièrement repensé : nouveau design, des matériaux premiums, la fonctionnalité Bluetooth, et une suite d'innovations technologiques.

[www.skullcandy.fr](http://www.skullcandy.fr)



## POIRAY

Collection EDEN PARK – Montre

Prix de vente indicatif : 4400€

Eden Park et Poiray se sont associés pour donner naissance à une édition limitée de 150 montres masculines réalisées dans l'acier des poteaux du stade d'Auckland. Boîtier acier avec un numéro de série individuel et unique gravé au dos.

Lunette, métal issu de la fonte de poteaux de rugby.

Mouvement automatique – Suisse.

Etanchéité : 30 mètres. Vendues exclusivement dans les boutiques Poiray. [www.poiray.com](http://www.poiray.com)



## MENNEN

Baume Après rasage Cica Confort

Prix de vente indicatif : 5.60€ - 100 ml

Voici le premier baume après rasage qui combat les cinq signes d'inconfort liés au rasage (rougeurs, feu du rasoir, picotements, tiraillements et sécheresse) grâce à un baume riche en agents hydratants. Gamme de 5 produits. [www.mennenfrance.fr](http://www.mennenfrance.fr)

## PAIRS & FILS

Bottines L'Homme Révolté

Prix de vente indicatif : 230€

Paire & Fils c'est une attitude ! Ces bottines-là racontent des histoires... Voici venir L'Homme Révolté qui a de la suite dans les idées. Toujours prêt à aider ses pairs, vous le croiserez toujours élégamment chaussé ! Boutique : 26 Place Dauphine 75001 Paris ou [www.pairetfils.com](http://www.pairetfils.com)



# Le plus grand choix de voitures neuves et d'occasion reconditionnées



**Vous allez voir, finalement c'est simple d'acheter une voiture !**

**Aramisauto vous propose :**

**Le meilleur choix** parmi plus de 3 000 voitures neuves ou d'occasion reconditionnées et + de 30 marques.

**... au meilleur prix**

Des voitures neuves ou d'occasion jusqu'à -40% sans négocier.

**... avec des conseils personnalisés**

Pour trouver la voiture qu'il vous faut et les solutions de financement adaptées à vos besoins !

Sinon ? **Vous êtes 100% satisfait ou 100% remboursé.**



**Aramisauto**.com

Vous faisiez comment pour acheter une voiture avant ?

# LE PRIX DU NEUF aj

## ALFA ROMEO

TYPE	CV	B/M*	PRIX
<b>NOUVELLE MITO</b>			

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
2.0 Turbo 280 ch Veloce Auto. Q4	nc	M	900	53 000
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	
2.2 JTDM 210 ch Veloce Auto. Q4	nc	0	50 200	

Surcoût Super : "base" + 3 800 €

Surcoût Lusso : Super + 4 300 €

**4C**

Standard Edition	14	M	2 200	63 200
------------------	----	---	-------	--------

**4C SPYDER**

Surcoût : coupé + 9 800 €

**Audi**

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

## AUDI

TYPE	CV	B/M*	PRIX
<b>A1</b>			

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

1.4 TDI 90 ch	4	0	19 900
1.6 TDI 116 ch	5	0	21 220

Surcoût Ambiente : "base" + 2 100 €

Surcoût Ambiente : Ambiente + 600 €

Surcoût S line : Ambiente + 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 116	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
2.0 TDI 110 ch	5	0	25 900
2.0 TDI 150 ch	7	0	27 900

Surcoût Sport : "base" + 2 600 €

Surcoût Design : Sport + 0 €

Surcoût S line : Design + 2 900 €

Surcoût Design Luxe : S line + 2 600 €

**NOUVELLE A3 (5 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 Sport : "base" + 2 600 €

Surcoût Design : Sport + 0 €

Surcoût S line : Design + 2 900 €

Surcoût Design Luxe : S line + 2 600 €

**RS**

Surcoût : "base" + 2 600 €

Surcoût Design : Sport + 0 €

Surcoût S line : Design + 2 900 €

Surcoût Design Luxe : S line + 2 600 €

**TT ROADSTER**

Surcoût : coupé + 3 000 €

**Q3**

Surcoût : coupé + 3 000 €

**A4**

Surcoût : coupé + 3 000 €

**A5**

Surcoût : coupé + 3 000 €

**A6**

Surcoût : coupé + 3 000 €

**A7**

Surcoût : coupé + 3 000 €

**SPORTBACK**

Surcoût : coupé + 3 000 €

**SÉRIE 1 (3 PORTES)**

Surcoût : coupé + 3 000 €

**SÉRIE 1 (5 PORTES)**

Surcoût : coupé + 3 000 €

**SÉRIE 2 COUPE**

Surcoût : coupé + 3 000 €

**SÉRIE 2 CABRIOLET**

Surcoût : coupé + 3 000 €

**SÉRIE 2 ACTIVE TOURER**

Surcoût : coupé + 3 000 €

**SÉRIE 2 GRAN TOURER**

Surcoût : coupé + 3 000 €

**BENTLEY**

Surcoût : coupé + 3 000 €

**TYPE**

Surcoût : coupé + 3 000 €

**CV B/M\* PRIX**

Surcoût : coupé + 3 000 €

**Prix**

Surcoût : coupé + 3 000 €

**Continental GTC V8x**

Surcoût : coupé + 3 000 €

**Continental GTC V8 S**

Surcoût : coupé + 3 000 €

**Continental GT W12**

Surcoût : coupé + 3 000 €

**Bentley**

Surcoût : coupé + 3 000 €

**Mulsanne**

Surcoût : coupé + 3 000 €

**Mulsanne Speed**

Surcoût : coupé + 3 000 €

**BMW**

Surcoût : coupé + 3 000 €

**TYPE**

Surcoût : coupé + 3 000 €

**I3**

Surcoût : coupé + 3 000 €

**170 ch 60 Ah**

Surcoût : coupé + 3 000 €

**170 ch 94 Ah**

Surcoût : coupé + 3 000 €

**SÉRIE 1 (3 PORTES)**

Surcoût : coupé + 3 000 €

**116 Première**

Surcoût : coupé + 3 000 €

**118 Lounge**

Surcoût : coupé + 3 000 €

**120 Lounge**

Surcoût : coupé + 3 000 €

**125 Lounge Auto.**

Surcoût : coupé + 3 000 €

**M140i**

Surcoût : coupé + 3 000 €

**114d Première**

Surcoût : coupé + 3 000 €

**116d EfficientDynamics Première**

Surcoût : coupé + 3 000 €

**118d Lounge**

Surcoût : coupé + 3 000 €

**120d Lounge**

Surcoût : coupé + 3 000 €

**125d Lounge Auto.**

Surcoût : coupé + 3 000 €

**Surcoût Lounge : Première + 1 750 €**

Surcoût Sport : Lounge + 3 000 €

**Surcoût M Sport: UrbanChic + 900 €**

Surcoût S line : Lounge + 1 700 €

**Surcoût M Sport: Lounge + 900 €**

Surcoût S line : Lounge + 2 400 €

**Surcoût M Sport: Lounge + 1 700 €**

Surcoût S line : Lounge + 3 000 €

**Surcoût M Sport: Lounge + 2 400 €**

Surcoût S line : Lounge + 3 000 €

**Surcoût M Sport: Lounge + 2 400 €**

Surcoût S line : Lounge + 3 000 €

**Surcoût M Sport: Lounge + 2 400 €**

Surcoût S line : Lounge + 3 000 €

**Surcoût M Sport: Lounge + 2 400 €**

Surcoût S line : Lounge + 3 000 €

**Surcoût M Sport: Lounge + 2 400 €**

Surcoût S line : Lounge + 3 000 €

**Surcoût M Sport: Lounge + 2 400 €**

Surcoût S line : Lounge + 3 000 €

**Surcoût M Sport: Lounge + 2 400 €**

Surcoût S line : Lounge + 3 000 €

**Surcoût M Sport: Lounge + 2 400 €**

Surcoût S line : Lounge + 3 000 €

**Surcoût M Sport: Lounge + 2 400 €**

Surcoût S line : Lounge + 3 000 €

**Surcoût M Sport: Lounge + 2 400 €**

Surcoût S line : Lounge + 3 000 €

**Surcoût M Sport: Lounge + 2 400 €**

Surcoût S line : Lounge + 3 000 €

**Surcoût M Sport: Lounge + 2 400 €**

Surcoût S line : Lounge + 3 000 €

**Surcoût M Sport: Lounge + 2 400 €**

Surcoût S line : Lounge + 3 000 €

**Surcoût M Sport: Lounge + 2 400 €**

Surcoût S line : Lounge + 3 000 €

**Surcoût M Sport: Lounge + 2 400 €**

Surcoût S line : Lounge + 3 000 €

**Surcoût M Sport: Lounge + 2 400 €**

Surcoût S line : Lounge + 3 000 €

**Surcoût M Sport: Lounge + 2 400 €**

Surcoût S line : Lounge + 3 000 €

**Surcoût M Sport: Lounge + 2 400 €**

Surcoût S line : Lounge + 3 000 €

**Surcoût M Sport: Lounge + 2 400 €**

X1						
sDrive18i Lounge	7	0	31 950			
xDrive20i Lounge Auto.	11	M	900	39 950		
xDrive25i Lounge Auto.	13	M	900	42 700		
sDrive16d Lounge	6	0	32 150			
sDrive18d Lounge	7	0	34 600			
sDrive20d Lounge	8	0	37 850			
xDrive25d Lounge Auto.	13	M	150	44 150		
Surcoût Sport : Lounge + 4 150 €						
Surcoût Xline : Sport + 800 €						
Surcoût M Sport : Xline + 1 200 €						

**SÉRIE 3 BERLINE**

318i Lounge	7	0	31 950			
320i Lounge	10	0	35 350			
330i xDrive Lounge Plus Auto.	15	M	250	48 650		
340i Lounge Plus	21	M	2 200	49 650		
M3	32	M	8 000	84 400		
M3 Pack Compétition	34	M	8 000	91 100		
330e Lounge Plus	8	G	1 000	46 950		
316d Lounge	6	0	31 950			
318d Lounge	7	0	34 500			
320d EfficientDynamics Edition Lounge	8	0	37 900			
320d Lounge	10	0	37 900			
330d Lounge Plus Auto.	12	0	49 750			
335d xDrive Lounge Plus Auto.	20	M	500	56 350		
Surcoût Lounge Plus : Lounge + 3 100 €						
Surcoût Sport : Lounge Plus + 1 900 €						
Surcoût Luxury : Sport + 3 150 €						
Surcoût M Sport : Sport + 2 550 €						

**SÉRIE 3 TOURING (BREAK)**

Surcoût : berline + 1 350 € à + 1 650 €						
<b>NOUVELLE SÉRIE 3 GRAN TURISMO</b>						
320i Lounge Auto.	10	M	150	40 750		
330i Lounge xDrive Auto.	15	M	500	48 450		
340i Lounge xDrive Auto.	21	M	2 200	54 550		
318d Lounge	8	0	37 850			
320d Lounge	10	0	41 300			
330d Lounge Auto.	15	M	150	50 250		
335d Lounge xDrive Auto.	20	M	900	56 250		
Surcoût Sport : Lounge + 5 250 €						
Surcoût Luxury : Sport + 3 550 €						
Surcoût 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	2 200	50 350		
M4	32	M	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	0	50 150			
435d xDrive Lounge Auto.	20	M	500	56 200		
Surcoût Sport : Lounge + 4 550 €						
Surcoût Luxury : Sport + 3 600 €						
Surcoût M Sport : Sport + 3 000 €						

**SÉRIE 4 GRAN COUPE**

420i Lounge	10	M	150	39 250		
430i Lounge	15	M	1 600	43 500		
440i Lounge	21	M	2 200	52 550		
418d Lounge	7	0	38 200			
420d Lounge	10	0	41 200			
430d Lounge Auto.	15	0	50 150			
435d xDrive Lounge Auto.	20	M	900	56 200		
Surcoût Sport : Lounge + 4 550 €						
Surcoût Luxury : Sport + 3 600 €						
Surcoût M Sport : Sport + 3 000 €						

**SÉRIE 4 CABRIOLET**

420i Lounge	10	M	1 600	46 800		
430i Lounge	15	M	1 600	51 350		
440i Lounge	20	M	2 200	56 850		
M4	32	M	8 000	91 600		
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		
Surcoût Sport : Lounge + 5 900 €						
Surcoût Luxury : Sport + 2 150 €						
Surcoût M Sport : Luxury + 750 €						

**X3**

xDrive20i 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		
Surcoût Lounge Plus : Lounge + 4 700 €						
Surcoût Xline : Lounge Plus + 4 000 € à + 4 350 €						
Surcoût M Sport : Xline + 50 € à + 2 860 €						

**X4**

xDrive28i Lounge Plus Auto.	15	M	2 200	57 500		
M40i	25	M	6 500	69 800		
xDrive20d Lounge Plus	10	M	150	52 300		
xDrive30d Lounge Auto.	15	M	900	61 400		
xDrive35d Lounge Plus Auto.	20	M	2 200	65 200		
Surcoût Xline : Lounge Plus + 4 300 €						
Surcoût M Sport : Lounge Plus + 4 550 € 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		

sDrive35i Lounge	21	M	8 000	51 500		
sDrive35is M Sport DKG	23	M	6 000	65 300		
Surcoût Lounge Plus : Lounge + 2 800 € à + 3 600 €						
Surcoût M Sport : Lounge Plus + 2 800 € à + 3 000 €						

**SÉRIE 5**

528i Lounge Plus	15	M	1 600	50 850		
535i Lounge Plus	20	M	4 000	57 500		
M6 DKG	47	M	8 000	120 600		
518d Lounge	8	0	39 990			
520d Lounge	10	0	43 850			

**SÉRIE 5 TOURING (BREAK)**

525d Lounge Plus Auto.	12	0	50 800			
530d xDrive Lounge Plus Auto.	20	M	900	64 400		
M50d xDrive	26	M	2 200	88 300		
Surcoût Lounge Plus : Lounge + 3 350 €						
Surcoût Luxury : Lounge Plus + 5 500 € à + 6 050 €						

**SÉRIE 5 TOURING (BREAK)**

535d xDrive Lounge Plus Auto.	20	M	900	64 400		
Surcoût Lounge Plus : Lounge + 3 350 €						
Surcoût Luxury : Lounge Plus + 8 100 € à + 8 400 €						
Surcoût M Sport : Lounge + 1 650 € à + 1 700 €						

**SÉRIE 6 COUPE**

640i Lounge Plus Auto.	21	M	2 200	84 500		
650i Lounge Plus Auto.	34	M	6 500	97 900		
M6 DKG	47	M	8 000	136 300		
640d Lounge Plus	20	M	250	87 750		
Surcoût Exclusive : Lounge Plus + 12 800 € à + 12 900 €						

**SÉRIE 6 GRAN COTRE**

640i Lounge Plus Auto.	21	M	2 200	86 700		
650i Lounge Plus Auto.	34	M	6 500	100 100		
M6 DKG	47	M	8 000	141 050		
640d Lounge Plus Auto.	20	M	500	89 650		
Surcoût Exclusive : Lounge Plus + 11 000 € à + 11 100 €						

**SÉRIE 6 GRAN COUPE**

640i Lounge Plus Auto.	21	M	3 000	93 600		
650i Lounge Plus Auto.	34	M	8 000	107 600		
M6 DKG	47	M	8 000	143 7		

500L LIVING					
0.9 TwinAir 105 ch Popstar	5	0	20 990		
1.3 MultiJet 95 ch Popstar	5	0	22 090		
1.6 MultiJet 120 ch Popstar	6	0	23 090		
Surcoût Lounge : Popstar + 1 500 €					

**500X**

1.6 E-Torq 110 ch	6	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	21 090		
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 77 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
<b>NOUVELLE KA +</b>			

1.2 Ti-VCT 70 ch Essential	4	0	9 990		
Surcoût Titanium : Essential + 1 500 €					

**FIESTA (3 PORTES)**

1.25 82 ch Edition	5	0	14 390		
1.0 EcoBoost 100 ch Edition	5	0	16 090		
1.0 EcoBoost 125 ch Titanium	6	0	18 090		
ST	10	0	24 800		
1.5 TDCi 75 ch Edition	4	0	16 990		
1.5 TDCi 95 ch Titanium	5	0	19 140		
Surcoût Titanium : Edition + 1 500 €					
Surcoût ST-Line : Titanium + 0 €					

**FIESTA (5 PORTES)**

1.6 EcoBoost 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 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**

FOCUS	CV	B/M*	PRIX
<b>NOUVELLE SW (BREAK)</b>			

Surcoût : berline + 600 €			
<b>B-MAX</b>			

1.4 90 ch Edition	5	M	250	18 100	
1.6-i VCT 105 ch Edition PowerShift	6	M	900	20 300	
1.0 EcoBoost 125 ch Edition	6	0	19 200		
1.0 EcoBoost 140 ch Titanium	7	0	21 650		
1.5 TDCi 75 ch Edition	4	0	20 500		
1.5 TDCi 95 Edition	5	0	21 350		
Surcoût Titanium : Edition + 850 à + 1 350 €					
Surcoût Color Edition : Titanium + 650 €					

ECOSPORT	CV	B/M*	PRIX
<b>JAZZ</b>			

1.3 i-VTEC 102 ch Elegance	5	0	16 380		
Surcoût Executive : Elegance + 800 €					
Surcoût Executive : Navi : Executive + 600 €					
Surcoût Exclusive Navi : Executive Navi + 1 600 €					

NOUVELLE C-MAX	CV	B/M*	PRIX
<b>GRAND C-MAX</b>			

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		
2.0 TDCi 120 ch Trend	6	0	26 300		
2.0 TDCi 150 ch Titanium	8	0	29 500		
2.0 TDCi 170 ch Titanium PowerShift	8	0	32 000		
Surcoût Titanium : Trend + 2 000 €					

NOUVEAU KUGA	CV	B/M*	PRIX
<b>NOUVEAU QM3</b>			

1.5 EcoBoost 120 ch Trend	8	M	500	22 650	



<tbl\_r cells="6" ix

# 100 [ LE PRIX DU NEUF ]

## F-PACE

	CV	B/M*	PRIX
3.0 340 ch Pure 4x4 Auto.	23	8 000	61 100
3.0 380 ch S 4x4 Auto.	27	8 000	82 650
2.0 D 180 ch Pure	10	0	44 350
3.0 D 300 ch Prestige 4x4 Auto.	19	8 200	64 950
Surcoût Prestige : Pure + 5 190 € à + 5 200 €			
Surcoût Portfolio : Prestige + 6 940 € à + 7 470 €			
Surcoût R-Sport : Prestige + 4 270 € à + 4 280 €			
Surcoût S+R-Sport + 9 050 €			

## XJ

	CV	B/M*	PRIX
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 + 5 000 €			
Surcoût Portfolio : Luxe Premium + 6 690 € à + 7 450 €			
Surcoût Autobiography : Portfolio + 17 050 € à + 18 250 €			

## JEEP

TYPE	CV	B/M*	PRIX
RENEGADE			

1.6 E-torQ Evo 110 ch Sport	6	M	500	18 950
1.4 MultiAir 140 ch Longitude	8	M	250	22 150
1.4 MultiAir 170 ch Limited 4x4 Auto.	10	M	2 200	31 450
1.6 MultiJet 120 ch Sport	6	M	21 650	
2.0 MultiJet 120 ch Sport 4x4	7	M	150	23 550
2.0 MultiJet 140 ch Limited 4x4	8	M	150	30 350
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)

3.6 284 ch Sahara Auto.	20	M	8 000	38 350
Surcoût Rubicon : Sahara + 1 000 €				

## WRANGLER UNLIMITED (4 PORTES)

3.6 284 ch Sahara Auto.	20	M	8 000	40 550
Surcoût Limited : Rubicon + 1 000 €				

## CHEROKEE

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

## GRAND CHEROKEE

3.6 FlexFuel 286 ch Limited Pack Nav. Auto.	19	M	150	58 100
SRT Auto.	39	M	8 000	83 500
3.0 CRD 250 ch Limited	16	M	6 500	56 900
Surcoût Limited Pack Navigation : Limited + 4 200 €				
Surcoût Overland : Limited Pack Navigation + 5 800 €				
Surcoût Summit : Overland + 3 500 €				

## KIA

TYPE	CV	B/M*	PRIX
PICANTO (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 €			

## RIO (5 PORTES)

1.2 85 ch Origins	5	0	15 290
1.4 CRD 90 ch Origins	4	0	17 490
Surcoût Origins Premium : Origins + 1 200 €			

## VENGA

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

## SOUL

1.6 CRD 136 ch M	8	0	19 900
EV	1	0	35 400
Surcoût L : M + 2 000 €			
Surcoût EV Ultimate : EV + 1 500 €			
PRO CEE'D			

## CEE'D

1.0 T-GDI 120 ch Active	6	0	21 900	
GT	12	M	2 200	29 200
1.6 CRD 136 ch Active	7	0	23 200	
Surcoût GT Line : Active + 1 700 €				
Surcoût Premium : GT Line + 1 800 €				
CEE'D SW (BREAK)				

## CEE'D SW (BREAK)

Surcoût 5 portes + 1 100 €			
CARENS			

1.6 GDI 135 ch Motion	7	M	500	22 250
1.7 CRD 115 ch Motion	6	0	24 450	
1.7 CRD 141 ch Premium	7	0	30 650	

## NOUVEAU NIRO

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

## SPORTAGE

1.6 GDI 132 ch Motion	7	M	900	23 000
1.6-T-GDI 177 ch GT Line 4x4 DCT	10	M	2 200	34 400
1.7 CRD 115 ch Motion	6	0	25 000	
2.0 CRD 136 ch Active	7	0	30 900	
2.0 CRD 185 ch GT Line 4x4 Auto.	11	M	2 200	37 700

## OPTIMA

Hybride Rechargeable	nc	G	750	45 990
1.7 CRD 141 ch Premium	7	0	32 900	
Surcoût GT Line : Premium + 6 000 €				
NOUVELLE OPTIMA SW				

## GT AUTO.

GT Auto.	nc	M	6 500	42 990
Surcoût GT Line : Premium + 6 000 €				
NOUVELLE OPTIMA SW				

## LEXUS

TYPE	CV	B/M*	PRIX
CT	4	D	750
200h	9	G	750
Surcoût Pack : "base" + 1 300 €			
Surcoût Luxe : Pack + 500 €			
Surcoût F-Sport : 0 €			
Surcoût Executive : F-Sport + 7 400 €			

## NOUVELLE IS

300h	9	D	750	39 990
Surcoût Pack : "base" + 1 700 €				
Surcoût Luxe : Pack + 7 300 €				
Surcoût F-Sport : Luxe + 0 €				
Surcoût Executive : F-Sport + 7 200 €				

## LAMBORGHINI

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

## LANCIA

TYPE	CV	B/M*	PRIX
YPSILON 5 PORTES			
1.2 69 ch S/S Gold	4	0	15 200
1.2 69 ch S/S Gold +	4	0	16 200
0.9 TwinAir 85 ch S/S Gold	4	0	16 800
0.9 TwinAir 85 ch S/S Gold DFS	4	0	17 900
0.9 TwinAir 85 ch S/S Gold DFS +	4	0	18 900
1.3 MultiJet 95 ch S/S Gold	5	0	18 300
1.3 MultiJet 95 ch S/S Gold +			

Surcouf Sportline: Executive + 2 100 €  
 Surcouf Fascination: Sportline + 5 150 €

**CLASSE C BREAK**

Surcouf: berline + 1 300 € à + 1 800 €

**CLASSE C COUPE**

180	8	0	37 200
200	10	0	39 850
250 Auto.	12	0	44 050
300 Executive Auto.	14 M	900	51 450
400 Executive 4Matic Auto.	22 M	2 200	59 500
43 AMG 4Matic Auto.	25 M	3 000	68 450
63 AMG Auto.	36 M	6 500	94 100
63 AMG S Auto.	40 M	8 500	102 450
220 d	9	0	40 750
250 d Auto.	11	0	46 300

Surcouf Executive: "base" + 4 100 €

Surcouf Sportline: Executive + 2 650 €

Surcouf Fascination: Sportline + 5 850 €

**NOUVEAU SLC**

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

Surcouf Executive: "base" + 4 700 €

Surcouf Sportline: Executive + 3 000 €

Surcouf Fascination: Sportline + 3 500 €

**CLASSE GLC**

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

Surcouf Executive: "base" + 4 700 €

Surcouf Sportline: Executive + 1 550 €

Surcouf Fascination: Sportline + 5 000 €

**NOUVEAU GLC COUPE**

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

Surcouf Sportline: Executive + 3 200 €

Surcouf Fascination: Sportline + 5 000 €

**NOUVELLE CLASSE E**

200	10 M	150	44 750
250 Executive Auto.	nc M	150	49 500
300 Executive Auto.	nc M	500	56 500
400 Executive 4Matic Auto.	nc M	2 200	67 900
43 AMG 4Matic Auto.	nc M	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 M	150	62 500

Surcouf Executive: "base" + 4 400 €

Surcouf Sportline: Executive + 2 500 €

Surcouf Fascination: Sportline + 6 600 €

**NOUVELLE CLASSE E BREAK**

200 Auto.	nc M	250	50 150
250 Auto.	nc M	250	52 300
220 d Auto.	nc	0	52 000

**CLASSE E COUPE**

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

Surcouf Executive: "base" + 4 450 €

Surcouf Sportline: Executive + 550 €

Surcouf Fascination: Sport + 7 250 €

**CLASSE E CABRIOLET**

Surcouf: Classe E Coupé + 5 000 €

**CLASSE CLS COUPE**

400 Auto.	22 M	2 200	73 100
500 Executive Auto.	30 M	6 500	95 200
63 AMG Auto.	47 M	8 000	133 700
63 AMG S Auto.	50 M	8 000	148 700
220 d Auto.	9	0	59 900
250 d Auto.	11	0	63 500
350 d Auto.	15 M	250	70 550

Surcouf Executive: "base" + 6 750 €

Surcouf Sportline: Executive + 5 950 €

Surcouf Fascination: Sportline + 800 €

**CLASSE CLS SHOOTING BRAKE**

Surcouf: Classe CLS + 800 €

**CLASSE S**

400 4Matic Auto.	nc M	6 500	99 200
500 Executive Auto.	34 M	6 500	118 600
600 L Auto.	44 M	8 000	187 700
63 AMG Auto.	50 M	8 000	173 100
63 AMG L Auto.	57 M	8 000	250 800
400 h	19 M	900	97 200
500 L Executive	20 G	750	124 600
350 d Auto.	15 M	900	90 800
300 h	19	0	90 800

Surcouf Executive: "base" + 9 500 € (400, 400 h, 350 d et 300 h)

Surcouf Maybach: 500 Executive + 28 500 €, 600 L + 20 100 €

**CLASSE S COUPE**

400 4Matic Auto.	36 M	6 500	118 000
500 Auto.	36 M	6 500	137 300
63 AMG Auto.	50 M	8 000	183 300
65 AMG Auto.	57 M	8 000	253 800

**CLASSE S CABRIOLET**

500 Auto.	36 M	6 500	153 900
63 AMG 4Matic Auto.	50 M	8 000	202 600
65 AMG Auto.	56 M	8 000	265 900

**SL**

400 Auto.	25 M	2 200	105 700
500 Executive Auto.	36 M	8 000	135 600
63 AMG Auto.	50 M	8 000	181 400
65 AMG Auto.	56 M	8 000	256 900

**AMG GT**

GT Auto.	36 M	8 000	126 200
S Auto.	41 M	8 000	145 300

**CLASSE G**

500 Auto.	31 M	8 000	106 400
63 AMG Auto.	47 M	8 000	144 400
65 AMG Auto.	57 M	8 000	271 800
350 d Auto.	15 M	8 000	91 800

**CLASSE GLC**

400 4Matic Auto.	23 M	8 000	67 350
43 AMG 4Matic Auto.	36 M	6 500	83 150
500 Executive 4Matic Auto.	36 M	8 000	98 750
63 AMG 4Matic Auto.	48 M	8 000	130 600
63 AMG S 4Matic Auto.	51 M	8 000	140 400

**CLASSE GLC COUPE**

250 d 4Matic Auto.	12 M	2 200	57 550
350 d 4Matic Auto.	16 M	2 200	65 050

**CITAN TOURER LONG**

112 Pure	nc	nc	22 728
108 CDI Pure	nc	nc	22 416
109 CDI Pure	nc	nc	22 824
110 CDI Pure	nc	nc	23 940

**CITAN TOURER EXTRA-LONG**

111 CDI Pure	nc	nc	26 916
Surcouf Prime	plus	2 796 €	

**MINI**

TYPE	CV	B/M*	PRIX
MINI 3 PORTES			

One 75 ch	4	0	16 450
One 102 ch	5	0	17 550
Cooper 136 ch	7	0	20 400
Cooper S 192 ch	11 M	250	25 250
John Cooper Works	13 M	150	32 195

**MINI 5 PORTES**

One 75 ch	5	0	17 350
One 102 ch	5	0	18 450
Cooper 136 ch	7	0	21 30

# 102 [ LE PRIX DU NEUF ]

## 108 (5 PORTES)

Surcouf: 3 portes + 500 €

Surcouf GT Line : Allure + 1 100 €

Surcouf Féline: GT Line + 1 650 €

### 108 TOP! (3 PORTES)

Surcouf: 3 portes + 1 200 €

### 108 TOP! (5 PORTES)

Surcouf: 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 25 900

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

Surcouf Active: Access + 2 000 €

Surcouf Allure: Active + 1 950 €

Surcouf GT Line: Allure + 900 €

### 208 (5 PORTES)

Surcouf: 3 portes + 600 €

Surcouf Féline: GT Line + 550 €

### NOUVEAU 2008

1.2 PureTech 82 ch Access

4 0 16 050

1.2 PureTech 110 ch Active

5 0 19 750

1.2 PureTech 130 ch Allure

7 0 22 650

1.6 BlueHDi 75 ch Access

4 0 17 700

1.6 BlueHDi 100 ch Active

5 0 21 000

1.6 BlueHDi 120 ch Allure

6 0 24 150

Surcouf Active: Access + 2 100 €

Surcouf Allure: Active + 1 950 €

Surcouf GT Line: Allure + 1 000 €

Surcouf Crossway: GT Line + 650 €

### 308 (5 PORTES)

1.2 PureTech 82 ch Access

4 0 18 800

1.2 PureTech 110 ch Active

5 0 22 750

1.2 PureTech 130 ch Allure

6 0 25 750

1.6 THP 205 ch GT

8 0 31 050

GTi

16 250 37 400

1.6 BlueHDi 100 ch Access

5 0 22 600

1.6 BlueHDi 120 ch Active

5 0 25 600

2.0 BlueHDi 150 ch Allure

7 0 29 100

2.0 BlueHDi 180 GT Auto.

9 0 34 400

Surcouf Active: Access + 2 200 €

Surcouf Allure: Active + 1 950 €

Surcouf GT Line: Allure + 1 800 €

Surcouf Féline: Allure + 2 350 €

### 308 SW

Surcouf: 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

Surcouf Active: Access + 1 800 €

Surcouf Allure: Active + 2 750 €

Surcouf 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 ch Active

6 0 29 250

2.0 BlueHDi 150 ch 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 ch Active

7 0 32 450

2.0 BlueHDi 180 ch Allure Auto.

9 0 37 650

Surcouf Allure: Active + 2 950 €

Surcouf GT Line : Allure + 1 850 €

Surcouf Féline: GT Line + 1 600 €

Surcouf GT : Féline + 300 €

### 508 SW (BREAK)

Surcouf: 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

Surcouf 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

Surcouf Outdoor : Active + 2 150 €

### PORSCHE

#### TYPE CV B/M\* PRIX

#### NOUVEAU 718 CAYMAN

2.0 19 2 200 53 960

S 24 3 600 66 710

#### NOUVEAU 718 BOXSTER

2.0 19 2 200 56 000

S 24 3 600 68 750

## 106 (5 PORTES)

### NOUVELLE 911 COUPÉ (TYPE 991 II)

#### Carrera

25 M 8 000 98 975

#### Carrera 4

26 M 8 000 106 415

#### Carrera S

31 M 8 000 113 255

#### Carrera 4S

31 M 8 000 120 695

#### Targa 4

26 M 8 000 119 615

#### Targa 4S

31 M 8 000 133 895

#### Turbo

42 M 8 000 190 895

#### Turbo S

49 M 8 000 219 335

### NOUVELLE PANAMERA

#### 4S

32 M 4 000 115 967

#### Turbo

46 M 8 000 156 287

#### E-Hybrid

31 L 1 000 110 222

#### Diesel

31 M 3 000 119 927

### MACAN

#### 2.0

15 M 2 200 58 235

#### S

23 M 8 000 63 755

#### GTS

25 M 8 000 76 115

#### Turbo

29 M 8 000 86 510

#### S Diesel

16 M 2 200 63 155

### CAYENNE

#### S

31 M 8 000 87 290

#### GTS

33 M 8 000 104 690

#### Turbo

49 M 8 000 134 930

#### S E-Hybrid

20 L 750 88 760

#### Diesel

16 M 2 200 78 290

#### Phantom

39 M 8 000 421 080

#### Phantom Coupé

39 M 8 000 469 500

### RENAULT

#### TYPE CV B/M\* PRIX

#### TWINGO

MII (3 PORTES)

1.0 70 ch Life

4 0 11 000

0.9 Energy TCE 90 ch Zen

4 0 13 500

GT

6 0 17 000

### RENAULT

#### ZOE

Life

1 6 300 23 600

Charge rapide Life

1 6 300 24 100

Surcouf Zen: Life + 1 500 €

Surcouf Intens: Zen + 1 000 €

### NOUVELLE CLIO

1.2 75 ch Life

4 0 13 700

0.9 TCE 90 Zen

5 0 16 500

1.2 Energy TCE 120 Intens

6 0 19 450

RS EDC

11 M 150 26 300

RS Trophy 220 ch DSG

12 M 150 29 300

1.5 Energy dCi 75 Life

4 0 16 800

1.5 Energy dCi 90 Zen

4 0 19 400

1.5 Energy dCi 110 Intens

4 0 22 550

Surcouf Zen: Life + 1 900 €

Surcouf Intens: Zen + 1 700 €

### NOUVELLE MEGANE

1.2 Energy TCE 100 ch Life

5 0 18 200

1.2 Energy TCE 130 ch Zen

7 0 23 200

1.6 Energy TCE 205 ch GT EDC

11 M 150 31 900

1.5 Energy dCi 90 ch Life

4 0 22 100

1.5 Energy dCi 110 ch Life

5 0 23 400

1.6 Energy dCi 130 ch Zen

6 0 26 600

1.6 Energy dCi 160 Intens EDC

8 0 35 200

Surcouf Zen: Life + 2 800 €

Surcouf Intens: Zen + 2 200 €

### NOUVEAU SCENIC

1.2 Energy TCE 115 ch Life

6 0 23 700

## SSANGYONG

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

## SUBARU

TYPE	CV	B/M*	PRIX
<b>XV</b>			
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 28 990
Surcoût Luxury: Premium + 3 000 €			
<b>WRX STI</b>			
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 €			
<b>FORESTER</b>			
2.0i 150 ch Premium	8	M	2 200 30 990
2.0D 147 ch	8	M	900 30 990
Surcoût Premium: "base" + 3 000 €			
Surcoût Luxury: Premium + 3 000 €			
<b>FORESTER SPORT</b>			
2.0XT 240 ch Exclusive	15	M	6 500 40 990
2.0D 147 ch Exclusive	9	M	1 600 37 990
<b>LEVORG</b>			
1.6 Turbo 170 ch Exclusive Lineartronic	10	M	2 200 36 990
<b>OUTBACK</b>			
2.5i 173 ch Luxury Eyesight Lineartronic	10	M	2 200 44 990
2.0D 150 ch Premium	9	M	500 39 990
Surcoût Premium Eyesight: Premium + 2 000 €			
Surcoût Luxury: Premium Eyesight + 1 000 €			
Surcoût Luxury Eyesight: Luxury + 2 000 €			
Surcoût Exclusive Eyesight: Luxury Eyesight + 2 000 €			
<b>BRZ</b>			
2.0i 200 ch	12	M	3 000 30 990
Surcoût Club: "base" + 2 000 €			

## SUZUKI

TYPE	CV	B/M*	PRIX
<b>CELERIO (5 PORTES)</b>			
1.0 68 ch Avantage	4		0 8 990
1.0 WT 68 ch Pack Plus	4		0 12 290
Surcoût Privége: Avantage +1700 €			
Surcoût Pack: Privége + 800 €			
<b>SWIFT (3 PORTES)</b>			
1.2 WT 92 ch Avantage	5		0 12 090
Sport	8	M	900 17 480
Surcoût Privége: Avantage + 800 €			
<b>SWIFT (5 PORTES)</b>			
Surcoût: 3 portes + 650 €			
Surcoût Sd City: Privége + 1 750 €			
<b>NOUVELLE BALENO</b>			
1.2 Dualjet Privége	4		0 14 490
1.2 Hybrid SHVS Pack	4		0 17 150
1.0 Boosterjet Pack	5		0 17 390
Surcoût Pack: Privége + 1 700 €			
<b>JIMNY</b>			
1.3 WT JX	6	M	2 200 13 860
Surcoût JX: JX + 1 750 €			
<b>VITARA</b>			
1.6 WT 120 ch Avantage	6		0 17 490
S	7		0 22 890
1.6 DDIS 120 ch Privége	6		0 21 690
Surcoût Privége: Avantage + 1900 €			
Surcoût Pack: Privége + 1900 €			
<b>NOUVEAU S-CROSS</b>			
1.0 Boosterjet Avantage	6		0 19 390
1.4 Booster Style	7		0 25 290
1.6 DDIS 120 ch Privége	6		0 23 890
Surcoût Privége: Avantage + 2 400 €			
Surcoût Style: Privége + 4 300 €			

## TESLA

TYPE	CV	B/M*	PRIX
<b>MODEL S</b>			
60	1	D	6 300 70 800
90D	1	D	6 300 98 900
P90D	1	D	6 300 121 400
P100D	1	D	6 300 139 200
<b>NOUVEAU MODEL X</b>			
75D	1	D	6 300 90 600
90D	1	D	6 300 104 000
P90D	1	D	6 300 126 100

## TOYOTA

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

## AYGO (5 PORTES)

Surcoût: 3 portes + 400 €			
<b>YARIS (3 PORTES)</b>			
1.0 WT-i 69 ch Active	4		0 13 800
1.3 WT-i 100 ch France	6		0 15 850
1.4 D-4D 90 ch Active	5		0 16 700
Surcoût France: Active + 900 €			
<b>YARIS (5 PORTES)</b>			
100h France	5	D	750 19 090
Surcoût: 3 portes + 600 €			
Surcoût Dynamic: France + 410 € à + 700 €			
<b>NOUVEAU C-HR</b>			
1.2 T 116 ch Active	7	M	150 22 900
122h Dynamic	6	D	750 28 500
Surcoût Dynamic: Active + 3 000 €			
Surcoût Graphic: Dynamic + 3 000 €			
Surcoût Distinctive: Graphic + 0 €			

## 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
GTD	12	M	250 35 650
GTD Performance	16	M	2 200 37 400
GTD Clubsport	16	D	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: Confortline + 2 010 €			
Surcoût Confortline: Trendline + 2 010 €			
Surcoût Confortline: Confortline + 4 090 €			

## GOLF VII (5 PORTES)

GTE	6	D	1 000 39 600
e-Golf	3	B	6 300 38 190
Surcoût berline 3 p. + 830 €			
Surcoût Cat Exclusive: Cat + 3 530 €			
<b>GOLF VII SW (BREAK)</b>			

1.2 TSI 85 ch Trendline	5		0 20 450
1.2 TSI 110 ch Confortline	5		0 24 820
1.0 TSI 115 ch BlueMotion Trendline	6		0 23 660
1.4 TSI 125 ch Trendline	6		0 23 660
1.4 TSI 150 Confortline	8		0 27 930
R DSG	19	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: Confortline + 2 170 €			
Surcoût Confortline: Trendline + 2 170 €			
Surcoût Confortline: Confortline + 2 170 €			

## 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
<b>GOLF SPORTSVAN</b>			

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 Confortline	8		0 28 850
1.6 TDI 90 ch Trendline	4		0 26 030
1.6 TDI 110 ch Trendline	5		0 27 160
2.0 TDI 150 ch Confortline	8		0 31 530
<b>NOUVELLE COCCINELLE</b>			

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 29 790
2.0 TDI 150 ch Design	8		0 32 340
Surcoût Dune: Design + 4 150 €			
<b>SCIROCCO</b>			

1.4 TSI 125 ch	7		0 25 790
2.0 TSI 180 ch	10	M	250 29 010
R	18	A	4 000 30 780
2.0 TDI 110 ch	7		0 29 790
2.0 TDI 150 ch	10		0 36 040
Surcoût Dune: Design + 4 150 €			
Surcoût Momentum: Kinetic + 2 710 €			
Surcoût R-Design: Momentum + 3 560 €			
Surcoût Summum: R-Design + 300 €			
Surcoût Xenium: Summum + 3 990 €			
<b>V60 (BREAK)</b>			

1.2 TSI 110 ch	6		0 24 760
1.4 TSI 150 ch	8	M	



CHRISTOPHE DUGARRY  
@TeamDugaRMC

# RMC

## LA RADIO PAS COMME LES AUTRES

TEAM DUGA 18H-20H



# Référent sur le marché de l'automobile premium

**aj** LES PROFESSIONNELS S'AFFICHENT



UNE ÉQUIPE  
À VOTRE ÉCOUTE :

- Directeur de publicité : Marc Quellé • Assistante : Sylviane Ragusa 01 41 33 55 54
- Directrice de clientèle : Julie Aldabo 01 41 33 55 45 - julie.aldabo@mondadori.fr
- Graphiste : Alexandre Guillard - alexandre.guillard@mondadori.fr • www.autojournal.fr

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\*

6 000 CENTRES DE MONTAGE  
& MONTAGE À DOMICILE

DÉCOUVREZ  
**LES PACKS**  
PNEUS + JANTES  
PRÊTS À ROULER



[www.allopneus.com](http://www.allopneus.com)

**0 892 460 900**

Service Client : 0800 911 400

**allopneus.com**

\* A partir de 2 pneus - RCS Aix 327 125 678

**JAPAUTO**  
AUTOMOBILES  
1<sup>er</sup> distributeur Honda de France  
depuis 1966

**HONDA**  
The Power of Dreams<sup>®</sup>



## LES OFFRES JAPAUTO DE NOËL



40 véhicules disponibles immédiatement à prix exceptionnel,  
**mais jusqu'au 24 décembre seulement !**



**CIVIC**

Jusqu'à  
**6 200 €** d'économie<sup>(1)</sup>  
Sans condition



**CR-V**

Jusqu'à  
**7 000 €** d'économie<sup>(2)</sup>  
Sous condition de reprise



(1) Avantage client de 6 200 € composé d'une remise Japauto de 6 200 € sans condition de reprise. Exemple pour une CIVIC 1.8 i-VTEC Executive Novi série limitée CUIR NAVI by Japauto au prix catalogue de 27 190 € incluant une sellerie cuir exclusive noire à surpiqures foncées et un revêtement d'une valeur de 1 690 €, hors peinture métallisée, frais d'immatriculation et éco-taxe et déduction faite d'une remise de 6 200 €. Tarif au 01/04/2016. Consommation cycle mixte : 6.1 l/100 km, Emissions de CO<sub>2</sub> : 145 g/km. (2) Avantage client de 7 000 € composé d'une remise Japauto de 5 200 € et de 1 800 € de capital reprise (aide à la reprise conditionnée à l'acceptation de la reprise par Japauto). Exemple pour un CRV 1.6 i-DTEC 160 Exclusive Novi Auto au prix catalogue de 41 770 €, hors peinture métallisée, frais d'immatriculation et éco-taxe et déduction faite d'une remise Japauto de 5 200 € et de 1 800 € de capital reprise (aide à la reprise conditionnée à l'acceptation de la reprise par Japauto). Tarif au 03/10/2016. Consommation cycle mixte : 5.3 l/100 km, Emissions de CO<sub>2</sub> : 139 g/km. Montant de l'avantage client variable selon modèles, détails des offres en concession. Offres non cumulables, réservées aux particuliers, valable sur modèles identifiés en stock et pour toute immatriculation jusqu'au 24/12/2016 chez Japauto, dans la limite des stocks disponibles. Photos non contractuelles.



**HONDA À PARIS**

Paris - Grande Armée | 29, avenue de la Grande Armée - 16<sup>e</sup>  
01 45 00 14 51

Paris - Porte de Saint Cloud | 147, boulevard Murat - 16<sup>e</sup>  
01 53 84 20 30

Retrouvez nos offres sur [www.japauto.com](http://www.japauto.com)

Paris - République | 32, avenue de la République - 11<sup>e</sup>  
01 43 14 38 38

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

#SUV?  
#coupé?  
#citadine?



## Nouvelle Audi Q2 #untaggable

Untaggable = intaggable. SUV = tout-terrain.  
Volkswagen Group France S.A., au capital de 7 750 000 € - 11 avenue de Bourgogne Villers-Cotterêts - RCS Soissons B 602 025 538.  
Audi recommande Castrol EDGE Professional.

Gamme Audi Q2 : consommation cycle mixte (l/100km) : 4,4 - 5,7. Rejets de CO<sub>2</sub> mixte (g/km) : 114 - 130. Valeur communiquée à titre indicatif - en cours d'homologation au 29/09/2016.

**Premium Automobiles**  
105, Blvd Murat  
75015 Paris  
Tél. 01 40 71 35 30  
[www.audi-paris16.com](http://www.audi-paris16.com)

**Premium II**  
15, Av. des Prés  
78180 Montigny le Bretonneux  
Tél. 01 61 37 27 00  
[www.audi-montigny.com](http://www.audi-montigny.com)

**Paris Est Evolution**  
332, Rue Berthe Morisot  
77400 St Thibault des Vignes  
Tél. 01 60 35 46 36  
[www.audi-marnetavallee.com](http://www.audi-marnetavallee.com)

**Premium Vélizy**  
17-19, Avenue Louis Breguet  
78140 Vélizy-Villacoublay  
Tél. 01 78 74 20 20  
[www.audi-velizy.com](http://www.audi-velizy.com)

# EXCLUSIVITÉ MAZDA À PARIS



## SÉRIE SPÉCIALE **MAZDA3 GRAPHITE**

A partir de **20 800 €<sup>(1)</sup>**  
Sous condition de reprise



**4 000 €**  
d'avantage client<sup>(2)</sup>

sur une sélection  
de MAZDA 3 essence & diesel  
disponibles immédiatement



Sièges mi-cuir/Suede



Jantes alliage 18" Dark Gunmetal



Phares bi-Xénon avec lave-phares

### MAZDA RÉPUBLIQUE

32 avenue de la République - PARIS 11<sup>e</sup>  
01 43 14 38 45

### MAZDA COURBEVOIE

102 boulevard de Verdun 92400 COURBEVOIE  
01 41 88 90 10

Plus d'informations sur  
[www.mazda-paris.fr](http://www.mazda-paris.fr)

(1) Tarif 67/16 du 17/05/2016. Prix de la MAZDA 3 2.0 SKYACTIV-G 120 ch série spéciale GRAPHITE BVM6 au prix catalogue de 24 800 €, peinture métallisée incluse, hors frais d'immatriculation et déduction faite d'une remise de 3 200 € et de 800 € d'aide à la reprise (aide à la reprise conditionnée à l'acceptation de la reprise par le concessionnaire). Offre non cumulable, réservée aux particuliers, valable sur modèles identifiés en stock et pour toute immatriculation jusqu'au 28/12/2016, dans la limite des stocks disponibles. Consommation cycle mixte de la MAZDA 3 2.0 SKYACTIV-G 120 ch GRAPHITE BVM6: 5.1 l/100 km. Emissions de CO2 : 119 g/km. Photo non contractuelle. (2) Avantage client de 4 000 € composé d'une remise de 3 200 € et de 800 € d'aide à la reprise (aide à la reprise conditionnée à l'acceptation de la reprise par le concessionnaire).



## VENT FORCE R8.

La nouvelle Audi R8 Spyder avec  
son moteur V10 5.2 FSI de 540 ch.

Rejoignez la #LeagueofPerformance\*



Volkswagen Group France S.A. RCS SOISSONS B 602 Q25 538.  
Audi recommande Castrol EDGE Professional.

\* Ligue de la performance

Gamme Audi R8 : consommation en cycle mixte (L/100 km) : 11,4 - 12,3.  
Rejets de CO<sub>2</sub> (g/km) : 272 - 287.

Audi Sport

Audi Sport Store

**Premium Vélizy**

19, Avenue Louis Breguet - Vélizy-Villacoublay - Tél. : 01.78.74.20.20

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](http://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 CO<sub>2</sub> (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](http://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<sup>(1)</sup>**

APRÈS UN LOYER DE 3 000 €

NOUVELLE  
GAMME  
**SUV**

GAMME CR-V À partir de

**299 €/MOIS<sup>(2)</sup>**

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.orios.fr](http://www.orios.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. [www.honda.fr](http://www.honda.fr) \* Donnez vie à vos rêves.

**COURTOIS AUTOMOBILES CHAMBOURCY**

50, route de Mantes – 01 71 52 11 00



[www.honda-chambourcy.com](http://www.honda-chambourcy.com)

**COURTOIS AUTOMOBILES SAINT-OUEN L'AUMONE**

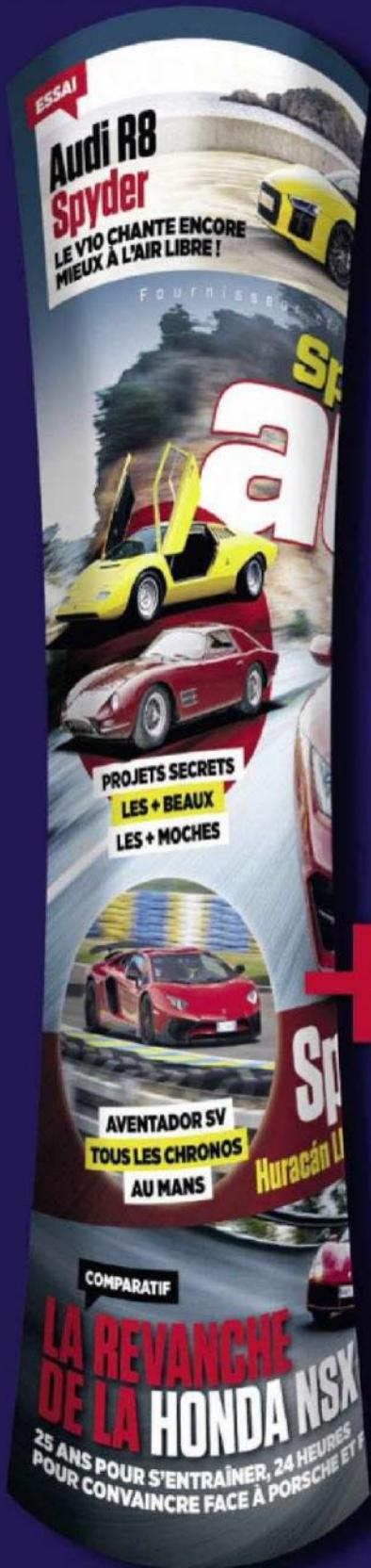
Cité de l'Auto - 12 rue Louis Delage – 01 34 32 33 00

[www.honda-saintouenlaumone.com](http://www.honda-saintouenlaumone.com)



# NUMÉRO DE JANVIER À NE PAS MANQUER

**SPORT AUTO ET SON DVD EN VENTE DÈS  
LE 30 DÉCEMBRE !**



## Votre voiture reprise & payée en 24h

sans obligation d'en acheter une nouvelle !

Estimation gratuite de votre voiture



APPELEZ-NOUS AU : **30 55**

(Gratuit depuis un poste fixe)



### Véhicules du Personnel

### Véhicules de Direction

### Véhicules Neufs

### Usine de POISSY

### PEUGEOT & CITROËN

Tél : **01 30 19 55 00**

**06 18 40 80 86**

**vvo@info-auto.org**

**www.info-auto.org**

**les voitures de l'année**

**Mercedes - BMW**

**Audi - VW**

*Direction et Collaborateur ALLEMAGNE*

[www.lesvoituresdelannee.com](http://www.lesvoituresdelannee.com)

**06.09.78.09.20**

[aupe@lesvoituresdelannee.com](mailto:aupe@lesvoituresdelannee.com)

## ANCIENNES & MODERNES



**ILS LES ASSURENT À PETIT PRIX !**

### ASSURANCE COLLECTION

à partir de **20 €**

Garanties RC + Déf., Pénale et Recours +  
Prêt du Volant + trajet Travail Occasionnel  
pour un véhicule d'avant 1976.  
Tarif au 01.12.2016. Hors coût de police.

### ASSURANCE MODERNE TOUS RISQUES

à partir de **234 €**

Tarifs minimum annuels en cours  
le 01.12.2016, pour une New Beetle,  
s'adressant à un homme de  
39 ans vivant à Toulouse (31), conduite  
couple, utilisant son véhicule pour se  
rendre à son lieu de travail et la  
promenade, bénéficiant d'un bonus  
de 50%, entre autres critères.

**Quattro ASSURANCES**  
[www.quattro.fr](http://www.quattro.fr)

**DEVIS et ESPACE ADHÉRENT sur QUATTRO.FR**  
 **05 65 100 100**



Q4F - Société du Groupe en Assurances - Siège Social : 128, rue La Boétie 75008 PARIS - RCS : Paris  
B 360 004 046 - N° DRAO : 07 001 752 - [www.q4f.fr](http://www.q4f.fr)

**POUR 29 €/AN PRÉSERVEZ VOTRE PERMIS**

- Retour à domicile en Taxi en cas d'impossibilité de conduire (exemple : une soirée exceptionnellement arrosée !!)
- Envoi d'un chauffeur en cas d'immobilisation de la voiture suite à un excès de vitesse supérieur à 40 km/h
- Organisation et prise en charge d'un stage de récupération de points
- Informations réglementaires sur le permis à points

Rendez-vous sur [www.assistancepermis.fr](http://www.assistancepermis.fr)  
ou au **05 65 100 100**



En partenariat avec

À découvrir dans notre prochain numéro

# N° 973

**du 22 décembre 2016**

CHRISTIAN MARTIN



### Citroën C3

Avec seulement 82 ch sous le capot, la nouvelle C3 s'est attaquée au tour d'Espagne pour son essai longue durée. Autoroutes, routes de montagne et pistes... rien ne lui aura été épargné.

### Audi R8 Spyder

Encore plus féroce et accrocheuse, avec son V10 implanté dans le dos du conducteur, la R8 Spyder est de retour quelques mois après le Coupé.



DENIS MÉUNIER

CLÉMENT CHOULOT



### Le Volvo V90 face au Mercedes Classe E break

Lorsque deux classiques du genre s'affrontent, cela donne un match de haut niveau, sur le thème du confort et des équipements de dernière technologie.

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. À découvrir également dans ce numéro, nos essais des Jaguar F-Pace, Mercedes GLC Coupé, Bentley Bentayga, Ford Edge et Peugeot 2008.



Et aussi... En kiosque

# ***l'auto journal***

Une publication des Éditions Mondadori Axel Springer  
"EMAS" SNC

**MONDADORI FRANCE** Président: Ernesto Mauri

**axel springer** Président Axel Springer France: Ralph Büchi

#### RÉDACTION

8, rue François-Ory - 92543 Montrouge Cedex

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

E-mail: [autojournal@mondadori.fr](mailto:autojournal@mondadori.fr)

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

**Directeur de la rédaction:** Laurent Chiapello

**Rédacteur en chef:** Jean-Éric Raoul,

assisté de Karine Roumestand (55 94)

**Rédacteur en chef adjoint:** Guy L'Hospital (53 96)

**Directeur artistique:** Véronique Martin

**Actus, nouveautés:** Brice Perrin

(chef de rubrique, 56 33), Florian Chopin (55 95)

**Essais:** Méline Priam (chef de rubrique, 54 16), Stany Meurer (53 07)

**Service/Pratique:** Pascal Richard (chef de rubrique, 55 66)

**Technique:** Vincent Coppin, Frédéric Haas

**Convoyage:** Sylvain Cambier (responsable)

**Secrétaire général de rédaction:** Denis Riflaide

**Secrétariat de rédaction:** Valérie Fröhlich

(1<sup>re</sup> 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 (56 50)

**Ont collaboré à ce numéro:** Nathalie Barriaud, Thierry Le Saux

#### DIRECTION - ÉDITION

**Directeur de la publication:** Carmine Perna

**Directeur exécutif:** Stéphane Haitaïan

**Éditeur:** Tommaso Albinati

#### DIFFUSION

[www.vendezplus.com](http://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 (53 54), Paul Bellaïche (56 00)

**Planning:** Angélique Consoli (53 52), Stéphanie Guillard (53 50)

**Trafic:** Stéphane Durand (53 12)

**Service Opérations spéciales:** 01 46 48 19 23

#### ANNONCES CLASSÉES

Tél.: 01 41 33 55 54

**Directeur de publicité:** Marc Queille

**Commerciale:** Julie Aldabro

**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 (50 53), Valérie Brunehaut (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:** décembre 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 (Édigroup Belgique Sprl, tél. : 070 233 304, [abonnement@edigroup.org](mailto:abonnement@edigroup.org)): 89,95 € (1 an, 25 numéros). Suisse (Edigroup S.A. Tél. : 022 860 84 01, [abonne@edigroup.ch](mailto:abonne@edigroup.ch)): 139 CHF (1 an, 25 numéros).



# ENTRETIEN ET GARANTIE OFFERTS<sup>(1)</sup> SUR TOUS NOS MODÈLES JUSQU'AU 30 DÉCEMBRE 2016

NOUS PRENONS SOIN DE VOUS  
AUTANT QUE DE VOTRE VOLVO.

VOLVO XC60 MOMENTUM  
À PARTIR DE

**365€\* /mois<sup>(2)</sup>**

LLD\*\* 36 mois et 45 000 km  
jusqu'au 30 décembre 2016



(1) Pour toute souscription d'un contrat de \*\*Location Longue Durée pour une VOLVO neuve, Prestation Entretien-Garantie offerte et assurée par Cetelem Renting sur une durée maximale de 48 mois et 120 000 km. \*Avec un premier loyer majoré de 6 000 €. (2) Exemple de loyer pour une Location Longue Durée sur 36 mois et 45 000 km pour la location d'une VOLVO XC60 D3 Momentum BM6 aux conditions suivantes : apport de 6 000 € TTC, suivi de 35 loyers mensuels de 365 € TTC. Cette offre est réservée aux particuliers dans le réseau participant. Sous réserve d'acceptation du dossier jusqu'au 30/12/2016 par le loueur Cetelem Renting, SAS au capital de 20 100 000 €, 414 707 141 RCS Nanterre, 143, rue Anatole France, 92300 Levallois-Perret, N° ORIAS : 07 026 602 ([www.orias.fr](http://www.orias.fr)). Conditions sur [volvocars.fr](http://volvocars.fr). Modèle présenté : VOLVO XC60 D3 BM6 150 ch R-Design avec options peinture métallisée et jantes alliage Ixion II 20". 1<sup>er</sup> loyer de 7 900 €, suivi de 35 loyers de 428 €. Gamme VOLVO XC60 : Consommation Euromix (L/100 km) : 4.5 à 7.7 - CO<sub>2</sub> rejeté (g/km) : 117 à 179.

## RENDEZ-VOUS CHEZ VOS CONCESSIONNAIRES VOLVO PARIS / ÎLE-DE-FRANCE

LISTE DES CONCESSIONNAIRES SUR [VOLVOCARS.FR](http://VOLVOCARS.FR)



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<sup>(1)</sup>** 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](http://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 de marché, vous restez libre de revenir, à tout moment et sans frais, au tarif réglementé pour votre lieu 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 Happ-e, ENGIE achète l'équivalent de la quantité d'électricité consommée par le client (ou Garanties d'Origine émises) 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.