

l'auto-journal

N°973

SÉRIE 3 VII



M5



SÉRIE 1 III

TOUTES LES FUTURES



X3 III

BMW

DOSSIER SPÉCIAL

X2



D'ICI À 2019,
15 NOUVEAUX
MODELES
RÉVÉLÉS!
NOUVELLES
TECHNOLOGIES,
RENFORCEMENT
DES SUV : LA MARQUE
EST EN PLEINE FORME!

CITROËN C3

ESSAI LONGUE DURÉE



UN TOUR D'ESPAGNE EN CITADINE DE 82 CH,
EST-CE BIEN RAISONNABLE?

7 MODÈLES À L'ESSAI



“ Les
coups
de cœur
2016
de la
rédaction
”

FACE-A-FACE

VOLVO V90 /
MERCEDES CLASSE E BREAK

Deux démnageuses pleines de charme!



RENAULT
SCÉNIC dCi 110

Le plus sobre
des Scénic
est-il vraiment
recommandable?



M 01117 - 973 - F : 3,90 €

BEL : 4 € - ESP : 4 €
GR : 4 € - DOM S : 4 €
DOM A : 5 € - ITA : 4 €
LUX : 4 € - PORT CONT : 4 €
CAN : 6 \$ CAN - MAR : 45 DH
TOM S : 600 CFP
TOM A : 1000 CFP
CH : 6 FS - TUN : 6 DTU



NOUVELLE BMW 330e BERLINE.

**Nouvelle
Gamme BMW
Hybride
Rechargeable**



**Le plaisir
de conduire**

www.bmw.fr

LA NOUVELLE GÉNÉRATION HYBRIDE SELON BMW.

iPERFORMANCE

BMW vous propose aujourd'hui une nouvelle génération de modèles Hybrides s'inspirant du meilleur des technologies BMW i. Synthèse idéale entre usage électrique et thermique, **déplacements en 100 % électrique pour les trajets urbains et périurbains du quotidien*** et motorisation essence optimisée pour les longs trajets. À découvrir dès maintenant chez votre **Concessionnaire BMW** ou sur bmw.fr/hybride



NOUVELLE BMW 225xe ACTIVE TOURER.

* Autonomie 100 % électrique jusqu'à 40 km (BMW 225xe Active Tourer et BMW 330e Berline), et jusqu'à 125 km/h (BMW 330e Berline) ou 130 km/h (BMW 225xe Active Tourer). L'autonomie dépend de différents facteurs, notamment du style de conduite, des conditions de roulage et de la température. Consommations en cycle mixte des Nouvelles BMW 225xe Active Tourer et BMW 330e Berline : **1,9 à 2,1 l/100 km**. Consommation électrique : **11 à 11,9 kWh/100 km**. CO₂ : **44 à 49 g/km** selon la norme européenne NEDC. BMW France, S.A. au capital de 2 805 000 € - 722 000 965 RCS Versailles - 3 avenue Ampère, 78180 Montigny-le-Bretonneux.



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 CO₂ 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

Sommaire [N° 973]



*Tous les plaisirs
de l'automobile*
**du 22 décembre
au 4 janvier 2017**

Découvrir

[NOUVEAUTÉS]

10 BMW X2, Série 1, X3, Série 3, Série 6...

Comprendre

[L'ENQUÊTE DE LA QUINZAINE]

22 Renault et PSA encore français ?

Conduire

[ESSAI 10 000 KM]

30 Citroën C3 1.2 PureTech 82

[1^{ers} ESSAIS]

42 Audi R8 Spyder V10

56 Suzuki Ignis 1.2 Dualjet

70 Seat Leon 1.0 TSI

74 Bentley Mulsanne Extended Wheelbase

[GRAND ANGLE]

46 Renault Clio TCe 120

[FACE-À-FACE]

48 Volvo V90 D4 Geartronic 8 /

Mercedes Classe E 220 d BVA9

[LES EXPERTS]

60 Renault Scénic 1.5 dCi 110

[LES COUPS DE CŒUR 2016

DE LA RÉDACTION]

62 Alfa Romeo Giulia, Volvo S90...

[DERNIER ESSAI]

79 Kia Rio

Vibrer

[REPORTAGE]

80 Les racines sportives de Ford

[SPORT]

86 Formule 1 : comment la Côte d'Azur

a ressuscité le Grand Prix de France

[RÉTRO]

88 Toyota Tercel 1300

Partager

[COURRIER DES LECTEURS]

92 La vie de vos autos

93 Le chef des essais vous répond

S'offrir

[CONFIGURATEUR]

94 Seat Ateca

[FICHE OCCASION]

98 BMW X4

[LE PRIX DU NEUF]

101 Le tarif des voitures neuves

[LES PROFESSIONNELS

S'AFFICHENT]

109 Les petites annonces

66 Les
coups
de cœur
de la
rédaction
p. 62



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

Europe 1



UN TEMPÉRAMENT D'AVANCE



Mazda3

Un regard suffit pour faire naître l'envie de conduire la Mazda3. Élegante à l'extérieur, raffinée à l'intérieur, cette 5 portes disponible aussi en version berline défie toutes les conventions. Technologies de pointe, connectivité de premier plan, tout en elle a été pensé pour vous offrir vos plus beaux voyages et vos plus belles émotions. MAZDA. AU-DELÀ DES CONVENTIONS.

www.mazda.fr

ZOOM-ZOOM

Gamme Mazda 3 : consommations mixtes (L/100 km) de 3,8 à 5,8 - Émissions de CO₂ (g/km) de 99 à 135.

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



L'ANNÉE
AUTO
2016



ÉDITO

ABONNEZ-VOUS!

Retrouvez toutes nos
offres p. 73 et sur
www.kiosquemag.com



CLÉMENT CHOULOT

L'ANNÉE DE LA FRANCE

Le dernier numéro de l'année est l'occasion de jeter un ultime coup d'œil dans le rétroviseur. Rassurez-vous, dans quinze jours, nous retrouverons notre boule de cristal, pour vous annoncer tout ce qui vous attend de passionnant en 2017. Mais en attendant, whaou, quelle année! C'est singulièrement vrai pour l'automobile tricolore, qui nous a réservé quelques pépites. Nouveau Renault Scénic, nouveau Peugeot 3008, nouvelle Citroën C3: rien qu'avec ces trois-là, on retrouve une "certaine idée de la France". Loin de jouer le consensus mou, ou de

courir à la poursuite des Allemands, nos marques nationales ont su trouver un style innovant, bien à elles. En assumant leurs différences, en apportant une vraie fraîcheur sur les catégories qu'elles visent, elles replacent la France à la pointe de l'attractivité.

Côté sport aussi, les couleurs nationales ont brillé. L'année a commencé avec la victoire de Peugeot au Dakar. On célèbre évidemment le quatrième titre de Sébastien Ogier en rallye, acquis dans la difficulté d'un règlement pénalisant. Au Mans, même si c'est une Porsche qui l'emporte, on retrouvait au volant de la voiture de tête l'insatiable Romain Dumas, titré champion du monde d'endurance... qui ensuite est allé également décrocher la victoire au sommet de Pikes Peak. N'oublions pas Simon Pagenaud, titré en Indycar, au sein d'un championnat très relevé. Ni, bien sûr, la belle histoire d'Esteban Ocon en Formule 1. Tandis que Romain Grosjean a relevé le défi de "déverminer" la monoplace d'un team tout neuf, le jeune Esteban est arrivé en milieu de saison dans une écurie de fond de grille. Un beau challenge, auquel il s'est attaqué avec talent et humilité. Le voilà titularisé chez Force India. Dans l'antichambre de la Formule 1, Pierre Gasly vient de remporter le titre en GP2. Enfin, apothéose inattendue, l'annonce du retour d'un Grand Prix en France, pour 2018, après tant d'années d'interruption, prouve qu'il ne faut jamais cesser d'y croire. Voilà, en quelques lignes, une liste de démentis cinglants à ceux qui se croient condamnés au déclin et à la sinistrose. Et l'occasion de vous souhaiter, au nom de toute la rédaction, d'excellentes fêtes et une très bonne année 2017.

Rédacteur en chef
jeaneric.raoul@mondadori.fr

Jean-Eric
Raoul

ÇA VOUS A FAIT RÉAGIR...

Je lis L'AJ depuis l'âge de 16 ans... il y a cinquante ans! Et je retrouve le même esprit rédactionnel, avec des scoops et des essais pointus. En revanche, je trouve que vous n'êtes pas du tout dans le coup sur les véhicules hybrides. Vous allez bientôt être dépassés si vous n'y consacrez pas une rubrique dans chaque numéro.

Jean-Bruno Terrel

Nous essayons et analysons les nouveaux modèles hybrides au rythme de leur présentation. Encore marginaux sur le marché français, ils vont se multiplier dans les années à venir. Et les pages que nous leur consacrons également.

Je regrette une ligne éditoriale "molle", favorable aux constructeurs et aux pouvoirs publics. À mon sens, vous devez aider les automobilistes plutôt que de les noyer dans des propos consensuels.

François Juste

Les coups de fil rageurs de certains constructeurs outrés par un verdict laissent à penser que nous ne sommes pas encore assez "favorables" ni "consensuels"! Mais tout en défendant son indépendance et sa rigueur d'analyse, L'AJ fait aussi le choix de valoriser les plaisirs de l'automobile.

ON A AIMÉ,
CETTE QUINZAINE



L'ARCHIBELLE DE L'ARCHIPEL

C'est le genre de cadeau d'anniversaire qui ne se refuse pas. En fait de cadeau, il y en a 10. Dix exemplaires de Ferrari J50, une toute petite série proposée par le département "projets spéciaux", destinée à célébrer le cinquantenaire de la présence de la marque sur le sol japonais, et qui présente de nombreuses modifications par rapport à la 488 Spider sur laquelle elle repose.

Plus de toit mobile mais deux panneaux amovibles en carbone, qui font de cette version une pur targa. Une ligne remaniée avec soin, qui présente des optiques effilées et un séparateur noir qui ceinture la caisse à l'instar d'une F40 ou d'une F50. Enfin, un moteur qui gagne un peu de puissance pour culminer à 690 ch. C'est chouette, les anniversaires!



BMW, ESPRIT ES-TU LÀ ?

LE FUTUR DE BMW SERA MARQUÉ PAR LA SCISSION ENTRE LES PROPULSIONS ET LES TRACTION. CETTE DERNIÈRE ARCHITECTURE PRENDRA ENCORE DE L'AMPLEUR AU SEIN DES GAMMES, MAIS SANS DÉNATURER LA PHILOSOPHIE DE LA MARQUE.

Par Florian Chopin

X2



LES INFOS CLÉS

Prix estimé :
à partir de 35 000 €

Commercialisation :
fin 2017



X2 et Série 1 III: origines communes

Le X2 sera bel et bien conforme au concept car présenté à Paris. Tant mieux ! Pour la partie technique, il reprendra la base des récentes tractions de la marque. La future Série 1 fera de même...

Du concept car présenté lors du récent Mondial de l'automobile de Paris, seuls les pneumatiques "agricoles" resteront dans les cartons. Tout le reste, ou presque, sera conservé. Notamment le logo sur le montant arrière. Sebastian Simm, designer extérieur de l'auto, doit être content de son petit effet... Au-delà de ce détail esthétique, BMW est parvenu à donner un look à la fois dynamique et attractif à son futur modèle. Loin d'être une simple déclinaison coupé du X1 - à la façon des X4 et X6 -, le X2 a sa propre personnalité. Certes, le trait est moins caricatural que sur →

Malgré une chute de pavillon plus importante que sur le X1, l'habitabilité intérieure sera conservée, grâce à des assises plus creusées.



Le futur X2 reprendra la base technique du X1 : architecture orientée traction, mais la transmission intégrale sera également au programme.

ILLUSTRATION JEAN-FRANÇOIS HUBERT



X1 à empattement long

À l'occasion du dernier Salon de Pékin, BMW proposait une version rallongée de son X1. Avec un empattement de 2,78 m, soit 11 cm de plus que le modèle standard, l'engin peut se permettre d'offrir une belle aisance aux passagers arrière. Mais le SUV est également plus large (+ 2 cm) et plus haut (+ 2 cm). La banquette est toujours coulissante, mais les assises sont désormais ajustables. Le coffre offre un volume allant de 465 à 675 dm³. Si elle débarquait en Europe, cette version proposerait-elle 7 places ?

BMW



La version définitive du X2 ne reprendra pas ces sorties d'échappement très sportives aperçues sur le concept.



Le logo de la marque placé sur le montant arrière du concept se retrouvera bel et bien sur le X2 de série.

PHOTOS STUDIO AMAS

le concept, notamment au niveau des boucliers ou encore des vitrages plus larges, mais la silhouette, avec cette chute de pavillon en pente douce, a bel et bien été conservée.

Intérieur classique, espace préservé

L'habitacle devrait s'apparenter à celui du X1 actuel et recevrait donc des compteurs analogiques. Le X2 ne verse en effet pas dans l'ère du tout-numérique. Dans un autre domaine, pour améliorer l'habitabilité, les sièges avant comme arrière seront plus creusés que dans le X1. Ce qui

permettra aux grands gabarits de ne pas être gênés par le pavillon. Côté mécanique, le X2 reposera sur la même architecture que le X1, à savoir la base technique UKL. Il sera ainsi, de base, une traction, mais l'acheteur pourra tout à fait opter pour la version 4x4. L'ensemble de ses moteurs, placés en transversale, seront également repris du X1.

Malgré son physique de coupé, et donc son esprit ouvertement plus sportif, l'auto disposera bien des blocs 3 cylindres essence et diesel pour ouvrir la gamme. Ils pourront alors être couplés à la boîte automatique à 6 rapports, quand les 4 cylindres pourront disposer d'une version à 8 rapports. On peut également supposer qu'une offre labellisée M sera au programme. Quant à l'éventualité d'une variante hybride, elle n'est

La future Série 1 disposera des roues avant motrices. Cela ne l'empêchera pas d'être agile et plaisante.



SÉRIE 1 III



LES INFOS CLÉS

Prix estimé :
à partir de 23 000 €

Commercialisation :
2019



LARSON/AUTOBILD

↑
La Série 1
tirera un trait
sur les blocs
6 cylindres.

Sa gamme comptera
des 3 et 4 cylindres
essence et diesel.
Voire une offre
hybride.

pas à exclure, une telle offre existant déjà sur le X1 long prévu pour la Chine (voir encadré p. 11).

Ces caractéristiques pourront également être reprises sur la future Série 1. La compacte allemande se conformera à l'offre du marché en adoptant l'architecture aux roues avant motrices, comme les Audi A3 et Mercedes Classe A. Que les puristes se rassurent, elle ne perdra rien de son agilité, en dépit d'un équilibre des masses entièrement repensé. Un équilibre d'autant plus remanié que les blocs 6 cylindres en ligne disparaîtront de la gamme au profit d'une offre calquée sur celle des autres modèles similaires. En revanche, concernant l'ergonomie intérieure, la future Série 1 arborera un agencement repensé, avec un écran plus large pour l'info-divertissement, tactile et à commande gestuelle. Quant à l'instrumentation, elle intégrera davantage d'éléments numériques. Espérons par ailleurs que l'espace dévolu aux passagers arrière sera plus acceptable. Malheureusement, le tunnel de servitude sera toujours trop présent.

Série 2 restylée

C'est l'heure, pour le coupé Série 2 (le cabriolet suivra de près), de se refaire une beauté. Au programme : légère refonte des boucliers avant et arrière. L'auto sera toujours proposée en propulsion ou en intégrale. À noter que la version M240 sera reconduite, toujours avec son 6 cylindres en ligne, et se distinguera par ses optiques à LED et ses compteurs digitaux. La gamme sera toujours chapeauté par la M2, dont la puissance se rapprochera des 400 ch.



SE MEDIEN



Les dimensions du prochain X3 devraient augmenter, notamment au niveau de l'empattement, pour proposer davantage d'espace habitable.

X3 III et Série 3 VII : le cœur de la marque

BMW continuera à produire des propulsions et des 6 cylindres en ligne, mais il faudra pour cela désormais lorgner sur la gamme des familiales, Série 3 en tête. La berline partagera sa base avec le tout prochain X3.

Pour ne rien vous cacher, le futur X3 ressemblera fortement à un... X3. Il faudra s'approcher et regarder l'engin dans le détail pour s'apercevoir des modifications : des optiques subtilement redessinées, des aérations plus ou moins béantes en fonction des versions (off road ou civilisée), des bas de caisse ton carrosserie ou plastique (pour la même raison)... Les changements s'apparenteront, selon les mauvaises langues, à un gros restylage de l'actuelle génération. Pourtant, celle que l'on connaît en interne sous le nom de code G01 est une vraie nouveauté. L'auto grandit en effet, notamment au →

X3 III



LES INFOS CLÉS

Prix estimé :
à partir de 40 000 €

Commercialisation :
fin 2017

Il sera compliqué de différencier le futur X3 de l'actuel. Les modifications esthétiques seront subtiles ; les évolutions techniques, elles, s'avéreront majeures.



X7

Le X5 a beau afficher 4,88 m de longueur, il semble encore un peu gringalet face aux Audi Q7 (5,05 m) et Mercedes GLS (5,13 m). Aussi, BMW proposera dès l'année prochaine le X7, une version rallongée qui pourra également accueillir jusqu'à 7 passagers. Il sera assemblé dans l'usine américaine de Spartanburg pour être essentiellement commercialisé localement et en Chine.

niveau de l'empattement et du porte-à-faux arrière. À l'œil, sans possibilité de comparaison, la différence avec l'actuelle version n'est absolument pas flagrante. Pourtant, à bord, les passagers gagneront vraiment en aisance aux jambes, tandis que les bagages pourront s'amonceler dans le coffre. La présentation de la planche de bord se rapprochera de celle de la récente Série 5. L'écran central pourra se commander via une molette, en le touchant ou bien par des gestes précis. Mais la principale nouveauté de ce X3 sera sa plate-forme modulaire. Baptisée CLAR (pour Cluster Architecture), elle équipe déjà les récentes Série 5 et 7 et se retrouvera bientôt sur l'ensemble des modèles à propulsion. Ainsi, le X3 l'inaugurera sur le segment des familiales, puis elle sera reprise par la future Série 3.

La berline ne sera pas lancée sur le marché avant fin 2018.

Nous savons d'ores et déjà que la version G20 pourra être proposée avec différentes technologies de moteurs. L'offre thermique sera disponible d'entrée de jeu avec une panoplie de blocs 3, 4 et 6 cylindres. L'hybride rechargeable arrivera peu après, avec son association essence-électrique.

Puis ce sera au tour de la pure électrique. La Série 3 viendra ainsi jouer sur les plates-bandes de la Tesla Model 3, mais avec deux ans de retard (2020) – à condition que la berline californienne sorte en temps et en heure (2018). La BMW affichera alors une autonomie de 400 à 500 km, grâce à sa batterie offrant une capacité d'au moins 70 kWh.

Concernant le moteur, il devrait proposer une puissance pouvant aller jusqu'à 350 ch grâce à un module disposé sur chaque essieu, pour obtenir une transmission intégrale. Concernant l'habitacle, cette 7^e génération de Série 3 grandira, notamment au niveau de l'empattement, pour proposer un espace plus habitable. Le tableau de bord reprendra les traits initiés par celui de la récente Série 5, avec un très large écran tactile. Parmi les nombreuses aides à la conduite, la berline familiale disposera d'une fonction conduite autonome de niveau 4 à partir de 2021. Traduisez : elle pourra se passer totalement du conducteur pour aller d'un point à un autre. Cela permettra de s'affranchir des contraintes liées aux embouteillages ou de se reposer sur les longs trajets. Mais faisons confiance aux ingénieurs BMW pour offrir un toucher de route digne de la maison à l'hélice et pour continuer à laisser du plaisir au conducteur, une fois le "pilote automatique" débranché...

SÉRIE 3 VII



LES INFOS CLÉS

Prix estimé :
à partir de 32 000 €

Commercialisation :
fin 2018

Cette 7^e génération accueillera des moteurs thermiques, des systèmes hybrides rechargeables ainsi que des versions 100 % électriques.





Plus qu'une auto, un ordinateur mobile

La conduite autonome de niveau 4 (sans conducteur) réclame des capacités de calcul cent fois supérieures à celles dont dispose une Série 7 actuelle. Concernant la connectivité, BMW mettra en place un système de remise à jour OTA (Over The Air) à distance, ce que propose déjà Tesla sur ses modèles.



ILLUSTRATION JEAN-FRANÇOIS HUBERT

La base technique de la future Série 3 reprendra de nombreux éléments apparus sur les récentes Série 5 et 7. L'auto sera plus légère d'une centaine de kilos.

Série 6 GT: montez vite à bord!

L'icône modeste poursuit sa carrière, mais il change de catégorie, prend du volume et modifie son appellation. En revanche, l'auto restera toujours aussi... étrange.

L'engin n'est assurément pas le plus esthétique du paysage, et pourtant, BMW lui donne une seconde chance. Il faut dire que, mis à part son physique ingrat, la Série 5 GT possède de sérieux atouts, à commencer par une habitabilité hors pair. Pour la nouvelle génération, qui arrivera sur le marché à l'automne 2017, BMW a choisi de jouer à fond la carte de l'espace à bord. Les dimensions de l'auto ont ainsi été accrues pour atteindre 5,10 m de longueur (contre 4,91 m actuellement). L'empattement n'augmente certes pas dans les mêmes proportions, mais il est légèrement revu à la hausse, ce qui pourrait contraindre les passagers arrière à utiliser un interphone pour pouvoir discuter avec les occupants des places avant. Quant au volume du coffre, il pourrait presque rivaliser avec la soute d'un Airbus.

Une hausse des dimensions qui la rapproche un peu de la catégorie des limousines. D'où le changement d'appellation: Série 6 GT. L'auto adoptera la base technique initiée par la Série 7: la plate-forme modulaire CLAR (Cluster Architecture) qui permettra, malgré les quelque 20 cm supplémentaires, d'économiser environ 150 kg sur la balance, à motorisation équivalente. Les moteurs seront identiques à ceux de la Série 7 (sauf le V12), tout comme les suspensions pneumatiques, montées à l'avant comme à l'arrière. La voiture gagnera par ailleurs de nombreuses assistances, notamment un système de conduite autonome plus moderne que sur la Série 7.



LES INFOS CLÉS

Prix estimé :
à partir de 56 000 €

Commercialisation :
octobre 2017



M5: les quatre roues servent...

PRIX ESTIMÉ À PARTIR DE 125 000 € - OCTOBRE 2017



ILLUSTRATION BERNHARD REICHEL

Comment rendre une sportive encore plus sportive? En lui permettant d'accélérer plus fort et en lui offrant une agilité accrue. C'est ce qui devrait attendre la future M5. Le V8 conserve sa cylindrée (4,4 l), mais il voit sa puissance franchir la barre des 600 ch (contre 560 actuellement). Par ailleurs, cette cavalerie peut désormais être délivrée aux quatre roues. "Peut", car BMW n'oublie pas les puristes de la propulsion qui disposeront ainsi d'une commande pour déconnecter le train avant et basculer toute la puissance sur l'essieu arrière. Ajoutez à cela une réduction drastique de la masse de l'engin grâce à l'utilisation du carbone (notamment pour le toit) et vous obtenez le 0 à 100 km/h en moins de 3,5 s. Les roues arrière pourront également être directrices. Si vous avez l'envie de vous initier au drift... et de vous délester de plus de 120 000 €.



ILLUSTRATION LARSON/AUTOBILD

i8 Spyder: sensations pures

Après un coupé, il y a souvent une version découvrable. L'i8 ne fera pas exception à la règle. L'engin reprendra les lignes initiées par le coupé commercialisé depuis 2014, tout en intégrant des éléments du

concept Vision Future Interaction, présenté à Las Vegas en 2016 (*photo ci-dessous*). Les portières devraient toutefois être présentes, mais leur cinématique sera plus conventionnelle que sur le coupé. Ce Spyder adoptera la même base technique

que le coupé, avec sa cellule en fibre de carbone posée sur un châssis en aluminium. On retrouvera le 3 cylindres turbo essence associé à deux moteurs électriques. BMW pourrait revoir les puissances ainsi que la capacité de la batterie à la hausse.

PRIX ESTIMÉ À PARTIR DE 150 000 € - 2018



BMW

Et aussi...



SB MEDIEN

SÉRIE 5 TOURING

Le break Série 5 disposera, de série, d'un hayon avec lunette arrière à ouverture séparée. Un système qui se fait de plus en plus rare sur le marché. La banquette pourra se rabattre de façon électrique et la suspension arrière sera pneumatique. Il débarquera dans les concessions courant avril ou mai de l'année prochaine.

530e iPERFORMANCE

Il s'agit de la version hybride rechargeable associant le bloc 4 cylindres 2 l essence à un électromoteur, pour une puissance totale de 248 ch (comme sur la 330e éponyme). L'engin sera capable, en théorie, d'effectuer 50 km en tout électrique. Seule différence de taille par rapport à la version standard: le volume du coffre sera réduit de 130 dm³. Commercialisation au printemps prochain.

i3 RESTYLÉE

Après avoir adopté une nouvelle batterie d'une capacité de 94 Ah, l'i3 recevra un restylage dès l'an prochain avec des optiques et des boucliers redessinés. À l'intérieur, le système d'info-divertissement ne sera plus tactile, les ingénieurs ayant jugé que l'écran était trop éloigné du conducteur. En outre, la gamme accueillera une version sportive affichant 10 kW supplémentaires, pour atteindre une vitesse de pointe de 160 km/h et passer de 0 à 100 km/h en 6,9 secondes. Cette version sera rabaissée et disposera de voies élargies.

L'ACTU DE VOTRE MARQUE

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

Peugeot

5008 Le 5008 calque sa gamme sur celle du récent 3008 à l'identique, à une exception près : mêmes motorisations (1.6 BlueHDI 120 BVM6 basse consommation excepté, donc), mêmes finitions couvrant les mêmes motorisations et mêmes dotations de série à chaque échelon, les sept places services de série sur l'ensemble de la gamme et quelques éléments spécifiques en plus. **Access** : autoradio (écran LCD, Bluetooth, USB), clim. manuelle, combiné d'instrumentation digital + affichage tête haute, frein de stationnement électrique + aide au démarrage en côte, feux diurnes à LED, volant cuir, plancher de coffre sur deux positions, jantes acier 17 pouces + enjoliveurs. Assistances à la conduite : alerte de franchissement de ligne, avertisseur de temps de conduite, reconnaissance des panneaux de signalisation. **Active** (+ 3 300 €) : audio bi-tuner (écran tactile 8 pouces, touches piano dites Toggles Switch), clim. auto. bizone, éclairage intérieur à LED, antibrouillards, détecteurs de pluie et de luminosité, rétro. central photosensible, radar de recul, rails de toit, bacs de rangement avec trappes aux pieds des passagers en rang 2, volant cuir pleine fleur, jantes alliage 17 pouces. **Allure** (+ 2 750 €) : GPS 3D, services connectés, interface

smartphone, caméra de recul + vue 360° + radar de parking AV, accès et démarrage mains-libres, commutation automatique feux de croisement/feux de route, rétros rabattables électriquement + éclairage d'accueil à LED, mise en tablette siège passager, support lombaire conducteur, rideaux pare-soleil en rang 2, tablettes aviation, jantes 18 pouces. Assistances à la conduite : avertisseur de risque de collision, freinage d'urgence autonome à basse vitesse, aide au maintien dans la voie de circulation, surveillance des angles morts. **GT Line** (+ 2 100 €) : combiné d'instrumentation digital personnalisable selon 5 modes d'affichage, projecteurs full LED + antibrouillards à LED. Éléments de design spécifiques. **GT** : hayon motorisé mains-libres, sellerie Alcantara, jantes 19 pouces. Éléments de design spécifiques. Le système de motricité renforcée Grip Control est disponible en option sur toutes ces finitions, sauf la première : 810 € sur Active (le prix couvre les jantes 18 pouces), 410 € sur Allure et GT Line, gratuit sur GT – les jantes passent à 18 pouces. Le Grip Control provoque un surcroît de consommation (pneus M + S), mais pas de malus à déplorer sur les diesels, y compris à partir du 1^{er} janvier 2017.



LA GAMME PEUGEOT 5008

	Motorisations/boîtes	Bonus / malus	Finitions	Prix
Essence	1.2 PureTech 130 ch BVM6	0 €	de Access à GT Line	de 26 400 à 34 550 €
	1.2 PureTech 130 ch BVA6	0 €	Active / Allure / GT Line	31 300 / 34 050 / 36 150 €
	1.6 THP 165 ch BVA6	malus 150 €	Allure / GT Line	35 750 / 37 850 €
Diesel	1.6 BlueHDi 100 ch BVM5	0 €	Access / Active	27 900 / 31 200 €
	1.6 BlueHDi 120 ch BVM6	0 €	Active / Allure / GT Line	31 900 / 34 650 / 36 750 €
	1.6 BlueHDi 120 ch BVA6	0 €	Active / Allure / GT Line	33 500 / 36 250 / 38 350 €
	2.0 BlueHDi 150 ch BVM6	0 €	Access / Active	36 950 / 39 050 €
	2.0 BlueHDi 180 ch BVA6	0 €	GT	43 750 €



Peugeot 5008

Renault

Twingo Décorée en fonction (jantes 17 pouces, becquet de toit, stripping, pédalier en aluminium), la Twingo muscle son jeu sous la finition GT. Le bolide embarque le 3 cylindres essence turbo 0.9 TCe porté à 110 ch, réservé à la seule GT sous cette puissance. La boîte mécanique garde ses cinq rapports et le châssis repasse sur l'établi. Prix: 17 100 €. Pas de malus.

Mégane La Mégane sous anabolisants, alias GT, carburé désormais au gazole – le bloc essence

1.6 TCe de 200 ch reste au catalogue, c'est entendu. L'unité retenue est le diesel 1.6 dCi de 160 ch emprunté à la Talisman et à l'Espace, enrichi de 5 ch, retravaillé pour l'occasion et secondé par la boîte robotisée EDC6 sans autre choix. Abaissé et remodelé pour les besoins de la cause, le châssis intègre d'office le système 4Control (4 roues directrices). Prix: 34 300 €. Rajouter 900 € pour le break Estate GT. Consommations et émissions de CO₂ non communiquées. Le bloc essence de 200 ch est moins cher: - 2 100 €.

Volvo

S60/V60 La berline S60 et le break V60 déclinent tous deux une variante surpuissante baptisée Polestar, du nom du préparateur des Volvo de compétition. Sous les capots officie un 4 cylindres essence turbo 2.0 libérant 367 ch, chargé d'entraîner les quatre roues via une transmission 4x4 signée BorgWarner et secondé par une BVA8. Le châssis est retravaillé en fonction. **Performances:** 0 à 100 km/h en 4,7 secondes et vitesse maximale auto-limitée à 250 km/h. Prix respectifs: 65 200 et 66 700 €, malus de 3 000 € dans les deux cas jusqu'au 31 décembre 2016. Après, l'affaire se corse.



Volvo S60

Renault Twingo



FRÉDÉRIC LE FLOCH/D/PP/RENAULT

Skoda

Kodiaq L'imposant SUV familial Kodiaq entre dans la carrière en force, armé de huit motorisations, pas moins (4 essence, 4 diesels). Toutes "malussées" à des degrés divers, étant entendu que l'addition enflera sensiblement à partir du 1^{er} janvier 2017. Outre l'exécution Business réservée aux entreprises (solide TVS annuelle à prévoir), la gamme se partage en trois finitions. **Active:** banquette 60/40 coulissante en rang 2, multimédia (écran tactile 6,5 pouces, Bluetooth, USB compatible appareils Apple, carte SD, interface smartphone, Android

Auto, Apple Car Play), clim. manuelle, feux diurnes à LED, frein de stationnement électrique + aide au démarrage en côte, radar de recul, régulateur-limiteur de vitesse, volant cuir, jantes alliage 17 pouces. Assistance à la conduite: freinage d'urgence autonome. **Ambition:** GPS 2, 5 D + écran tactile 8 pouces + reconnaissance des panneaux de signalisation, clim. auto. bizona, démarrage sans clé, antibrouillards, détecteurs de pluie et de luminosité, rétro central photosensible, rétros rabattables électriquement, support lombaires sur les 2 sièges, radar de parking AV, rails de toit,

vitres AR et lunette surteintées. **Style:** accès mains-libres + hayon motorisé mains-libres, caméra de recul, projecteurs full LED + commutation automatique feux de croisement/feux de route + antibrouillards cornering, régulateur de vitesse adaptatif (actif jusqu'à 160 km/h), sellerie mixte cuir/Alcantara, siège conducteur électrique, sièges chauffants, rideaux pare-soleil en rang 2, jantes 18 pouces. Assistance à la conduite: surveillance des angles morts. La banquette 50/50 en rang 3 réclame un supplément de 890 € sur l'ensemble de la gamme.

Skoda Kodiaq



LA GAMME SKODA KODIAQ

	Motorisations/boîtes	Bonus / malus	Finitions	Prix
Essence	1.4 TSI 125 ch BVM6	malus 250 €	Active	24 950 €
	1.4 TSI ACT 150 ch BVR6	malus 500 €	Ambition	30 670 €
	1.4 TSI ACT 150 ch BVM6 4x4	malus 1 600 €	Ambition	31 070 €
	1.4 TSI 150 ch BVR6 4x4	malus 2 200 €	Ambition/Style	32 670/36 850 €
Diesel	2.0 TDI 150 ch BVR7	malus 150 €	Ambition/Style	34 270/38 450 €
	2.0 TDI 150 ch BVM6 4x4	malus 500 €	Active/Ambition/Style	32 050/34 670/38 850 €
	2.0 TDI 150 ch BVR7 4x4	malus 900 €	Ambition/Style	36 270/40 450 €
	2.0 TDI 190 ch BVR7 4x4	malus 900 €	Ambition/Style	37 470/41 650 €

RENAULT ET PSA ENCORE FRANÇAIS ?

SI LES VOITURES DES MARQUES FRANÇAISES SONT ENCORE MAJORITAIREMENT CONÇUES ET DÉVELOPPÉES SUR NOTRE TERRITOIRE, **SEULE UNE SUR QUATRE Y EST FABRIQUÉE. UNE SITUATION DÉSOLANTE, MAIS QUI NE DEVRAIT PLUS EMPIRER. VOICI POURQUOI...**

Par Brice Perrin

Demandez à n'importe quel automobiliste au volant d'une Peugeot, d'une Citroën ou d'une Renault où a été fabriquée sa voiture : il est probable qu'il vous réponde "en France, pardi !" Une réponse logique puisque, pendant des décennies, les deux groupes automobiles français ont localisé leur production dans l'Hexagone. Mais les délocalisations, à la mode depuis les années 90, se sont accélérées depuis le début du XXI^e siècle et aujourd'hui, seule une minorité des voitures de marques françaises est encore fabriquée en France. Entre la nécessité de faire baisser les coûts pour s'adapter à la concurrence et au marché, et la volonté de développer les ventes à l'international, PSA et Renault ont déménagé à l'étranger une partie de leur outil de production et ont ouvert de nouvelles usines sur d'autres continents quand certains sites français disparaissaient. Le bilan est donc assez triste. L'État, pourtant présent au capital des deux groupes (il détient aujourd'hui 14% du capital de PSA et près de 20% de celui du groupe Renault) et longtemps passif face aux délocalisations, a imposé des efforts à ces industriels dans le cadre des accords de compétitivité signés en 2013 – et en passe d'être renouvelés. Le résultat n'est pas époustouflant, mais l'assemblage d'automobiles en France a au moins cessé de plonger. Il est même légèrement en hausse depuis deux ans.



DIEPPE
CLIO IV R.S.



FLINS
CLIO IV / ZOE

PSA
RENNES
C5 / 508



PSA
POISSY

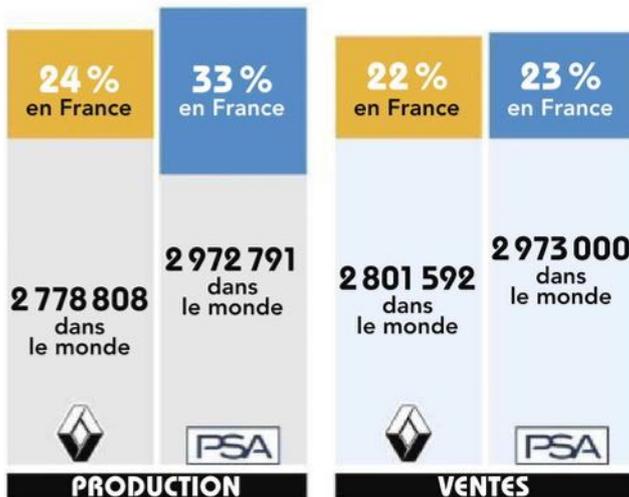
208 / DS 3 /
DS 3 CABRIO



16%

C'est la proportion de voitures particulières assemblées en France par le groupe Renault

COMPARAISON ENTRE PRODUCTION ET VENTES (VP + VU*, données 2015)



*Véhicules particuliers, véhicules utilitaires



DOUAI

SCÉNIC IV / ESPACE V / TALISMAN

MAUBEUGE
KANGOOMULHOUSE
2008 / C4 / DS 4PSA
SOCHAUX308 / 3008 /
5008 / DS 5

35%

C'est la proportion
de voitures particulières
assemblées en France
par le groupe PSANOMBRE DE SALARIÉS
(fin 2015)

UNE PRODUCTION FRANÇAISE QUI REPART, MAIS...

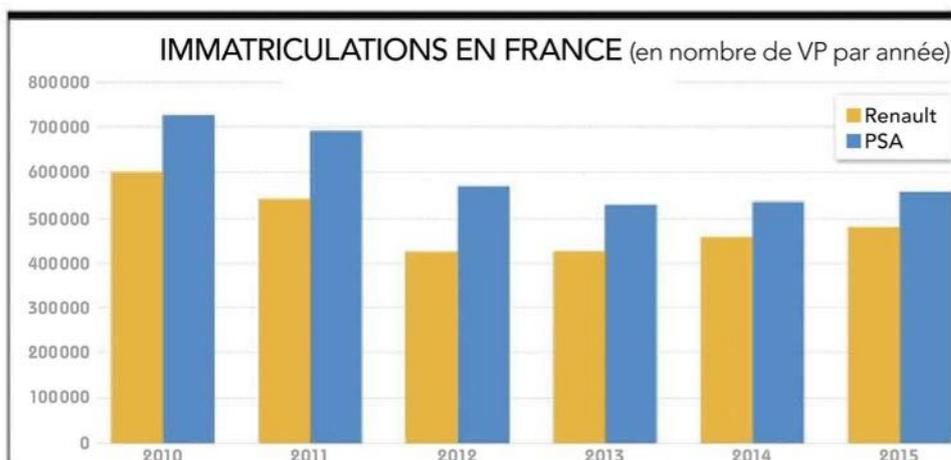
Après des années de chute libre, l'assemblage d'automobiles en France par les groupes PSA et Renault est reparti à la hausse. Depuis 2014 pour PSA (+ 2,7 % puis + 2,2 % en 2015) et depuis 2015 pour Renault (+ 13,8 %). Cette hausse n'est pas un miracle puisqu'elle est liée en partie aux engagements pris par les deux industriels français auprès de l'État en 2013, et qui prévoyait une production minimum en échange de faveurs pour les deux entreprises. Et cette légère hausse ne parvient pas à masquer la crise de l'industrie automobile française : entre 2005 et 2015, la production des deux groupes français sur leurs terres a baissé de près de 56 % ! En 2015, PSA assemblait en France deux fois moins de voitures particulières qu'en 2005, et Renault trois fois moins. En d'autres termes, même avec une relocalisation partielle de l'assemblage, les usines françaises n'ont aucune chance de renouer avec leur splendeur passée ni

DE LA FRANCE DES USINES À LA FRANCE
DES BUREAUX

Fin 2013, l'usine Citroën d'Aulnay-sous-Bois fermait définitivement ses portes. La plus récente victime d'une série de drames industriels, qui devrait aussi être la dernière puisque la production d'automobiles en France est repartie à la hausse. Mais chez les constructeurs, l'emploi en France ne se focalise pas sur la production de véhicules, répartie entre six sites pour Renault et cinq pour PSA. Renault n'assemble qu'une faible proportion de ses véhicules en France : 24 %, et le chiffre tombe à 16 % pour les voitures particulières. C'est mieux chez PSA : 35 % des voitures vendues par le groupe sont assemblées en France (mais le chiffre redescend à 33 % si l'on inclut les utilitaires). Pourtant, respectivement 38 % et 43 % des personnes employées par Renault et PSA travaillent sur le territoire français. Car, outre dans les usines d'assemblage, la France compte encore de nombreux salariés dans les autres métiers historiques des constructeurs (design, ingénierie, développement)... ainsi que des fonderies et des usines qui fabriquent des pièces : Renault en totalise six et PSA onze !

avec les niveaux de production rencontrés voici dix ans à peine... La seule bonne nouvelle, c'est que l'industrie française assemble notamment des modèles haut de gamme, à plus forte valeur ajoutée – c'est d'autant plus vrai pour DS, marque premium de PSA, ou pour Peugeot, qui a réussi en quelques années à améliorer considérablement le prix de vente réel de ses modèles. Et certains événements sont plutôt de bon augure : l'intégralité de la (modeste) gamme DS bénéficie depuis 2013 du label "Origine France garantie" et en 2015, la Peugeot 308 a récupéré le titre de "voiture la plus fabriquée en France", détenu jusqu'alors par... la Toyota Yaris, assemblée à Valenciennes. Le marché pourrait d'ailleurs favoriser une relocalisation de la production en France car d'après Renault, "pour 2016, le marché européen ainsi que le marché français sont attendus en hausse d'au moins 5 %".

PRODUCTION AUTOMOBILE DES CONSTRUCTEURS FRANÇAIS EN FRANCE
(en unités de voitures particulières par année)



LA FAUTE AU MARCHÉ ? PAS VRAIMENT

Le fait d'assembler beaucoup moins de voitures en France pourrait s'expliquer par une baisse des immatriculations. Si le marché européen a subi d'importantes fluctuations depuis la crise financière post-2008, le marché français est stable depuis des décennies, oscillant entre 1,8 et 2,2 millions d'unités. Les constructeurs étrangers ont grignoté des parts de marché aux marques domestiques, mais PSA et Renault s'octroyaient encore l'an passé 49 % du marché des voitures particulières. Si leur production en France a baissé de 56 % entre 2005 et 2015, leurs immatriculations n'ont fléchi que de 22 %. Il faut toutefois distinguer les situations : PSA assemble encore près de 892 000 autos en France alors qu'il n'y vendait que 560 000 voitures en 2015. En revanche, Renault n'assemblait en 2015 plus que 350 000 voitures sur notre territoire, alors que le groupe y a vendu l'an passé 480 000 automobiles. Mais la fabrication de la nouvelle Nissan Micra à l'usine Renault de Flins devrait donner des couleurs au prochain bilan du groupe, qui prévoit plus de 100 000 unités assemblées en année pleine pour ce seul modèle.



Depuis 2013, la Peugeot 208 est aussi produite dans l'usine de Porto Real, au Brésil.



CHRISTOPHE GUIBBAUD

“Ces dernières années, de nombreux accords ont été signés, assurant un plan de charge futur pour les sites français, qui s'orientent toujours vers des productions à plus forte valeur ajoutée : véhicules utilitaires, véhicules électrifiés, véhicules de gammes supérieures...”

Christian Peugeot, président du CCFA
(Comité des constructeurs français d'automobiles)

À L'INTERNATIONAL : DES STRATÉGIES DIFFÉRENTES POUR UNE EXPANSION VITALE

D'après les constructeurs, le coût du travail a été le principal moteur des délocalisations. Sauf que, sur certains sites d'assemblage français, la masse salariale ne représente que 10% du coût total de production d'une voiture. L'Allemagne, qui pratique aussi les délocalisations, affiche un coût horaire très élevé (environ 50 €, contre moins de 38 € dans l'industrie en France), mais elle a réussi à produire sur son territoire 5,7 millions de voitures particulières en 2015 (un tiers de sa production globale), alors qu'elle y a immatriculé 3,2 millions d'unités. Même l'Espagne

assemble plus de voitures que la France : 2,23 millions en 2015 contre 1,55 en France. Mais les français produisent aussi à l'étranger pour se rapprocher des marchés : Renault et PSA vendent respectivement 78 % et 77 % de leur production hors frontières françaises. Toutefois, l'Europe représente encore 62 % des immatriculations du groupe Renault au premier semestre 2016, et 68 % de celles de PSA. La faute à des débouchés russes et brésiliens très fluctuants, et à un marché chinois où Renault a tardé à s'implanter, et où PSA vient de trébucher. ■



L'usine de Flins vient d'accueillir la production de la Nissan Micra, une bonne nouvelle pour l'industrie française.

YANNICK BROSSARD

LE BILAN DE L'AJ

La France cultive plus que jamais l'art du paradoxe : une partie des véhicules assemblés en France par Renault et PSA est exportée quand, dans le même temps, ces deux industriels doivent importer en masse des véhicules assemblés dans leurs usines étrangères pour alimenter le marché national... Et ils commencent seulement, avec Alpine et DS, à envisager de tirer parti de l'image de "luxe à la française". À la bonne heure!



ŠKODA

ŠKODA MOTORSPORT DOUBLE CHAMPION DU MONDE DES RALLYES WRC 2 EN 2016



Félicitations à la team ŠKODA qui remporte le double titre Pilote et constructeur au volant de la ŠKODA Fabia !



Le profil laisse apprécier une longueur qui frôlera les 5 mètres. Les porte-à-faux demeurent importants, notamment à l'arrière.



Deux changements notables par rapport à la CC: le capot qui enveloppe les ailes, et surtout, le vaste hayon à la place de la malle.

PHOTOS SB MEDIEN

LA VW CC S'ÉMANCEIPE ET DEVIENT ARTEON

Le coupé à 4 portes produit par Volkswagen change de nom, et c'est loin d'être le seul bouleversement au programme...

C'est en 2008 que le Coupé Confort, qui partage ses initiales avec le genre coupé-cabriolet, a fait son apparition dans la gamme Volkswagen. Mais la première CC était encore très officiellement une déclinaison de la Passat. La berline coupé à 4 portes et 4 places (5 en option depuis 2010) a pris son envol en devenant CC tout court, lors du gros restylage opéré en 2012. Il est temps d'assurer la relève, car entre 2014 et 2015, la production est passée de 86 000 à moins de 57 000 exemplaires.

Volkswagen prépare ainsi la dernière étape de l'émancipation du

modèle: la remplaçante de la CC sera présentée au Salon de Genève en mars prochain, et le changement sera cette fois important. À commencer par le nom: ne l'appellez plus CC, mais Arteon.

Un coupé 4 portes... qui en compte 5

L'Arteon sera toujours un gros coupé à 4 portes mais, de l'aveu même de Volkswagen, "il sera positionné au-dessus de la Passat". L'auto viendra donc coiffer la gamme des berlines de la marque, puisque la Phaeton, qui partage le même suffixe, a quitté le catalogue au printemps. Le design sera séduisant, sans toutefois omettre les aspects pratiques. Le pavillon aura toujours le profil plongeant d'un coupé, et la voiture offrira des portières avec des vitres sans encadrement, une habitabilité en net progrès et une face avant affichant une très large calandre soulignée par des optiques 100% LED. La gamme de moteurs se focalisera sur les 4 cylindres essence et diesel et une variante hybride rechargeable.

Mais la plus grosse surprise, confirmée par Volkswagen depuis le concept Sport Coupé GTE, c'est qu'en devenant Arteon, la CC se dote d'un large hayon et d'un vaste volume de chargement. L'Arteon sera ainsi un coupé 5 portes plutôt long, puisqu'il devrait mesurer environ 4,90 m, contre 4,77 m pour la Passat actuelle.

Après la disparition de la Phaeton, l'Arteon assurera le rôle de porte-drapeau, en haut de la gamme Volkswagen.

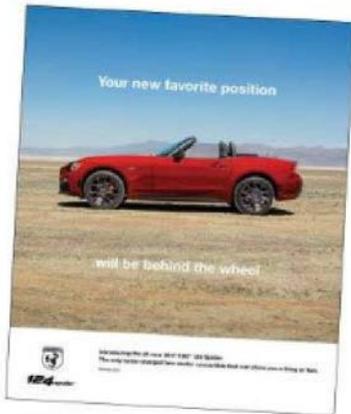


LES INFOS CLÉS

Commercialisation:
été 2017

Prix: à partir de 35 000 €

Concurrent des
Audi A5 Sportback et
BMW Série 4 Gran Coupé



PUB

Fiat joue les machos

Difficile de faire plus vulgaire et rétrograde que la publicité de Fiat USA pour la nouvelle 124 Spider Abarth. Vous avez le choix entre une vue de profil et la légende "Votre nouvelle position préférée... sera derrière le volant" ou un visuel qui mêle la face et l'arrière-train du roadster italien, avec la question "Quel type d'homme êtes-vous?" Des clichés tendancieux que nous pensions définitivement disparus. À tort.



ÉCONOMIE

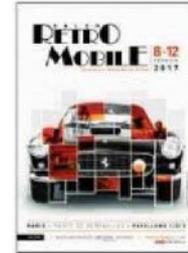
La Chine toujours (loin) devant

Après quelques tressautements, la Chine retrouve sa vigueur et s'affirme plus que jamais comme le 1^{er} marché automobile mondial : les immatriculations de véhicules légers ont frôlé les 3 millions d'unités au seul mois de novembre, soit une hausse de 16,6% et un total de près de 25 millions de véhicules depuis le début de l'année!



MALONG VISION

DU 8 AU 12 FÉVRIER RÉTROMOBILE



Événement incontournable de l'automobile ancienne et de collection, Rétromobile se tiendra cette année encore au parc des expositions de Paris. Plus de 500 voitures et autant d'exposants sont annoncés, parmi lesquels les constructeurs, les clubs, les marchands spécialisés... Sans oublier la vente aux enchères Artcurial, toujours synonyme de frénésie et de records. L'entrée vous coûtera 18 €.



350

C'EST, EN KILOWATTS, LA PUISSANCE DE CHARGE MAXIMUM DES BORNES DE CHARGE RAPIDE QUI SERONT INSTALLÉES EN EUROPE À PARTIR DE 2017 par un consortium de groupes automobiles (BMW, Daimler, Volkswagen et Ford). Près de 400 bornes au standard CCS (Combined Charging System) sont prévues dans un premier temps, puis plusieurs milliers d'ici à 2020. Elles permettront de faciliter les longs trajets en voiture électrique et viendront s'ajouter aux 250 stations de superchargeurs (135 kW maxi) déjà installées par Tesla.



RENAULT

INSOLITE

La Renault Kwid en France, ou presque

Alors qu'elle rencontre un succès commercial en Inde et qu'elle vient de débiter sa carrière au Brésil, la très abordable minicitadine de Renault a peu de chances – à en croire les dirigeants de la marque – d'être un jour commercialisée en France, même si son intégration dans la gamme Dacia serait parfaitement pertinente. Mais voilà que Renault, qui n'est jamais à un paradoxe près dans son plan de communication, a décidé de dévoiler une Kwid transformée en œuvre d'art lors d'une exposition bien française à Barbizon (Seine-et-Marne). L'explication ? Toujours pas de commercialisation prévue, la voiture a en fait été peinte par Sen Shombit, un artiste français... d'origine indienne.



ASTON MARTIN

COLLECTION

Aston Martin relance la DB4 GT!

Reconstruire des modèles historiques rares et vendus à prix d'or: le filon initié par Jaguar avec ses refabrications de XKSS et de Type E Lightweight semble inspirer son homologue. Aston Martin vient d'annoncer la fabrication de 25 exemplaires de la DB4 GT, lancée en 1959 et produite à 75 unités. L'assemblage aura lieu sur le site de Newport Pagnell, mais les heureux acquéreurs n'auront le droit de profiter de leur nouveau (ou plutôt ancien!) jouet que sur circuit, faute d'homologation routière.

28 JANVIER FINALE DU TROPHÉE ANDROS



Après six étapes essentiellement disputées dans la région alpine, le Trophee Andros conclura sa saison lors de la traditionnelle manche de Clermont-Ferrand, sur le circuit de Super-Besse, avec les courses des voitures classiques, des modèles électriques et des motos. Entrée à 28 €.

Les chiffres du marché français en novembre 2016



+ 8,5 %

Immatriculations de voitures neuves par rapport à novembre 2015.

+ 8,3 %

C'est la hausse des immatriculations de voitures des groupes français en novembre, avec des résultats divers: -5,6% pour Citroën, -24,9% pour DS, +0,7% pour Peugeot, +16,8% pour Renault et +60,4% pour Dacia.

163 170

C'est la quantité de voitures neuves immatriculées en France en novembre, soit 1,82 million depuis le début de l'année (en hausse de 5%).

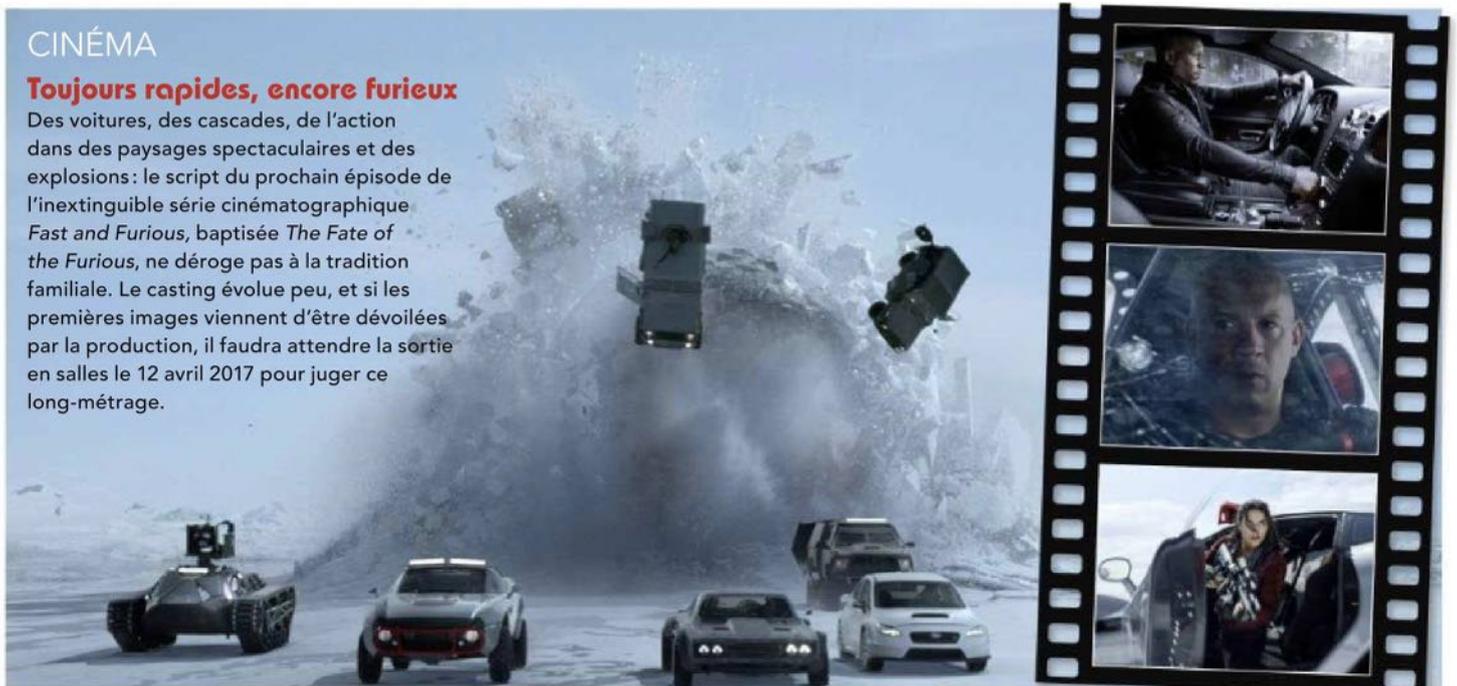
10 163

C'est le nombre de Renault Clio immatriculées en France en novembre, soit 99595 depuis le début de l'année. Elle devance ainsi les Peugeot 208 (89690 unités) et 308 (70145 voitures).

CINÉMA

Toujours rapides, encore furieux

Des voitures, des cascades, de l'action dans des paysages spectaculaires et des explosions: le script du prochain épisode de l'inextinguible série cinématographique *Fast and Furious*, baptisée *The Fate of the Furious*, ne déroge pas à la tradition familiale. Le casting évolue peu, et si les premières images viennent d'être dévoilées par la production, il faudra attendre la sortie en salles le 12 avril 2017 pour juger ce long-métrage.





Mercedes CLS, acte III en 2018

Sa ligne vieillit si bien que l'on en oublierait presque sa date de naissance: 2011. Mercedes prépare ainsi la 3^e génération de son grand coupé à 4 portes. La CLS se démarquera toujours par sa ligne de caisse très haute et son pavillon tombant, mais elle pourrait se rapprocher de la Classe E, qui lui prêterait sa plate-forme, et s'appeler désormais... CLE.

Le SUV Rolls-Royce bientôt prêt

Les prototypes de développement sont désormais au stade des essais routiers, et si la ligne manque de grâce, le poids devrait rester (à peu près) contenu grâce à une toute nouvelle architecture en aluminium, qui sera partagée avec la prochaine Phantom. Le SUV Rolls-Royce Cullinan devrait débiter sa carrière commerciale en 2018.

Une électrique en commun chez Renault et Nissan

Alors que la mobilité électrique représente des investissements considérables, Renault et Nissan faisaient chambre à part: la Leaf et la Zoe ne partageaient rien. Mais à la fin de cette décennie, la nouvelle génération de voitures électriques au sein de l'Alliance reposera (enfin) sur une plate-forme et des moteurs communs, autorisant des économies d'échelle dans un secteur qui tarde à prendre son envol.

NOUVEAUTÉ



FRED JACOB

La nouvelle Alpine enfin en vente !

Alors qu'elle n'a toujours pas dévoilé officiellement le premier modèle signant sa renaissance, Alpine vient de lancer la commercialisation de sa berlinette. Il fallait un dépôt de 2000 € pour avoir la chance de posséder l'un des 1 955 exemplaires de la première série (déjà intégralement réservée pour le quota français), qui sera vendue plus de 55 000 € et livrée à partir de fin 2017.

APPLICATION

Mieux rouler pour moins consommer

Voici deux ans, IFP Énergies nouvelles avait lancé Geco, une application gratuite permettant d'adopter une conduite moins gourmande en carburant et donc moins polluante. L'IFPEN vient de dévoiler une nouvelle application. Baptisée Geco air et réservée aux terminaux sous iOS, elle vous informe sur les émissions polluantes liées à votre mode de transport (marche, vélo, transports en commun, voiture...) et vous forme à l'éco-conduite pour "améliorer votre façon de conduire par des conseils simples, pratiques et personnalisés". L'IFPEN ajoute qu'"en optimisant sa conduite, les émissions de son véhicule peuvent être réduites de moitié."



JEU VIDÉO

Plus que jamais la référence

Situé à mi-chemin entre un jeu de course et un simulateur professionnel, Assetto Corsa est une révélation pour les amateurs de pilotage virtuel. Il compense peu à peu la modestie de son contenu initial par des packs additionnels (hélas payants), qui comportent des circuits et de nouvelles voitures, dont plus d'une vingtaine de Porsche. L'occasion de s'y replonger avec bonheur! Assetto Corsa, édité par 505 Games, sur PC, PS4 et Xbox One, à partir de 50 €.



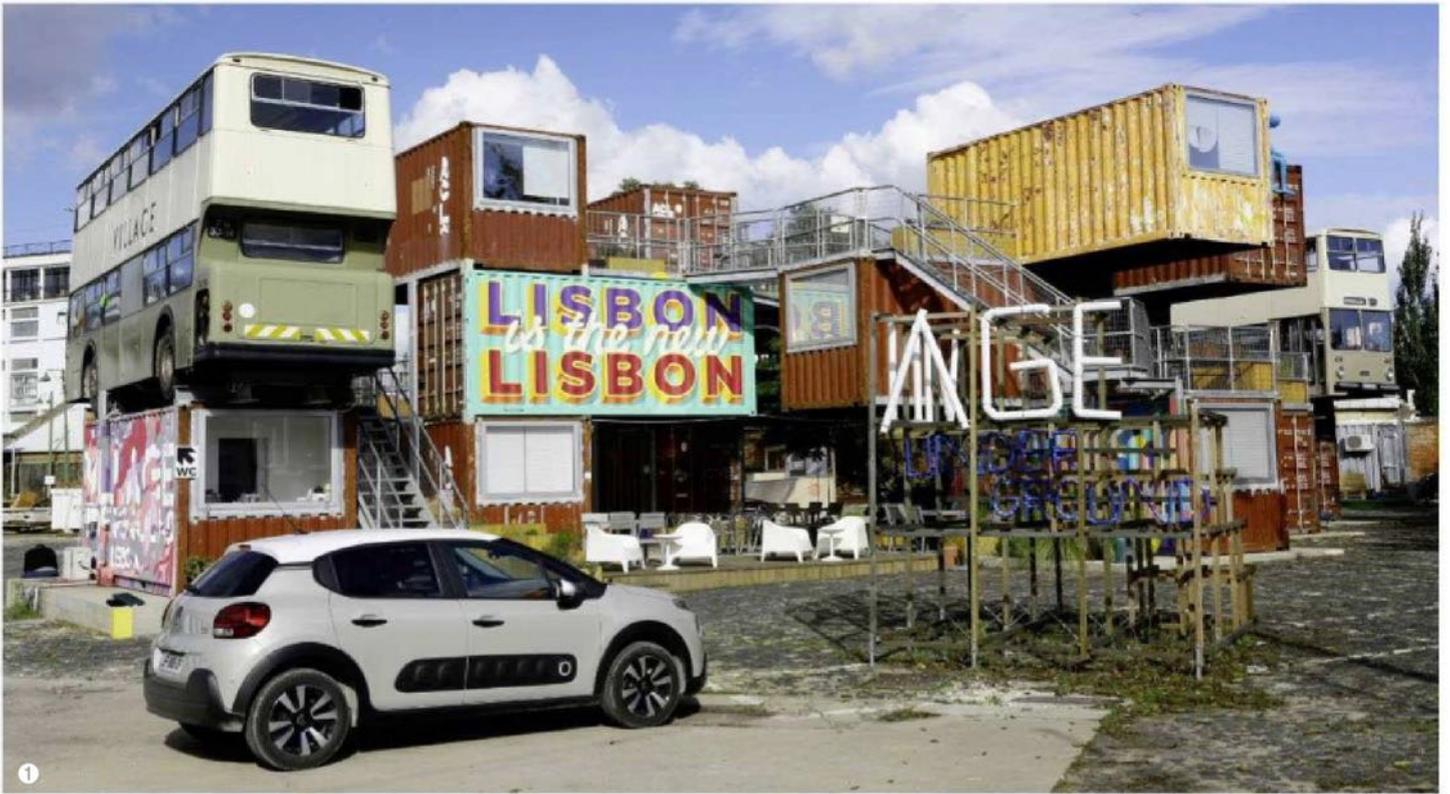
A white Citroën C3 is driving on a narrow, rocky coastal road in Spain. The road is carved into a cliffside, with the sea on the right and a steep, rocky slope on the left. The car is kicking up a cloud of dust. The background shows a rocky coastline with the sea in the distance.

Dans le roman de Jules Verne, Phileas Fogg tente un tour du monde en 80 jours en multipliant les moyens de transport. Avec la nouvelle C3, nous nous sommes attaqués au tour d'Ibérie, avec seulement 82 ch sous le capot. Quelle aventure!

Par Guy L'Hospital Photos Christian Martin

CITROËN C3 1.2 PureTech 82 ch Feel

LE TOUR D'ESPAGNE EN "82 ch"



1

1 La C3 devant les bureaux collaboratifs de l'Underground Village de Lisbonne. 2 Porte d'entrée pour le centre historique de Zafrá. Pas d'inquiétude, les airbumps veillent sur la peinture. 3 L'accent a été mis sur la suspension et la sellerie. Après 2500 km, nous continuons à louer son confort. 4 Plus pataude qu'une Peugeot 208, la C3 combat sans grande conviction les mouvements de caisse.



3



2



4



❶ Deuxième jour, côte méditerranéenne, le soleil est enfin de retour. ❷ Première toilette pour une séance photos en bord de mer. Pas de trace sur les airbumps après séchage. ❸ La C3 se prendrait-elle pour un SUV? Plusieurs dizaines de kilomètres de pistes nous ont permis de mettre en souffrance les trains roulants. De retour sur l'asphalte, aucune séquelle de cette petite aventure.



ConnectedCam Le 10 000 km vu depuis la C3

Sur l'ensemble du parcours, nous avons pris une centaine de clichés. Nous en avons retenu quatre pour résumer notre périple.

❶ À proximité d'Almeria, au sud-est de l'Espagne. ❷ Pont du 25-avril, sur le Tage. ❸ Dans Lisbonne, à la poursuite d'un vieux tramway. ❹ Retour sur Paris, en pleine nuit, après avoir parcouru près de 5000 km.



Lorsque l'avion se pose sur la piste de l'aéroport de Barcelone ce matin d'automne, je ne connais pas grand-chose de la nouvelle C3. J'ai bien lu un ou deux papiers, plutôt positifs, à la suite de la présentation presse, mais je n'ai pas eu (ou pris) le temps de consulter le tarif, la gamme de motorisations ou encore les finitions. Je sais uniquement que, sur la mezzanine du parking, nous attend une version Feel, sable toit blanc, ambiance intérieure Hype Colorado avec, sous le capot, le petit moteur 1.2 PureTech.

Une citadine de 82 ch seulement pour faire 10 000 km, vous serez sans doute de mon avis: il y a plus excitant. Pour un peu, avec ce temps gris, je proposerais bien au photographe de faire le sujet photos en remontant sur Paris. Pour les kilomètres, on verra plus tard... Par professionnalisme (désolé, je n'ai trouvé que cela comme excuse), nous partons à la chasse au soleil. Plein sud, évidemment. Direction Almeria, "parcourant à sa

taille, le bronze et l'or", chantait Gainsbourg en hommage à Bardot. Comme BB, la nouvelle C3 soigne sa taille et ses formes. Airbumps rebondis, projecteurs effilés, touches de couleur dans l'habitacle, on se sent vite bien à bord de cette C3 et on se dit qu'on ferait bien un petit bout de route ensemble. Sur l'autopista del Mediterraneo, le régulateur de vitesse maintient sans grande difficulté l'aiguille du tachymètre aux alentours de 120 km/h. Ça ronronne doucement, les sièges maintiennent et soutiennent parfaitement malgré l'absence de réglage lombaire.

Lorsque, passé Valence, la pente se cabre, le moteur s'essouffle un peu. Il nous faut, à plusieurs reprises, passer de la 5^e vitesse à la 4^e.

L'occasion de remarquer que la manœuvre suffit à stopper l'hémorragie et que la commande de boîte est particulièrement mal guidée, obligeant à bien décomposer le mouvement pour enclencher à nouveau le 5^e rap-



“UNE VOITURE SYMPATHIQUE. MAIS SON MOTEUR ET SA BOÎTE DE VITESSES NE SONT PAS AU NIVEAU.”

Stany Meurer, essayeur

port. Lorsque la nuit tombe, le trafic se fluidifie, la vitesse moyenne augmente. Sans exagérer, nous nous adaptons au moment. En descente, malgré l'absence de vent, la direction à assistance électrique manque de précision. Pas de quoi inquiéter, mais un petit balancement autour du point zéro qui oblige quelquefois à effectuer de légères corrections de trajectoire. Voici donc les deux gros défauts de la C3 que nous retrouverons tout au long de notre périple. C'est la première chose que je vais noter lors de notre premier "pit stop". Plus de 500 km sans remettre de sans-plomb, un vrai diesel, cette C3 ! C'est ce que je me dis après avoir constaté que je n'ai remis que 39 litres dans le réservoir (qui en contient 45). Calcul fait, la première consommation s'établit à 6,7 l/100 km, plus ou moins conforme à la conso autoroute que nous mesurerons plus tard sur les pistes de Montlhéry.

Au petit matin, après un sérieux shampoing, nous décidons de longer la côte, n'hésitant pas à emprunter quelques pistes pour nous rapprocher

de la mer. L'itinéraire ne nous apprend rien sur les aptitudes de la C3 en tout-terrain mais nous décidons tout de même de rejoindre les déserts de la région de Grenade par le chemin des écoliers. Ce n'est sans doute pas la meilleure idée de la journée puisque là encore, il nous faut mettre à l'épreuve les suspensions de la C3. *"Tu vas finir pas péter une fusée"*, ironise l'ami Bibi, photographe de son état, qui voit surtout qu'il va falloir à nouveau laver entièrement la voiture.

De retour sur l'autoroute après cette séance de torture, la C3 n'émet aucun bruit suspect. La confiance retrouvée, nous poussons la mécanique dans ses retranchements. Pas de risque de confondre cette citadine avec une sportive mais le moteur donne le change. Les sensations restent quelconques mais les dépassements ne posent pas de problèmes et les relances en sortie de péage n'obligent pas à guetter la voie de droite.

Adieu Guadix, Grenade, Séville, la pluie est de retour. L'Andalousie ne veut pas de nous. Qu'importe, c'est à Lisbonne, balayée par les vents →



GRAND ANGLE

La caméra de recul mériterait un petit réglage. Sa focale est tellement large qu'elle filme une partie de la plaque d'immatriculation. Peu utile en manœuvre.



UN ŒIL SUR LE MONDE

Implantée derrière le rétroviseur intérieur, cette caméra filme en permanence. En appuyant sur un bouton (mal placé), il est possible de prendre ses propres clichés.



RÉTROS DANS LE NOIR

L'ergonomie est plutôt bien pensée mais certaines commandes restent assez mal implantées, comme celle qui permet de régler les rétros derrière le volant.



POIGNÉE D'AMOUR

La C3 reprend du C4. Cactus les sangles de fermeture en guise de poignée. Élégant mais pas très efficace pour se maintenir dans les virages.



TOUT EN SENSIBILITÉ

L'importance de l'écran tactile est considérable : climatisation, multimédia, navigation. Il est un peu trop sensible, les fausses manœuvres sont fréquentes.

SUR ÉCOUTE

La reconnaissance vocale progresse à vitesse grand V. Sur la C3, avec Apple CarPlay, c'est Siri qui prend la main. Avec une certaine efficacité.

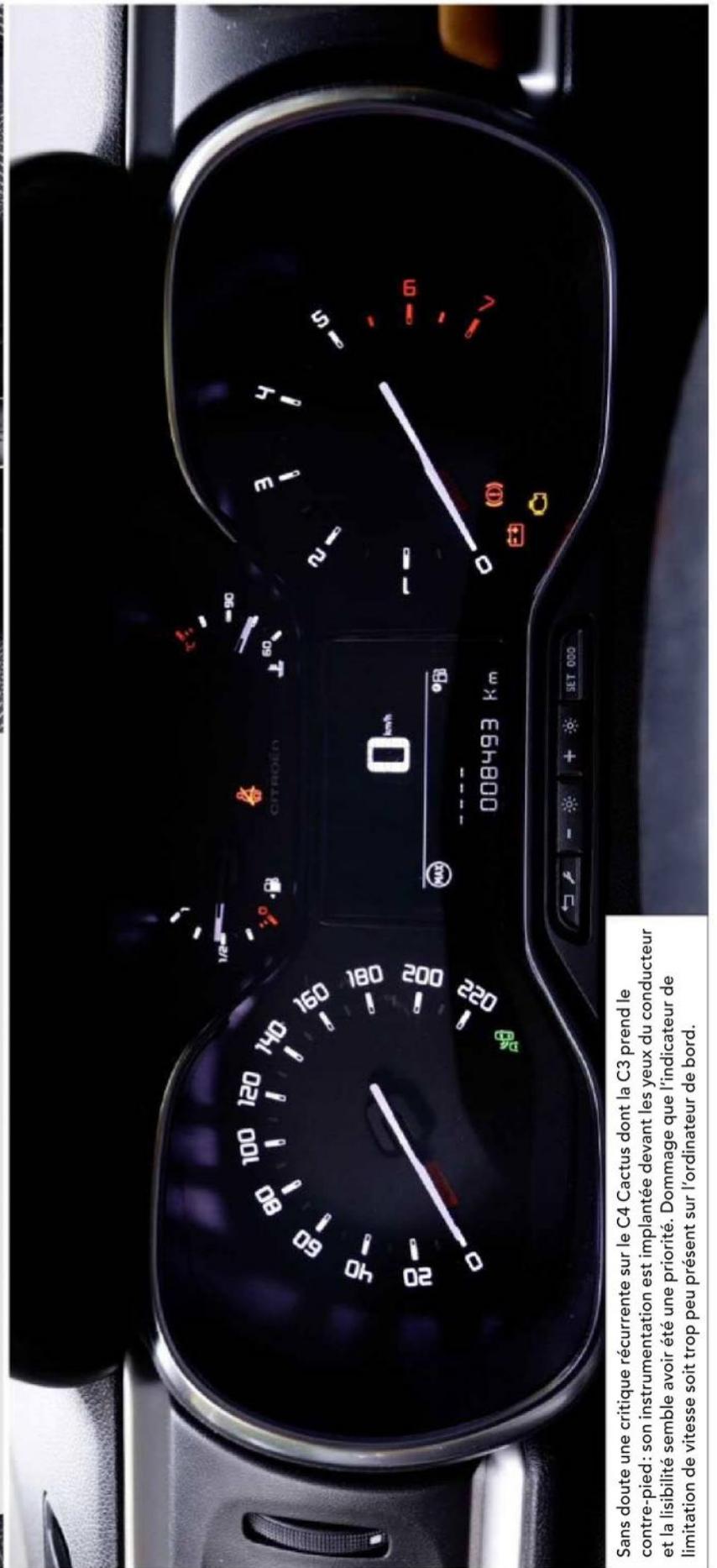
Elle réchauffe l'ambiance

Plus haute que les autres citadines, la nouvelle C3 permet tout de même une position de conduite assez basse. L'amplitude de réglage du volant est importante et l'ergonomie générale très soignée. Les nombreux rangements ne sont pas tous très logeables. Bien disposés, ils sont pratiques. Nous aurions toutefois apprécié de

trouver un revêtement antidérapant sur certains. La finition mélange le chaud et le froid. L'habitacle présente bien et certains détails, comme l'habillage inférieur des sièges, qui permet de masquer les glissières, nous ont agréablement surpris. En revanche, dans l'ensemble, les plastiques restent durs et sensibles aux rayures.

DÉSORDONNÉE

S'il ne fallait retenir qu'un seul défaut – la C3 en a hélas d'autres –, ce serait la commande de boîte, imprécise et accrocheuse.



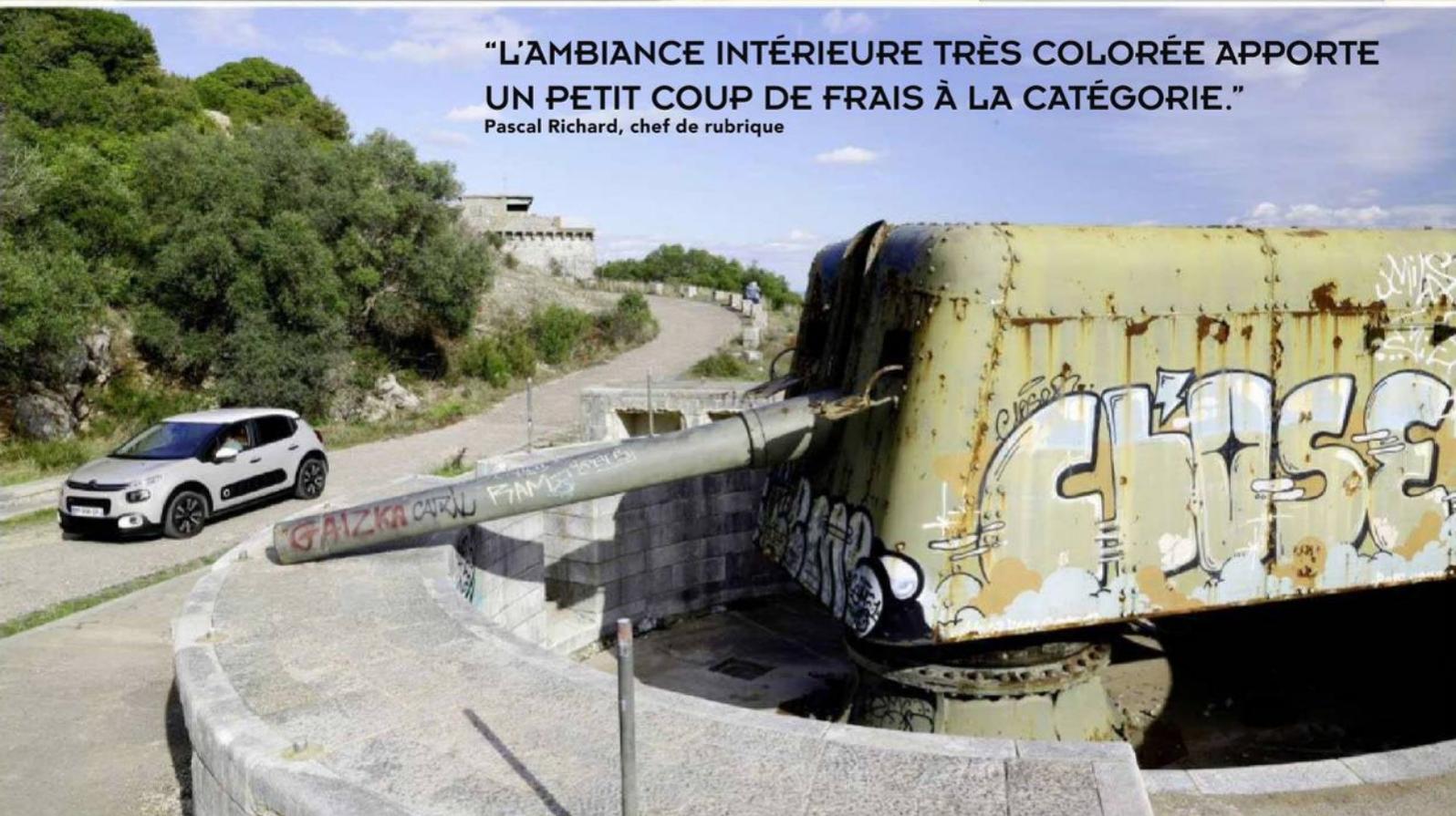
Sans doute une critique récurrente sur le C4 Cactus dont la C3 prend le contre-pied : son instrumentation est implantée devant les yeux du conducteur et la lisibilité semble avoir été une priorité. Dommage que l'indicateur de limitation de vitesse soit trop peu présent sur l'ordinateur de bord.



Avec 82 ch sous le capot, les performances restent limitées, surtout en charge.

“L’AMBIANCE INTÉRIEURE TRÈS COLORÉE APPORTE UN PETIT COUP DE FRAIS À LA CATÉGORIE.”

Pascal Richard, chef de rubrique



d’Atlantique, que nous jetterons l’ancre. Pas ce soir, puisque la fatigue se fait sentir. Une saine fatigue. Celle du devoir accompli. Aucun de nous deux ne se plaint d’inconfort. Nous avons pourtant parcouru plus de 1 500 km en deux jours.

La C3 n’a rien du programme Advanced Confort (voir L’AJ n°961). Pourtant, elle en a l’esprit et soigne la vie à bord.

Le programme qui, via une sellerie, une suspension et des méthodes d’assemblage spécifiques devrait permettre à Citroën de retrouver son niveau de confort historique, n’est pas au menu de la petite dernière. Mais la C3 honore la réputation de la maison! Par rapport à Peugeot et à sa 208, Citroën a préféré sacrifier un peu la précision de conduite sur l’autel du confort. Le parti pris est manifeste et ce n’est pas pour me déplaire. Arrivée dans l’agréable petite ville de Zafra, mon opinion est faite. En termes de vie à bord, la C3 en offre plus que toutes les autres. En m’installant à l’arrière et en étudiant le coffre qui a englouti sans difficulté ba-

gages et appareils photos, je suis obligé de tempérer mes ardeurs. L’espace aux jambes n’a pas vraiment progressé par rapport au précédent modèle et reste en retrait par rapport aux ténors du genre. Même remarque pour la capacité de chargement, au demeurant suffisante pour une petite famille mais plus modeste que celle d’une Peugeot 208 ou d’une Renault Clio. Autres critiques qu’il me faut relever: l’unique plafonnier avant qui cantonne les places arrière à la pénombre, la mauvaise position de la commande de réglage des rétroviseurs ou encore l’absence de poignée de maintien au pavillon – Citroën pensant sans doute que les sangles en guise de poignées de portes pourraient assurer cette fonction. Tout n’est pas noir pour autant. Au rayon points forts, citons la possibilité d’une option roue de secours de taille normale (ceci expliquant sans doute la faible hauteur de coffre), les rangements généreux et suffisamment nombreux, les assises de sièges profondes et les larges dossiers. Le lendemain matin, première heure, le soleil est de retour. Bienvenue au Portugal, séance photos dans le magnifique village de Monsaraz,



1

❶ Autant les places avant sont accueillantes, autant à l'arrière, l'espace aux jambes est limité. C'est beaucoup mieux en largeur, notamment au niveau des épaules. ❷ L'accès au coffre est correct malgré un seuil de chargement un peu trop haut perché. En option, deux types de roues de secours disponibles. Bravo!



2

déjeuner sur le pouce autour d'Evora puis direction Lisbonne. Bibi est au volant, moi à la critique des équipements. La tablette tactile est un peu trop sensible mais tellement plus simple à utiliser que celle des premières 208. En branchant son smartphone via une simple prise USB, les interfaces Apple CarPlay ou Android Auto se lancent automatiquement. Il n'est nullement besoin de code ou de liaison Bluetooth pour utiliser son téléphone ou son répertoire multimédia. Tout se fait automatiquement et il est même possible d'utiliser la commande vocale (Siri chez Apple) pour lancer les appels, une recherche Internet, un morceau de musique et lire ses SMS.

C'est clair, la citadine Citroën vit avec son temps. Connectée, elle l'est aussi au niveau du pare-brise.

La petite caméra située derrière le rétroviseur filme en permanence sur 16 gigas ce qui ce passe, efface lorsqu'il n'y a plus de place et filme à nouveau. Les assureurs vont adorer. Citroën se garde bien de



Cherchez l'intrus. Non, ce n'est pas la C3, parfaitement à son aise dans les ruelles étroites des villages blancs espagnols et portugais.

High-tech une C3 à la page

APPLE OU ANDROID ?

Les deux, mon capitaine. Et il faut reconnaître que c'est plutôt au point sur la C3. Branchez votre smartphone via la prise USB. Vous pourrez rapidement téléphoner ou lire votre musique.

APPLI CITROËN

Pour télécharger vos photos et vidéos prises depuis la caméra, il suffit de télécharger une application ; les fichiers sont ensuite transférés en branchant son smartphone via USB.



EN PRÉSÉLECTION

La touche "Liste" sur le volant permet de visualiser les stations de radio (ou médias) disponibles. Un appui supplémentaire est nécessaire pour la sélection.

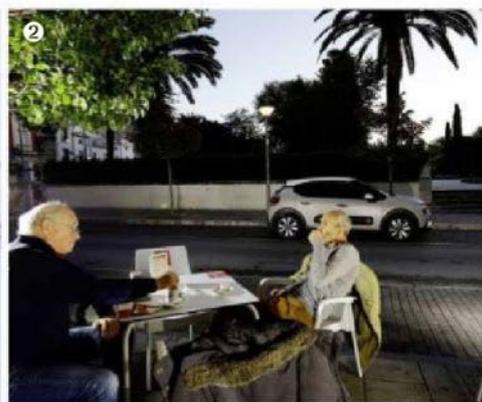
MONTÉE EN TEMPÉRATURE

Les réglages de climatisation via la tablette tactile ne sont pas du goût de tout le monde. C'est ce qui permet d'obtenir une planche de bord au style épuré. Pour la facilité de réglage...



4

Le plancher plus bas que le seuil impose de se courber pour déposer les objets les plus lourds. Modularité de banquette classique.



❶ La filtration des plus petits défauts de la chaussée est remarquable. Pour s'en rendre compte, rien de tel que d'emprunter une rue pavée. ❷ Petit-déjeuner à l'aube pour profiter d'une douce lumière dans la rue de Jafra, pas très loin de la frontière portugaise.

PLUS
 Excellent niveau de confort
 Équipements novateurs
 Performances et freinage

—

MOINS
 Précision de direction
 Vibrations moteur au ralenti
 Ambiance et style en option

“TOUJOURS PAS DE TRAPPE AVEC BOUCHON INTÉGRÉ COMME CHEZ FORD OU RENAULT.”

Christian Martin, photographe



ranger sa Connected Cam dans la famille des mouchards, mais plutôt dans celle des nouveaux outils pour les loisirs et réseaux sociaux. Et il est vrai que c'est amusant. Depuis notre départ de Barcelone, j'ai déjà pris manuellement (il suffit d'appuyer une fois sur un petit bouton pour commander une photo, un appui long lançant une vidéo de 30 s) une centaine de clichés. Grâce à une application que j'ai pris soin de télécharger sur mon portable, je peux enregistrer et diffuser (plus ou moins automatiquement) sur les réseaux sociaux. Impossible de résister à la moquerie, je lance à Bibi: *“Si ça continue, nous n'aurons bientôt plus besoin de photographe.”* *“Contente-toi d'écrire”*, me rétorque le “presse-bouton”.

La C3 mise aussi sur les aides à la conduite. Outre l'alerte de franchissement de ligne et l'avertisseur de fatigue, elle propose l'avertisseur d'angles morts et la reconnaissance des panneaux de limitation de vitesse. Plus fort encore, via un double appui sur la touche inférieure de commande du régulateur, la vitesse s'adapte automatiquement à la limitation. Mais de

la belle théorie à la pratique, quelques dysfonctionnements apparaissent. Il faut certes saluer la démarche mais, par rapport aux systèmes haut de gamme, les limites sont vite atteintes. Primo, le régulateur de la C3 n'agit pas sur les freins. En descente, un double appui ne sert pas à grand-chose. Ensuite, la lecture et l'affichage sur le combiné d'instruments sont pour le moins aléatoires.

Des critiques rapidement pardonnées lorsqu'on les met en regard du prix de vente de la voiture. À peine plus de 15 000 € pour un deuxième niveau de finition, pas mal non ?

C'est bien, et même très bien, car même en ajoutant l'ensemble de ces équipements, en personnalisant son habitacle sans compter, la voiture reste très compétitive par rapport à ses rivales. L'addition peut toutefois flirter avec les 20 000 € si, comme sur notre voiture d'essai, vous décidez de personnaliser ligne et habitacle. À ce tarif-là, nous sommes en droit d'être plus exigeants. Si l'on exclut l'agréable bandeau moussé en

L'avis de Guy L'Hospital



Je suis assez fan de cette petite voiture. Pour son style d'abord, mais aussi pour son confort.



Les éléments de personnalisation, notamment la peinture biton, sont facturés en supplément. La carrosserie est bien protégée.

similicuir de la planche de bord, les plastiques sont tous rigides et sensibles aux rayures et certains assemblages ou interstices irréguliers font baisser l'appréciation générale. Pour contrebalancer cela, les airbumps et autres protections permettent d'évoluer en ville sans craindre pour sa peinture. Un sacré plus!

Dans la circulation lisboète, de plus en plus dense, le ralenti finit par manquer de régularité, rendant plus sensibles les vibrations, que le petit 3 cylindres peine à masquer. Un défaut que Citroën aurait peut-être pu tenter de dissimuler en faisant profiter la C3 d'un système stop/start. Privé de cet accessoire, la petite Citroën consomme 6,9 l/100 km de sans-plomb en ville (quand une Clio TCe se satisfait de 6,3 l/100 km). Sur route et autoroute, elle réclame respectivement 6,3 et 6,7 l/100 km. Des chiffres que nous avons eu du mal à reproduire sur les étapes les plus longues tant nous avons dû abuser des changements de vitesses et de régime. En moyenne, notre voiture a consommé 7,1 l/100 km, soit quelques décilitres de plus que notre mesure normalisée. ■

En détail

LA CONDUITE

AGRÉMENT ★★★★★

Priorité a été donnée au confort. Si bien que nous pouvons reprocher à cette nouvelle C3 un comportement sain mais peu agile et un léger flou au niveau de la direction. Le moteur vibre un peu trop au ralenti et la commande de boîte manque de précision.

SÉCURITÉ ★★★★★

Freinage stable et efficace, tenue de route rassurante : la dernière C3 est une véritable petite routière capable d'évoluer sur longue distance, par tous temps, de nuit comme de jour, sans jamais inquiéter son conducteur. Multiples aides à la conduite.

PERFORMANCES



Face au chrono, la C3 1.2 PureTech se défend. Côté sensations, le compte n'y est toutefois pas. Il faut souvent rétrograder en fin de côte sur autoroute pour ne pas perdre trop de vitesse.

LA VIE À BORD

CONFORT ★★★★★

Elle domine nettement l'ensemble des citadines. Seule la Clio offre un confort comparable. Sa mécanique n'émet pas une sonorité agréable mais reste suffisamment éloignée de l'habitacle pour ne pas nuire aux conversations. Très gros progrès en termes de filtration des aspérités.

HABITABILITÉ



Grâce à une planche de bord traitée de manière horizontale, la nouvelle C3 dégage une belle impression d'espace. Impression renforcée par les larges bacs de portières. Reste que le coffre et l'espace pour les jambes des passagers arrière sont limités.

QUALITÉ ★★★★★

La première impression est bonne. Avec ses airbumps et ses ambiances intérieures colorées, la C3 en jette. Dans le détail, les choses sont un peu moins reluisantes : la plupart des plastiques sont rigides et certains ajustages mériteraient plus de soin.

LE BUDGET

COÛT À L'ACHAT



À peine plus de 15000 € pour cette citadine avec le deuxième niveau de finition, c'est ce que l'on peut appeler un tarif parfaitement ciselé. Même en ajoutant quelques options pour personnaliser sa voiture et étoffer l'équipement, elle reste compétitive.

COÛT À L'USAGE



Ce petit moteur consomme un peu trop en ville (6,9 l/100 km). Il peut faire mieux sur route (6,2 l/100 km) en ayant le pied léger. Sur longue distance, il faut forcément en demander plus, la consommation dépassant souvent les 7 l/100 km.

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL



Pour un peu plus de 15000 €, la C3 en offre beaucoup : un confort de petite routière, une ambiance et un équipement dernier cri, une tenue de route et un freinage de premier ordre ainsi que des performances flatteuses pour la catégorie. Elle reste en revanche moins agréable à conduire qu'une Peugeot 208.



LA TECHNIQUE

La dernière C3 ne bénéficie pas du plan Advanced Comfort de Citroën mais elle n'est pas dépassée pour autant. Sa plate-forme, commune à la 208, offre une bonne rigidité, son petit 3 cylindres n'est pas trop gourmand et ses équipements sont à la fois modernes et simples d'utilisation. Enfin, ses airbumps sont à considérer comme une assurance peinture pour qui roule principalement en ville.

Moteur

Puissance maxi	■ 82 à 5750 tr/mn
Couple maxi	■ 118 Nm à 2750 tr/mn
Type	3 cyl. en ligne, essence
Cyl./Puissance fiscale	1199 cm ³ /4 CV

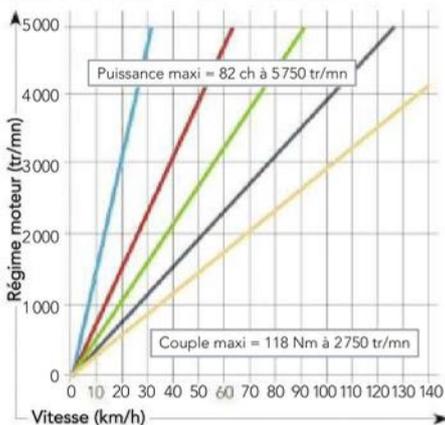
Transmission

Type	aux roues avant
Boîte/nbre de rapports	manuelle/5

→ Diagramme des vitesses

Comme sur toutes les petites voitures, la 5^e est sérieusement démultipliée. Il faut donc rétrograder, même sur autoroute, à la moindre pente. Dans les autres situations, la démultiplication permet à la mécanique de s'exprimer.

Vitesse à 1000 tr/mn
 En 1^e = 7,49 km/h
 En 2^e = 14,15 km/h
 En 3^e = 19,99 km/h
 En 4^e = 26,26 km/h
 En 5^e = 33,37 km/h



Châssis

Direction	à crémaillère, assistance élec.
Diamètre de braquage	■ 11 m
Suspensions AV	pseudo McPherson
Suspensions AR	essieu semi-rigide
Freins AV/AR	disques ventilés/tambours
Pneumatiques	205/55 R 16
Roue de secours	kit de réparation

Dimensions / poids

L/l/h/empattement	4/1,75/1,47/2,54 m
Poids/tractable freiné	1069/450 kg

LA CONDUITE

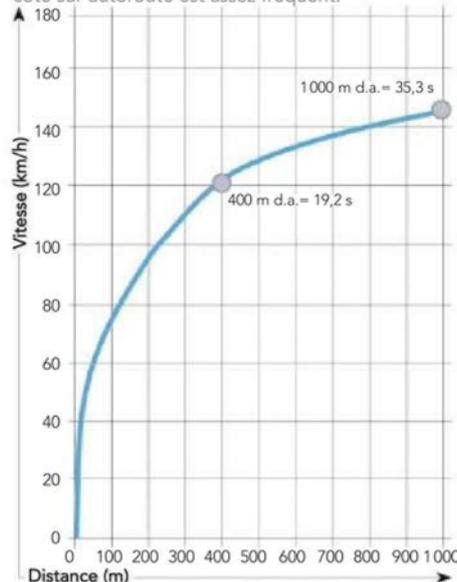
Sur le plan du confort, la C3 met dans le mille. Évidemment, ce n'est pas sans incidence sur le comportement, moins précis que celui d'une 208 par exemple. Autre désagrément: le 3 cylindres vibre au ralenti, avec même quelques soutes d'humeur à l'occasion d'un changement de régime, et la commande de boîte manque cruellement de précision. Freinage de premier plan.

Performances

1000 m départ arrêté	■ 35,3 s
400 m départ arrêté	■ 19,2 s
0 à 100 km/h	■ 13,3 s
Vitesse maxi*	■ 161 km/h

→ Courbe d'accélération

Dans la catégorie, la C3 1.2 PureTech 82 se défend bien. Les chiffres sont plutôt flatteurs mais les sensations restent quelconques. Rétrograder pour terminer à bonne allure une côte sur autoroute est assez fréquent.



Reprises

90 à 130 km/h en 4 ^e /5 ^e	■ 16/23,9 s
Tps minimum pour dépasser un camion roulant à 90 km/h en 4 ^e	■ 16,2 s
Distance minimum pour dépasser un camion roulant à 90 km/h en 4 ^e	■ 502 m

Freinage

Depuis 50 km/h	■ 10 m
Depuis 90 km/h	■ 31 m
Depuis 130 km/h	■ 64 m

→ Tests sécurité AJ

ÉVITEMENT EN VILLE

Ce test simule un évitement en ville (ouverture d'une portière), en freinant sur sol mouillé. Bon résultat sur ce test pour cette C3 qui survive volontiers suite au brusque coup de volant. Le déclenchement de l'ESP corrige facilement la dérive tout en autorisant de bonnes distances d'arrêt (7,9 m à 40 km/h et 13,5 m à 50 km/h).

VERDICT ■



LEVER DE PIED EN COURBE

Toujours sur sol humide, ce test consiste à lever brutalement le pied de l'accélérateur en virage. La vitesse de décrochage (52 km/h) est conforme à ce que l'on note sur l'ensemble des voitures de ce gabarit. Le léger sous-virage est stoppé sans mal par un lever de pied qui ne génère pas de survirage.

VERDICT ■



ÉVITEMENT SUR AUTOROUTE

Ce test reproduit un brusque changement de file. Il est effectué entre 100 km/h et 120 km/h. Même à basse vitesse, la prise de roulis est importante. Passé 90 km/h en entrée, le sous-virage est important, le roulis accentue le déséquilibre et l'ESP intervient sans ménagement. À 110 km/h, la voiture se met à l'équerre et balaye les cônes. **VERDICT ■**

FACE À LA CONCURRENCE

	Renault Clio TCE 90 ch	Peugeot 208 1.2 82 ch
Puissance maxi (ch à tr/mn)	90 à 5250	82 à 5750
Couple maxi (Nm à tr/mn)	140 à 2500	118 à 2750
Moteur	3 cyl. en ligne, turbo essence	3 cyl. en ligne, essence
L/l/h/empattement (m)	4,06/1,73/1,45/2,59 m	3,97/1,74/1,46/2,54 m
0 à 100 km/h (s)	13,4	13,6
Vitesse maxi (km/h)	169	162
90/130 km/h en 4 ^e /5 ^e (s)	12,6/21,5	16,3/22,6
Prix/bonus-malus (€)	16800/0	16300/0
Conso. moyenne (l/100 km)	6,2	6,1
Le verdict de L'Auto-Journal	★★★★☆	★★★★☆



Très difficile de départager ces trois françaises (L'AJ n°972). La Citroën est sans doute la plus confortable, la Peugeot la plus agréable à conduire et la Renault possède la mécanique la plus plaisante. En termes de rapport prix/équipements et vie à bord, la C3 conserve un petit avantage.

LA VIE À BORD

La nouvelle C3 soigne son ambiance intérieure. Ce n'est hélas pas sans incidence pour le portefeuille puisque les touches de couleur sont facturées entre 430 et 630 €. Mais, globalement, l'habitacle est agréable à vivre. Rangements bien disposés et spacieux, tablette multimédia agréable à utiliser complètent un excellent niveau de confort. Dommage que les passagers arrière manquent d'espace pour leurs jambes et que le coffre ne soit pas plus logeable.

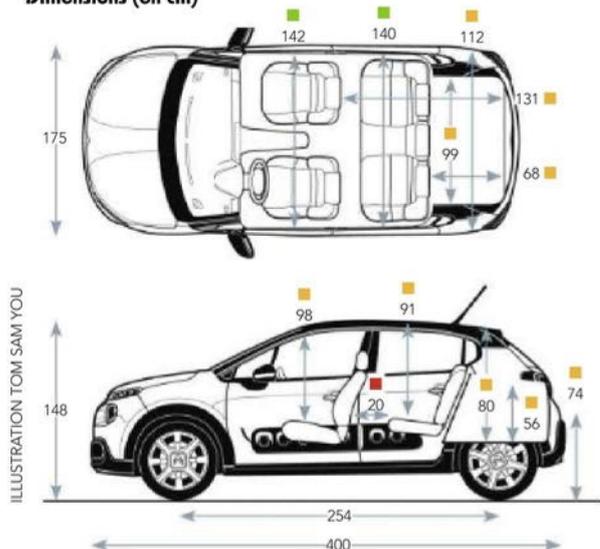
Coffre

Volume ■ 298 dm³

Niveau sonore

Au ralenti / 90 / 130 km/h ■ 42,9 / 64 / 68,4 dB

Dimensions (en cm)



→ Test éclairage RJ

Type projecteurs : halogène
Puissance codes (à 25 m) / phares (à 70 m) : non mesuré



À défaut de pouvoir rivaliser avec les éclairages xénon ou LED en matière de puissance et de température de couleur (plus ou moins blanc), les projecteurs halogènes de la C3, épaulés par des antibrouillards, assurent un large faisceau homogène, sans ombre marquée. **VERDICT ■**

→ Test climatisation RJ

De série, la C3 est équipée d'une climatisation à régulation manuelle. Pour obtenir la climatisation automatique, il faut sélectionner la finition Shine, soit opter pour la tablette multimédia tactile. Dans tous les cas, il faut passer par un menu spécifique pour gérer la climatisation. On a déjà vu plus simple. **VERDICT ■**

LE BUDGET

Le tarif agressif de cette nouvelle C3 ne doit pas vous aveugler. Certes, elle restera toujours plus intéressante que ses plus sérieuses concurrentes, mais en ajoutant les options qui rendent la voiture sympa, la facture peut grimper assez rapidement de quelques milliers d'euros. En termes de consommation, la C3 fait partie de celles qui consomment le moins, mais elle se montre plus gourmande que les 208 et Clio de puissance équivalente.

Prix	■	15 300 €
Bonus/malus (CO ₂)	■	0 € (109 g/km)
Prix du modèle essayé*		19 330 €
Garantie	■	2 ans, km illimité

*Avec options et bonus/malus inclus.

Équipements de série ■

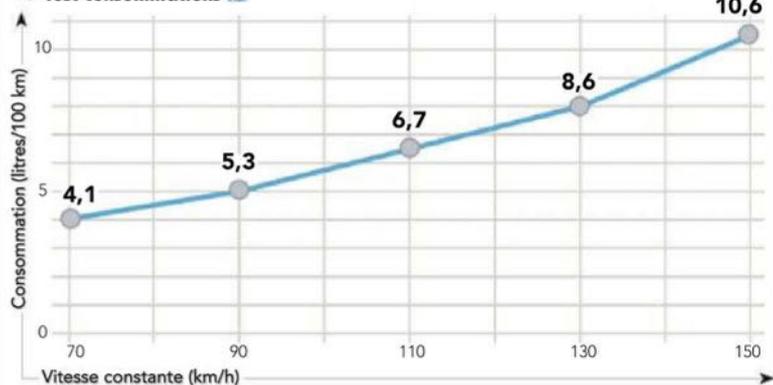
6 airbags, aide au démarrage en côte, alerte franchissement de ligne, alerte de fatigue, bandeau de planche de bord noir brillant, Bluetooth, clim. manuelle, détection de sous-gonflage, élargisseurs d'ailes et bas de caisse noir mat, feux diurnes à LED, lève-vitres AV élec., ordi. de bord, prise USB, reconnaissance panneaux limitation de vitesse, régl./limiteur de vitesse, rétros ext. élec. et dégivrants, système audio mp3 avec 4 HP, volant réglable...

Options

Airbumps	200 €
Ambiance intérieure Metropolitan Grey ou Urban Red	400 €
Ambiance intérieure Hype Colorado	630 €
Peinture opaque Vert /blanc Banquise/ métallisée	0 / 200 € / 520 €
Toit couleur contrastée (noir, blanc ou rouge)	300 €
Aide au stationnement arrière	250 €
Caméra de recul + surveillance angles morts	390 €
Tablette 7 pouces + accès et dém. mains-libres + clim. auto.	940 €
Connected Cam ⁽¹⁾	450 €
Roue de secours ⁽²⁾	120 €
Toit vitré panoramique	500 €

(1) Comprend l'allumage automatique des phares, l'éclairage d'ambiance et d'accompagnement, les essuie-glaces automatiques, le rétroviseur intérieur électrochrome. (2) Au choix galette ou taille identique aux autres.

→ Test consommations RJ



Moyenne (l/100 km) ■ 6,6	Autonomie ■ 681 km	Ville (l/100 km) ■ 6,9
Autoroute (l/100 km) ■ 6,7	Capacité du réservoir ■ 45 l	Route (l/100 km) ■ 6,2

Capable de consommer moins de 5 l/100 km en roulant sur le couple, le petit 3 cylindres se montre plus gourmand au quotidien. Car pour obtenir suffisamment de puissance, il est fréquent d'avoir à enfoncer l'accélérateur. Sur une étape menée tambour battant, nous avons consommé plus de 9 l/100 km. **VERDICT ■**

LA GAMME

Moteurs/Prix (en €)

	Live	Feel	Shine
1.2 PureTech 68 ch BVM5	12 950 €	14 500 €	–
1.2 PureTech 82 ch BVM5	13 750 € ⁽²⁾	15 300 €	17 100 €
1.2 PureTech 110 ch BVM5 ⁽¹⁾	–	16 900 €	18 700 €
1.6 BlueHDI 75 ch BVM5	15 550 € ⁽²⁾	17 100 €	–
1.6 BlueHDI 100 ch BVM5	–	18 300 €	20 100 €

(1) Boîte de vitesses EAT6 + 1 400 €. (2) Disponible en version basse consommation + 100 €.

Note EuroNCAP

Païs de fabrication

5 étoiles

Slovaquie

TEST AUTO : SAFÉ



ÉRIQUE

Quand on dérive d'une Lamborghini Huracán Spyder, il y a peu de chances de se louper. De fait, le V10 atmosphérique a beau être moins poussé que son homologue italien, l'expérience qu'il procure reste extraordinaire.

Par Laurent Chevalier
Photos Denis Meunier



Contrairement à la grande majorité de ses rivales, le Spyder R8 n'a pas de turbos, ni de compresseur. Et en termes de sensations mécaniques, c'est tant mieux!

Le premier rétrogradage en mode Sport fait froid dans le dos. On dirait une moto! D'autant que l'échappement mégaphone optionnel de notre modèle d'essai ne fait pas dans la dentelle. Tant mieux! Il suffit d'appuyer sur le bouton du volant pour monter le volume, ou de tirer sur les palettes de la boîte pour changer d'octave. En moins de temps qu'il ne faut pour l'écrire, le Spyder R8 rentre un rapport, plonge à la corde et s'extrait du virage sur un filet de gaz. Propre, net, sans bavure. Pas la moindre amorce de ruade, comme parfois sur une Mercedes-AMG GT, ni d'impression de passivité du train avant, comme dans les enchaînements rapides au volant d'une Ferrari California T. Encore que la direction optionnelle de notre R8 d'essai n'est pas au-dessus de toute critique, on y reviendra. Quant à la résistance à la torsion, mise à mal par le découpage du toit, elle demeure excellente. Pour éviter de se perdre en pourcentage et autres Nm/deg, ne retenons que l'essentiel: le R8 Spyder phase 2 est aussi rigide que le Coupé phase 1. Une prouesse due au renfort de carbone sur la cellule en aluminium, dont la première R8 était dépourvue. L'écart de poids, quand à lui, est de l'ordre de 80 kg par rapport au Coupé, avec 1720 kg au lieu des 1640 kg d'origine. À titre de comparaison, la Porsche 911 Turbo cab' revendique 1665 kg et la Ferrari California T avoue 1730 kg. Nous attendrons de passer tout ce



①

① Sous la casquette des compteurs, l'écran paramétrable du cockpit virtuel regroupe l'ensemble des informations.

② Des virages, un rayon de soleil... et du bonheur au kilomètre!



②

beau monde sur notre propre balance pour en juger définitivement.

La différence par rapport à la concurrence ne se fait pas sur la balance, mais sous le pied... droit en l'occurrence.

Dans le panier de crabes des roadsters où les turbos sont légion, de McLaren à Mercedes en passant par Porsche et Ferrari, le moteur atmosphérique d'Audi fait bande à part. Ques-

tion de couple : 55 mkg maxi à 6 500 tr/mn pour l'Audi contre 72,4 mkg dès 2 250 tr/mn avec l'overboost d'une 911 Turbo. Ceux qui voient le verre à moitié vide diront que la R8 dégage moins vite que la Porsche. Pas faux. Mais les autres remarqueront l'élasticité du V10 Audi, son allonge et la façon inimitable qu'il a de commencer à respirer là où la concurrence suffoque, à 6 000 tr/mn. Sans parler de la cerise sur le gâteau, si la gourmandise vous pousse à mon-

**LE PREMIER
RÉTROGRADAGE
EN MODE SPORT
FAIT FROID DANS
LE DOS. ON DIRAIT
UNE MOTO! ●●●**



L'avis de Laurent Chevalier



Même en version dégonflée, le V10 reste un bonheur à l'état pur, surtout à ciel ouvert.

90%
Quotient
Emotionnel

AUDI R8 SPYDER V10 540 ch

EN CHIFFRES

DONNÉES CONSTRUCTEUR

Moteur/Transmission

Puissance maxi	■ 540 ch à 7 800 tr/mn
Couple maxi	■ 540 Nm à 6 500 tr/mn
Type	V10 essence bi-injection
Cylindrée/puissance fiscale	5 204 cm ³ /45 CV
Transmission	intégrale
Boîte/nombre de rapports	robotisée/7

Châssis

Diamètre de braquage	■ 11,2m
Pneumatiques AV/AR	245/35 R19/295/35 R19

Dimensions/Poids

L/l/h/empattement	4,42/1,94/1,24/2,65 m
Poids/tractable freiné	1 720 kg/NC

Performances

0 à 100 km/h	■ 3,6 s
Vitesse maxi	■ 318 km/h

Habitabilité/Coffre

Volume de coffre	■ 112 dm ³
------------------	-----------------------

LE BUDGET

Prix	■ 184 000 €
Bonus/malus (CO ₂)	■ 8 000 € (277 g/km) 10 000 € (2017)
Prix du modèle essayé*	216 480 €
Garantie	■ 2 ans, km illimité

*Avec options et bonus/malus inclus.

Équipements de série ■

4 airbags, Audi Virtual Cockpit, amort. pilotés, Bluetooth, cam. recul, clim. auto, bizona, ESP et ASR, phares LED, réglulim. vitesse, syst. multimédia avec GPS, volant cuir multifonctions réglable en haut. et prof., sièges sport...

Options

Aide au parking avec caméra (730 €), direction dynamique (1 640 €), disques de freins AV carbone/céramique (10 430 €), système d'échappement sport (2 230 €), aide au parking avec caméra (730 €)

Consommations

Mixte	■ 11,7 l/100 km
Urbaine/extra-urbaine	■ 17/8,7 l/100 km
Réservoir	■ 80 l

Note EuroNCAP

En cours

Pays de fabrication

Allemagne

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL



Des qualités, la R8 n'en manque pas : efficace, facile, sécurisante et polyvalente. Elle a beau être moins radicale que sa cousine italienne de chez Lamborghini, le niveau de sa prestation n'a rien à envier aux meilleures productions du segment.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie



1 Au-dessus de Tossa de Mar, à quelques encablures de Barcelone, le Spyder dévoile son caractère et sa polyvalence. 2 Sous le bouton du démarreur, la touche des pots Sport, en option, permet de jouer sur le volume des échappements. Vivement conseillé! 3 Comme le veut l'usage chez Audi, le niveau de finition est irréprochable. Et les options... sont nombreuses.

ter le régime à 8 000 tr/mn. On aurait bien aimé aussi profiter de la configuration 610 ch, comme on remettrait une double couche de chantilly sur un café liégeois. Mais il faut avouer qu'à ciel ouvert, les 540 chevaux sont suffisants pour remettre les idées en place.

Le comportement dynamique du Spyder est au-dessus de tout soupçon.

Qu'il s'agisse de confort, de sécurité, d'efficacité ou de feeling de conduite. À condition de ne pas opter pour la direction dynamique qui filtre les retours d'informations. Cela dit, même avec cet artifice, le train avant est plus alerte que celui d'une Mercedes-AMG GT. Le Spyder brille aussi par sa capacité à jouer sur plusieurs tableaux. Le mix parfait entre des garde-fous électroniques, une transmission intégrale sécurisante et un tempérament qui se rapproche d'une propulsion. Un vrai couteau suisse, qui s'adapte à tous les profils de conducteurs, depuis les novices jusqu'aux puristes, et

à tous les types de surface, des virolles de montagne aux autoroutes allemandes.

Passons le couplet habituel sur la finition et la qualité des matériaux Audi. C'est irréprochable et c'est la moindre des choses, sur une auto qui dépasse les 180 000 € hors options. Idem pour le Virtual Cockpit, belle trouvaille qui prend la

forme d'un écran évolutif regroupant les informations sous la casquette de compteurs. À ceci près qu'il prive le copilote des indications du GPS. C'était à gauche? Pas de problème, les freins carbone/céramique de notre version d'essai plantent une herse dans le bitume sur simple appel du pied. La R8 stoppe net, dans une stabilité impé-

riale, avant de mettre le cap à bâbord et de repartir dans un hurlement d'échappement.

Pour résumer, il est quasi impossible de résister à la tentation d'écraser l'accélérateur. Cela oblige à surveiller le compteur comme le lait sur le feu, pour garder son permis... et en profiter plus longtemps. Et le prix, me direz-vous? Il s'oublie et la qualité reste. ■

PLUS

V10 atmo
Finition

Tenue de route
Sécurité

MOINS

Taille du coffre
Position de conduite
pour les grands
gabarits

VRAIMENT TOUT D'UNE GRANDE

Forte de son succès, la Clio se contente de se repoudrer le nez pour son traditionnel lifting de mi-carrière. Elle soigne son intérieur, se met à la page des dernières technos et passe en mode manuel. Par Méлина Priam Photos Christian Martin

L'avis de Méлина Priam



J'aime beaucoup le TCe pour sa douceur. À la question "BVM ou EDC?", pour une citadine, ma préférence va à la seconde.



LENTE AU DÉMARRAGE, MOINS À LA DÉTENTE

Version RS mise à part, la Clio TCe 120 ch est la plus puissante de la famille. Mais ce n'est pas une sportive pour autant. Elle est même assez paresseuse au démarrage et laisse nonchalamment l'avantage à ses rivales. L'agrément de conduite n'en fait pas les frais, cette mécanique s'appréciant pour sa douceur et sa souplesse. Elle reprend du poil de la bête en relance, grâce à la boîte manuelle, plus rapide que l'EDC.

FIÈRE DU LOSANGE

Il faut un œil entraîné pour remarquer les changements esthétiques extérieurs. C'est pourtant bien son regard que la Clio retouche. Elle reçoit des projecteurs à LED qui adoptent la nouvelle forme en "C", comme sur les modèles plus récents (Mégane, Talisman...). Dans la même veine, la grille de calandre a été retouchée pour encadrer un losange surdimensionné: fière d'être une Renault!





RENAULT CLIO

TCe 120 ch Intens

EN CHIFFRES

NOS MESURES

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

Moteur/Transmission

Puissance maxi	■ 120 ch à 5 500 tr/mn
Couple maxi	■ 205 Nm à 2 000 tr/mn
Type	■ 4 cyl. en ligne, turbo ess.
Cylindrée/puissance fiscale	■ 1 197 cm ³ /6 CV
Transmission	■ aux roues avant
Boîte/nombre de rapports	■ manuelle/6

Châssis

Diamètre de braquage	■ 10,9 m
Pneumatiques AV/AR	■ 205/45 R 17

Dimensions/Poids

L/l/h/empattement	■ 4,07/1,74/1,45/2,59 m
Poids/tractable freiné	■ 1 231 kg/NC

Performances

1 000 m d.a.	■ 32,6 s
0 à 100 km	■ 10,7 s
90-130 km/h en 4 ^e /5 ^e /6 ^e	■ 9,6/11,6/14,7 s
Vitesse maxi	■ 187 km/h
Freinage à 50/90/130 km/h	■ 10/32/66 m

Habitabilité/Coffre

Longueur aux jambes AR	■ 22 cm
Largeur aux coudes AV/AR	■ 137/138 cm
Volume de coffre	■ 330 dm ³

Niveau sonore

Au ralenti/90/130 km/h	■ 41,3/67/71,5 dB
------------------------	-------------------

LE BUDGET

Prix	■ 19 450 €
Bonus/malus (CO ₂)	■ 0 € (118 g/km)
Prix du modèle essayé*	■ 21 950 €
Garantie	■ 2 ans ou km illimité

*Avec options et bonus / malus inclus

Équipements de série ■

6 airbags, accès mains-libres, Bluetooth, clim. auto., détecteurs pluie/luminosité, jantes alliage 16 pouces, phares full LED, radar de recul, régl./limit. de vitesse, syst. multimédia sur écran tactile 7 pouces avec GPS...

Options

Aide au parking AV + caméra de recul (350 €), BV EDC (1 400 €), Pack Techno: R-Link Evolution + Easy Park Assist (1 090 €), peinture métal. (520 à 700 €), toit en verre (400 €)

Consommations

Moyenne	■ 6,8 l/100 km
Ville/Route/Autoroute	■ 7,4/6,6/6,5 l/100 km
Autonomie/Réservoir	■ 662 km/45 l

Note EuroNCAP

5 étoiles

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL



**La Clio est comme le bon vin !
L'arrivée de la boîte manuelle
à 6 rapports a le mérite d'offrir le
choix au conducteur, d'optimiser les
performances tout en faisant baisser
la facture d'achat (1 400 €) et la
consommation (0,3 l/100 km)**

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie



BEAUTÉ INTÉRIEURE

Critiquée en 2012 pour ses plastiques durs pas très raffinés et sa finition légère, la Clio corrige le tir et se fait belle à bord. Du moins sur les finitions Intens, les plus haut de gamme. Volant et levier de vitesses ont été redessinés; de nouvelles selleries font leur apparition, mais surtout les matériaux de la planche de bord sont visuellement plus flatteurs et plus agréables au toucher, notamment le revêtement légèrement moussé de la partie supérieure.

À LA MAIN, C'EST MOINS CHER

Jusqu'ici, le 4 cylindres turbo essence de 120 ch snobait la transmission manuelle et ne frayait qu'avec la boîte à double embrayage EDC. Un tandem efficace et plaisant, mais certains conducteurs préfèrent faire le boulot eux-mêmes. Difficile de leur reprocher.

D'autant qu'ils peuvent espérer faire des économies. En effet, la boîte EDC entraîne encore une légère surconsommation (0,3 l/100 km en moyenne et 0,5 l/100 km sur autoroute).

Mais attention : pour être gagnant, il faut garder le pied droit léger.



À LA PAGE

Les smartphones évoluant plus vite que les voitures, la Clio IV, qui fut l'une des premières citadines à être dotée d'un écran tactile, devait déjà se mettre à jour. Le premier système Media NAV Evolution, de série sur Intens, intègre de nouvelles fonctionnalités (info trafic, streaming audio, Bluetooth...). Le plus évolué R-Link (590 € et de série sur Initiale) se perfectionne aussi : reconnaissance vocale, Nav Tom-Tom, Coyote et plus d'applications... Il peut être associé à un système Hi-Fi Bose et/ou à un Park Assist.

Rein de la couture



Les hotte



Pour conjuguer sens pratique et esthétique, rien ne vaut un break haut de gamme. En la matière, Volvo et Mercedes ont une réputation qui n'est plus à faire. Mais entre le V90 et le break Classe E, lequel réalise le meilleur dosage entre charme et charge utile ?

Par Pierre Lefebvre

Photos Clément Choulot

Il y a ce fameux carré de soie rendant hommage au monde hippique ou, mis en bouteille, ce numéro fétiche avec lequel Marilyn Monroe adorait se parfumer. Pour un autre spécialiste du luxe, ce sont simplement deux initiales superposées habillant de beaux sacs en cuir. Quel que soit le nom ou le produit, les plus grands ont bâti leur renommée sur des symboles. Chez Volvo comme chez Mercedes, ce rôle est en partie dévolu aux breaks, carrosserie qui charme depuis des décennies ceux qui veulent joindre l'utile... au très agréable. Une tradition que le constructeur suédois perpétue avec brio grâce à son nouveau V90. Incarnant – aux côtés du SUV XC90 et de la berline S90, les nouvelles ambitions de la marque –, il rivalise sans complexe avec la référence ou plutôt l'institution que représente pour Mercedes le break Classe E. Récemment renouvelé lui aussi, ce dernier fait, comme la berline, la part belle aux technologies. Mais plus que des histoires de volume de coffre ou d'espace à bord, ces deux malles de luxe jouent chacune leur propre registre pour donner avant tout un maximum de plaisir.

Grâce à la nouvelle plate-forme étrennée par le XC90, le V90 s'avère vraiment agréable à mener.



LA VIE À BORD

Pardonnez la comparaison pas forcément flatteuse, mais en apercevant pour la première fois le Volvo V90 ou le break Mercedes Classe E, on pense immédiatement au slogan publicitaire d'un yaourt : "Ce qu'il fait à l'intérieur se voit à l'extérieur." En effet, un empattement de près de 3 m et un gabarit frisant les 5 m de longueur ne passent pas inaperçus ! Le suédois et l'allemand en imposent tellement à l'extérieur que l'on attend forcément un accueil princier à bord. Et la réalité est au-delà des espérances dans les deux cas : quelle que soit la place choisie (sauf celle du centre, pénalisée par un dossier trop raide du fait de l'accoudoir escamotable), il y a beaucoup d'espace, voire énormément dans le V90. Un grand gabarit façon Zlatan peut prendre ses aises sur la banquette arrière sans problème. Le V90 donne en outre vraiment envie de se prélasser, avec des assises aux galbes parfaits. Mais là où le Volvo frappe très

fort et fait quasiment l'unanimité, c'est au niveau de son poste de conduite. Design épuré, matériaux de qualité, il prouve avec sobriété et bon goût que luxe et souci du détail ne sont pas un monopole allemand, à l'image du petit drapeau suédois cousu sur les flancs des dossiers avant. Si vous n'êtes pas fan du bien-être façon cocooning scandinave et que vous préférez les ambiances un peu plus clinquantes, le break Classe E aura logiquement vos faveurs.

Luxeusement présenté, l'habitacle du Mercedes fait clairement référence à un cockpit d'avion.

Grands écrans (option à 900 € face au conducteur), pléthore de boutons, de molettes et autre pavé tactile côté console centrale, l'allemand en met plein la vue. Au moins son propriétaire sait-il pourquoi il a payé si cher à chaque fois qu'il s'installe au volant. Mais l'ergonomie n'y gagne pas toujours. Elle ne supporte en tout

cas pas la comparaison avec la simplicité du grand écran tactile du V90. Après, c'est aussi une question de goût et d'habitudes prises au bout de quelques jours.

Pour se sentir bien à bord de l'un comme de l'autre, on peut aussi compter sur un catalogue d'options épais comme le bottin mondain. Il est ainsi possible de transformer sa voiture en *home sweet home*. À ce petit jeu, Volvo rivalise sans complexe avec Mercedes, à ceci près qu'il propose déjà de série de nombreux raffinements comme la sellerie cuir de série, et cela pour moins cher.

En revanche, côté pratique, il n'égale pas le break Classe E, qui reste la référence absolue et le préféré des chargeurs compulsifs ou des brocanteurs BCBG qui ne veulent pas s'abaisser à rouler en camionnette. Plus profond, plus large, et présentant un seuil de chargement nettement plus bas, le coffre de la Classe E est véritablement l'ogre à bagages le plus vorace du



La banquette arrière du V90 donne la sensation de s'installer dans un canapé... sauf au centre, avec un dossier trop raide et une assise trop courte.



La place ne manque pas à l'arrière du break Classe E. Mais comme dans le V90, on y est mieux à deux qu'à trois.

**AVEC LE V90,
VOLVO PROUVE
QUE LE LUXE
N'EST PAS UN
MONOPOLE
ALLEMAND ●●●**

VOLVO V90



MERCEDES CLASSE E BREAK



PLUS YACHT QUE CARGO

Question volume de charge, le break Classe E domine largement le déménageur suédois. Mais dans les deux cas, on y mettra plus souvent des valises ou sacs de golf que des cartons de déménagement.



FILET DE SÉCURITÉ

Pour ceux qui voyagent sans compter, il est possible de charger jusqu'au toit grâce à de pratiques filets anti-intrusion qui, après usage, s'enroulent dans la barre de fixation du cache-bagages.

marché. En comparaison, le break V90 n'a rien d'une demi-portion, mais on sait au premier coup d'œil que l'on n'en mettra pas autant dans la soute. De plus, contrairement à Mercedes, Volvo facture en option le correcteur d'assiette (système pneumatique), système qui limite les effets de la charge sur le train arrière.

Si vous n'êtes pas à 100 dm³ près, le V90 fera votre bonheur.

D'autant qu'il propose, comme le break Classe E, un plancher bien plat une fois le dossier de la banquette rabattu, un hayon électrique très pratique et un filet anti-intrusion utile pour charger jusqu'au toit ou mettre Médor "en prison". L'expression n'est pas vraiment appropriée car même votre fidèle compagnon à quatre pattes voyagera confortablement. Nos deux protagonistes offrent là encore tout ce que l'on est en droit d'attendre d'une grande voyageuse tirée à quatre épingles : amortissement qui efface avec brio les défauts de la chaussée – même si celui

du Mercedes gagnerait à faire l'impasse sur son châssis sport et ses pneus roulage à plat de série sur cette finition Sportline – et mécaniques discrètes (sauf au ralenti pour le 4 cylindres Volvo) contribuent au confort cinq étoiles.

SUR LA ROUTE

Tous la promettent et plus encore Mercedes et Volvo. De quoi parlons-nous ? De la conduite autonome ! Vous avez sans doute entendu parler de ces fameux dispositifs qui "prennent la place du conducteur". Et en effet, break Classe E comme V90 proposent à grands coups de radars, de caméras ou encore de capteurs ultrasons d'assister le conducteur. Ils gèrent pour lui accélérations, freinages, distances de sécurité et même trajectoires en agissant sur la direction. Mais attention, il y a quelques bémols. Le premier, c'est que ces systèmes (en option à 1 800 € chez Mercedes) ne sont pas infaillibles, notamment celui qui contrôle le maintien dans la file et la trajectoire. Et ils perdent parfois les pédales avec

une voiture qui erre, façon pilier de bar éméché, sur sa trajectoire. Si nous sommes convaincus de l'intérêt et du confort de conduite d'un régulateur de vitesse adaptatif pour maintenir les distances de sécurité et même freiner seul (et redémarrer ensuite) dans les bouchons, la conduite entièrement autonome a encore une grande marge de progression devant elle avant de maîtriser réellement tous les paramètres, comme le comportement imprévisible des autres usagers ou le marquage au sol déficient.

L'autre bémol, c'est que les breaks Classe E et V90 sont tellement agréables à mener que ce serait tout simplement un gâchis de ne pas rester le commandant de bord. Direction communicative, agilité masquant parfaitement un gabarit très généreux et un poids éléphantique, la Classe E place la barre vraiment très haut dans ce domaine. Ce constat vaut aussi pour la partie mécanique avec un inédit 2 l diesel, inauguré sur la berline, qui se révèle à la fois plus discret et plus tonique que le D4 Volvo, adepte de

LE V90 PRIVILÉGIE LE CONFORT AU DYNAMISME. LE BREAK CLASSE E BRILLE, LUI, SUR LES DEUX TABLEAUX ●●●



Chez Mercedes, le conducteur peut se prendre un peu pour un pilote de ligne avec un poste de conduite massif, deux écrans (!) et une ergonomie façon Airbus.

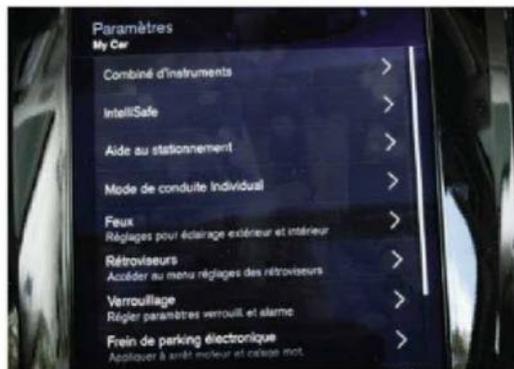


Ambiance forcément zen chez Volvo avec une telle planche de bord! Mais attention, les couleurs claires se salissent vite



VOLVO V90

MERCEDES CLASSE E BREAK



SIMPLE COMME LA TECHNOLOGIE?

L'écran vertical du V90 est non seulement tactile mais simple à utiliser. Chez Mercedes, c'est plus compliqué de commander le système avec une molette, un pavé tactile et des boutons de raccourcis.



RICHESSSE AUTOMATIQUE

Huit rapports et sélecteur traditionnel chez Volvo, ou neuf chez Mercedes avec levier derrière le volant : les boîtes automatiques de ces routières ravissent par leur cocktail bien dosé entre douceur et réactivité.



L'avis de Pierre Lefebvre



Beaucoup de qualités, mais je trouve qu'il ressemble trop au break Classe C.



L'avis de Pierre Lefebvre

Son luxe en toute discrétion et son grand confort me font craquer: bravo Volvo!



IL Y A DES FANS DE BREAKS VOLVO. MAIS CHEZ LES AMATEURS DU GENRE, C'EST BIEN LE BREAK CLASSE E QUI EST LA RÉFÉRENCE ●●●

la double suralimentation. Le break Classe E avance aussi une efficace boîte à 9 rapports particulièrement réussie qui a la qualité de se faire totalement oublier.

Le V90 n'a pas à rougir de la comparaison. Mais si Volvo a réalisé de gros progrès en agrément de conduite grâce notamment à sa nouvelle plateforme SPA, on ne peut pas lui en demander autant. Il donne la sensation d'être plus lourd, plus pataud et de souffrir davantage lorsqu'on sollicite trop son train avant. Ce dernier semble parfois débordé par la cavalerie. Le break suédois offre bien ce que l'on attend d'une grande routière luxueuse et confortable, mais sans ce petit plus qui fait la différence pour celui qui aime avant tout conduire. Une sensation qui tient aussi à de petits détails, comme un amortissement pompant un peu plus sur les grandes ondulations, l'absence de palettes au volant pour changer les rapports ou encore une direction très assistée et peu informative à basse vitesse.

Bref, le V90 est un excellent compagnon mais il privilégie le confort. Pour de nombreux automobilistes, l'essentiel peut aussi se trouver là... Et si, comme chez Mercedes, les programmes de conduite permettent de modifier un peu les sensations de conduite, peu s'en servent tant ces subterfuges n'apportent finalement pas grand-chose de plus dans les deux cas.

LE BUDGET

Tout le monde connaît le proverbe: "Quand on aime, on ne compte pas." Excusez-nous mais ce sont de belles paroles. Si nous avons bel et bien eu un coup de cœur pour ces deux breaks, l'addition pour partir avec l'un ou l'autre n'est pas la même. L'une fait moins mal que l'autre. Malgré des tarifs qui n'ont rien d'amical, le Volvo V90 est en effet plus abordable que le break Classe E. En prime, il offre un équipement de série plus généreux et une liste d'options moins longue, notamment en ce qui concerne les équi-

pements de sécurité. Cher, très cher, le break Mercedes devrait cependant tenir un peu mieux la cote sur le marché de l'occasion. Véritable référence sur le segment, elle maintient les prix à des niveaux ahurissants, y compris pour de vieux modèles.

Le seul motif de satisfaction pour le portefeuille tient, dans les deux cas, à l'exceptionnelle frugalité de leurs moteurs. Vraiment très sobres selon nos mesures, les diesels biturbo Mercedes et Volvo assurent en plus une belle autonomie, avec une mention spéciale au break Classe E. Celui-ci peut parcourir, avec son réservoir plus grand, près de 1 000 km. Reste à méditer, si vous roulez peu, le choix d'un diesel, d'autant que la tendance sur le marché est à l'essence... ■

VERDICTS

LA VIE À BORD: MERCEDES CLASSE E BREAK
SUR LA ROUTE: MERCEDES CLASSE E BREAK
LE BUDGET: VOLVO V90



VOLVO V90 D4 190 ch Inscription Geartronic 8 / MERCEDES CLASSE E 220 d 194 ch Sportline BVA9

55

EN CHIFFRES



NOS MESURES

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

	Volvo V90	Mercedes Classe E Break
Moteur/Transmission		
Puissance maxi	■ 190 ch à 4250 tr/mn	■ 194 ch à 3800 tr/mn
Couple maxi	■ 400 Nm à 1750 tr/mn	■ 400 Nm à 1600 tr/mn
Type	4 cylindres en ligne, biturbo diesel	4 cylindres en ligne, biturbo diesel
Cylindrée/puissance fiscale	1969 cm ³ /10 CV	1950 cm ³ /10 CV
Transmission	aux roues avant	aux roues arrière
Boîte/nombre de rapports	automatique/8	automatique/9
Châssis		
Diamètre de braquage	■ 12,3 m	■ 11,6 m
Pneumatiques AV/AR	255/35 R 20	245/35 VR 20/275/30 VR 20
Dimensions / poids		
L/l/h/empattement	4,94/1,88/1,48/2,95 m	4,94/1,86/1,48/2,94 m
Poids/tractable freiné	1828/1800 kg	1909/2100 kg
Performances		
1000 m d.a.	■ 30,3 s	■ 29,8 s
0 à 100 km/h	■ 9 s	■ 8,2 s
90-130 km/h en Drive	■ 8,2 s	■ 8 s
Vitesse maxi	■ 215 km/h	■ 209 km/h
Freinage à 50/90/130 km/h	■ 10/32/64 m	■ 10/31/65 m
Habitabilité / Coffre		
Longueur aux jambes AR	■ 34 cm	■ 30 cm
Largeur aux coudes AV/AR	■ 156/150 cm	■ 152/150 cm
Volume de coffre	■ 514 dm ³	■ 628 dm ³
Niveau sonore		
Au ralenti/90/130 km/h	■ 50,3/65,2/68,1 dB	■ 47,5/64,8/67,3 dB
LE BUDGET		
Prix	■ 54 700 €	■ 58 900 €
Bonus/malus écologique (CO ₂)	■ 0 € (119 g/km)*	■ 0 € (120 g/km)*
Prix du modèle essayé**	66 300 €	75 000 €
Garantie	■ 2 ans, km illimité	■ 2 ans, km illimité

*Émissions de CO₂ variables en fonction de la monte pneumatique. **Avec options et bonus/malus inclus

Équipements communs

7 airbags, aide au parking AV/AR, Bluetooth, clim. bizona, freinage automatique d'urgence, GPS, hayon électrique, ordinateur de bord, phares à LED, régl. de vitesse (adaptatif de série sur V90), système multimédia avec écran (tactile sur Volvo), autoradio et prise USB, volant multifonction.

Options

Volvo V90: accès et démarrage mains-libres (série), caméra de recul/vision tête haute (510/1100 €), gestion automatique des feux de route (série), jantes alliage 19/20 pouces (900/1800 €), régulateur de vitesse adaptatif (série), sellerie cuir (série), sièges AV électriques (série), surveillance angles morts (600 €), suspension pneumatique (1980 €).

Mercedes Classe E Break: accès et démarrage mains-libres (900 €), caméra de recul/vision tête haute (série), gestion automatique des feux de route (700 €), jantes alliage 19/20 pouces (série/1800 €), régulateur de vitesse adaptatif (1800 €⁽¹⁾), sellerie cuir (2700 €⁽²⁾), sièges AV électriques (1600 €), surveillance angles morts (série), suspension pneumatique (série).

(1) Pack d'assistance à la conduite comprenant aussi aide au maintien dans la file et équipement conduite semi-autonome. (2) Sellerie mixte cuir/tissu en série.

Consommations

Moyenne	■ 6,8 l/100 km	■ 6,9 l/100 km
Ville/Route/Autoroute	■ 8,1/6,3/6 l/100 km	■ 7,7/6,6/6,5 l/100 km
Autonomie/Réservoir	■ 809 km/55 l	■ 957 km/66 l
Note EuroNCap	En cours	5 étoiles
Pays de fabrication	Suède	Allemagne

LE CHOIX DE L'AUTO-JOURNAL

MERCEDES CLASSE E BREAK

Plus plaisant à conduire, plus pratique également grâce à un coffre XXL, le break Mercedes Classe E reste LA référence. Mais avec son nouveau V90 qui soigne l'accueil avec un habitacle vraiment très chaleureux, Volvo remporte la partie du "charme utile".

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

MERCEDES CLASSE E BREAK

PLUS

Conduite plaisante
Coffre gigantesque
Ambiance luxueuse...

MOINS

... mais chargée
Ergonomie complexe
Options et tarifs déliants

VOLVO V90

PLUS

Confort
Ambiance à bord
Équipement de série

MOINS

Volume de coffre en retrait
Manque d'agilité
Moteur bruyant au ralenti





Mélange des genres

Spécialiste des petites citadines – Celerio, Swift, Baleno –, mais aussi des SUV – Jimny, Vitara et S-Cross –, Suzuki ne pouvait qu’associer ce double savoir-faire avec l’Ignis : un vrai 4x4 de poche. Une proposition originale... à tous points de vue.



❶ L'Ignis est aussi pimpante à l'intérieur avec sa planche de bord bicolore et ses éléments couleur carrosserie. ❷ Simpliste, le bloc compteur affiche le principal, notamment le fonctionnement du système hybride. ❸ Grâce à son petit gabarit et à son rayon de braquage réduit, l'Ignis excelle en ville.

S téph', tu te rappelles de l'Ignis, au dernier Mondial?

– Ah oui, la petite boîte à chaussures toute mignonne, sur le stand Suzuki. J'avais bien aimé!

– C'est ça, l'espèce de 4x4 en réduction avec l'arrière bizarre. Bon, hé bien, comme il n'y a que toi qui as aimé, tu t'y colles.

– T'es vache, chef! Je peux t'en citer plein qui sont devenues célèbres avec un postérieur original (Marilyn, Jennifer Lopez, Kim Kardashian...)"

Bref, me voilà au volant! Mais c'est vrai que je la trouve craquante, cette petite Ignis. Longue de 3,70 m (10 cm de plus qu'une Twingo), elle ose un design décalé. Sa garde au sol surélevée, sa proue massive (la calandre noire et les feux de jour à LED en U lui donnent un regard froncé), ses petites roues rejetées aux quatre coins et son imposant montant arrière font leur petit effet. Bien sûr, nous lui reprocherons de se passer de la moindre protection de carrosserie – pour une citadine, c'est fâcheux! – et de réduire à néant la vision de trois quarts arrière avec ces montants XL. Au moment des créneaux, il va falloir jouer serré.

À bord, la Suzuki continue son numéro de charme.

La planche de bord bicolore, agrémentée de plusieurs touches de couleur assorties à celle de la carrosserie (aérateurs, poignées de portes et entourage de console centrale) et ornée de →



l'incontournable écran tactile façon tablette, donne une note tout aussi originale et moderne à l'Ignis. L'ensemble permet aussi de faire écran de fumée pour passer sous silence les plastiques rustiques, les vis apparentes et des ajustements trop lâches. À l'arrière, la banquette 3 places 60/40 de la version d'entrée de gamme Avantage est remplacée, à partir de la finition Privilège, par deux sièges coulissants sur 16 cm dotés de dossiers inclinables. Au passage, l'Ignis perd la possibilité d'embarquer un troisième passager au milieu. Dommage, elle est l'une des rares 5 places de ce format du marché, mais nous apprécions alors l'espace disponible qui permet d'accueillir deux adultes sans qu'ils aient besoin de se tasser. Ce soupçon de modularité profite aussi au coffre, dont le volume peut varier de 260 à 360 dm³. Des valeurs dans la moyenne haute de la catégorie. En revanche, le plancher plat, dossiers abaissés, n'est pas au programme.

L'Ignis n'est proposée qu'avec un seul moteur: un 1.2 essence de 90 ch.

Moyennant 800 € supplémentaires, elle peut recevoir le système de micro-hybridation Suzuki, baptisé SHVS. Lors des phases de démarrage, le bloc thermique est secondé par un moteur électrique alimenté par une batterie dédiée qui se recharge lors des phases de freinage. Il est donc impossible de rouler en 100 % électrique. Mais le coup de boost de ce petit moteur permet de soulager le 4 cylindres qui affiche ainsi un appétit d'oiseau. Lors de notre essai, l'ordinateur de bord est ainsi resté sous le seuil des 6 l/100 km de moyenne. En ville, terrain de jeu favori de



1

1 En livrée Pack, l'Ignis ne se refuse rien. Surtout pas le GPS qui s'affiche sur un écran tactile de 7 pouces. 2 Sous les commandes de la climatisation, on trouve celles des aides à la conduite. 3 Sièges arrière abaissés, le coffre passe à 1086 dm³, mais point de plancher plat...



2



3



1



2

1 Sur les versions haut de gamme, l'Ignis reçoit deux sièges arrière coulissants. Idéal pour ménager davantage d'espace aux passagers. 2 La transmission 4x4, qui est facturée 1500 €, permet à la Suzuki de sortir très facilement des sentiers battus.

L'avis de Stéphane Martin



Elle a un look bizarre ? Et alors ! Je craque pour son style atypique et son aisance en ville.

70%
Quotient
Emotionnel



L'IGNIS A BEAU ÊTRE PETITE. CELA NE L'EMPÊCHE PAS DE SINGER LES GRANDS CROSSOVERS AVEC SA FACE AVANT IMPOSANTE ●●●

PLUS
Dotation de série
Consommation
Modularité

—

MOINS
Freinage
Suspensions fermes
Finition légère

L'Ignis, le tonus du Dualjet est appréciable pour se faufiler et évoluer aisément dans la circulation, en profitant du gabarit et du rayon de braquage réduits. Le mini-SUV est vraiment dans son élément dans la jungle urbaine.

Hélas, une fois sur les grands axes, le bilan est moins flatteur.

La cinquième, trop longue, bride la vivacité du 1.2 et il faut alors jouer avec le levier de vitesses pour obtenir des relances plus franches. Par ailleurs, les suspensions fermes, supportables en ville, rendent vite les longs trajets fatigants. D'autant qu'à partir de 120 km/h, les grands

rétroviseurs extérieurs génèrent d'importants bruits d'air. Dommage car de son côté, la mécanique reste discrète. Enfin, si l'Ignis profite d'une tenue de route plus placide et rassurante que dynamique, son freinage, assuré par des mini-tambours à l'arrière, nous est apparu peu mordant et manquant d'endurance. Mais à un peu moins de 18000 € pour notre version haut de gamme suréquipée, elle reste une proposition intéressante pour qui recherche une citadine passe-partout et suréquipée. Et si vous ne souhaitez ni la transmission 4x4, ni la micro-hybridation, l'entrée de gamme s'affiche à 12790 €. Pas mal du tout... ■

SUZUKI IGNIS 1.2 Dualjet Hybrid SHVS Pack Allgrip

EN CHIFFRES

DONNÉES CONSTRUCTEUR

Moteur/Transmission	
Puissance maxi	■ 90 ch à 6000 tr/mn
Couple maxi	■ 120 Nm à 4400 tr/mn
Type	4 cylindres en ligne, essence
Cylindrée/puissance fiscale	1242 cm ³ /5 CV
Transmission	intégrale
Boîte/nombre de rapports	manuelle/5

Châssis	
Diamètre de braquage	■ 10,8 m
Pneumatiques AV/AR	175/60 R 16

Dimensions/Poids	
L/l/h/empattement	3,70/1,69/1,60/2,44 m
Poids/tractable freiné	920 kg/NC

Performances	
0 à 100 km/h	■ 11,5 s
Vitesse maxi	■ 165 km/h

Habitabilité/Coffre	
Volume de coffre	■ 260 dm ³

LE BUDGET

Prix	■ 17 690 €
Bonus/malus (CO ₂)	■ 0 € (106 g/km)
Prix du modèle essayé*	18 390 €
Garantie	■ 3 ans, 100 000 km

*Avec options et bonus/malus inclus.

Équipements de série ■

6 airbags, accès et démarrage mains-libres, AFIL, antibrouillards, appuie-tête aux places AR, barres de toit, Bluetooth, caméra de recul, dim. auto., détecteurs pluie/luminosité, ESP, freinage automatique d'urgence, fixations Isofix aux places AR, GPS, jantes alu 16 pouces, ordinateur de bord, régulateur/limiteur de vitesse, sièges AV chauffants, sièges AR coulissants, système multimédia avec écran tactile 7 pouces, radio MP3 + prise USB et Mirror Screen, système de contrôle automatique en descente, vitres et rétroviseurs électriques, volant cuir multifonction réglable en hauteur...

Options

Peinture métal./So'Color (470 €/700 €)

Consommations	
Mixte	■ 4,7 l/100 km
Urbaine/extra-urbaine	■ 5,2/4,4 l/100 km
Réservoir	■ 30 l

Note EuroNCAP **5 étoiles (1)**

Pays de fabrication **Japon**

(1) 5 étoiles avec des éléments de sécurité qui équipaient, en série, notre modèle d'essai, sinon, 3 étoiles.

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL



L'Ignis navigue en ville comme un poisson dans l'eau. Son gabarit facilite la vie ; son système hybride est plaisant et réduit la consommation. En prime, ce mini 4x4 ne craint pas le hors-piste. Mais sur la route, le confort moyen et les performances limitées ternissent le tableau.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

LES EXPERTS AJ

Tous les Scénic se ressemblent ? Pas sûr... À bord, ils ne réservent pas le même accueil. Selon la finition, la motorisation, les conditions de voyage ne seront pas identiques. Le plus sobre d'entre eux (Zen) et son dCi 110 ch séduira-t-il nos Experts ?

PHOTOS YANN LEFEBVRE



Sans la console verticale XXL, la présentation perd de sa superbe. L'écran du GPS est petit et un peu loin du conducteur.



Le Scénic ne perd pas de vue les aspects pratiques. Le coffre affiche un volume correct, mais le seuil de chargement est malheureusement plus haut qu'avant.



Le dCi 110 ch est un vieux routier de la gamme Renault. Mais il est un peu à la peine sous le capot du Scénic.

RENAULT SCÉNIC

1.5 dCi 110 ch EDC Zen - **29 800 €** - Bonus/malus écologique : 0 €



Le Scénic affiche un comportement assez dynamique pour un monospace. Dommage que le dCi 110 ch ne permette pas vraiment d'exploiter les qualités du châssis.



Franck Lagorce (Pilote)

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



Méлина 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.



Je suis agréablement surpris par la boîte EDC, mais le dCi 110 est sous-dimensionné pour un engin de ce poids.



L'avis du pilote



Au premier contact, je ne suis pas fan : l'assise des sièges se montre trop molle, l'écran du GPS est positionné trop loin, et surtout, il est trop petit. Comme je conduis assez bas, je ne vois absolument pas les limites de la voiture vers l'avant, à cause de la profondeur de la planche de bord. C'est dommage car la visibilité périphérique est excellente, avec un angle mort de trois quarts avant limité. En revanche, c'est moins bien vers l'arrière. L'importance des surfaces vitrées le rend aussi lumineux. Ce Scénic n'est pas dénué de qualités : le confort de suspension est prévenant en ville, et la boîte à double embrayage parfaitement adaptée à un usage urbain. **Mais on s'endort ! Il manque un moteur capable d'emmener l'ensemble. Là, c'est ridicule, limite dangereux.** La tenue de route est saine, sans souci, mais le freinage n'est franchement pas terrible sur sol humide.



Lorsqu'il n'est pas doté de la fameuse tablette R-Link et qu'il est modestement motorisé, le Scénic perd beaucoup.



L'avis de la journaliste



Jusqu'ici, les Scénic que nous avons essayés étaient des versions Intens dotées du système multimédia R-Link 2 en vedette sur la console centrale. Sur une finition Zen, plus modeste, elle a disparu (option à 600 €) et ce n'est plus la même histoire. Je comprends que Ghislain ne s'extasie pas devant la qualité des matériaux, pas tous flatteurs. Renault essaie de garder le même principe, mais l'écran plus petit semble perdu dans cette grande console. **Heureusement, les aspects pratiques et l'habitacle fonctionnel et modulable sont toujours au menu.** Ce Scénic dCi 110 ch EDC est encore plus à la peine que son homologue à boîte manuelle (L'AJ n° 970). Mais en ville, cette transmission est "confortable" et n'entraîne pas de surconsommation. La moyenne est identique : 6,1 l/100 km. En ville, elle se révèle même plus avantageuse : 6,2 l/100 km contre 6,3 l/100 km.



La sensation d'espace est très plaisante, on découvre de nombreuses astuces pratiques... mais je m'ennuie au volant.



L'avis du taxi



Même moi, je trouve ce moteur sous-dimensionné. En plus, l'insonorisation n'est pas terrible. On entend bien le diesel, mais aussi les bruits extérieurs et les remous d'air ! En revanche, **l'habitacle est super bien conçu. La planche de bord très épurée contribue à donner une sensation d'espace très agréable.** Elle est certes nettement moins classe que celle dotée du R-Link, mais les touches tactiles du système de ventilation sont agréables. Dommage que les plastiques fassent bas de gamme et que la finition soit si moyenne. Les nombreux rangements d'appoint sont astucieux, en particulier le grand bac coulissant entre les sièges avant. Il complète bien la banquette coulissante elle aussi. Et même si Renault a renoncé aux sièges arrière indépendants, l'assise est bien dessinée, avec trois vraies places bien marquées.

“ Les
**coups
de cœur**
2016
de la
rédaction
”



Alfa Romeo

EN CHIFFRES Prix: 53000 €
Malus 2017: 1153 € L/I/h: 4,65/1,86/1,44 m
Moteur: 4 cylindres en ligne turbo essence
Puissance: 280 ch à 5240 tr/mn **Couple:**
400 Nm à 2250 tr/mn **0 à 100 km/h:** 5,2 s
(donnée constructeur) **Reprise 90 à 130 km/h en**
Drive: NC **Consommation moyenne:**
6,4 l/100 km **Rejets CO₂:** 148 g/km

PHOTOS THOMAS ANTOINE/ACE TEAM



S'il pêche par une voix un peu trop timide, le 2.0 suralimenté assure de belles performances.

“Du tempérament et beaucoup de charme”

Le coup de cœur de Brice Perrin



PORTRAITS CLEMENT CHOULOT



Giulia

2.0 280 CH VELOCE

ALFA ROMEO

Sans être une sportive, la Giulia Veloce s'affirme comme une familiale très dynamique.

Le flop

de Brice Perrin



Citroën E-Mehari

Comment Citroën a pu poser son logo sur une voiture qui cumule tant de défauts ? Chère, peu performante, pas polyvalente, en retard de vingt ans sur la sécurité, l'E-Mehari se décharge en deux jours si elle n'est pas branchée. Et que dire de son physique ?



ARNAUD SAUNIER



Le coup de cœur
de Méline Priam

Volvo S90

D4 190 CH GEARTRONIC 8 INSCRIPTION



“Je fonds pour son cocon chaleureux, clair et lumineux”



“Bienvenue à bord!” Rarement cette expression a été mieux employée qu’ici. Dans le domaine de la vie à bord, la S90 est une référence.

EN CHIFFRES Prix: 54 700 €
Malus 2017: 0 € Moteur 4 cyl. en ligne biturbo diesel Puissance: 190 ch à 4 250 tr/mn Couple: 400 Nm à 1 750 tr/mn 0 à 100 km/h: 8,8 s Reprise 90 à 130 km/h en Drive: 8,2 s Consommation moyenne: 6,6 l/100 km Rejets CO₂: 116 g/km

J’ai déjà dû l’écrire, mais c’est ainsi : les Volvo sont pour moi de véritables madeines de Proust. Je vous épargne les détails, mais j’ai grandi à bord d’une Volvo. Elle est mon premier souvenir automobile, le symbole de mes premiers 10 000 km parcourus à l’arrière d’un habitacle qui a joué le rôle de cabane dans les arbres pour d’autres. Alors quand, en plus, Volvo se paie le luxe de renouer avec les grandes routières et rivalise à nouveau, mais sans les copier, avec les références allemandes, je craque. Ne me dites pas que je ne suis pas objective. Je l’avoue sans mal : la Volvo n’a pas la sportivité d’une BMW, elle n’a pas la débauche technologique d’une Mercedes Classe E et sa tenue de route ne rivalise pas avec l’équilibre irréprochable d’une Audi. Mais elle a plus que cela : elle a le charme et une personnalité bien à elle, le tout sans aucune arrogance, ni agressivité. Son habitacle façon cocon douillet offre une ambiance qui me fait penser à une soirée au coin du feu, lovée dans un fauteuil Club, dans un chalet à la montagne. Pour autant, elle ne néglige pas les fondamentaux. Certes son truc à elle, c’est le moelleux, la douceur, les longues distances plutôt que la

chasse au dixième de seconde face au chrono et les créneaux en centre-ville – son diamètre de braquage est déplorable. Mais avec 190 ch sous le capot et toute l’armada d’aides à la conduite désormais en vigueur, elle tient là encore la comparaison face aux références. En prime, elle fait preuve d’une pointe de modestie tarifaire. Si cela ne tenait qu’à moi, je décréterais l’esprit Volvo tendance auto 2017!

Le flop

de Méline Priam



Volkswagen Touran

Je suis vache avec lui. Mais ça lui fait de la pub alors que tout le monde l’oublie. Le Touran, c’est le gendre idéal, l’élève studieux du premier rang et le fonctionnaire appliqué en costume gris. Il est parfait, n’a aucun défaut mais il est d’un ennui...



**Le coup
de cœur**
de Florian Chopin



“Certains
vont prendre
un gros coup
de vieux!”

Peugeot 3008 II

1.2 PURETECH 130 CH ALLURE



Le 3008 II propose un cockpit inédit sur le marché. Il colle parfaitement avec le comportement mêlant confort et dynamisme.

EN CHIFFRES Prix: 30450 €
Malus 2017: 0 € L/I/h: 4,45/1,85/ 1,63 m
Moteur 3 cylindres en ligne essence
Puissance: 130 ch à 5500 tr/mn **Couple:**
 230 Nm à 1750 tr/mn **0 à 100 km/h:** 10,7 s
Reprise 90 à 130 km/h en 4^e: 10.2 s
Consommation moyenne: 7,9 l/100 km
Rejets CO₂: 117 g/km



PHOTOS YANN LEFEBVRE

Cette impression, je l'ai ressentie à la découverte du nouveau 3008. C'était en décembre 2015. Et derrière le "Certains" du titre, j'entendais clairement le Renault Kadjar... pourtant tout récent. S'installer au volant de l'auto n'a fait que confirmer ce sentiment. Si le physique peut s'avérer clivant de par le choix assumé de proposer un style très marqué, la présentation intérieure a raflé la quasi-totalité des suffrages. Difficile en effet de ne pas tomber sous le charme de cet agencement volontairement orienté vers le conducteur avec cette console enveloppante et offrant une ergonomie originale, mais parfaitement pensée. Contrairement à la 308, les commandes physiques sont toujours présentes, sous la forme de touches de piano à l'aspect très qualitatif. L'écran tactile est à portée de doigt et dans l'axe du regard. Quant aux compteurs digitaux lisibles par-dessus le petit volant à double méplat, c'est tout bonnement une idée de génie. Par ailleurs, j'avoue une préférence pour les inserts façon tissus de costume. Sur le plan dynamique, le châssis finement réglé ménage un bon compromis confort/dynamisme et forme un beau duo avec le 3 cylindres essence de 130 ch. Ce dernier est disponible à bas régimes, sans obliger à jouer du levier de vitesses. Tant mieux, la commande de boîte étant l'un des points faibles du 3008. En revanche, le mode Sport est surfait. Artificiel, il ne permet pas de personnaliser les réglages. Et à ceux qui reprochent au 3008 une habitabilité moyenne, Peugeot réplique avec le 5008 II (voir p. 20): le même, en plus grand...

Le flop

de Florian Chopin



Toyota Prius IV

Si l'insonorisation est mieux maîtrisée, les envolées sonores du moteur restent désagréables. Soyez doux avec l'accélérateur. Mais le plus insupportable, ce sont les incessants rappels sonores. On a l'impression de manœuvrer un Caterpillar.



TIBO

La nouvelle C3 soigne les apparences. Ici avec l'ambiance "Hype Colorado", elle propose un habitacle à la fois chic et coloré.

Citroën C3

1.2 PURETECH 110 CH EAT6 SHINE

Le coup de cœur
de Guy L'Hospital



“Elle tweete, je conduis... ou l'inverse”

Ce n'est sans doute pas très original mais ce que j'aime par-dessus tout dans le monde automobile, c'est l'innovation. Et, en général, celle-ci vient d'en haut. Facile pour une Mercedes Classe E à plus de 60 000 € d'en mettre plein la vue grâce un système de conduite semi-autonome. Mais lorsque la surprise vient d'une voiture à 20 000 €, cela me met le cœur en joie. J'entends déjà certains d'entre vous critiquer le fait que je m'extasie devant une caméra accrochée au pare-brise qui permet de filmer, de photographier et de poster sur les réseaux sociaux. C'est vrai... mais pas que! Ce que j'apprécie le plus sur cette petite française, c'est le parti pris "confort". Pour moi, c'est le top de la catégorie, surtout avec son 1.2 PureTech 110 ch et sa boîte automatique à

6 rapports EAT6 qui transforment cette citadine en miniroutière. Sièges confortables, aides à la conduite (comme le système de reconnaissance des panneaux de limitation lié au régulateur de vitesse ou l'alerte de franchissement de ligne...) sont d'autres arguments sur longue distance. Cette C3 est aussi une princesse des villes avec ses airbumps qui la protègent des petits chocs, sa direction très démultipliée et, bien sûr, sa boîte automatique autrement plus agréable que la boîte manuelle (*voir essai 10 000 km p. 30*). S'il faut lui trouver des défauts, je citerai un comportement routier pataud, des matériaux pas toujours valorisants et une ambiance intérieure qui ne devient sympa que sur les finitions supérieures. Et encore, en passant par la liste d'options. Mais en partant d'une base à 20 000 €, ça laisse un peu de marge.

Le flop

de Guy L'Hospital



Ford Edge

Commercialisé aux États-Unis depuis de nombreuses années, le Ford Edge tente une percée en Europe. Il flirte avec les 5 mètres de long mais ne peut accueillir que 5 personnes à bord. Ses équipements ne sont plus au niveau tout comme sa finition. Certes, il ne coûte que 42 000 €.



YANN LEFEBVRE

EN CHIFFRES Prix:

20 100 € **Malus 2017:** 0 €

L/1/h: 4/1,75/1,48 m

Moteur 3 cylindres en ligne

essence **Puissance:** 110 ch

à 5 500 tr/mn **Couple:** 205 Nm

à 1 500 tr/mn **0 à 100 km/h:**

9,8 s **Reprise 90 à 130 km/h**

en Drive: NC **Consommation**

moyenne: 4,9 l/100 km

Rejets CO₂: 110 g/km



PHOTOS CHRISTIAN MARTIN

**Le coup
de cœur**
de Stany Meurer



“En prime, Mercedes vous offre le confort douillet d'un oreiller”

La nouvelle Mercedes Classe E marie avec bonheur confort et plaisir de conduite. Une vraie routière.



Mercedes E

220 d 9G-TRONIC FASCINATION



Soyons clairs et précis : ce confort princier, Mercedes vous l'offre dans sa Classe E, berline ou break... pourvu que vous ayez coché (et payé!) l'option Air Body Control qui n'est rien d'autre qu'une suspension pneumatique. Avec l'équipement d'origine, le bilan s'avère moins positif sans pour autant dégrader totalement les qualités du véhicule. Toutefois, le gain en confort obtenu grâce à la suspension pneumatique et donc le raffinement supplémentaire qui en résulte, s'imposent comme une évidence au point que commander une Classe E sans cette option serait une erreur de jugement, voire d'une pingrerie mal placée. À l'inverse, nous ne saurions que trop vous recommander d'ignorer le système de conduite autonome peu fiable et pour le moins farceur. De conception nouvelle et cubant 200 cm³ de moins que son prédécesseur, le moteur de la E 220d sied parfaitement à cette grande berline étonnamment maniable. Il est secondé par une boîte automatique à 9 rapports d'une rare intelligence aussi bien pour monter les vitesses que pour les rétrograder, les passages de rapports s'opérant tous de façon imperceptible. Quant au combiné d'instruments Widescreen, nous ne pouvons pas dire qu'il nous a impressionnés ni par sa présentation, ni par ses prestations...

Le flop

de Stany Meurer



Range Evoque Cabriolet

Croiser les genres est une mode. On mélange une berline et un coupé pour obtenir un crossover. Né d'un père SUV et d'une mère cabriolet, le Range Rover Evoque Cabriolet ne répond à aucune demande et oublie, en plus, les attributs fondamentaux du SUV et du cabriolet!



EN CHIFFRES Prix: 62700€

Malus 2017: 0 € L/I/h: 4,93/1,86/1,47 m

Moteur 4 cylindres en ligne turbo diesel

Puissance: 194 ch à 3800 tr/mn **Couple:** 400 Nm de 1600 à 2800 tr/mn

0 à 100 km/h: 8,2 s **Reprise 90 à 130 km/h en Drive:** 7,1 s **Conso moyenne:** 6 l/100 km

Rejets CO₂: 112 g/km (avec roues de 19 pouces)

Le coup de cœur
de Jean-Eric Raoul



“ Il m’a surpris par son agilité, sa précision, son allant ”



Seat Ateca

1.4 TSI 150 CH DSG7 STYLE

Comparé à un 3008 ou un Kadjar, l’Ateca se fait discret côté style. Il se rattrape volant en mains et au moment de passer à la caisse.



EN CHIFFRES Prix: 28 200 € Malus 2017: 0 € L/l/h: 4,36/1,84/1,60 m
Moteur 4 cyl. en ligne turbo essence Puissance: 150 ch à 5 000 tr/mn Couple: 250 Nm à 1 500 tr/mn 0 à 100 km/h: 10,4 s (donnée constructeur) Reprise 90 à 130 km en 4*: NC
Consommation moyenne: 5,5 l/100 km Rejets CO₂: 126 g/km

Je ne vais pas vous mentir: mon coup de cœur de l’année s’appelle 3008. Mais comme je me suis réveillé le dernier à la rédaction, j’ai dû proposer un autre choix! C’est peut-être d’ailleurs le seul problème de l’Ateca. Initialement, il ne viendra pas forcément en tête de votre liste des courses. Mais il y a de grandes chances qu’au moment de passer à la caisse, ce soit lui, l’ élu. Je m’explique. Même si son design et ses proportions cochent toutes les cases du genre, le SUV compact espagnol ne joue pas les séducteurs irrésistibles. Si vous le choisissez en gris, il passe même un brin inaperçu. Même chose à l’intérieur. Quand Peugeot nous éblouit de créativité, l’Ateca rassure par la qualité de ses matériaux et de ses assemblages. C’est déjà beaucoup.

Il y a sa compacité, ensuite, qui le fait paraître raisonnable à l’extérieur sans aucun sacrifice à l’intérieur, qu’il s’agisse d’espace pour les passagers arrière ou de volume du coffre. En clair, avec l’Ateca, toute la famille se sent bien à bord. Mais là n’est peut-être pas l’essentiel. Car le meilleur, c’est au conducteur qu’il le réserve. L’Ateca m’a en effet surpris par son agilité, sa précision, son allant même, notamment si l’on opte pour le 1,4 litre TSI de 150 ch en deux roues motrices. Attelez-le à la boîte DSG, assaisonnez-le de quelques options bien choisies, et vous frisez le bonheur. L’estocade? L’Ateca sait parler à votre banquier! Il coûte en moyenne entre 4 000 et 5 000 euros de moins qu’un Tiguan ou un 3008 de puissance comparable. Tentant, non?

Le flop

de J.-E. Raoul



Bentley Bentayga

Je n’en fais pas une question d’argent, même si, à près de 300 000 € avec les options, il y aurait de quoi. Non, j’assume attaquer sur le physique. Trop gros. Et manquant singulièrement d’élégance, un choc sur une Bentley. Pour le luxe non plus, ce n’est pas la taille qui compte.



PHOTOS ADRIEN CORTES

YANN LEFEBVRE

Renault Scénic

1.6 ENERGY dCi 130 CH INTENS



Le coup
de cœur
de Pascal Richard



“La principale qualité du Scénic ? Savoir se réinventer...”

PHOTOS YANN LEFEBVRE



Le nouveau Scénic propose un bel équilibre dynamique. Avec un gros moteur et un châssis 4Control, il pourrait même être amusant!

EN CHIFFRES Prix: 32 100 €

Malus 2017: 0 € L/1/h: 4,41 / 1,87 / 1,65 m

Moteur 4 cyl. en ligne turbo diesel

Puissance: 130 ch à 4000 tr/mn **Couple:** 320 Nm à 1750 tr/mn **0 à 100 km/h:** 11,6 s

Reprise 90 à 130 km/h en 4^e: 10,5 s

Consommation moyenne: 6,1 l/100 km

Rejets CO₂: 116 g/km

L'arrivée d'une nouvelle génération de Scénic est toujours un événement! En effet, même s'il n'est plus la référence absolue de sa catégorie, le Scénic reste celui qui "inventa" le genre dans ce segment de marché. À ce titre, en cette fin d'année 2016, l'arrivée de la nouvelle mouture du monospace compact Renault était très attendue.

Personnellement, le "look" monospace n'a jamais été ma tasse de thé. Aussi, voir débarquer un Scénic s'éloignant des codes esthétiques de la catégorie n'était pas pour me déplaire. Reste que ma première prise de contact avec lui ne déclencha pas un coup de foudre. Trop timide sur le plan mécanique, la version diesel dCi 110 ch ne m'avait pas totalement convaincu.

Heureusement, quelques semaines plus tard, j'eus l'occasion de faire un bon bout de chemin avec un Scénic dCi 130 ch. Au menu, une virée en Bretagne, au cœur du pays Bigouden. À cette occasion, le nouveau Scénic confirma tout le bien que je pensais de son confort, malgré des roues de 20 pouces montées en série et de son sens de l'accueil. Dans ce domaine, il faut d'ailleurs souligner que le remplacement des trois sièges arrière individuels par une "simple"

banquette coulissante n'enlève rien, ou si peu, à la modularité du monospace Renault. Mais le point sur lequel ce Scénic quatrième du nom m'a le plus bluffé, c'est son aisance et son agilité sur les parcours sinueux. Des qualités dynamiques mises en lumière par une mécanique à la hauteur. Ainsi, après avoir placé la famille au centre de ses préoccupations, voilà que le Scénic se met désormais à penser aussi à son conducteur!



Le flop

de Pascal Richard

Audi Q2

Suis-je un peu sévère avec le Q2? Oui, si l'on considère le sérieux qui a présidé à son étude et sa réalisation. Non, si l'on met en avant le fait que l'achat d'un SUV répond à quelques "impératifs" en termes d'émotion. Or, à bord du Q2, j'ai trop l'impression d'être au volant d'une A3...



THOMAS ANTOINE/ACE TEAM



Lancée en 2012, la troisième génération de Leon reste boudée par les acheteurs de compactes dans l'Hexagone. Ils préfèrent le trio français bien sûr (Citroën C4, Peugeot 3008 et Renault Mégane), mais aussi des modèles étrangers tels que les Ford Focus, la récente Opel Astra et... la Volkswagen Golf, avec laquelle elle partage sa plate-forme. À l'arrivée, malgré d'indéniables qualités, l'espagnole pointe à la douzième place des ventes de sa catégorie. Mais Seat ne désespère pas et compte bien, grâce à ce rafraî-

chissement, lui redonner un coup de pouce. La Leon cuvée 2017 se reconnaît à ses boucliers aux échancrures plus larges marqués d'une arête sur le pourtour, ainsi qu'à sa calandre à damier. À l'intérieur, peu de changements, hormis l'arrivée d'un nouveau système multimédia, avec GPS qui se commande via un écran tactile de 8 pouces, livré de série dès le niveau de finition Style.

Sous les capots, les évolutions restent pour le moins minimes.

Le 1.6 TDI a droit à une poignée de chevaux supplémentaires, passant de 110 à 115 ch. En

essence, la Leon reconduit en entrée de gamme le 3 cylindres 1.0 TSI de 115 ch, mais elle change de boîte de vitesses : exit la manuelle, désormais associée au 4 cylindres 1.2 turbo près de 110 ch. Place à une DSG à 7 rapports. Ce cocktail assure un confort de conduite élevé. Non seulement ce moteur est très discret pour un "3 pattes" (absence de vibrations, bruit très bien contenu), mais sa souplesse dès les bas régimes permet à la boîte de monter rapidement les rapports sans que l'on ait l'impression de manquer de tonus. Nous aurions juste aimé que cette dernière soit un peu plus réactive au rétro-

SEAT LEON 1.0 TSI 115 ch DSG Style

EN QUÊTE DE RECONNAISSANCE

La Leon profite d'un petit restylage pour se mettre à la page et inaugurer une inédite version 3 cylindres turbo à boîte DSG. De quoi se rappeler à notre bon souvenir...

Par Alan Froli Photos Pilou



gradage, notamment en ville, pour dépasser fissa un camion garé en double file, par exemple. Mais rien à redire sur les passages de vitesses, ultra-doux. Si les 5,5 l/100 km annoncés par l'ordinateur de bord lors de notre essai nous semblent un peu optimistes, nous pouvons d'ores et déjà espérer une consommation inférieure à 7 l/100 km, sachant qu'une Audi A3 ainsi motorisée et pesant presque 100 kg de plus réclame 7,4 l/100 km en moyenne selon nos mesures.

PLUS
Ensemble moteur/
boîte réussi
Compromis efficacité/
confort
Rapport prix/
équipement
—
MOINS
Une seule finition
disponible
Présentation austère

Domage que cet ensemble mécanique soit réservé uniquement au deuxième niveau de finition Style. Non pas que celui-ci soit mal équipé, au contraire : en plus de la navigation, il offre la climatisation bizona régulée, les phares et essuie-glaces automatiques, les phares full LED et le frein à main électrique, inédit jusqu'alors sur la Leon. Mais certains aimeraient sans doute pouvoir associer ce tandem mécanique à la livrée FR, plus sportive (kit carrosserie, sorties d'échappement

chromées...) ou à la nouvelle finition Xcellence, plus élégante (chromes extérieurs, jantes spécifiques très chics). Cela posé, il est toujours possible de se plonger dans le catalogue des options pour rendre la Leon un peu moins austère (sièges Alcantara ou cuir, jantes 17 pouces, teintes inédites...). Seat propose désormais la panoplie complète des assistances à la conduite dernier cri du groupe, telles que la lecture des panneaux de limitation de vitesse, une aide au maintien dans la voie agissant directement sur la direction ou la conduite autonome dans les embouteillages. La Leon pourra même recevoir, ➔

ultérieurement, le fameux bloc d'instrumentation numérique baptisé Virtual Cockpit chez Audi, qui permet notamment d'afficher la carte du GPS en format XXL en lieu et place des bons vieux compteurs à aiguilles.

Pas de surprise non plus en comportement routier. Nous retrouvons un bon compromis confort/efficacité.

Même si elle est aujourd'hui dépassée par une Peugeot 308 plus sensationnelle et encore mieux amortie, la Leon se montre assez réactive à l'inscription en virage et rigoureusement maintenue, tout en restant suffisamment prévenante à l'égard des passagers. Comme sa cousine germanique, la Golf. Mais comparativement à cette dernière, l'espagnole se montre bien plus accessible : comptez environ 2 500 € de moins à niveaux d'équipements et de prestations comparables. Une bonne affaire donc, même si sa présentation et certains matériaux sont sensiblement moins valorisants. ■

LA LEON SE MET À JOUR ET REÇOIT LES DERNIÈRES AIDES À LA CONDUITE ●●●



❶ À la fois doux et performant, le tandem 3 cylindres turbo essence/boîte DSG réussit à la Leon. ❷ Le nouveau système multimédia avec GPS dispose d'un écran plus grand. Le passage d'un menu à l'autre s'effectue via des touches tactiles et non plus par des boutons.



L'avis d'Alan Froli



Si je recherchais une compacte essence BVA, cette Leon serait dans ma short-list... avec quelques options...



SEAT LEON 1.0 TSI 115 ch DSG Style EN CHIFFRES

DONNÉES CONSTRUCTEUR

Moteur/Transmission	
Puissance maxi	■ 115 ch à 5 000 tr/mn
Couple maxi	■ 200 Nm à 2 000 tr/mn
Type	3 cyl. en ligne, turbo essence
Cylindrée/puissance fiscale	999 cm ³ / 5 CV
Transmission	aux roues AV
Boîte/nombre de rapports	robotisée double embrayage/7

Châssis	
Diamètre de braquage	■ 10,2 m
Pneumatiques AV/AR	205/55 R 17

Dimensions/Poids	
L/l/h/empattement	4,27/1,82/1,46/2,64 m
Poids/tractable freiné	1 225 kg/NC

Performances	
0 à 100 km/h	■ 9,6 s
Vitesse maxi	■ 202 km/h

Habitabilité/Coffre	
Volume de coffre	■ 401 dm ³

LE BUDGET

Prix	■ 24 665 €
Bonus/malus (CO ₂)	■ 0 € (102 g/km)
Prix du modèle essayé*	24 665 €
Garantie	■ 2 ans, km illimités

*Avec options et bonus/malus inclus.

Équipements de série ■ ABS, 7 airbags, antibrouillards, aide au parking AR, banquette 60/40, Bluetooth, clim. auto. bizona, détect. de pluie/luminosité, ESP, frein à main élect., fixations Isofix, GPS, jantes alu 16 pouces, phares full LED, régl. de vitesse, rétros élect., syst. multimédia avec écran tactile 8 pouces + radio CD/6 HP, prise USB, volant cuir multifonction réglable en haut./prof.

Options
Accès mains libres (355 €), aide au parking AV (245 €), caméra de recul (215 €), jantes alu 17 pouces (390 €), Pack Drive Assist : assistant embouteillage, freinage d'urgence auto., lecture panneaux, régulateur adaptatif (740 €), peinture métal./vernie (646/205 €), sellerie Alcantara (715 €) / cuir (1 560 €), toit ouvrant électrique (865 €)...

Consommations	
Mixte	■ 4,4 l/100 km
Urbaine/extra-urbaine	■ 5,3/3,9 l/100 km
Réservoir	■ 50 l

Note EuroNCAP **5 étoiles**

Pays de fabrication **Espagne**

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL



L'association du 1.0 TSI à la boîte DSG est intéressante. Cette Leon se montre douce, silencieuse, facile à vivre, et suffisamment performante pour s'acquitter de sa mission.

Le compromis confort/efficacité du châssis est judicieux et le rapport qualité/prix/équipement alléchant.

■ 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

Le retour de
grande
Citroën

Chez vous, un jeudi sur deux

+ de **40%**
de réduction

4,91€/mois
seulement
au lieu de 8,38€

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



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** (832493)
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 € (832501)

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 pourrions vous contacter si besoin pour le suivi de votre abonnement

MODE DE REGLEMENT

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

Référence unique du mandat (zone réservée à nos services)

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 COORDONNEES DE VOTRE COMPTE (RECOPIER VOTRE RIB)

Numéro d'identification international du compte bancaire - IBAN :

Code international d'identification de votre banque - BIC :

(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° :

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

Offre valable 2 mois en France Métropolitaine. Tarifs étrangers, nous consulter. Mondadori France SAS au capital de 476 035 510 €. R.C.S 452 791 262. 8, rue François Ory - 92543 MONTRouGE CEDEX. Conformément à l'article 27 de la loi informatique et Libertés du 6 janvier 1978, vous disposez d'un droit d'accès et de rectification aux informations vous concernant. Les informations demandées dans ce courrier sont indispensables au traitement de votre demande d'abonnement. Elles pourront être utilisées ultérieurement pour d'autres offres ou cédées à des tiers. Si vous ne le souhaitez pas, merci de nous écrire.



Pour son premier restylage, la Mulsanne s'offre une version longue.

En divisant le surcoût par les 25 petits centimètres supplémentaires, ça fait cher l'extension.

Mais s'installer à l'arrière impose de tempérer la critique.

DE LA GRANDEUR ET DES CADENCES



Bentley tient à son image. Celle d'un constructeur de voitures de grand luxe, d'ascendance sportive. Contrairement à Rolls ! Les chiffres parlent d'eux-mêmes. Le constructeur de Crewe chasse beaucoup plus large et vend environ trois fois plus de modèles que son rival. Bentley profite de l'annonce de sortie de production de la Phantom pour relancer sa Mulsanne et en faire une véritable gamme. Au côté de la Mulsanne "classique" – que nous nommerons dorénavant affectueusement "la petite" – et de la plus sportive Speed, Bentley met sur le marché une Extended Wheelbase.

L'extension de l'empattement, entièrement dédiée aux passagers arrière, est limitée à 25 centimètres. Pour Simon Blake, responsable structure et intérieur, "*il ne fallait pas aller plus loin. Une Bentley doit toujours correspondre, par son style et son dynamisme, à l'image sportive de la marque.*" Aller plus loin pour proposer une voiture encore plus confortable que Rolls aurait donc été contre-productif.

Confort absolu à l'arrière.

À l'arrière, à l'exception d'un joueur de basket-ball en NBA, il y a peu de risques que les deux passagers se plaignent d'un quelconque manque d'espace pour leurs jambes. Chacun des fau-

teuils profite de multiples réglages jusqu'à proposer une véritable position couchette, comme sur un avion long-courrier, en cabine business bien sûr. Mais l'ambiance ne s'arrête évidemment pas au repose-pied. Le minibar implanté dans l'accoudoir, les tablettes de travail qui se déploient depuis la console centrale ou encore les deux larges écrans tactiles amovibles qui s'extraient des dossiers de sièges arrière y contribuent aussi. Autant vous prévenir : tout ceci n'est pas gratuit.

Si la Mulsanne n'est pas apte à traverser l'Atlantique comme un A380, elle peut rivaliser avec tout ce qui existe sur roues, rails, mer et dans les airs en termes de confort. Simon Blake l'admet : ➔

PLUS

Confort exceptionnel
Ambiance à bord
Puissance du V8

MOINS

Liste et tarif
des options
Agilité pénalisée
Envergure en ville



1

"Améliorer le confort à l'arrière a été notre priorité absolue." Si vous avez confiance en votre chauffeur et que vous avez suffisamment d'argent pour en changer lorsque celui-ci devra rendre son permis, vous pouvez couvrir de très longues distances dans une parfaite filtration, à très vive allure et sans nuisance sonore excessive. Reste juste à appuyer sur le bouton qui occulte l'ensemble des vitres arrière et se laisser bercer par les lentes oscillations engendrées par la suspension pneumatique.

Chauffeur, si t'es champion...

Il y a bien une légère contrepartie au volant, mais ça, c'est votre chauffeur qui devra s'en charger. Par rapport à la version classique, plus encore comparée à la Speed, la "long Wheelbase" perd en aisance et en réactivité. Sur autoroute, rien de sensible. Les accélérations restent d'une incroyable puissance mais les 1 000 Nm de couple se manifestent avec une linéarité de bon aloi. Pour rejoindre votre chalet montagnard, il faudra un peu plus de doigté et de mesure pour éviter de bousculer les passagers. Malgré la douceur de la boîte automatique à 8 rapports, l'extension de l'empattement se ressent dans les enchaînements de virages serrés ou, plus encore, au freinage.

Avec un peu d'habitude, celui qui tient le volant peut gérer sans mal les courbes qui se resserrent. En utilisant les deux palettes, dont le revêtement façon nid-d'abeilles est une signature supplémentaire, les relances s'effectuent sans à-coups. Elles sont pourtant diablement efficaces. Malgré un poids à vide (sans options) annoncé à 2 730 kg, le constructeur revendique un 0 à 100 km/h en moins de 5,5 s, un 0 à 160 km/h en 11,8 s et une vitesse de pointe qui échoue de peu sous la barre des 300 km/h. Tout ceci paraît crédible tant il est aisé de dépasser 250 km/h



2

❶ Pour la peinture biton (12 750 €), c'est selon votre goût. Personnellement, je resterais classique.

❷ Chez Bentley, même le vaisseau amiral doit rester dynamique, comme le montrent les ailes profilées.

C'EST AUX PLACES ARRIÈRE QU'IL FAUT SE TROUVER**L'avis de Guy L'Hospital**

Voyager en Bentley Mulsanne, ça s'assume. Je crois que je pourrais m'y faire.



Tablette de travail, minibar, écran individuel multimédia... tout y est.



1



2



3

❶ Le V8 biturbo affiche l'honorable cylindrée de 6,7 l. Son couple maxi dépasse les 1000 Nm. ❷ L'ergonomie est un peu farfelue mais les commandes sont largement dimensionnées. La boîte de vitesses compte 8 rapports, parfaitement gérés. ❸ Dans le rétroviseur, cette Mulsanne impressionne. Plus encore lorsqu'elle vous double.

POUR PROFITER D'UN VOYAGE EXTRAORDINAIRE ●●●



sur les portions illimitées des autoroutes allemandes empruntées lors de notre essai. À ce genre d'allure, le bruit le plus gênant émane du glissement des essuie-glaces. Tout ce qui provient des roues et de la mécanique est interdit de séjour dans l'habitacle.

8000 € de malus ? Un pourboire.

Au moment de faire le plein, mieux vaut rester scotché sur sa banquette et faire semblant de dormir car les 93 litres du réservoir, malgré le système de désactivation d'une rangée de cylindres, disparaissent à une allure vertigineuse. La note, elle, reste la même et flirte bien souvent avec les 150 €.

Mais que représente cette dépense par rapport à l'investissement de départ ? Plus de 350 000 € pour un modèle de série, reconnaissons-le, déjà bien équipé. Mais comment se passer d'une teinte extérieure biton (12 570 €), du nouveau système multimédia (17 868 €) qui comprend, outre l'accès internet 4G, deux tablettes extractibles de 10,4 pouces logées dans les dossiers de sièges avant ? Tant que nous y sommes, commandons les sièges business avec repose-pied et position couchette (12 300 €). Au final, notre voiture embarque pas moins de 100 000 € d'options. Une Porsche, quoi ! Le malus de 8000 € ou les 2000 € pour les 45 CV de la carte grise prennent alors des allures de pourboires. ■

BENTLEY MULSANNE

Extended Wheelbase

512 ch

EN CHIFFRES

DONNÉES CONSTRUCTEUR

Moteur/Transmission	
Puissance maxi	■ 512 ch à 4000 tr/mn
Couple maxi	■ 1020 Nm à 1750 tr/mn
Type	8 cylindres en V, biturbo essence
Cylindrée / puissance fiscale	6752 cm ³ / 45 CV
Transmission	intégrale
Boîte / nombre de rapports	automatique / 8

Châssis	
Diamètre de braquage	NC
Pneumatiques	265/45 R 20

Dimensions/Poids	
L/l/h/empattement	5,83/1,93/1,55/3,52 m
Poids/tractable freiné	2730 kg/NC

Performances	
0 à 100 km/h	■ 5,5 s
Vitesse maxi	■ 296 km/h

Habitabilité/Coffre	
Volume de coffre	■ 443 dm ³

LE BUDGET

Prix	■ 354 480 €
Bonus/malus (CO ₂)	■ malus 8000 € (342 g/km)
Prix du modèle essayé*	451 000 €
Garantie	■ 2 ans, km illimité

*Avec options et bonus/malus inclus.

Équipements de série ■

Aide au parking AV/AR avec caméra de recul, Bluetooth, clim. auto. quadrisone, disque dur 60 GO, installation hi-fi avec écran 8 pouces, jantes 20 pouces, projecteurs full LED, régulateur/limiteur de vitesse, sellerie cuir, sièges électriques chauffants et ventilés, vitrage latéral feuilleté...

Options

Pack Comfort : sièges arrière Business + 4 sièges massants + coussins Alcantara... (12 300 €), pack Mulliner : jantes 21 pouces + sellerie Diamant + miroirs de custode... (17 268 €), pack Premier : télécommande de porte de garage + 2 parapluies + finition brillante sur l'intérieur des portes + mascotte Flying B... (4 746 €), peinture biton (12 570 €), réfrigérateur avec verres et flûtes de champagne en cristal (9 876 €), stores arrière occultants (4 512 €), système multimédia avec Google Maps (17 868 €).

Consommations	
Mixte	■ 15 l/100 km
Urbaine/extra-urbaine	■ 23,4/10,1 l/100 km
Réservoir	■ 96 l

Note EuroNCAP	En cours
Pays de fabrication	Royaume-Uni

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL



Sans tenir compte du prix qui impose de relativiser tout cela, cette Mulsanne cumule les superlatifs en termes de confort, d'espace, de bien-être à bord et même de performances.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

Top Gear

FRANCE

Saison 3

**BRUCE
JOUANNY**

**PHILIPPE
LELOUCHE**

LE TONE

LE STIG

**Chaque mercredi
20h50**

RMC 
DÉCOUVERTE **HD24**

PLUS FORT QUE LA FICTION

**CANAL
24**

Biographie

SITE DE PRODUCTION

SOHARI (Corée du Sud)

EXEMPLAIRES VENDUS

6020 en France en 2015.

En comparaison, Toyota a vendu pendant la même période **29 266** exemplaires de la Yaris.

MOTORISATIONS

DIESEL: 75 et 90 ch

ESSENCE: de 85 à 109 ch

MODÈLE LE PLUS VENDU

1.2 85 ch

Sa seconde vie en occasion

La Rio serait-elle la citadine idéale? Non, il ne faut pas pousser. Mais c'est à coup sûr une voiture facile à vivre qui présente un des meilleurs rapports prix/prestations du marché. En occasion, sa garantie de 7 ans (ou 150 000 km) reste un atout puisqu'elle est, comme toutes les autres Kia, cessible. Dès lors, une Rio 1.2 essence de 3 ans vendue 8 500 € bénéficie encore de 4 années de garantie constructeur : pas idiot!

FLORIAN GROUT



Née en 2011
Fin de carrière 2016

Kia Rio

Par Pascal Richard

Verser une larme sur le départ de la Rio, avouez que cela ne vous avait pas traversé l'esprit. Vous avez tort? Un peu...

La Kia Rio passe la main, et ce n'est pas lui faire injure que de dire que son départ sera à l'image de sa carrière: discret. Pourtant, si vous êtes habitué de ces voitures de location "catégorie économique" que l'on emprunte le temps d'une journée ou d'un week-end, il y a de fortes chances que vous ayez croisé sa route. En

tout cas, c'est comme ça que je l'ai connue. Un rapide aller-retour dans la journée entre Paris et la Bretagne. Premier vol du matin, dernier vol tard le soir. Une journée pour visiter une sélection de maisons, pas de temps à perdre. Avec ma femme, nous nous étions installés à bord sans lui prêter la moindre attention. Les

visites s'enchaînaient, les kilomètres aussi. Et puis, "la dernière, c'est la bonne". Ce n'était pas UNE maison, c'était la nôtre! Et c'était cette Rio qui nous y avait amenés. Du coup, en la quittant ce soir-là, nous nous sommes fendus d'un petit salut. L'anonyme petite auto était elle aussi devenue un peu la nôtre... ■



LES RACINES SPORTIVES DE FORD



Ford est un constructeur de masse mais la plupart de ses modèles ont couru. Au flanc de l'immense usine de Dagenham, nous avons découvert un trésor, une réserve où les vieilles gloires se reposent ou se préparent pour de nouveaux exploits.

Par Robert Puyal
Photos Yann Lefebvre

Les usines ne s'embarrassent pas de mémoire.

Dagenham est la grande implantation de Ford en Grande-Bretagne, la tête de pont européenne de la deuxième firme du monde, une ville-fabrique où entraînent chaque matin 50 000 ouvriers à la grande époque et d'où sont sorties des millions de voitures. Dans ce flux continu d'autos interchangeables apparaissent forcément des exemplaires remarquables : de ceux que l'on garde et que l'on regarde. Depuis cinquante ans, ils

se sont accumulés dans un petit hangar à l'écart de l'immense unité de production. Enfin, petit : comptez une centaine de mètres de long. Et puis très, très plein : 120 voitures. De série ou de course, de la camionnette aux pures GT comme celle qui a gagné Le Mans en 2016. Signe particulier ? Quand elles ne portent pas une immatriculation célèbre dans l'histoire de la compétition et qu'elles ressemblent à une Ford de tous les jours (les jours d'hier), elles sont souvent la première ou la dernière de la série. La collection que contient ce hangar ferait rêver plus d'un musée mais ce n'en est pas un, faute de scénographie, d'éclairages spécifiques et aussi faute de public. Pourtant, Ford vient de nous en ouvrir les portes, à la poursuite notamment de ses racines sportives. Retrouvons quelques perles qui ont fait scintiller le nom de Ford en compétition et dans les rêves des sportifs.

Zodiac 1951

LE RALLYE, NOUVELLE VERSION DU TOURISME

Après-guerre, chaque antenne nationale de l'immense entreprise américaine conçoit ses propres modèles. La gamme Consul (4 cylindres)-Zéphyr (6 cylindres)-Zodiac (du luxe et quelques chevaux en plus) profite d'une belle robustesse pour briller dans des rallyes qui font la part moins belle qu'aujourd'hui à la vitesse pure. Cette Zodiac a remporté le Monte-Carlo 1953, avec le secours de mécaniciens postés dans les descentes, qui refroidissaient au seau d'eau les tambours de frein surchauffés !

6 cylindres / 2262 cm³ / 71 ch / 1175 kg



Le rallye n'exige ni l'aérodynamisme, ni même la puissance. La solidité était l'essentiel et Ford était là.



Entre 1968 et 1997, les Escort de toutes générations (ici la "Mk1") remporteront plus de 70 rallyes majeurs, deux titres européens et un mondial.





Escort Mk1 1600 RS

VENDS DES GLOBES

Aujourd'hui, le sport est structuré, balisé et chaque discipline bien disciplinée, son calendrier bien calé autour de rendez-vous fixes. Pas en 1970, où le championnat du monde des rallyes n'existe pas. Le *Daily Mirror*, grand quotidien britannique, organise une course qui part de Wembley, le grand stade de Londres où s'est terminée la précédente coupe du monde de foot, pour celui de Mexico où va se disputer la prochaine. En passant par Liège, Hanovre, Berlin, Varsovie, Minsk, Bucarest, Sofia, Budapest, Milan, Barcelone, Madrid, Lisbonne puis Rio de Janeiro, Montevideo, Buenos Aires, Bogotá, Panama. 26 000 km ! Une aubaine pour Ford, marque mondiale, qui vend sur tous les continents. Aux mains d'Hannu Mikkola, l'Escort termine 1^{er} des 23 rescapés, sur 120 partants. En 1995, une course commémorative est organisée : ici même à Dagenham est élaborée une copie de la voiture. Avec le même équipage, elle gagne une nouvelle fois !

4 cylindres / 1 860 cm³ / Classe BDA 2 ACT / 120 à 265 ch / Arceau cage / 3 réservoirs



Escort Mexico

LE SPORT À L'ÉTAT NATIF

Celle-ci, nous l'avons conduite ! *A priori*, pas une grande émotion : que sont 86 chevaux aujourd'hui ? Détrompez-vous : cette pré-GTI détient peut-être, dans sa simplicité, le secret du plaisir de conduire. Peu puissante ? Bien sûr, mais pleine d'allant et surtout si légère... C'était le temps où une familiale 4 places pesait 800 à 900 kilos ! En plus du surcroît de puissance (l'Escort de base ne donnait que 36 chevaux !), la Mexico offrait des pneus plus gros (enfin, plus gros... des 165/13 !), un compte-tours, et un volant sport.

4 cylindres / 1 599 cm³ / 86 ch / 165 km/h



En marge de la course, Ford développe des sportives simples et bon marché comme cette Mexico, un pur régal à conduire dans cet état de conservation...



Ford GT40 1964

LE SENS DE LA FAMILLE

C'est parce qu'Henry Ford (II) a décidé de gagner les 24 Heures du Mans, dans les années 60, qu'il essaya d'acheter Ferrari. C'est parce que Ferrari refusa que le programme GT40 fût lancé, en collaboration entre l'Angleterre et les États-Unis. C'est parce que la GT40 a marqué l'histoire de la course et l'histoire de "l'art automobile" que, cinquante ans plus tard, est apparu le modèle simplement baptisé GT. Et que, en 2016, Bill Ford a voulu une nouvelle participation qui commémore les 50 ans de la première victoire. En plus de donner naissance à une lignée et d'avoir signé quatre victoires au Mans (dont une pour la Mk IV, sensiblement différente), la GT40 a donné au nom de Ford une popularité sportive que ni le NASCAR, ni le rallye, ni même la Formule 1 n'ont servi aussi bien.

Moteur central / V8 4,7 l / Hauteur: 1,03 m
(40 pouces) / 412 ch / 318 km/h

La glorieuse GT40 savait rouler sur route, et elle le prouve... Accès difficile mais habitacle confortable, avec ces sièges "antitranspiration" !





Architecture unique : boîte à l'avant, moteur au centre, un peu décalé à gauche pour laisser passer l'arbre de transmission, qui revient vers l'arrière.



RS 200 1986

RENDEZ-VOUS MANQUÉ

La série de victoires en rallye des Escort s'est interrompue et le rallye a bien changé : ce sont maintenant les monstres du Groupe B qui se disputent les titres mondiaux. Des monstres ? Oui, au lieu de "préparer" des voitures de grande série, comme c'était jusqu'ici le cas, Peugeot (205 T16), Lancia (037 puis Delta S4), Austin (Metro 6R4) développent de véritables voitures de course, conçues sans aucun compromis pour les besoins du rallye, puis en extrapolant une version très adoucie, qu'ils vendent à perte à 200 exemplaires pour répondre à une clause du règlement. Ford se jette dans la bataille avec cette RS 200. Un peu masochistes, les 200 clients ! La créature de Ford, sous une apparence presque gentille (au moins de l'avant) réunit tous les défauts d'une auto de course (peu d'habitabilité, accès peu commode, fonctionnement heurté) sans en offrir la puissance, loin s'en faut : 230 ch à peine, contre au moins 420 en course, voire bien plus. La RS 200 de course faisait partie des favorites pour la saison 1987... qui n'eut jamais lieu, le Groupe B étant interdit suite à plusieurs accidents mortels en rallye.

Coque carbone / Moteur central arrière longitudinal / Boîte à l'avant / 4 cylindres 16 S Turbo, 4 roues motrices / Répartition de poids idéale 50/50

Sierra RS Cosworth 1986

SHOW AÉRO

La Sierra est la Ford à tout faire, celle qui succède sur les chaînes anglaises et allemandes aux gammes Taunus-Consul-Cortina, et qui cédera sa place à la Mondeo. Mais la tradition d'une version sportive prend une dimension spectaculaire avec l'adoption d'un moteur Cosworth et de cet aileron immense, qui fera beaucoup parler ! Il servait à appuyer un peu sur la route un train arrière fondamentalement baladeur. La tenue de route de la Cosworth la rendait exaltante et délicate. Elle n'en remporta pas moins un impressionnant palmarès en circuit et aussi le Tour de Corse (Didier Auriol en 1988). Lui succède une version 4 portes et 4 roues motrices, à la fois plus étroite, plus discrète et plus efficace.

Moteur 4 cylindres / 1993 cm³ / Turbo Garrett T3 / 204 ch / 240 km/h



Dans la saga des sportives de route, la Sierra Cosworth hausse les ambitions et annonce la lignée des Focus RS. Sur circuit, elle était redoutable.



Comment la Côte d'Azur a ressuscité le Grand Prix de France

Dix ans après avoir été effacée de la mappemonde de la F1, la France retrouvera sa place en 2018, au Castellet, grâce à une opération régionale montée dans la discrétion. Par François Dauré

En vérité, le Grand Prix de France était presque parti aux oubliettes. Les nobles efforts de la Fédération française de sport automobile pour le sauver avaient cessé fin 2008, faute de subsides. Gestion désastreuse de l'équipe dirigeante à Magny-Cours (avant la FFSA), crise économique mondiale, augmentation des droits commerciaux de la F1, manque d'un pilote français aux avant-postes, désaffection du public, les raisons de la déconiture ne manquaient pas. Par ailleurs, ce renoncement survenait au pire moment. L'époque était, en effet, à la montée des pays émergents, Chine, Malaisie, Singapour, Émirats, tous entrés au calendrier de la F1 par la porte du business. La France du sport automobile ne pouvait résister, en particulier, à la puissance de feu des

croiseurs du Golfe comme Abu Dhabi, capable de payer 60 millions d'euros par an pour un nouveau Grand Prix. Le triple de la somme que la France ne parvenait pas à réunir.

Quelques initiatives, depuis, pour relancer l'épreuve ont allumé des étincelles d'espoir. Des projets plus ou moins farfelus étaient évoqués, entre Rouen, Versailles, Sarcelles, Les Mureaux et même à Disneyland Paris. Tous proches de la capitale, dans le but de séduire le Don Salluste de la Formule 1, Bernie Ecclestone. Une tentative soutenue par le Premier ministre de l'époque, François Fillon, et impliquant déjà le circuit Paul-Ricard, avait même obtenu son assentiment en 2012. Mais patatras ! Le camp adverse remportait les élections en mai et balayait le projet.

Alors, comment l'initiative de la région PACA a-t-elle pu atteindre son objectif ?

Simplement en jouant avec habileté et connaissance du sport automobile. Autour de Christian Estrosi, président de la Région et ancien pilote de Grand Prix moto, s'est constituée une cellule d'édiles locaux, tous de la même couleur politique, et d'acteurs du sport auto, Nicolas Deschaux, président de la FFSA et Stéphane Clair, directeur du circuit Paul-Ricard.

Utilisé pour les tests de pneus Pirelli (ici Räikkönen, Ferrari) en janvier 2016, le circuit Paul-Ricard retrouvera un vrai Grand Prix à l'été 2018.



Bernie Ecclestone et Jean Todt ont œuvré ensemble pour le retour de la France en F1, avec un prix du plateau autour de 20 millions d'euros.



La relation entre Éric Boullier et Christian Estrosi (ici entourés par J.-F. Caubet et Bernard Rey, Renault Sport, en 2010) a été capitale.

Convaincre le président de la FIA, Jean Todt, n'était pas un obstacle. Mais avoir l'agrément de l'omnipotent Bernie restait une tâche ardue. Il fallait trouver un sésame. Cet homme providentiel s'appelait Éric Boullier, directeur sportif de McLaren : *"Ma position chez McLaren me donnait accès à Bernie plus facilement. Cela m'a permis d'établir la connexion et de faire en sorte qu'une présentation du projet ait lieu devant lui, en m'assurant aussi que le message était bien compris."* Cette réunion déterminante s'est donc tenue le 16 novembre à Genève, dans les bureaux de la FIA, en présence de Jean Todt, et l'accord a été entériné le 30.

Divers aspects ont entraîné l'adhésion de Don Salluste. Même s'il est toujours avide de nouvelles destinations lucratives au calendrier de la F1, fût-ce en des endroits improbables comme l'Azerbaïdjan, Bernie Ecclestone garde un attachement pour les pays fondateurs du sport automobile et la France vient en tête, ayant organisé le premier Grand Prix de son histoire en 1906. Ensuite, pour lui, c'était un Paul-Ricard ou rien. Ancien propriétaire du circuit, il l'a cédé à son ex-épouse Slavica lors de leur divorce, mais il s'y sent toujours chez lui. Surtout, il ne pouvait plus sentir les veaux, vaches, cochons de Magny-Cours. Par ailleurs, le montage économique et financier

de la région PACA s'avère cohérent, avec un budget prévisionnel de 30 millions d'euros, établi sur 16 millions en provenance de la billetterie (sur une base de 66 000 spectateurs payants) et 14 millions de subsides publics régionaux. Enfin, comment douter que Bernie se délecte de traiter avec une initiative privée, d'une coloration politique plus proche des valeurs qu'il défend et opposée au pouvoir actuel en France ? Christian Estrosi n'a pas manqué de faire remarquer, lors de la présentation du 5 décembre, l'absence du ministre des Sports et de tout soutien de l'État. Et pour cause, il s'était bien gardé de les convier dans l'entreprise et c'est aussi, sans doute, une des clés de la réussite de son équipe.

Reste à définir la date du prochain Grand Prix de France, ce qui ne sera effectué qu'à l'étude du calendrier F1 2018, l'an prochain. Deux dates sont privilégiées, fin juillet, en remplacement de l'Allemagne ou fin août, à la place de la Belgique dont les organisateurs sont désireux de récupérer cette même date de fin juillet. Dernier point encore dans l'ombre, la promotion de l'épreuve. Elle sera cruciale pour atteindre la barre des 66 000 spectateurs et faire en sorte que le Grand Prix de France ne se termine pas comme une pièce de Shakespeare : *Baucoup de bruit pour rien.* ■



*C'était en
juin 1979
dans L'Auto-Journal...*



EN MESURES

Lxlxh:

3,96 x 1,55 x 1,37 m

Poids: 845 kg

Puissance:

65 ch DIN à 5400 tr/mn

1000 m d.a.: 36 s 1/10^e

V. max.: 144,7 km/h

Consommation à 90 km/h:
6,2 l/100 km

La Tercel est une berline moyenne comparable à la Peugeot 305. Ses solutions techniques sont plus percutantes que son style sans âme...

LA TOYOTA TERCEL 1300 À L'ESSAI

À la fin des années 70, le “péril jaune” incarné par l’invasion des Japonais prend plusieurs formes. Parmi eux, Toyota se démarque avec ses 4x4 sérieux et efficaces (Land Cruiser, BJ 40...) mais peine à séduire de la même manière avec ses voitures de tourisme. Preuve en est avec l’insipide Tercel...

Par **Bernard Carat** (1979) / **Thomas Riaud** (2016)

Extraits...

■ “Un petit Tercel, sorte de faucon mâle, est sorti de l’œuf dans le nid de Toyota au Japon. Sans tarder, il a pris son envol vers l’Europe, contrée sur laquelle il est destiné à planer en priorité, pour se tailler un territoire de chasse à coups de bec.”

■ “Pour des raisons évidentes, les marques les plus réfractaires jusqu’à présent adoptent la traction avant. Pour la première fois de son histoire, Toyota vient de se rallier à cette technique en voie de généralisation.”

■ “Chez nous, Toyota France n’importe pour le moment qu’une seule version, la berline à boîte à 5 vitesses. Pour une fois, le choix

était donc simple et nous avons rodé puis essayé ce modèle unique, plus original sur le plan mécanique que pour le dessin de la carrosserie, résolument banal au point de passer totalement inaperçu.”

■ “Pour les cotes extérieures, la longueur hors tout est de 3,96 m, exactement comme la Simca Horizon, mais la largeur ne dépasse pas 1,55 m, soit 13 cm de moins que la voiture française.”

■ “La boîte de vitesses comprend 5 rapports avec une 5^e surmultipliée s’ajoutant à la 4^e en prise directe. Aux allures maximales, elle réduit le régime moteur d’environ 1 000 tours, ce qui est très appréciable.”



Le tableau de bord de la Tercel se limite à l’essentiel. La lisibilité des informations est bonne, tout comme l’ergonomie.

“ La traction a sans doute été jugée comme une attraction suffisante : il n’était pas nécessaire de fatiguer les méninges des stylistes. ”

↑ Ses qualités

NIVEAU SONORE TRÈS BAS

“Pour l’insonorisation, la satisfaction totale est de rigueur puisque ni la mécanique, ni le roulement ne sont gênants.”

BONNE BOÎTE 5 VITESSES

“La boîte de vitesses est très facile à manier, avec une bonne synchronisation et un levier central revenant de lui-même sur la ligne 3^e/4^e. La grille est classique avec la 5^e en haut à droite et la marche arrière facile à enclencher.”

MÉCANIQUE ORIGINALE

“Au moment d’adopter les roues avant motrices, Toyota n’a pas voulu s’aligner sur la majorité et choisir le moteur transversal. Les ingénieurs ont donc opté pour une solution plus originale, c’est-à-dire un groupe 4 cylindres monté à cheval sur l’axe avant, le pont se trouvant sous le quatrième cylindre.”

↓ Ses défauts

SUSPENSIONS TROP FERMES

“La suspension est plutôt ferme avec, surtout, un amortissement beaucoup trop brutal qui donne naissance à ces mouvements désagréables au passage des inégalités.”

PERFORMANCES MOYENNES

“Les performances sont décevantes et, sur route, la Tercel apparaît plutôt comme une voiture calme, longue à se lancer et supportant mal les côtes.”

FREINS NE TENANT PAS À CHAUD

“Les garnitures ne supportent pas la chaleur, elles perdent beaucoup trop vite toute consistance !”

BOÎTE À GANTS

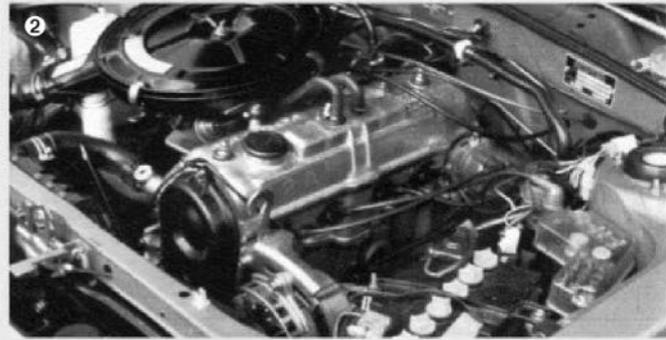
“La boîte à gants est complétée par un vide-poche et par un petit emplacement pour déposer de la monnaie.”



❶ L’arrière de la nouvelle Toyota est très conventionnel. ❷ La boîte à gants est complétée par un vide-poche et par un petit emplacement pour déposer de la monnaie. ❸ Outre un accès rendu difficile par l’adoption de portes étroites, l’habitacle de la Tercel déçoit par son étroitesse.



“ Pour un coup d’essai, on ne peut pas dire que Toyota ait réussi un coup de maître avec sa Tercel. ”



❶ Archiclassique et sans charme, le style de la Tercel n'est pas son meilleur atout... ❷ Ce 4 cylindres tout en aluminium, placé longitudinalement, est un 1 295 cm³ développant 65 ch DIN à 5 400 tr/mn. ❸ La radio est ici proposée en option. ❹ Les fusibles, facilement accessibles, sont faciles à changer.



Extraits...

■ "Sur l'anneau de Montlhéry, avec un vent assez fort, nous n'avons pu dépasser la vitesse réelle de 142 km/h en 5^e. La 4^e monte un peu plus haut puisqu'elle atteint 147,5 km/h, ce qui n'est pas trop loin des 150 km/h annoncés."

■ "Une fois encore, il se vérifie qu'un rapport trop long n'apporte pas automatiquement l'économie car il faut changer de vitesse plus souvent que la normale."

■ "Les roues avant motrices ont une adhérence normale mais, au volant, le conducteur dirige une voiture sans tendance particulière. Les ingénieurs de Toyota ont réussi à mettre au point une traction avant paraissant avoir un pont arrière."

■ "À diverses reprises, sur routes pas particulièrement mauvaises, nous pouvions nous croire au volant d'une Toyota Starlet. Ce n'est pas un compliment et nous attendions beaucoup mieux."

■ "La tenue de route n'est pas vraiment digne d'une traction avant alors que les freins, très efficaces à froid, s'évanouissent beaucoup trop rapidement. Ni la carrosserie, ni l'équipement, ni l'habitabilité ne soulèvent l'enthousiasme."

■ "La Tercel a perdu certaines qualités que l'on aurait pu attendre de sa conception nouvelle et moderne. Mais petit faucon deviendra grand..."



Par Thomas Riaud

Vu d'aujourd'hui

Avec le recul, on a peine à croire qu'avec de tels "déplaçoirs" sans âme, Toyota soit parvenu à devenir le constructeur automobile numéro un ! Car excepté quelques heureux "accidents" de parcours (premières Celica, Supra, premier RAV4...), Toyota s'est surtout illustré par la fadeur de ses voitures, à l'image des récentes Auris ou Avenis. Aujourd'hui, la marque ose des designs forts, mais pour le moins clivants, à l'image des dernières Prius. De quoi presque regretter la discrétion de la Tercel...

La vie de vos autos

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

ÇA VOUS EST ARRIVÉ... CHEZ MINI

"L'embrayage et le volant-moteur de notre Countryman SD ALL4 de janvier 2015 ont lâché à 40 200 km en janvier 2016. Prise en charge totale de Mini (concession de Rivery, 80). La boîte de vitesses a été remplacée à 45 000 km - remplacement également pris en charge par Mini. L'embrayage de notre Mini Countryman a de nouveau rendu l'âme en septembre, à 75 000 km... Le kilométrage effectué est réparti en 40 % d'autoroutes, 30 % en routes de campagne et 30 % en villages en campagne. Le concessionnaire s'est d'abord montré réticent pour une prise en charge, mais après avoir argumenté, j'ai obtenu le remplacement du volant-moteur et de l'embrayage dans le cadre de la garantie." **Kamel Djaroune.**

Alain Crase nous parle de son **Mercedes CLS II 250 CDI 7G-Tronic**

**ACHETÉE D'OCCASION
(JUN 2011, 82 500 KM) EN MAI 2015,
42 000 KM PARCOURUS.**



"J'ai pas mal roulé entre Tours, Strasbourg, Saint-Raphaël, l'Espagne jusqu'à Gibraltar, l'Italie ou encore la Somme, et tout fonctionne bien. Révision chez Mercedes Tours à 109 000 km (maintenance A avec pack plus pour 297 €), deux pneus avant (Continental 245/45 R 17) à 112 700 km avec géométrie pour 431 € (Norauto), mes plaquettes arrière pour 215 €, puis mes disques et plaquettes avant pour 598 € à 121 000 km, chez Mercedes à Puget-sur-Argens (83). À 129 000 km, j'ai changé mes pneus arrière pour 318 € (Norauto). La consommation est toujours aussi faible (5,1/100 km sur autoroute) et les sièges cuir restent parfaits. C'est de la belle qualité!"

Claude Bergereau nous parle de son **Citroën C5 Tourer 2.0 HDI BVA Exclusive**

"La conduite est un peu pataude, mais on n'achète pas un break de 1700 kg pour faire du sport."



"Je suis très satisfait de cette voiture, la personne qui me l'a vendue est un ami qui n'a eu aucun problème en 25 000 km, sa fiabilité est sans reproche. Pour l'utilisation, à conduire, c'est vrai que c'est un véhicule lourd et pas très maniable mais sur autoroute, c'est un vrai TGV, d'une stabilité à toute épreuve, avec une tenue sous la pluie exemplaire, un silence appréciable, une boîte auto qui fonctionne cor-

rectement et une finition de qualité. Je pense que c'est le véhicule idéal pour les personnes voyageant beaucoup. C'est une voiture très confortable, et c'est dommage que Citroën ait décidé d'abandonner la suspension hydro-pneumatique. Ma prochaine voiture sera probablement un C5 Tourer Blue HDi 180 EAT6 ou, si j'ai le courage d'attendre, la remplaçante de la C5 actuelle, qui devrait sortir en 2018."

ACHETÉE D'OCCASION (SEPTEMBRE 2014, 25 000 KM) EN MAI 2016; 15 000 km PARCOURUS; CONSO. MOYENNE: 7 l/100 km.

SON ENTRETIEN: pneus AV à 40 000 km (octobre 2016, 320 €) **SES RÉVISIONS:** révision des 30 000 km en juin 2016 (240 €).



L'avis de Brice Perrin

Le break C5 équipé des suspensions hydrauliques est une fantastique machine à rouler et, contrairement à Claude, j'avais apprécié cet engin même sur petites routes et en conditions urbaines. Mais je le rejoins sur l'aspect lourd et pataud de l'ensemble, qui s'accommode volontiers d'une attitude de "bon père de famille"...

Vos autos nous intéressent

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

Le chef des essais VOUS répond

Par Guy L'Hospital

Mon futur 3008, essence ou diesel ?

Parcourant 19 000 km par an, j'hésite entre le Peugeot 3008 1.6 BlueHDi 120 ch BVM6 et le même modèle essence 130 ch BVM6. Quel est votre avis ? P. F.
Votre kilométrage annuel vous permet d'hésiter entre les deux voitures, car l'écart de prix entre le diesel et l'essence est rapidement amorti par la consommation moindre du BlueHDi (5,9 l/100 km contre 7,9 l/100 km). Personnellement, je privilégierais le PureTech 130 (voir essai dans L'AJ n° 972) pour ses meilleures performances même si le moteur vibre au ralenti.



Peugeot 3008



Skoda Superb Combi

Skoda Superb Combi ou VW Passat break ?

Le Skoda Superb Combi TDI 190 ch avec boîte DSG est-il forcément associé à la transmission intégrale ?
Que pensez-vous de ce véhicule par rapport à une Passat comparable ? J.-J. R.

Le Superb Combi TDI 190 DSG6 est proposé en deux ou quatre roues motrices. L'écart de prix entre les deux modèles est de 2000 €. C'est aussi, peu ou prou, le tarif d'une VW Passat comparable en finition haut de gamme. J'ai un faible pour la Skoda dont le style et l'ambiance intérieure ont beaucoup évolué sur la dernière génération et qui dispose de quelques équipements de série supplémentaires.

Que valent les caméras à 360° ?

L'accès à mon garage nécessite une trajectoire en S assez délicate dans la mesure où je l'effectue en marche arrière (sortie sur la rue en marche avant) et frôle les murs à 5 cm près devant et sur les côtés. Les caméras 360°, disponibles sur certains véhicules, seraient-elles une aide précieuse dans cette situation (précision d'affichage suffisante) ? B. H.

En théorie, oui ! Dans la pratique, je suis obligé d'émettre quelques doutes. Primo, parce que les focales grands-angles des caméras (voir L'AJ n° 956) rendent une image déformée. Des capteurs avec alerte sonore sont d'ailleurs nécessaires pour mettre en garde en cas de risque de collision. Dans votre cas, les distances étant très réduites, j'ai peur que l'avertissement se transforme en concert de "bips". Je pense que vous devez impérativement essayer un système de dernière génération pour vous faire une idée. Les plus aboutis se trouvent chez Volvo, Mercedes, BMW, Nissan, Renault, Toyota.



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

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

SEAT ATECA

Si vous souhaitez partir à l'aventure en famille tout en sauvegardant votre budget alors le nouveau SUV de Seat, l'Ateca, devrait vous plaire.

Par Pascal Richard Photos Adrien Cortesi

Après s'être en quelque sorte fait la main en proposant une version "SUVisée" de sa Leon, la Leon X-Perience, Seat a décidé de franchir le Rubicon en mettant sur le marché (un peu après tout le monde, diront les méchantes langues !) un authentique SUV. Baptisé Ateca, ce dernier repose sur la même

plate-forme technique que son cousin le Volkswagen Tiguan. On retrouve donc ici des mécaniques connues, même si l'Ateca s'autorise quelques libertés avec la présence dans sa gamme du 3 cylindres 1.0 TSI essence de 115 ch et du 1.6 TDI 115 ch. En effet, ces deux blocs ne sont pas proposés sur le Tiguan. À noter que

Seat pourrait proposer courant 2017 un Ateca Cupra, équipé du 2 l TSI 290 ch de la Leon du même métal.

Pour le moment, c'est à travers une gamme qui compte cinq moteurs et trois finitions que nous allons devoir faire notre choix. Alors, n'attendons pas davantage et commençons notre revue de détails !



L'Ateca repose sur la même plate-forme technique que le Volkswagen Tiguan.

LA GAMME

	Moteurs / Prix	Référence	Style	Xcellence	Bonus/malus écologique
Diesel	1.6 TDI 115 ch	25 300 €	28 285 €	-	0 €
	2.0 TDI 150 ch 4Drive	-	♥ 32 235 €	♥ 34 775 €	0 €
	2.0 TDI 190 ch DSG7 4Drive	-	-	37 515 €	Malus, 150 €
Essence	1.0 TSI 115 ch	21 990 €	-	-	0 €
	1.4 EcoTSI 150 ch	-	26 600 € (CC)	♥ 29 290 €	0 €
	1.4 EcoTSI 150 ch DSG7	-	28 200 € (CC)	♥ 30 890 €	0 €
	1.4 EcoTSI 150 ch 4Drive	-	29 050 €	31 590 €	Malus, 250 €
	1.4 EcoTSI 150 ch DSG6 4Drive	-	30 650 €	33 190 €	Malus, 500 €



La finition intérieure est de belle facture, mais la présentation manque singulièrement d'originalité.



Parmi les points fort de l'Ateca, son agilité et la précision de son comportement.

LES MOTEURS

DIESEL

1.6 TDI 115 ch

Côté performances, il ne faut pas attendre grand-chose de ce bloc qui peine lors des relances. C'est perceptible, mais encore acceptable, en 4^e et 5^e. En revanche cela devient franchement pénible en 6^e. Heureusement que le châssis se montre assez joueur, ce qui permet d'oublier un peu le manque d'allant de la mécanique.

♥ 2.0 TDI 150 ch

Plus en rapport avec le gabarit de l'Ateca, ce bloc propose des prestations nettement plus convaincantes sur le plan mécanique que le TDI 115 ch. L'agrément de conduite monte en flèche mais malheureusement le prix, plombé par la présence obligatoire de la transmission intégrale, suit la même tendance.

2.0 TDI 190 ch

Plus de questions à se poser tant du côté du chrono que de celui de l'agrément de conduite. En revanche, il va valoir composer avec un prix de vente qui flirte avec les 40 000 €.

ESSENCE

1.0 TSI 115 ch

Un tout petit 3 cylindres de 1 000 cm³ sous le capot d'un SUV de ce format, cela peut surprendre! Trop juste pour faire de la route, ce moteur sera en revanche à l'aise en ville et côté prix, il possède quelques arguments...

♥ 1.4 EcoTSI 150 ch

Cet excellent moteur rend hommage aux belles prestations dynamiques de l'Ateca. Plaisant sur tous les types de terrain, il sait s'adapter à l'humeur de son conducteur tout en restant "dans les clous" sur le plan financier.

LES TRANSMISSIONS

MANUELLE

Tous les Ateca, exception faite du 2.0 TDI 190 ch, sont équipés d'une boîte de vitesses manuelle à six rapports. Cette dernière propose une commande à la fois douce et rapide. Une vertu qui ne sera pas inutile car l'étagement trop long impose de fréquents rétrogradages.

♥ AUTOMATIQUE

C'est bien sûr la boîte DSG qui s'y colle! Présente d'office sur le 2.0 TDI 190 ch et le 1.4 EcoTSI

150 ch 4Drive, elle est proposée en option (1 600 €) sur le 1.4 EcoTSI 150 ch. Dans les deux cas, cette transmission se révèle plaisante en toutes circonstances.

INTÉGRALE

La transmission 4Drive est montée en série avec le 2.0 TDI 150 ch. On la trouve aussi avec le 1.4 EcoTSI mais là, elle demande un surcoût de 2 450 €, un investissement important qui implique un réel usage.

L/l/h/empattement: 4,36/1,84/1,61/2,64 m

MOTEURS DIESEL	1.6 TDI 115 ch	♥ 2.0 TDI 150 ch	2.0 TDI 190 ch*
Puissance maxi (ch à tr/mn)	115 à 3 250	150 à 3 500	190 à 3 500
Couple maxi (Nm à tr/mn)	250 à 1 500	340 à 1 750	400 à 1 750
Performances			
Vitesse maxi (km/h)	169	189	212
Accélération 0-100 km/h (s)	11,6	8,9	7,5
Reprise 90-130 en 4 ^e (s)	11	8,9	NC
Budget			
Consommation moyenne (l/100 km)	6,6	6,7	5,3

MOTEURS ESSENCE	1.0 TSI 115 ch *	♥ 1.4 EcoTSI 150 ch
Puissance maxi (ch à tr/mn)	115 à 5 000	150 à 5 000
Couple maxi (Nm à tr/mn)	200 à 2 000	250 à 1 500
Performances		
Vitesse maxi (km/h)	183	189
Accélération 0-100 km/h (s)	11	10,3
Reprise 90-130 en 4 ^e (s)	NC	9,5
Budget		
Consommation moyenne (l/100 km)	5,3	8,3

*Données constructeur

ÉQUIPEMENTS COMMUNS À TOUTES LES VERSIONS

7 airbags, aide au démarrage en côte, antibrouillards AV, accoudoir central AV, autoradio avec écran tactile, lecteur de carte SD, banquette AR fractionnable, climatisation, connexion Bluetooth, freinage d'urgence autonome en ville, limiteur de vitesse, ordinateur de bord, prises Jack et USB compatibles iPhone, rétroviseurs à réglages électriques, siège conducteur réglable en hauteur, volant ajustable dans les deux plans.

ÉQUIPEMENTS / OPTIONS	Référence	♥ Style	♥ Xcellence
Aide au stationnement AR	-	série	série
Caméra de recul	-	série	série
Climatisation automatique	390 € (1)	série	série
Déclenchement automatique des phares et des essuie-glaces	-	série	série
Hayon motorisé	-	♥ 490 €	série
Ouverture des portes et démarrage sans clé	-	série	série
Projecteurs full LED	-	série	série
Régulateur de vitesse	390 € (1)	série	série
Système de navigation Europe	-	série	série
Toit ouvrant panoramique	-	1 100 €	série

(1) Options groupées au sein du Pack Confort.

LES FINITIONS

RÉFÉRENCE

Dès le premier niveau de finition, on trouve une très belle dotation d'équipements qui intègre notamment : la climatisation, l'aide au démarrage en côte, la connexion Bluetooth, une prise USB et un ensemble audio avec écran tactile (5 pouces). Dommage que les rétroviseurs électriques ne soient pas également dégivrants et que le régulateur de vitesse soit en option (390 €). Seuls les moteurs 1.6 TDI 115 ch et 1.0 TSI 115 ch sont au programme.

♥ STYLE

Facturée 2 985 € de plus que l'exécution Référence, la finition Style permet à l'Ateca d'enrichir de manière très significative sa panoplie d'équipements. Ainsi, on note l'arrivée en série : du GPS, du régulateur de vitesse, des projecteurs full LED, de la caméra de recul... On notera aussi que l'écran multimédia passe de 5 à 8 pouces et que la présentation générale est plus avenante. Si on excepte le 1.0 TSI 115 ch, tous les moteurs sont disponibles.

♥ XCELLENCE

En finition haut de gamme, l'Ateca ne se refuse rien : toit ouvrant panoramique, camera "top 360", hayon motorisé, sellerie en Alcantara, jantes de 18 pouces... Rien ne manque à l'appel. Cette bonne nouvelle va de pair avec un prix de vente qui, en version essence, reste décent (autour de 30 000 €). Du coup les 2 500 € de supplément demandés pour passer de la finition Style à la finition Xcellence passent, non pas bien, mais mieux ! Côté moteurs, on trouve ici les diesels 150 et 190 ch et le 1.4 EcoTSI 150 ch.



- ❶ À l'arrière l'espace aux jambes (31 cm) est assez généreux.
- ❷ L'écran tactile permet d'avoir facilement accès à de multiples fonctions.
- ❸ La molette "Driving Experience" donne accès à différents profils de conduite. Elle est en série sur Xcellence et en option (195 €) sur Style.
- ❹ Le volume du coffre (510 dm³) est juste dans la moyenne de la catégorie.
- ❺ Le régulateur adaptatif est en option (180 €).
- ❻ Le toit ouvrant panoramique est facturé 1 100 € sur Style.



RENATA GIORGI

RENATA GIORGI



Le hayon motorisé avec fonction mains-libres est en série sur Xcellence (490 € sur Style).

LES PRINCIPALES OPTIONS

DRIVE ASSIST ADVANCED

(565 €)

Proposé sur les finitions Style et Xcellence équipées de la boîte DSG, ce pack regroupe : l'assistance au maintien de voie (à partir de 65 km/h), la reconnaissance des panneaux, le régulateur de vitesse adaptatif avec fonction "Traffic Jam" qui permet une conduite semi-autonome dans les embouteillages (jusqu'à 60 km/h), l'assistance au freinage d'urgence et la gestion automatique feux de route/feux de croisement.

CONSEILLÉ PAR L'AJ

FULL DRIVE ASSIST

(de 730 à 945 €)

Ce pack ressemble au précédent. Les versions en boîtes de vitesses manuelles sont aussi concernées. Les finitions Style et Xcellence reçoivent moyennant 730 € : la gestion automatique feux de route/feux de croisement, l'assistance au maintien de voie (à partir de 65 km/h, le détecteur d'angles morts et l'assistant de sortie de stationnement en marche arrière qui freine la voiture en cas de risque de collision. Sur les modèles équipés de la boîte DSG, cet ensemble est complété par les éléments du pack Drive Assist Advanced et son prix passe à 945 €.

CONSEILLÉ PAR L'AJ (DANS LES DEUX CAS)

PACK NAVIGATION EASY

(911 €)

Toujours réservé aux finitions Style et Xcellence, ce pack permet de bénéficier

d'un système de navigation plus abouti que celui fourni en série. Un lecteur de DVD et un disque dur de 10 Go sont également au programme, tout comme la reconnaissance vocale. On trouve aussi 2 prises USB, et une prise Jack. Enfin, l'ensemble audio est complété par 9 HP (6 HP en série) et un caisson de basse situé dans le plancher du coffre. Franchement, vu le bon niveau de l'équipement de série, rien de tout cela n'est vraiment indispensable.

DÉCONSEILLÉ PAR L'AJ

PACK LUXE

(990 €)

Sellerie cuir, sièges avant chauffants, lave-phares, jantes de 19 pouces spécifiques, inserts laqués noirs sur la planche de bord, l'Ateca gagne ici en standing. Cette montée en gamme est réservée à la finition Xcellence.

DÉCONSEILLÉ PAR L'AJ

MOLETTE DRIVING EXPERIENCE

(195 €)

Disponible en option sur la finition Style (série sur Xcellence et 4Drive), cette molette permet de choisir entre quatre modes de conduite. Ces derniers influent : sur l'assistance de la direction, la réponse à la pédale d'accélérateur et le passage des rapports (sur DSG). Sur les versions 4Drive, cette molette propose, en plus une fonction Offroad (adhérence réduite et aide à la descente).

CONSEILLÉ PAR L'AJ

LES TEINTES

Peintures gratuites



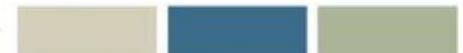
Bleu Méditerranéen

Peintures spéciales 205 €



Blanc Bila Rouge Passion

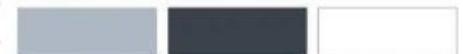
Peintures métallisées 595 €



Beige Capuccino Bleu Lave Vert Jungle



Marron Mato Orange Samoa Argent Reflex



Gris Rodium Noir Magique Blanc Nevada

LES JANTES



Jantes alliage en série sur Référence



Jantes alliage en série sur Style



Jantes alliage en série sur Xcellence



Jantes alliage de 17 pouces option sur Style (400 €)



Jantes alliage de 18 pouces (1 080 €) sur Style



Jantes alliage de 17 pouces (400 €) sur Xcellence



Jantes alliage de 19 pouces (790 €) sur Xcellence



Jantes alliage Sport Line en option (1 390 €)

NOTRE CHOIX

1.4 EcoTSI 150 ch Style

26 600 €, hors option - Bonus/malus écologique : 0 €

Plombé financièrement par la présence de la transmission intégrale (une version 4x2 apparaîtra mi-2017), le 2.0 TDI 150 ch doit s'incliner. L'écart de prix avec le 1.4 EcoTSI, 5 635 €, fixant le seuil de rentabilité du diesel à... 171 600 km ! Énorme. Bien plus abordable et au moins aussi plaisant à l'usage (voire plus !), le 1.4 EcoTSI s'impose donc sans coup férir. Côté finition, l'exécution Style s'impose d'un cheveu face à Xcellence.

BMW X4

Le X4 reprend les codes esthétiques du X6 et le sérieux de sa fabrication. L'intérieur, qui fait la part belle à l'électronique, aurait toutefois mérité un peu plus d'attention. La fiabilité est excellente. Par Pascal Serres Photos Yann Lefebvre

Dans la catégorie des SUV coupés, le BMW X4 dispose de tous les ingrédients que l'on attend d'un tel véhicule : un style dynamique et agressif, une ligne fluide et un caractère sportif qui n'oublie jamais le confort. Même si, sur la route, il est un cran en dessous de concurrents comme le Porsche Macan, le X4 offre un bon compromis entre sportivité et confort. Côté motorisations, le choix est assez varié, que ce soit en essence comme en diesel. C'est d'ailleurs parmi ces derniers que l'on peut trouver le meilleur rapport coût à l'usage/prestation avec la version 2.0d de 190 ch. À bord, le X4 prend généralement l'ascendant sur ses concurrents en termes de niveau d'équipement. Un petit regret sur la finition intérieure qui est, elle, en retrait et qui utilise quelques matériaux rigides en deçà du standing de la catégorie.

LA GAMME

	Modèles	Puissance moteur (ch)	Conso. moy. (l/100 km)	Notre avis
Essence	XDrive 28i	245	9	Un premier bloc essence qui ne démérite pas mais qui manque un peu de brio à bas régime.
	XDrive 35i	306	9,5	Ce 6 cylindres est le meilleur compromis entre performances et plaisir de conduite.
	M40i	360	12	Une version bodybuildée très performante à condition de pouvoir y mettre le prix tant à l'achat qu'à l'usage.
Diesel	XDrive 20d	190	7,8	En boîte automatique, ce diesel est aussi plaisant à conduire que volontaire.
	XDrive 30d	258	8	Ce 6 cylindres ferait aimer le diesel. Idéal pour les gros rouleurs... aisés.
	XDrive 35d	313	8,2	Assez rare sur le marché de l'occasion, cette version puissante se paie le prix fort. Trop fort.

LES INFOS CLÉS

Essence : à partir de 50 000 €

Diesel : à partir de 39 500 €

Génération : actuelle (1^{re})

Commercialisation : depuis avril 2014

Restylage : aucun

Carrosserie : SUV

Modèles en circulation : 6 470





NOTRE CHOIX 20D xDRIVE SPORT BVAB

de 2014

1^{er} prix prospecté: **39 900 €**
85 000 km



NOS MESURES

Moteur/Transmission

Puissance maxi	190 ch à 4000 tr/mn
Couple maxi	400 Nm à 1 750 tr/mn
Type	4 cylindres en ligne diesel
Cylindrée/puissance fiscale	1 995 cm ³ / 10 CV
Transmission	intégrale
Boîte/nombre de rapports	automatique/8

Châssis

Diamètre de braquage	11,9 m
Pneumatiques AV/AR	255/55 R 17

Dimensions/Poids

L/l/h/empattement	4,67/1,88/1,62/2,81 m
Poids/tractable freiné	1 820 kg / 2 400 kg

Performances

1 000 m d. a.	31,1 s
0 à 100 km	9 s
90-130 km/h en D	8,6 s
Vitesse maxi	199 km/h
Freinage à 90/130 km/h	31/64 m

Habitabilité/Coffre

Longueur aux jambes AR	28 cm
Largeur aux coudes AV/AR	150/147 cm
Volume de coffre	468 dm ³

LE BUDGET

Assurance*: 1 500 €	Carte grise**: 333,00 €
---------------------	-------------------------

Consommations

Moyenne	7,8
Ville/Route/Autoroute	8,3/7,5/7,5
Autonomie/Réservoir	860 km/50 l

Coût de l'entretien

Amortisseurs AV	700 €	Kit de distribution	chaîne
Amortisseurs AR	590 €	Embrayage	BVA
Disques AV	390 €	FAP	825 €
Disques AR	260 €	Pneus (1 paire)	400 €
Plaquettes AV	200 €	Feu AV	400 €
Plaquettes AR	200 €	Feu AR	190 €
Filtre à air	38 €	Bouclier AV	550 €
Filtre à huile	20 €	Bouclier AR	750 €

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

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

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

LES PANNES

PANNES IMMOBILISANTES/PÉNALISANTES

Aucune récurrente

AUTRES DÉFAILLANCES

HABITACLE

Finition parfois perfectible et des éléments de la planche de bord se révèlent sensibles aux rayures. Des cas de déchirure de la garniture en cuir du siège conducteur du côté de la console centrale.

Le remplacement est normalement pris en charge.

CARROSSERIE

Un mauvais réglage des butées de coffre peut engendrer des claquements pendant le roulage. Bruits aérodynamiques engendrés par les rétroviseurs. Pas de solution.

ÉLECTRONIQUE

Possibilité d'ouverture des portes à distance avec un simple téléphone portable sur les modèles antérieurs à décembre 2014 et équipés du système de connexion à distance ConnectedDrive. BMW a diligenté une action technique pour corriger une faille de sécurité du système d'ouverture centralisée des portes. Le constructeur a ainsi mis à jour le logiciel en installant un nouveau cryptage (souvent à distance via la connexion Internet).

LES RAPPELS

MAJEURS & MINEURS

AIRBAG (SEPTEMBRE 2016)

Dans certains X4 fabriqués entre le 7 mai 2014 et le 18 novembre 2014, le boîtier du générateur de gaz du coussin gonflable du conducteur pourrait avoir été mal soudé lors de la fabrication et pourrait se séparer de la plaque de base au cours du déploiement du coussin gonflable (risque de blessure).

FIXATION ISOFIX (JUIN 2016)

Les barres d'ancrage des fixations Isofix pour sièges enfants pourraient se montrer défectueuses. Modification et mise en place d'une nouvelle fixation.

RÉSERVOIR (OCTOBRE 2015)

Défaut de mise à l'air libre du bouchon du réservoir pouvant entraîner une indication erronée de la jauge à carburant et une difficulté d'ouverture du bouchon. Ce dernier doit être remplacé.

CARROSSERIE (JANVIER 2016)

Mauvaise application de la colle pour la fixation des custodes arrière pouvant engendrer des infiltrations d'eau et des nuisances sonores. Les vitres sont à remplacer.

INFORMATION AIRBAG (NOVEMBRE 2014)

Mauvaises indications portées sur l'étiquette d'information de l'utilisation de l'airbag passager collée sur le pare-soleil. Ce dernier doit être remplacé.

LE BILAN FIABILITÉ

Avec le X4, qui utilise une grande partie de la mécanique d'autres modèles de la marque et notamment du X3 auquel il emprunte sa base technique, BMW atteint un haut niveau de fiabilité. Les problèmes sont assez rares et malgré quelques rappels importants, ce SUV ne souffre pas de critique de ce côté.

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
NOUVELLE MITO			
1.4 MPI 78 ch	5	0	15 490
0.9 TwinAir 105 ch Super	5	0	18 890
1.4 TB MultiAir 140 ch Super TCT	7	0	22 390
Veloce TCT	9	0	25 590
1.3 JTDm 95 ch Super	nc	0	20 590
Surcoût Super: "base" + 1 700 €			
Surcoût Lusso: Super + 1 700 €			

GIULIETTA			
1.4 T-Jet 120 ch	7	M	500 21 690
1.4 TB MultiAir 150 ch	8	0	24 190
1.4 TB MultiAir 170 ch Super TCT	9	0	29 400
Veloce TCT	14	M	2 200 35 100
1.6 JTDm 120 ch	6	0	24 690
2.0 JTDm 150 ch	7	0	26 690
2.0 JTDm 175 ch Super TCT	9	0	32 500
Surcoût Super: "base" + 2 060 €			
Surcoût Lusso: Super + 2 750 €			

NOUVELLE GIULIA			
2.0 Turbo 200 ch Auto.	nc	M	250 37 000
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 JTD 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 €			

ASTON MARTIN

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

AUDI



Audi

Premium Murat

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

TYPE	CV	B/M*	PRIX
A1			
1.0 TFSI 62 ch	4	0	17 730
1.0 TFSI Ultra 95 ch	5	0	18 160
1.4 TFSI 125 ch	6	0	20 200
1.8 TFSI 192 ch Ambition S tronic	10	0	28 360
S1	14	M	2 200 35 230
1.4 TDI 90 ch	4	0	19 900
1.6 TDI 116 ch	5	0	21 220
Surcoût Ambiante: "base" + 2 100 €			
Surcoût Ambition: Ambiante + 600 €			
Surcoût S line: Ambition + 2 800 €			
Surcoût: Ambition Luce: 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 Luce: S line + 2 400 €			

NOUVELLE A3 (3 PORTES)			
1.0 TFSI 115 ch	6	0	24 400
1.4 TFSI COD 150 ch	7	0	26 400
2.0 TFSI 190 ch	10	0	28 400
1.6 TDI 110 ch	5	0	25 900
2.0 TDI 150 ch	7	0	27 900
2.0 TDI 184 ch Quattro S tronic	10	0	34 200
Surcoût Sport: "base" + 2 600 €			
Surcoût Design: Sport + 0 €			
Surcoût S line: Design + 2 900 €			
Surcoût Design Luce: S line + 2 600 €			

NOUVELLE A3 BERLINE (4 PORTES)

NOUVELLE A3 SPORTBACK (5 PORTES)			
Surcoût: 3 portes + 1 750 €			
NOUVELLE A3 CABRIOLET			
Surcoût: 3 portes + 1 200 €			
1.4 TFSI 115 ch	6	0	31 400
1.4 TFSI COD 150 ch	7	0	33 400
2.0 TFSI 190 ch	10	0	35 400
1.6 TDI 110 ch	5	0	32 900
2.0 TDI 150 ch	7	0	34 900
2.0 TDI 184 ch Quattro S tronic	10	0	41 200
Surcoût Sport: "base" + 2 600 €			
Surcoût Design: Sport + 0 €			
Surcoût S line: Design + 2 900 €			
Surcoût Design Luce: S line + 2 600 €			

TT			
1.8 TFSI 180 ch	10	M	150 36 250
2.0 TFSI 230 ch	13	M	250 41 410
S Quattro	20	M	2 200 56 490
2.0 TDI 184 ch	9	0	40 810
Surcoût S line: "base" + 4 500 €			

TT ROADSTER

Q3			
1.4 TFSI 125 ch	7	150	30 500
1.4 TFSI COD Ultra 150 ch	8	0	32 000
2.0 TFSI 180 ch Quattro S tronic	10	M	900 38 360
RS Quattro S tronic	23	M	6 500 63 420
RS Performance Quattro S tronic	26	M	6 500 66 960
2.0 TDI 120 ch	6	0	30 470
2.0 TDI Ultra 150 ch	8	0	32 220
2.0 TDI 150 ch Quattro	8	0	34 450
2.0 TDI 184 ch Quattro S tronic	10	M	150 39 560
Surcoût Ambiante: "base" + 2 950 €			
Surcoût S line: Ambiante + 2 600 €			
Surcoût Ambition Luce: S line + 2 400 €			

A4

1.4 TFSI 150 ch	8	0	31 330
2.0 TFSI Ultra 190 ch	10	0	34 770
2.0 TFSI 252 ch Design Quattro S tronic	14	0	47 480
S4 Quattro Tiptronic	24	M	2 200 70 500
2.0 TDI 122 ch	6	0	32 750
2.0 TDI 150 ch	7	0	34 770
2.0 TDI Ultra 150 ch	7	0	34 970
2.0 TDI 190 ch	10	0	37 800
2.0 TDI Ultra 190 ch	10	0	38 000
3.0 TDI 218 ch Design S tronic	12	0	47 600
3.0 TDI 272 ch Design Quattro Tiptronic	16	0	53 560
Surcoût DesignSport: "base" + 4 150 €			
Surcoût S line: DesignSport + 3 300 €			
Surcoût Design Luce: S line + 2 100 €			

A4 AVANT (BREAK)

NOUVELLE A4 ALLROAD QUATTRO			
2.0 TFSI 252 ch Design S tronic	15	M	900 50 330
2.0 TDI 163 ch Design S tronic	9	0	47 480
2.0 TDI 190 ch Design S tronic	10	0	49 500
3.0 TDI 218 ch Design S tronic	12	M	250 52 950
3.0 TDI 272 ch Design Tiptronic	16	M	250 56 410
Surcoût Design Luce: Design + 5 060 €			

NOUVELLE A5 COUPE

2.0 TFSI 190 ch	11	0	40 370
2.0 TFSI 252 ch Quattro S tronic	15	M	250 49 000
2.0 TDI 190 ch	10	0	42 000
2.0 TDI Ultra 190	10	0	42 235
3.0 TDI 218 ch Quattro S tronic	12	0	51 050
Surcoût Design: "base" + 4 150 €			
Surcoût S line: Design + 3 900 €			
Surcoût Design Luce: S line + 2 800 €			
Surcoût Aus: Design Luce + 3 290 €			

NOUVELLE A5 SPORTBACK

2.0 TFSI 252 Quattro S tronic	15	M	250 49 000
2.0 TDI 190 S tronic	10	0	44 300
3.0 TDI 218 Quattro S tronic	12	0	51 050
Surcoût Design: "base" + 4 150 €			
Surcoût S line: Design + 3 900 €			
Surcoût Design Luce: S line + 2 800 €			
Surcoût Aus: Design Luce + 3 290 €			

A6

1.8 TFSI Ultra 190 ch Ambiante S tronic	10	M	150 44 790
2.0 TFSI 252 ch Ambiante S tronic	15	M	250 49 360
3.0 TFSI 333 ch Ambiante Quattro S tronic	22	M	2 200 58 390
S6 Quattro S tronic	34	M	8 000 93 620
2.0 TDI Ultra 150 ch Ambiante	7	0	41 050
2.0 TDI Ultra 190 ch Ambiante	10	0	43 420
3.0 TDI 218 ch Ambiante S tronic	12	0	50 020
3.0 TDI 272 ch Ambiante Quattro S tr.	16	M	150 56 220
3.0 BTDI 320 ch S line Quattro Tiptronic	21	M	2 200 66 150
Surcoût S line: Ambiante + 6 900 €			
Surcoût Ambition Luce: S line + 300 €			
Surcoût Aus: Ambition Luce + 5 300 €			

AG AVANT (BREAK)

RS6 Quattro Tiptronic	47	M	8 000 125 190
RS6 Performance Quattro Tiptronic	52	M	8 000 133 820
Surcoût: berline + 1 400 € à + 2 600 €			

A6 ALLROAD QUATTRO

3.0 TFSI 333 ch Ambiante S tronic	22	M	3 600 64 990
3.0 TDI 190 ch Ambiante S tronic	11	M	500 58 020
3.0 TDI 218 ch Ambiante S tronic	13	M	900 59 520
3.0 TDI 272 ch Ambiante S tronic	16	M	900 62 820
3.0 BTDI 320 ch Ambition Luce Tiptronic	21	M	2 200 73 050
Surcoût Ambition Luce: Ambiante + 7 200 €			
Surcoût Aus: Ambition Luce + 4 300 €			

A7 SPORTBACK

2.0 TFSI 252 ch Ambiante S tronic	15	M	250 60 520
3.0 TFSI 333 ch Ambiante Quattro S tronic	22	M	3 000 70 460
S7 Quattro S tronic	34	M	8 000 105 620
RST Quattro Tiptronic	47	M	8 000 134 420
RS7 Performance Quattro Tiptronic	52	M	8 000 143 020
3.0 TDI 190 ch Ambiante S tronic	10	0	60 250
3.0 TDI 218 ch Ultra Ambiante S tronic	12	0	62 720
3.0 TDI 272 ch Ambiante Quattro S tronic	16	M	250 69 340
3.0 BTDI 320 ch Ambiante Quattro Tiptronic	21	M	2 200 73 440
Surcoût S line: Ambiante + 4 100 €			
Surcoût Ambition Luce: S line + 2 400 €			
Surcoût Aus: Ambition Luce + 6 000 €			

AB

3.0 TFSI 310 ch Tiptronic	20	M	3 600 91 100
6.3 TFSI 500 ch Tiptronic Limousine	41	M	8 000 159 180
S8 Tiptronic	42	M	8 000 137 040
S8 Plus Tiptronic	52	M	8 000 171 650
3.0 TDI Clean Diesel 262 ch Tiptronic	16	M	1 600 88 580
4.2 TDI Clean Diesel 385 ch Tiptronic	27	M	4 000 107 340
Surcoût Aus: "base" + 13 400 €			
Surcoût Aus Extended: Aus + 6 000 €			

Q5

2.0 TFSI 230 ch Ambiante Quattro Tiptronic	14	M	2 200 46 760
2.0 TDI Ultra 150 ch Ambiante	8	0	38 770
2.0 TDI 150 ch Ambiante Quattro	8	M	500 41 270
2.0 TDI 190 ch Ambiante Quattro	11	M	900 44 530
3.0 TDI 258 ch Ambiante Quattro S tr	15	M	900 53 600
SQ5 TDI Quattro Tiptronic	21	M	2 200 74 350
SQ5 TDI Plus Quattro Tiptronic	23	M	3 000 79 370
Surcoût S line: Ambiante + 6 900 €			
Surcoût Aus: S Line + 3 050 €			

Q7

3.0 TFSI 333 ch Tiptronic	22	M	3 000 68 940
3.0 TDI Ultra Clean Diesel 218 ch Tiptronic	12	M	500 60 540
3.0 TDI Clean Diesel 272 ch Tiptronic	15	M	900 64 840
SQ7 TDI Tiptronic	32	M	4 000 105 500
e-tron	13	0	81 700
Surcoût S line: "base" + 4 400 € à + 7 200 €			
Surcoût Ambition Luce: S line + 900 €			
Surcoût Aus: Ambition Luce + 6 900 € à + 7 700 €			
Surcoût Aus Extended: Aus + 5 500 € à 6 100 €			

RB

V10 S tronic	45	M	8 000 169 600
V10 Plus S tronic	49	M	8 000 202 100

NOUVELLE R8 SPYDER

V10 S tronic	45	M	8 000 184 000
--------------	----	---	---------------

X1			
sDrive18i Lounge	7	0	31 950
xDrive20i Lounge Auto.	11 M	900	39 950
xDrive25i Lounge Auto.	13 M	900	42 700
sDrive16i 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 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 M	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 €			

NOUVELLE SÉRIE 3 GRAN TURISMO			
320i Lounge Auto.	10 M	150	40 750
330i Lounge xDrive Auto.	15 M	500	48 450
340i Lounge xDrive Auto.	21 M	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	20 M	2 200	52 550
418d Lounge	7	0	38 200
420d Lounge	10	0	41 200
430d Lounge Auto.	10 M	150	50 150
435d xDrive Lounge Auto.	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 : Lounge + 750 €			

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 : Lounge + 750 €			

X3			
sDrive20i Lounge Auto.	11 M	2 200	42 200
xDrive28i Lounge Auto.	15 M	2 200	50 000
xDrive35i Lounge Plus Auto.	20 M	6 500	58 500
sDrive18d Lounge	8	0	39 600
xDrive20d Lounge	10 M	250	45 000
xDrive30d Lounge Auto.	15 M	900	53 900
xDrive35d Lounge Plus Auto.	20 M	2 200	62 300
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 Auto.	25 M	6 500	69 800
xDrive20d Lounge Plus	10 M	150	52 300
xDrive30d Lounge Plus Auto.	15 M	900	61 400
xDrive35d Lounge Plus Auto.	20 M	2 200	65 200
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
sDrive35i M Sport DKG	23 M	8 000	65 300
Surcoût Lounge Plus : Lounge + 2 300 € à + 3 600 €			
Surcoût M Sport : Lounge Plus + 2 800 € à + 3 000 €			

SÉRIE 5			
528i Lounge Plus	15 M	1 600	50 850
535i Lounge Plus	20 M	4 000	57 500
M5 DKG	47 M	8 000	120 600
518d Lounge	8	0	39 950
520d Lounge	10	0	43 850
525d Lounge Plus	12	0	50 800
530d Lounge Plus Auto.	15 M	150	56 900
535d xDrive Lounge Plus Auto.	20 M	900	64 400
M550d xDrive Auto.	26 M	2 200	88 300
Surcoût Lounge Plus : Lounge + 3 350 €			
Surcoût Luxury : Lounge Plus + 5 500 € à + 6 050 €			
Surcoût M Sport : Lounge Plus + 5 000 € à + 5 150 €			

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

SÉRIE 5 GRAN TURISMO			
535i xDrive Lounge Plus Auto.	20 M	6 500	68 900
520d Lounge Plus Auto.	10 M	500	55 900
530d Lounge Plus Auto.	15 M	1 600	63 350
535d xDrive Lounge Plus Auto.	20 M	2 200	70 900
Surcoût Luxury : Lounge Plus + 8 100 € à + 8 400 €			
Surcoût M Sport : Luxury + 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
M6 Pack Compétition DKG	52 M	8 000	146 200
640d Lounge Plus	20 M	250	87 750
Surcoût Exclusive : Lounge Plus + 12 800 € à + 12 900 €			
Surcoût M Sport : Lounge Plus + 10 000 € à + 10 250 €			

SÉRIE 6 GRANCOUPE			
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
M6 Pack Compétition DKG	52 M	8 000	149 950
640d Lounge Plus Auto.	20 M	500	89 250
Surcoût Exclusive : Lounge Plus + 12 800 € à + 12 900 €			
Surcoût M Sport : Lounge Plus + 10 000 € à + 10 250 €			

SÉRIE 6 CABRIOLET			
640i Lounge Plus Auto.	21 M	3 000	93 600
650i Lounge Plus Auto.	34 M	8 000	107 000
M6 DKG	47 M	8 000	143 750
M6 Pack Compétition DKG	52 M	8 000	153 650
640d Lounge Plus Auto.	20 M	500	96 850
Surcoût Exclusive : Lounge Plus + 11 000 € à + 11 100 €			
Surcoût M Sport : Lounge Plus + 9 700 € à + 9 950 €			

X5			
xDrive35i Lounge Plus Auto.	20 M	6 500	69 700
xDrive50i Lounge Plus Auto.	25 M	8 000	85 500
M Auto.	49 M	8 000	127 000
xDrive40e Lounge Plus	13	0	73 000
sDrive25d Lounge Auto.	13 M	250	54 650
xDrive30d Lounge Plus Auto.	16 M	2 200	68 000
xDrive40d Lounge Plus Auto.	20 M	2 200	73 000
M50d Auto.	26 M	2 200	96 300
Surcoût Lounge Plus : Lounge + 6 450 €			
Surcoût xLine : Lounge Plus + 4 850 € à + 5 750 €			
Surcoût Exclusive : xLine + 5 000 € à + 5 900 €			
Surcoût M Sport : xLine + 500 € à + 3 400 €			

X6			
xDrive35i Lounge Plus Auto.	20 M	6 500	73 450
xDrive50i Lounge Plus Auto.	34 M	8 000	89 100
M Auto.	49 M	8 000	134 800
xDrive30d Lounge Plus Auto.	16 M	2 200	71 750
xDrive40d Lounge Plus Auto.	16 M	2 200	76 750
M50d Auto.	26 M	2 200	100 500
Surcoût Exclusive : Lounge Plus + 12 050 € à + 12 800 €			
Surcoût M Sport : Lounge Plus + 10 200 € à + 10 700 €			

NOUVELLE SÉRIE 7			
740i Auto.	21 M	4 000	92 250
750i xDrive Auto.	34 M	4 000	109 050
740e	13 M	1 000	94 450
730d Auto.	15	0	87 650
740d xDrive Auto.	20	0	97 850
750d xDrive Auto.	26 M	900	109 050
Surcoût Exclusive : "base" + 13 000 €			
Surcoût M Sport : Exclusive + 3 850 €			
Surcoût Limousine : berline + 5 600 € à + 10 750 €			

NOUVELLE SÉRIE 7			
740i Auto.	21 M	4 000	92 250
750i xDrive Auto.	34 M	4 000	109 050
740e	13 M	1 000	94 450
730d Auto.	15	0	87 650
740d xDrive Auto.	20	0	97 850
750d xDrive Auto.	26 M	900	109 050
Surcoût Exclusive : "base" + 13 000 €			
Surcoût M Sport : Exclusive + 3 850 €			
Surcoût Limousine : berline + 5 600 € à + 10 750 €			

iB			
Hybride rechargeable	11 M	1 000	136 800

CITROËN

TYPE	CV	B/M*	PRIX
C-ZERO			
C-Zero Confort	1 B	6 300	26 900

NOUVELLE E-MEHARI			
Electrique			
nc B 6 300 25 000			

C1 (3 PORTES)			
1.0 VTI 68 ch Live	4	0	10 350
1.2 PureTech 82 ch Feel	4	0	12 650
Surcoût Feel : Live + 1 700 €			
Surcoût Shine : Feel + 1 300 €			

C1 (5 PORTES)			
Surcoût : 3 portes + 500 €			

NOUVELLE C3			
1.2 PureTech 68 ch Live	4	0	12 950
1.2 PureTech 82 ch Live	4	0	13 750
1.2 PureTech 110 ch Feel	5	0	16 900
1.6 BlueHDi 75 Live	4	0	15 550
1.6 BlueHDi 100 Feel	5	0	18 300
Surcoût Feel : Live + 1 550 €			
Surcoût Shine : Feel + 1 800 €			

C3 PICASSO			
1.4 VTI 95 ch Confort	5 M	250	18 550
1.2 PureTech 110 ch Confort	6	0	19 350
1.6 Blue HDi 100 ch Confort	5	0	21 100
Surcoût Exclusive : Confort + 2 000 €			

C4 CACTUS (5 PORTES)			
1.2 PureTech 82 ch Live	4	0	15 200
1.2 PureTech 110 Feel	5	0	19 000
1.6 Blue HDi 100 ch Feel	5	0	20 450
Surcoût Feel : Live + 1 850 €			
Surcoût Shine : Feel + 1 750 €			

C-ELYSEE			
1.2 PureTech 82 ch Confort	4	0	13 450
1.6 BlueHDi 100 ch Confort	5	0	16 450

C4 BERLINE (5 PORTES)			
1.2 PureTech 110 ch Live	6	0	18 950
1.2 PureTech 130 ch Feel	6	0	22 550
1.6 BlueHDi 100 ch Live	5	0	21 200
1.6 BlueHDi 120 ch Feel	6	0	24 600
Surcoût Feel : Live + 2 200 €			
Surcoût Shine : Feel + 3 200 €			

NOUVEAU C4 PICASSO			
1.2 PureTech 110 ch Live	6	0	24 950
1.2 PureTech 130 ch Live	7	0	25 950
1.6 THP 165 ch Feel Auto.	9	0	30 700
1.6 BlueHDi 100 ch Live	5	0	26 800
1.6 BlueHDi 120 ch Live	6	0	27 800
2.0 BlueHDi 150 ch Feel	7	0	31 500
Surcoût Feel : Live + 2 650 €			
Surcoût Shine : Feel + 2 800 € à + 2 950 €			

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

C4 AIRCROSS			
1.6 HDi 115 ch Confort	6	0	29 450
Surcoût Exclusive : Confort + 4 850 €			

C5			
2.0 BlueHDi 150 ch Confort	7	0	31 400
2.0 BlueHDi 180 ch Confort Auto.	9	0	35 000
Surcoût Exclusive : Confort + 4 550 €			

C5 TOURER (BREAK)			
Surcoût : berline + 1 100 €			

C5 TOURER XTR			
2.0 BlueHDi 150 ch Exclusive	7	0	38 550
2.0 BlueHDi 180 ch Exclusive Auto.	7	0	40 850

NEMO MULTISPACÉ			
-----------------	--	--	--

SOOL 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-Torg 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 T-Jet 120 ch Easy	7	M	250 18 490
1.3 MultiJet 95 ch	5	0	16 490
1.6 MultiJet 120 ch Pop	6	0	19 490
Surcoût Pop: "base" + 1 500 €			
Surcoût Easy: Pop + 1 500 €			
Surcoût Lounge: Easy + 1 500 €			

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

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

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

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

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

FORD

TYPE	CV	B/M*	PRIX
NOUVELLE KA +			
1.2 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)			
Surcoût: berline 3 portes + 600 €			

FOCUS			
1.6 Ti-VCT 85 ch Trend	5	M	250 19 100
1.0 EcoBoost 100 ch Trend	5	0	21 100
1.0 EcoBoost 125 ch Trend	5	0	22 300
1.5 EcoBoost 150 ch Titanium	6	0	25 000
2.0 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 Ecotonic 105 ch Trend	5	0	23 500
1.5 TDCI 120 ch Trend	6	0	24 300
2.0 TDCI 150 ch Titanium	7	0	27 000
2.0 TDCI 185 ch ST	15	0	30 700
Surcoût Edition: Trend + 0 €			
Surcoût Titanium: Edition + 1 500 €			

FOCUS SW (BREAK)			
Surcoût: berline + 600 €			

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

ECOSPORT			
1.5 Ti-VCT 112 ch Trend	6	M	900 18 250
1.0 EcoBoost 125 ch Trend	7	0	19 250
1.0 EcoBoost 140 ch Titanium	7	0	21 300
1.5 TDCI 95 ch Trend	5	0	20 450
Surcoût Titanium: Trend + 1 550 €			

C-MAX			
1.0 EcoBoost 100 ch Trend	5	0	23 100
1.0 EcoBoost 125 ch Trend	6	0	24 300
1.5 EcoBoost 150 ch Titanium	8	M	250 27 500
1.5 TDCI 95 ch Trend	5	0	25 100
1.5 TDCI Ecotonic 105 ch Trend	5	0	25 500
1.5 TDCI 120 ch Trend	6	0	26 300
2.0 TDCI 150 ch Titanium	8	0	29 500
2.0 TDCI 170 ch Titanium PowerShift	8	0	32 000
Surcoût Titanium: Trend + 2 000 €			

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

NOUVEAU KUGA			
1.5 EcoBoost 120 ch Trend	8	M	500 22 650
1.5 EcoBoost 150 ch Trend	8	M	500 24 650
1.5 EcoBoost 182 ch Titanium Auto. 4x4	11	M	2 200 32 700
1.5 TDCI 120 ch Trend	8	0	26 100
2.0 TDCI 150 ch Trend	8	0	28 350
2.0 TDCI 180 ch Titanium 4x4	10	M	150 34 600
Surcoût Titanium: Trend + 3 050 €			
Surcoût ST-Line: Titanium + 1 900 €			
Surcoût Vignale: ST-Line + 3 950 €			

MONDEO			
1.0 EcoBoost 125 ch Trend	6	0	27 550
1.5 EcoBoost 160 ch ST Line	9	M	150 31 750
2.0 EcoBoost 240 ch ST Line Auto.	14	M	2 200 37 450
Hybrid 187 ch Titanium (4 portes)	9	G	750 34 950
1.5 TDCI 120 ch Trend	6	0	29 550
2.0 TDCI 150 ch ST Line	7	0	33 250
2.0 TDCI 180 ch ST Line	9	0	34 750
2.0 TDCI 210 ch ST Line PowerShift	12	0	37 950
Surcoût Titanium: ST Line + 0 €			
Surcoût Vignale: Titanium + 6 100 €			

MONDEO SW			
Surcoût: berline + 1 000 €			

S-MAX			
1.5 EcoBoost 160 ch Trend	9	M	900 34 300
2.0 EcoBoost 240 ch Titanium Auto.	15	M	3 000 42 000
2.0 TDCI 120 ch Trend	6	0	34 300
2.0 TDCI 150 ch Trend	8	0	35 800
2.0 TDCI 180 ch Titanium	10	0	39 300
2.0 TDCI Bi-Turbo 210 ch Titanium PwrSh.	12	M	500 42 500
Surcoût Titanium: Trend + 2 000 €			
Surcoût Vignale: Titanium + 6 700 €			

GALAXY			
1.5 EcoBoost 160 ch Titanium	9	M	900 39 900
2.0 TDCI 120 ch Trend	6	0	37 700
2.0 TDCI 150 ch Trend	8	0	39 200
2.0 TDCI 180 ch Titanium	10	0	42 900
2.0 TDCI Bi-Turbo 210 ch Titanium PwrSh.	12	M	900 46 100
Surcoût Titanium: Trend + 2 200 €			

EDGE			
2.0 TDCI 180 Trend	10	M	500 42 000
2.0 TDCI 210 Titanium PowerShift	12	M	500 48 500
Surcoût Titanium: Trend + 3 000 €			
Surcoût Sport: Titanium + 3 000 €			
Surcoût Vignale: Sport + 3 700 €			

MUSTANG FASTBACK			
2.3 EcoBoost 317 ch	21	M	3 000 37 500
5.0 GT 418 ch	33	M	8 000 41 500

MUSTANG CONVERTIBLE			
Surcoût: Fastback + 4 000 €			

TOURNEO COURIER			
1.0 EcoBoost 100 ch Ambiente	5	0	13 240
1.5 TDCI 75 ch Ambiente	4	0	14 240
1.5 TDCI 95 ch Ambiente	5	0	14 740
Surcoût Trend: Ambiente + 750 €			
Surcoût Titanium: Trend + 1 200 €			

TOURNEO CONNECT			
1.0 EcoBoost 100 ch Ambiente	6	0	20 570
1.5 TDCI 75 ch Ambiente	5	0	21 070
1.5 TDCI 100 ch Ambiente	5	0	21 670
1.5 TDCI 120 ch Trend	6	0	24 170
Surcoût Trend: Ambiente + 1 400 €			
Surcoût Titanium: Trend + 2 100 €			

GRAND TOURNEO CONNECT			
Surcoût: "court" + 600 €			

HONDA

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

91 VILLEBON SUR YVETTE 01 69 31 55 00
47 avenue du Général de Gaulle
www.honda-montlhery.com

TYPE	CV	B/M*	PRIX
JAZZ			
1.3 i-VTEC 102 ch Elegance	5	0	16 380
Surcoût Executive: Elegance + 800 €			
Surcoût Executive Navi: Executive + 600 €			
Surcoût Exclusive Navi: Executive Navi + 1 600 €			

NOUVELLE CIVIC (5 PORTES)			
1.0 i-VTEC Elegance	nc	nc	22 900
1.5 i-VTEC Sport	nc	nc	27 300
Surcoût Executive: Elegance + 2 000 €			
Surcoût Exclusive: Executive + 2 600 €			
Surcoût Exclusive Premium: Exclusive + 1 000 €			
Surcoût Sport Plus: Sport + 2 000 €			
Surcoût Prestige: Sport Plus + 1 000 €			

NOUVELLE CIVIC (4 PORTES)			
Surcoût: 5 portes + 2 700 €			

HR-V			
1.5 i-VTEC 130 ch Elegance	7	0	21 760
1.6 i-DTEC 120 ch Elegance	6	0	24 100
Surcoût Executive: Elegance + 1 870 €			
Surcoût Executive Navi: Executive + 800 €			
Surcoût Exclusive Navi: Executive Navi + 1 700 €			

CR-V			
2.0 i-VTEC 155 ch Elegance	9	M	2 200 29 930
1.6 i-DTEC 120 ch Comfort	6	0	28 280
1.6 i-DTEC 160 ch Elegance Navi 4WD	9	0	36 380
Surcoût Elegance: Comfort + 2 700 €			
Surcoût Elegance Navi: Elegance + 900 €			
Surcoût Executive Navi: Elegance Navi + 1 350 à + 5 900 €			
Surcoût Exclusive Navi: Executive Navi + 2 100 €			
Surcoût Innova: Exclusive Navi + 1 800 €			

NSX			
3.5	41	M	8 000 186 500

HYUNDAI

TYPE	CV	B/M*	PRIX
i10			
1.0 66 ch Pack Evidence	4	0	11 250
1.2 87 ch UEFA Euro 2016 Plus	4	0	13 500
Surcoût UEFA Euro 2016: Pack Evidence + 1 050 €			
Surcoût Pack Sensation Auto.: UEFA Euro 2016 Plus + 640 €			

i20 (5 PORTES)			
1.2 75 ch Initia	4	0	12 600
1.2 84 ch Initia	4	0	13 050
1.4 100 ch Intuitive	5	0	15 650
1.0 T-GDI 100 ch Intuitive	5	0	15 900
1.0 T-GDI 120 ch Creative	6	0	19 250
1.1 CRDi 75 ch Initia	4	0	14 950
1.4 CRDi 90 ch Intuitive	4	0	17 650
Surcoût Intuitive: Initia + 2 000 €			
Surcoût Intuitive Plus: Intuitive + 1 300 €			
Surcoût Creative: Intuitive Plus + 1 450 €			
Surcoût Active: Creative + 1 500 €			

i20 COUPE			
1.2 84 ch Intuitive	4	0	

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

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

JEEP			
TYPE	CV	B/M*	PRIX
RENEGADE			
1.6 eTorQ 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	0	21 650
2.0 MultiJet 120 ch Sport 4x4	7 M	150	23 550
2.0 MultiJet 170 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: Limited + 2 800 €			

GRAND CHEROKEE			
3.6 FlexFuel 286 ch Limited Pack Navit. 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 CRDi 90 ch Origins	4	0	17 490
Surcoût Origins Premium: Origins + 1 200 €			

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

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

PRO CEE'D			
1.0 T-GDi 120 ch Active	6	0	21 900
GT	12 M	2 200	29 200
1.6 CRDi 136 ch Active	7	0	23 200
Surcoût GT Line: Active + 1 700 €			

CEE'D			
1.4 100 ch Motion	6	0	17 990
1.0 T-GDi 120 ch Active	6	0	22 200
1.4 CRDi 90 ch Motion	5	0	19 990
1.6 CRDi 110 ch Active	5	0	23 500
1.6 CRDi 136 ch Active	7	0	23 500
Surcoût GT Line: Active + 1 700 €			
Surcoût Premium: GT Line + 1 800 €			

CEE'D SW (BREAK)			
Surcoût: 5 portes + 1 100 €			

CARENS			
1.6 GDi 135 ch Motion	7 M	500	22 250
1.7 CRDi 115 ch Motion	6	0	24 450
1.7 CRDi 141 ch Premium	7	0	30 850
Surcoût Premium: Motion + 5 800 €			

NOUVEAU NIRO			
Motion	5 B	750	26 990
Surcoût Active: Motion + 2 000 €			
Surcoût Premium: Active + 4 000 €			

SPORTAGE			
1.6 GDi 132 ch Motion	7 M	900	23 000
1.6 T-GDi 177 ch GT Line 4x4 DCT	10 M	2 200	34 400
1.7 CRDi 115 ch Motion	6	0	25 000
2.0 CRDi 136 ch Active	7	0	30 900
2.0 CRDi 185 ch GT Line 4x4 Auto.	11 M	2 200	37 700
Surcoût Active: Motion + 3 900 €			
Surcoût GT Line: Active + 1 800 €			
Surcoût Premium: GT Line + 2 800 €			

OPTIMA			
Hybride Rechargeable	nc	B	750 45 990
1.7 CRDi 141 ch Premium	7	0	32 900
Surcoût GT Line: Premium + 6 000 €			

NOUVELLE OPTIMA SW			
GT Auto.	nc	M	6 500 42 990
1.7 CRDi 141 ch Premium	nc	0	33 990
Surcoût GT Line: Premium + 6 000 €			

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

LAMBORGHINI			
TYPE	CV	B/M*	PRIX
Huracán LP 580-2	nc	M	8 000 180 000
Huracán LP 610-4	nc	M	8 000 203 400
Huracán LP 610-4 Spyder	nc	M	8 000 223 740
Aventador LP 700-4	nc	M	8 000 324 000
Aventador LP 700-4 Roadster	nc	M	8 000 396 000
Aventador LP 750-4 Superveloce	nc	M	8 000 380 600
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 DFS Gold	4	0	17 900
0.9 TwinAir 85 ch S/S Gold +	4	0	17 800
0.9 TwinAir 85 ch S/S DFS Gold +	4	0	18 900
1.3 MultiJet 95 ch S/S Gold	5	0	18 300
1.3 MultiJet 95 ch S/S Gold +	5	0	19 300

LAND ROVER			
TYPE	CV	B/M*	PRIX
EVOQUE/EVOQUE COUPE			
2.0 S4 240 ch Pure Auto.	15 M	6 500	44 400
2.2 e04 150 ch Pure	9	0	36 000
2.2 TD4 180 ch Pure	12	0	40 800
Surcoût SE: Pure + 3 900 €			
Surcoût SE Dynamic: SE + 4 600 €			
Surcoût HSE: SE Dynamic + 3 200 €			
Surcoût HSE Dynamic: HSE + 2 600 €			
Surcoût Autobiography: HSE Dynamic + 6 000 €			

EVOQUE GABRIELET			
2.0 S4 240 ch SE Dynamic Auto.	16 M	8 000	56 800
2.0 TD4 150 ch SE Dynamic Auto.	9 M	900	52 800
2.0 TD4 180 ch SE Dynamic Auto.	11 M	900	55 800
Surcoût HSE Dynamic: SE Dynamic + 6 300 €			

DISCOVERY			
3.0 S6 340 ch SE Auto.	nc	8 000	59 300
2.0 TD4 180 ch S Auto.	nc	2 200	50 900
2.0 S04 240 ch S Auto.	nc	2 200	54 800
3.0 TD6 258 ch SE Auto.	nc	4 000	59 300
Surcoût SE: SE + 2 450 € à + 2 500 €			
Surcoût HSE: SE + 8 400 € à + 8 420 €			
Surcoût HSE Luxury: HSE + 6 600 €			

DISCOVERY SPORT			
2.0 S4 240 ch Pure Auto.	15 M	6 500	41 000
2.0 e04 150 ch Pure	8	0	36 812
2.0 TD4 150 ch Pure	8 M	150	36 400
2.0 TD4 180 ch Pure	10 M	150	38 600
Surcoût SE: Pure + 4 500 € à + 4 800 €			
Surcoût HSE: SE + 5 400 €			
Surcoût HSE Luxury: HSE + 6 000 €			

RANGE ROVER SPORT			
3.0 S/C HSE Auto.	nc	M	8 000 76 900
5.0 S/C HSE Dynamic Auto.	43 M	8 000	96 700
SVR Auto.	nc	M	8 000 131 400
2.0 SD4 S Auto.	nc	2 200	63 300
3.0 TDV6 S Auto.	14 M	3 600	67 500
3.0 SDV6 SE Auto.	19 M	3 600	77 400
4.4 SDV8 HSE Auto.	24 M	8 000	89 600
3.0 SDV6 Hybride HSE	20 M	2 200	91 600
Surcoût SE: S + 4 900 €			
Surcoût HSE: SE + 5 500 €			
Surcoût HSE Dynamic: HSE + 1 600 € à + 2 500 €			
Surcoût Autobiography Dynamic: HSE Dyn. + 11 600 € à + 12 200 €			

RANGE ROVER			
5.0 S/C Vogue Auto.	44 M	8 000	122 500
3.0 TDV6 HSE Auto.	16 M	3 600	97 300
4.4 SDV8 Vogue Auto.	22 M	8 000	116 100
3.0 SDV6 Hybride Autobiography	18 M	2 200	135 500
Surcoût Vogue: HSE + 10 200 €			
Surcoût Autobiography: Vogue + 14 100 €			
Surcoût SVAutobiography: Autobiography + 55 300 € à + 61 200 €			

LEXUS			
TYPE	CV	B/M*	PRIX

CT			
200h	4	B	750 28 590
Surcoût Pack: "base" + 1 300 €			
Surcoût Luxe: Pack + 5 200 €			
Surcoût F-Sport: Luxe + 0 €			
Surcoût Executive: F-Sport + 7 400 €			

NOUVELLE IS			
300h	9	B	750 39 990
Surcoût Pack: "base" + 1 700 €			
Surcoût Luxe: Pack + 7 300 €			
Surcoût F-Sport: Luxe + 0 €			
Surcoût Executive: F-Sport + 7 200 €			
Surcoût F-Sport Executive: Executive + 3 300 €			

RC			
200i F-Sport	15 M	2 200	56 590
F Auto.	36 M	8 000	79 790
300h Luxe	10	0	51 590
Surcoût F-Sport: Luxe + 4 400 €			
Surcoût Executive: F-Sport + 4 400 €			
Surcoût F-Sport Executive: Executive + 1 200 €			
Surcoût F GT: F + 8 000 €			
Surcoût F Carbon: F GT + 3 200 €			

NX			
200i Luxe 4WD	15 M	3 600	52 290
300h	8	0	40 490
Surcoût Pack: "base" + 2 300 €			
Surcoût Luxe: Pack + 7 500 €			
Surcoût F-Sport: Luxe + 7 000 €			
Surcoût Executive: F-Sport + 4 000 €			
Surcoût F-Sport Executive: Executive + 2 500 €			

GS			
F Auto.	39 M	8 000	99 900
300h Pack	9	0	51 500
450h Pack	18 M	250	61 500
Surcoût F GT: F + 9 000 €			
Surcoût Luxe: Pack + 7 700 € à + 8 800 €			
Surcoût F-Sport: Luxe + 7 000 € à + 8 100 €			
Surcoût Executive: F-Sport + 0 € à + 2 200 €			

RX			
450h Pack	16	0	65 100
Surcoût Luxe: Pack + 7 700 €			
Surcoût F-Sport: Luxe + 6 000 €			
Surcoût F-Sport Executive: F-Sport + 3 300 €			
Surcoût Executive: F-Sport Executive + 1 700 €			

LS			
600h Luxe	28 M	6 500	123 500
Surcoût F-Sport: Luxe + 6 000 €			
Surcoût Executive: F-Sport + 13 000 €			

MASERATI			
TYPE	CV	B/M*	PRIX

GHIBLI			
3.0	23 M	8 000	70 400
S	31 M	8 000	83 100
S Q4	31 M	8 000	86 100
Diesel	17 M	2 200	67 250

NOUVEAU LEVANTE			
S	nc	nc	90 500
Diesel	nc	nc	72 800

GRANTURISMO			
4.2	32 M	8 000	115 100
Sport Auto.	38 M	8 000	126 500
Sport CC	36 M	8 000	132 100
MC Stradale	38 M	8 000	155 430
MC Stradale Centennial Edition	38 M	8 000	167 700

GRANCABRIO			
4.7	36 M	8 000	135 700

Surcoût Sportline: Executive + 2 100 €			
Surcoût Fascination: Sportline + 5 150 €			
CLASSE C BREAK			
Surcoût: berline + 1 300 € + 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	6 500 102 450
220 d	9	0	40 750
250 d Auto.	11	0	46 300
Surcoût Executive: "base" + 4 100 €			
Surcoût Sportline: Executive + 2 650 €			
Surcoût Fascination: Sportline + 5 850 €			
NOUVEAU SLC			
180	8	M	150 36 100
200	10	M	900 41 000
300 Auto.	14	M	250 48 900
43 AMG Auto.	25	M	3 000 66 000
250 d Auto.	11	0	45 200
Surcoût Executive: "base" + 4 700 €			
Surcoût Sportline: Executive + 3 000 €			
Surcoût 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
Surcoût Executive: "base" + 4 700 €			
Surcoût Sportline: Executive + 1 550 €			
Surcoût 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
Surcoût Sportline: Executive + 3 200 €			
Surcoût 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	M	150 65 500
200 d Auto.	nc	0	45 100
220 d Auto.	nc	0	49 200
350 d Executive Auto.	15	M	150 62 500
Surcoût Executive: "base" + 4 400 €			
Surcoût Sportline: Executive + 2 500 €			
Surcoût 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
Surcoût Executive: "base" + 4 450 €			
Surcoût Sportline: Executive + 550 €			
Surcoût Fascination: Sport + 7 250 €			
CLASSE E CABRIOLET			
Surcoût: Classe E Coupé + 5 000 €			
CLASSE CLS COUPE			
400 Auto.	72	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
Surcoût Executive: "base" + 6 750 €			
Surcoût Sportline: Executive + 5 950 €			
Surcoût Fascination: Sportline + 800 €			
CLASSE CLS SHOOTING BRAKE			
Surcoût: Classe CLS + 800 €			
CLASSE S			
400 4Matic Auto.	nc	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
65 AMG L Auto.	57	M	8 000 250 800
400 h	19	M	900 97 200
500 e L Executive	20	B	750 124 600
350 d Auto.	15	M	900 90 800
300 h	19	0	90 800
Surcoût Executive: "base" + 9 500 € (400, 400 h, 350 d et 300 h)			
Surcoût Maybach: 500 Executive + 28 500 €, 600 L + 20 100 €			

CLASSE S COUPE			
400 4Matic Auto.	26	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.	nc	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.	35	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 GLE			
400 4Matic Auto.	23	M	8 000 67 350
43 AMG 4Matic Auto.	26	M	6 500 83 150
500 Executive 4Matic Auto.	34	M	8 000 90 550
63 AMG 4Matic Auto.	48	M	8 000 130 600
63 AMG S 4Matic Auto.	51	M	8 000 140 400
500 e Executive 4Matic	20	B	750 87 050
250 d 4Matic Auto.	12	M	250 57 550
350 d 4Matic Auto.	16	M	2 200 65 050
Surcoût Executive: "base" + 5 300 €			
Surcoût Sportline: Executive + 6 500 €			
Surcoût Fascination: Sportline + 3 200 €			
CLASSE GLE COUPE			
400 4Matic Auto.	23	M	6 500 72 650
43 AMG 4Matic Auto.	nc	M	8 000 89 050
500 Executive 4Matic Auto.	35	M	8 000 96 750
63 AMG 4Matic Auto.	48	M	8 000 132 350
63 S AMG 4Matic Auto.	51	M	8 000 142 850
350 d 4Matic Auto.	16	M	3 000 70 550
Surcoût Executive: "base" + 6 100 €			
Surcoût Sportline: Executive + 6 200 €			
Surcoût Fascination: Sportline + 4 100 €			
GLS			
400 4Matic Auto.	16	M	8 000 83 500
500 Executive 4Matic Auto.	23	M	8 000 119 000
63 AMG 4Matic Auto.	36	M	8 000 146 000
350 d 4Matic Auto.	51	M	3 600 88 000
Surcoût Executive: "base" + 7 000 €			
CITAN TOURER LONG			
112 Pure	nc	nc	22 728
108 CDI Pure	nc	nc	22 416
109 CDI Pure	nc	nc	22 824
111 CDI Pure	nc	nc	23 940
Surcoût Plus: Pure + 2 886 €			
Surcoût Prime: Plus + 3 918 €			
CITAN TOURER EXTRA-LONG			
111 CDI Pure	nc	nc	26 916
Surcoût Plus: Pure + 1 962 €			
Surcoût Prime: Plus + 2 796 €			
MINI			
TYPE			
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
One D 95 ch	4	0	19 100
One D 116 ch	5	0	22 050
Cooper SD 170 ch	9	0	26 650
MINI 5 PORTES			
One 75 ch	5	0	17 350
One 102 ch	5	0	18 450
Cooper 136 ch	7	0	21 300
Cooper S 192 ch	9	M	250 26 150
One D 95 ch	5	0	20 000
Cooper D 116 ch	5	0	22 950
Cooper SD 170 ch	9	0	27 550
NOUVELLE MINI CABRIOLET			
Cooper	nc	nc	24 650
Cooper S	nc	nc	29 450
John Cooper Works	nc	nc	36 450
Cooper D	nc	nc	26 300
Cooper SD	nc	nc	32 450
NOUVEAU CLUBMAN			
One	5	0	22 900
Cooper	7	0	24 900
Cooper S All4	11	M	2 200 31 500
One D	6	0	25 900
Cooper D	8	0	27 900
Cooper SD All4	10	0	34 900
PAGEMAN			
Cooper 122 ch	7	M	2 200 24 350
Cooper S 190 ch	10	M	2 200 29 500
John Cooper Works All4	13	M	2 200 37 400
Cooper D 112 ch	6	0	26 250
Cooper SD 143 ch	7	0	30 000
NOUVEAU TOURYMAN			
Cooper	nc	nc	26 900
Cooper S	nc	nc	31 500
Cooper D	nc	nc	29 900
Cooper SD Auto.	nc	nc	35 400

MITSUBISHI			
TYPE			
i-MIEV			
Électrique	1	B	6 300 23 350
NOUVELLE SPACE STAR			
1.2 Mivec 80 ch Invite	4	0	13 650
Surcoût Intense Navi Connect: Invite + 2 200 €			
ASX			
1.6 115 ch Invite	6	0	21 600
1.6 Di-D 115 ch Invite	6	0	24 600
2.2 Di-D 150 ch Intense 4x4 Auto.	8	M	1 600 31 500
OUTLANDER			
2.0 150 ch Inform	9	M	1 600 28 950
2.2 Di-D 150 ch 2WD Invite	8	0	31 150
Surcoût Intense Navi 4WD: Invite + 5 300 €			
Surcoût Intense Navi 4WD + 4 900 €			
PHEV Intense	5	B	1 000 47 250
Surcoût Intense Style: Intense + 3 000 €			
Surcoût Intense Style: Intense Style + 7 000 €			
NISSAN			
TYPE			
MICRA (5 PORTES)			
1.2 80 ch Visia	5	0	10 750
1.2 DIG-S 98 ch Visia	5	0	12 910
Surcoût Visia Pack: Visia + 1 300 €			
Surcoût Acenta: Visia + 1 040 € + 1 800 €			
Surcoût N-Tec: Acenta + 1 400 €			
Surcoût Laika Lempicka: N-Tec + 2 700 €			
NOTE			
1.2 80 ch Visia	5	0	13 650
1.2 DIG-S 98 ch Acenta	5	0	16 850
1.5 dCi 90 ch Visia	5	0	16 400
Surcoût Acenta: Visia + 1 400 €			
Surcoût N-Connecta Family: Acenta + 1 950 €			
Surcoût Tekra: N-Connecta + 900 €			
JUKE			
1.6 94 ch Visia	7	M	250 16 200
1.2 DIG-T 115 ch Acenta	6	0	19 450
1.6 117 ch Xtronic Acenta	6	M	250 20 350
1.6 DIG-T 190 ch N-Connecta	11	M	2 200 22 950
Nismo RS	13	M	2 200 27 950
1.5 dCi 110 ch Visia Pack	6	0	19 900
Surcoût Visia Pack: Visia + 1 400 €			
Surcoût Acenta: Visia Pack + 1 450 €			
Surcoût N-Connecta: Acenta + 1 700 €			
Surcoût Tekra: N-Connecta + 2 100 €			
LEAF			
24 kWh Visia	3	B	6 300 31 900
30 kWh Acenta	3	B	6 300 35 300
Surcoût Visia Pack: Visia + 480 €			
Surcoût Acenta: Visia Pack + 1 920 €			
Surcoût Tekra: Acenta + 2 400 €			
PULSAR			
1.2 DIG-T 115 ch Visia	6	0	18 990
GT	10	M	250 26 115
1.5 dCi 110 ch Visia	5	0	21 490
Surcoût N-Connecta: Acenta + 1 500 €			
Surcoût N-Vision: N-Connecta + 590 €			
Surcoût Tekra: N-Vision + 1 510 €			
QASHQAI			
1.2 DIG-T 115 ch Visia	6	0	22 450
1.6 DIG-T 163 ch Acenta	9	M	150 26 850
1.5 dCi 110 ch Visia	5	0	25 050
1.6 dCi 130 ch Acenta	7	0	29 350
Surcoût Acenta: Visia + 2 200 €			
Surcoût N-Connecta: Acenta + 2 000 €			
Surcoût Tekra: N-Connecta + 2 300 €			
X-TRAIL			
1.6 DIG-T 163 ch Visia	9	M	500 25 480
1.6 dCi 130 ch Visia	7	0	28 580
Surcoût Acenta: Visia + 2 300 €			
Surcoût N-Connecta: Acenta + 2 400 €			
Surcoût Tekra: N-Connecta + 2 250 €			
370 Z COUPE			
3.7 328 ch	23	M	8 000 32 900
Nismo	25	M	8 000 46 100
Surcoût Pack: "base" + 3 400 €			
370 Z ROADSTER			

108 (5 PORTES)		
Suroût: 3 portes + 500 €		
Suroût GT Line: Allure + 1 100 €		
Suroût Féline: GT Line + 1 050 €		

108 TOP1 (3 PORTES)		
Suroût: 3 portes + 1 200 €		

108 TOP1 (5 PORTES)		
Suroût: 108 Top1 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

Suroût Active: Access + 2 000 €		
Suroût Allure: Active + 1 950 €		
Suroût GT Line: Allure + 900 €		

208 (5 PORTES)		
Suroût: 3 portes + 600 €		
Suroût 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

Suroût Active: Access + 2 100 €		
Suroût Allure: Active + 1 950 €		
Suroût GT Line: Allure + 1 000 €		
Suroût 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 M	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

Suroût Active: Access + 2 200 €		
Suroût Allure: Active + 1 950 €		
Suroût GT Line: Allure + 1 800 €		
Suroût Féline: Allure + 2 350 €		

308 SW		
Suroût: 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

Suroût Active: Access + 1 800 €		
Suroût Allure: Active + 2 750 €		
Suroût GT Line: Allure + 2 000 €		

4008		
1.6 HDi 115 ch Style	6 M	150 34 600

5008		
1.2 PureTech 130 ch Active	7	0 27 300
1.6 THP 165 ch Allure Auto.	9 M	250 33 350
1.6 BlueHDi 120 ch Active	6	0 29 250
2.0 BlueHDi 150 ch Active	7	0 30 950

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

Suroût GT Line: Allure + 1 850 €		
Suroût Féline: GT Line + 1 600 €		
Suroût GT Line: Allure + 300 €		

508 SW (BREAK)		
Suroût: 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 TEEPEE		
1.3 HDi 80 ch Style	4	0 17 850

PARTNER TEEPEE		
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

Suroût Outdoor: Active + 2 150 €		
----------------------------------	--	--

PORSCHÉ		
NOUVEAU 718 CAYMAN		
2.0	19 M	2 200 53 960
S	24 M	3 600 66 710
NOUVEAU 718 BOXSTER		
2.0	19 M	2 200 56 000
S	24 M	3 600 68 750

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	44 M	8 000 177 695
Turbo S	49 M	8 000 206 135

NOUVELLE 911 CABRIOLET (TYPE 991 II)		
Carrera	26 M	8 000 112 175
Carrera 4	26 M	8 000 119 615
Carrera S	31 M	8 000 126 455
Carrera 4S	31 M	8 000 133 895
Turbo	42 M	8 000 190 895
Turbo S	49 M	8 000 219 335

NOUVELLE PANAMERA		
4S	32 M	4 000 115 967
Turbo	46 M	8 000 156 287
4 E-Hybrid	31 M	1 000 110 222
4S 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	43 M	8 000 134 930
Turbo S	49 M	8 000 172 610
S E-Hybrid	20 B	750 88 760
Diesel	16 M	2 200 72 990
S Diesel	28 M	4 000 90 530

RENAULT

TYPE	CV	B/M*	PRIX
TWINGO			
1.0 Scé 70 ch Life	4	0	11 000
0.9 Energy Tce 90 ch Zen	4	0	13 500
GT	6	0	17 000

Suroût Zen: Life + 1 500 €			
Suroût Inters: Zen + 1 000 €			

ZOE		
Life	1 B	6 300 23 600
Charge rapide Life	1 B	6 300 24 100

Suroût Zen: Life + 1 200 €		
Suroût Inters: Zen + 800 €		

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 Inters	6	0 19 450
RS EDC	11 M	150 26 300
RS Trophy 220 ch EDC	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 Inters	4	0 22 550

Suroût Zen: Life + 1 800 €		
Suroût Inters: Zen + 1 950 €		
Suroût Initiale Paris: Inters + 3 450 €		

CLIO IV ESTATE (BREAK)		
Suroût: berline + 600 €		

CAPTUR		
0.9 Energy Tce 90 ch Life	5	0 16 700
1.2 Tce 120 ch Zen	6	0 19 500
1.5 Energy dCi 90 ch Life	4	0 19 200
1.5 Energy dCi 110 ch Zen	5	0 22 300

Suroût Zen: Life + 1 900 €		
Suroût Inters: 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

Suroût Zen: Life + 2 800 €		
Suroût Inters: Zen + 2 000 €		

NOUVELLE MEGANE ESTATE		
Suroût: berline + 900 € à + 1 700 €		

NOUVEAU SCENIC		
1.2 Energy Tce 115 ch Life	6	0 23 700
1.2 Energy Tce 130 Zen	7	0 26 500
1.5 Energy dCi 95 Life	5	0 25 200
1.5 Energy dCi 110 Life	5	0 26 200
1.5 dCi 110 Hybrid Assist Zen	nc	29 300
1.6 Energy dCi 130 Zen	7	0 29 600
1.6 Energy dCi 160 Inters EDC	8	0 35 200

Suroût Zen: Life + 2 100 €		
Suroût Inters: Zen + 2 600 €		

NOUVEAU GRAND SCENIC		
Suroût: Scénic + 600 €		

KADJAR		
1.2 Energy Tce 130 Life	7	0 24 100
1.5 Energy dCi 110 Life	5	0 26 200
1.6 Energy dCi 130 Zen	7	0 29 600

Suroût Zen: Life + 2 000 €		
Suroût Inters: Zen + 2 500 €		

TALISMAN		
1.6 Energy Tce 150 ch Zen EDC	8	0 31 800
1.6 Energy Tce 200 ch Inters EDC	11	0 36 100
1.5 Energy dCi 110 ch Life	5	0 28 200
1.6 Energy dCi 130 ch Zen	6	0 31 500
1.6 Energy dCi 160 ch Inters EDC	8	0 36 800

Suroût Zen: Life + 2 000 €		
Suroût Inters: Zen + 3 000 €		
Suroût Initiale Paris: Inters + 4 700 €		

TALISMAN ESTATE		
Suroût: berline + 1 200 € à + 1 400 €		

ESPACE		
1.6 Energy Tce 200 ch Zen EDC	11 M	250 38 800
1.6 Energy dCi 130 ch Life	7	0 35 300
1.6 Energy dCi 160 ch Zen EDC	8	0 40 300

Suroût Inters: Zen + 3 800 €		
Suroût Initiale Paris: Inters + 3 900 €		

KANGOO		
1.2 Energy Tce 115 ch Life	6 M	250 19 950
1.5 Energy dCi 75 ch Life	4	0 19 950
1.5 Energy dCi 90 ch Life	5	0 20 550
1.5 Energy dCi 110 ch Zen	6	0 22 600

Suroût Zen: Life + 1 350 €		
Suroût Extrem: Zen + 850 €		
Suroût Inters: Extrem + 400 €		

GRAND KANGOO		
1.5 Energy dCi 90 ch Life	5	0 22 150
1.5 Energy dCi 110 ch Zen	6	0 24 300

Suroût Inters: Zen + 850 €		
----------------------------	--	--

ROLLS-ROYCE

TYPE	CV	B/M*	PRIX
Ghost	49 M	8 000	279 990
Wraith	nc	8 000	288 300
Dawn	nc	8 000	332 400
Phantom	39 M	8 000	421 080
Phantom Coupé	39 M	8 000	451 980
Phantom Drophead Coupé	39 M	8 000	469 500

SEAT

TYPE	CV	B/M*	PRIX
Mii (3 PORTES)			
1.0 60 ch Référence	3	0	9 765
1.0 75 ch Style	4	0	11 895

Suroût Style: Référence + 1 630 €			
-----------------------------------	--	--	--

Mii (5 PORTES)		
Suroût: 3 portes + 490 €		

SSANGYONG			
TYPE	CV	B/M*	PRIX
TIVOLI			
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 €			
NOUVEAU TIVOLI XLV			
160 e-XDI Sport Bi-ton	6	0	23 990
KORANDO			
220 e-XDI Pack Sport	10 M	250	25 490
REXTON			
220 e-XDI	11 M	3 000	31 990
RODIUS			
220 e-XDI	11 M	4 000	30 690

SUBARU			
TYPE	CV	B/M*	PRIX
XV			
1.6i 114 ch Premium	7 M	1 600	24 990
2.0i 150 ch Premium	9 M	2 200	25 990
2.0D 147 ch Premium	8 M	500	28 990
Surcoût Luxury: Premium + 3 000 €			
WRX STI			
S	21 M	8 000	44 490
Surcoût S Alleron: S + 500 €			
Surcoût S Club: S Alleron + 4 500 €			
Surcoût S Club Alleron: S Club + 500 €			
FORESTER			
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 €			
FORESTER SPORT			
2.0XT 240 ch Exclusive	15 M	6 500	40 990
2.0D 147 ch Exclusive	9 M	1 600	37 990
LEVORG			
1.6 Turbo 170 ch Exclusive Lineartonic	10 M	2 200	36 990
OUTBACK			
2.5i 173 ch Luxury Eyesight Lineartonic	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 €			
BRZ			
2.0i 200 ch	12 M	3 000	30 990
Surcoût Club: "base" + 2 000 €			

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

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

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

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

TOYOTA			
TYPE	CV	B/M*	PRIX
AYGO (3 PORTES)			
1.0 WT-1 68 ch x	3	0	10 600
Surcoût x-play: x + 1 500 €			

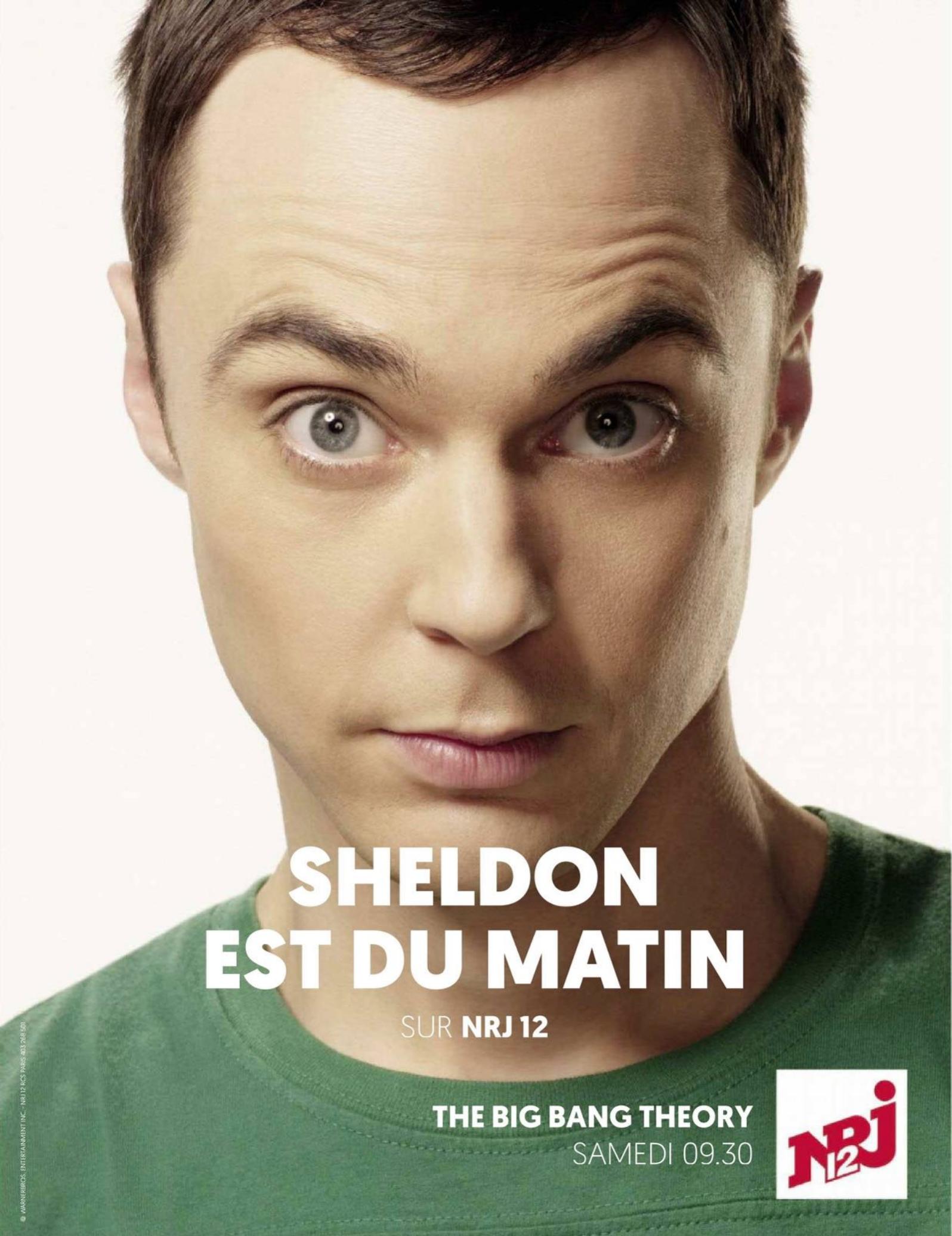
AYGO (5 PORTES)			
Surcoût: 3 portes + 400 €			
YARIS (3 PORTES)			
1.0 WT-1 69 ch Active	4	0	13 800
1.3 WT-1 100 ch France	6	0	15 850
1.4 D-4D 90 ch Active	5	0	16 700
Surcoût France: Active + 900 €			
YARIS (5 PORTES)			
100h France	5	B	750 19 990
Surcoût: 3 portes + 600 €			
Surcoût Dynamic: France + 410 € à + 700 €			
NOUVEAU C-HR			
1.2T 116 ch Active	7 M	150	22 900
122h Dynamic	6	B	750 28 500
Surcoût Dynamic: Active + 3 000 €			
Surcoût Graphic: Dynamic + 3 000 €			
Surcoût Distinctive: Graphic + 0 €			

AURIS (5 PORTES)			
1.3 WT-1 100 ch Tendence	5	0	20 600
1.2T 115 ch Dynamic	6	0	23 850
136h Tendence	4	B	750 25 800
1.4 D-4D 90 ch Tendence	5	0	24 050
1.6 D-4D 112 ch Design	6	0	26 850
Surcoût Design: Tendence + 2 050 €			
Surcoût Graphic: Design + 2 200 €			
AURIS TOURING SPORTS (BREAK)			
Surcoût: berline 5 p + 1 100 €			
VERSO			
1.6 WT-1 132 ch Tendence	8 M	1 600	24 200
1.8 WT-1 147 ch Dynamic CVT	8 M	1 600	26 200
1.6 D-4D 112 ch Tendence	7	0	26 900
Surcoût Dynamic: Tendence + 500 €			
Surcoût Design: Dynamic + 1 000 €			
PRIUS			
Dynamic	4	B	750 30 400
Surcoût Lounge: Dynamic + 3 300 €			
PRIUS +			
136h Active	4	B	750 32 200
Surcoût Dynamic: Active + 1 500 €			
Surcoût SkyView: Dynamic + 1 000 €			
Surcoût Lounge: SkyView + 2 550 €			
AVENTIS			
1.6 WT-1 132 ch Dynamic	8 M	500	28 800
1.8 WT-1 147 ch Dynamic	9 M	250	30 100
1.6 D-4D 112 ch Dynamic	6	0	30 700
2.0 D-4D 143 ch Dynamic	7	0	31 700
Surcoût Executive: Dynamic + 400 €			
Surcoût Lounge: Executive + 1 500 €			
AVENTIS TOURING SPORTS (BREAK)			
Surcoût: + 1 000 €			
RAV4			
2.0 WT-1 151 ch Active AWD	9 M	1 600	30 900
Hybride Dynamic	9	0	35 100
2.0 D-4D 143 ch Active	7	0	29 900
Surcoût Dynamic: Active + 2 200 €			
Surcoût Design: Dynamic + 3 000 € à + 3 200 €			
Surcoût Lounge: Design + 2 100 € à + 2 500 €			
LAND CRUISER (3 PORTES)			
2.8 D-4D 177 ch Le Cap	12 M	6 500	37 000
Surcoût Life: Le Cap + 4 950 €			
Surcoût Légende: Life + 2 500 €			
Surcoût Lounge: Légende + 4 400 €			
LAND CRUISER (5 PORTES)			
4.0 WT-1 280 ch Lounge Auto	20 M	8 000	61 850
Surcoût: 3 portes + 2 700 € à + 6 000 €			
Surcoût Lounge Pack Techno: Lounge + 6 400 € à + 8 400 €			
NOUVEAU GT86			
2.0 200 ch	12 M	3 000	32 390

VOLKSWAGEN			
TYPE	CV	B/M*	PRIX
NOUVELLE UP! (3 PORTES)			
1.0 60 ch Take up!	3	0	10 400
1.0 75 ch Take up!	4	0	11 080
1.0 TSI 90 Move up!	5	0	13 690
Surcoût Move up!: Take up! + 1 910 €			
Surcoût High up!: Move up! + 1 790 €			
NOUVELLE UP! (5 PORTES)			
e-Up!	2	B	6 300 27 600
Surcoût: 3 portes + 500 €			
POLO (3 PORTES)			
1.0 60 ch Trendline	4	0	13 380
1.0 75 ch Trendline	4	0	14 090
1.2 TSI 90 ch BMT Confortline	5	0	16 940
1.0 TSI 95 ch BlueMotion	5	0	16 710
1.2 TSI 110 ch BMT R-Line	6	0	20 710
1.4 TSI ACT 150 ch BlueGT	7	0	23 340
GTI	11 M	250	26 590
1.4 TDI 75 ch BMT Trendline	4	0	16 430
1.4 TDI 90 ch BMT Trendline	4	0	17 140
Surcoût Confortline: Trendline + 1 930 €			
Surcoût R-Line: Confortline + 2 360 €			
Surcoût Carat: R-Line + 1 200 €			
POLO (5 PORTES)			
Surcoût: berline 3 p. + 660 €			
CROSS POLO			
1.2 TSI 90 ch BMT	5	0	18 300
1.4 TDI 90 ch BMT	4	0	20 430

VOLKSWAGEN			
TYPE	CV	B/M*	PRIX
NOUVELLE UP! (3 PORTES)			
1.0 60 ch Take up!	3	0	10 400
1.0 75 ch Take up!	4	0	11 080
1.0 TSI 90 Move up!	5	0	13 690
Surcoût Move up!: Take up! + 1 910 €			
Surcoût High up!: Move up! + 1 790 €			
NOUVELLE UP! (5 PORTES)			
e-Up!	2	B	6 300 27 600
Surcoût: 3 portes + 500 €			
POLO (3 PORTES)			
1.0 60 ch Trendline	4	0	13 380
1.0 75 ch Trendline	4	0	14 090
1.2 TSI 90 ch BMT Confortline	5	0	16 940
1.0 TSI 95 ch BlueMotion	5	0	16 710
1.2 TSI 110 ch BMT R-Line	6	0	20 710
1.4 TSI ACT 150 ch BlueGT	7	0	23 340
GTI	11 M	250	26 590
1.4 TDI 75 ch BMT Trendline	4	0	16 430
1.4 TDI 90 ch BMT Trendline	4	0	17 140
Surcoût Confortline: Trendline + 1 930 €			
Surcoût R-Line: Confortline + 2 360 €			
Surcoût Carat: R-Line + 1 200 €			
POLO (5 PORTES)			
Surcoût: berline 3 p. + 660 €			
CROSS POLO			
1.2 TSI 90 ch BMT	5	0	18 300
1.4 TDI 90 ch BMT	4	0	20 430

VOLKSWAGEN			
TYPE	CV	B/M*	PRIX
NOUVELLE UP! (3 PORTES)			
1.0 60 ch Take up!	3	0	10 400
1.0 75 ch Take up!	4	0	11 080
1.0 TSI 90 Move up!	5	0	13 690
Surcoût Move up!: Take up! + 1 910 €			
Surcoût High up!: Move up! + 1 790 €			
NOUVELLE UP! (5 PORTES)			
e-Up!	2	B	6 300 27 600
Surcoût: 3 portes + 500 €			
POLO (3 PORTES)			
1.0 60 ch Trendline	4	0	13 380
1.0 75 ch Trendline	4	0	14 090
1.2 TSI 90 ch BMT Confortline	5	0	16 940
1.0 TSI 95 ch BlueMotion	5	0	16 710
1.2 TSI 110 ch BMT R-Line	6	0	20 710
1.4 TSI ACT 150 ch BlueGT	7	0	23 340
GTI	11 M	250	26 590
1.4 TDI 75 ch BMT Trendline	4	0	16 430
1.4 TDI 90 ch BMT Trendline	4	0	17 140
Surcoût Confortline: Trendline + 1 930 €			
Surcoût R-Line: Confortline + 2 360 €			
Surcoût Carat: R-Line + 1 200 €			
POLO (5 PORTES)			
Surcoût: berline			



SHELDON EST DU MATIN

SUR NRJ 12

THE BIG BANG THEORY
SAMEDI 09.30



aj LES
PROFESSIONNELS
S'AFFICHENT

Bonnes fêtes
de fin d'année



UNE ÉQUIPE
À VOTRE ÉCOUTE :

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

Diminuez votre budget carburant. À partir de **299€.**

4 FOIS SANS FRAIS

Test de consommation : **-12%**

Recherchons Revendeurs et Commerciaux



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

AUTOS

BATEAUX

CAMPING CAR

POIDS LOURDS

AGRICOLES



FIAT 500 1.3 JTD.....	.75 CH	195 NM
KITPOWER.....	100 CH	247 NM
AUDI A3 1.6 TDI	105 CH	250 NM
KITPOWER.....	130 CH	310 NM
BMW X6 30D	245 CH	530 NM
KITPOWER.....	302 CH	645 NM
RENAULT MEGANE 1.5 DCI	110 CH	240 NM
KITPOWER.....	140 CH	300 NM
MERCEDES C250 BLUE EFFIC.....	204 CH	500 NM
KITPOWER.....	258 CH	630 NM
DACIA SANDERO 0,9 TCE.....	90 CH	140 NM
KITPOWER.....	124 CH	184 NM
SEAT LEON 2.0 TFSI CUPRA R.....	265 CH	350 NM
KITPOWER.....	304 CH	415 NM

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



**GAIN
DE COUPLE**

**GAIN DE
PUISSANCE**

**DÉCOUVREZ DE
NOUVELLES
SENSATIONS**

Satisfait ou remboursé.
Livraison gratuite en 48 heures.
Connecteurs d'origine.
Plus de 50 centres de montage.
Garantie 8 ans



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 602 025 538.
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 CO₂ (g/km) : 272 - 287.

 Audi Sport

 Audi Sport Store

Premium Vélizy

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

HONDA
The Power of Dreams*

HONDA DOUBLE LE PLAISIR DE JOUER



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

NOUVELLE
GAMME
SUV

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

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

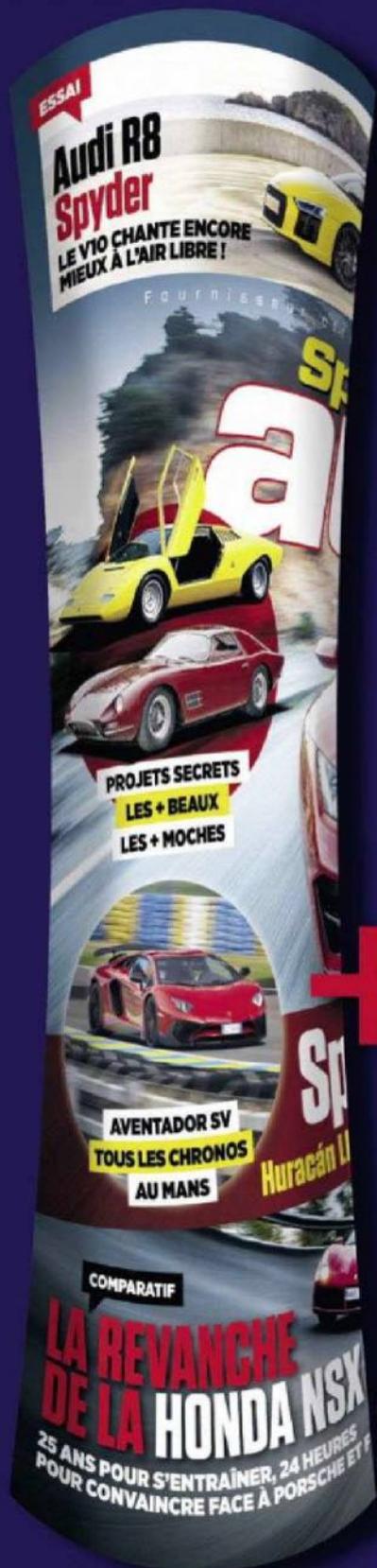
COURTOIS AUTOMOBILES CHAMBOURCY
50, route de Mantes – 01 71 52 11 00
www.honda-chambourcy.com



COURTOIS AUTOMOBILES SAINT-OUEN L'AUMONE
Cité de l'Auto - 12 rue Louis Delage – 01 34 32 33 00
www.honda-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



Aa Aramisauto.com

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

06.09.78.09.20

aupe@lesvoituresdelannee.com

MASCOTTE
ASSURANCES

L'assurance de votre automobile
HAUT DE GAMME

à partir de

277€
par an*

Parce que nous avons une passion commune et des valeurs à partager, nous saurons vous conseiller pour mieux répondre à vos préoccupations.

www.mascotte-assurances.fr

04 94 09 79 70

*Cotisation annuelle TTC indicative au 01/06/2016 en formule Essentielle pour un véhicule BMW SERIE 3 xDrive 350d Lounge Plus Automatique d'une valeur déclarée de 56 350 €. Conducteur âgé de 50 ans, possédant son permis de conduire depuis plus de 10 ans, résidant à Vesoul (Haute-Saône) et justifiant d'un coefficient de réduction majoration de 0,50. Déplacements d'ordre strictement privés. Aucun sinistre même non responsable déclaré au cours des 36 derniers mois.

ANCIENNES & MODERNES



**ASSURANCE
COLLECTION**

à partir de **20€**

Garanties RC + Del. 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€**

Tarif minimum annuel 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

DEVIS et ESPACE
ADHÉRENT sur
QUATTRO.FR

05 65 100 100



CAF - Société de Courtage en Assurances - Siège Social - 135, rue La Fayette 75002 PARIS - RCS : Paris 8 380 004 046 - N° INFOS - 07 861 702 - www.quattro.fr

ILS LES ASSURENT À PETIT PRIX !



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

UNE IDÉE CADEAU ORIGINALE !

Rendez-vous sur **www.assistancepermis.fr**
ou au **05 65 100 100**

En partenariat avec **MONDIAL ASSISTANCE** et **Quattro ASSURANCES**

À découvrir dans notre prochain numéro

N° 974

du 5 janvier 2016



JOËL PEYROU

Maserati Levante

Depuis que Porsche vend plus de SUV que de coupés sport, plus aucun constructeur de sportives n'échappe au genre. Le Levante entre dans la danse. Sera-t-il à la hauteur des meilleurs ?



TIBO

10 000 km en Renault Scénic

Comme son grand frère l'Espace, le Scénic fait le pari d'un style qui lorgne du côté des SUV. Mais il ne faudrait pas oublier l'essentiel et décevoir les habitués. Pour le vérifier, nous l'avons mis à l'épreuve des routes écossaises.



ANDREAS LINDLAHR

Smart Fortwo Electric

Pour rendre leur utilisation vraiment possible au quotidien, les voitures électriques doivent progresser. Elles s'y attellent. La Smart Fortwo Electric n'est pas la seule. Pour bien commencer 2017, le point sur les dernières tendances.

Et aussi... En kiosque



L'AUTO-JOURNAL ÉVASION & 4x4 N°79

164 pages

En kiosques jusqu'au 22 mars 2017, le dernier numéro de *L'Auto-Journal Évasion & 4x4* fait la part belle aux nouveaux Audi Q2 et Q5 (à l'essai dans ce numéro) et aux futurs Q4 et Q6. Découvrez également les Alfa Romeo Stelvio, BMW X2, Jaguar I-Pace, Mazda CX-5 et Mini Countryman, ainsi que notre superessai du Peugeot 3008.

Et où que vous
soyez, sur
SMARTPHONE
et
TABLETTE

RÉDACTION

8, rue François-Ory - 92543 Montrouge Cedex

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

E-mail: autojournal@mondadori.fr

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

Directeur de la rédaction: Laurent 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 Riffade

Secrétariat de rédaction: Valérie Frölich

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

Chef de studio: Nicolas Georgieff

Maquette: Frédéric Cauchy, Sabah Slimani

Photographes: Yann Lefebvre, Christian Martin

Responsable service photo: Jeanne-Marie Woitié (56 50)

DIRECTION - ÉDITION

Directeur de la publication: Carmine Perna

Directeur exécutif: Stéphane Haïtaïan

Éditeur: Tommaso Albinati

DIFFUSION

www.vendezplus.com

Directeur diffusion: Jean-Charles Guérault

Responsable diffusion marché: Philippe Merrien

MARKETING

Directrice marketing: Sylvie Siguret

Responsable marketing: Frédérique Gasbarian

Abonnements: Mathilde Dionnet, Agnès Tran

PUBLICITÉ

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

Directeur exécutif: Valérie Camy

Contacts publicité: Caroline Soret (53 54),

Paul Bellaïche (56 00)

Planning: Angélique Consoli (53 52),

Stéphanie Guillard (53 50)

Traffic: 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 Aldabo

Assistante/maquettiste: Sylviane Ragusa

Maquettiste: Alexandre Guillard

FABRICATION

Directeur des opérations industrielles: Dominique Aymard

Directeur de la fabrication: Isabel Delaney

Chefs de fabrication: Alexia Froment (50 53),

Valérie Brunehaut (48 42)

Responsable service prépresse: Sylvain Boularand (29 88)

Adjoint responsable service prépresse: Christophe Guérin (49 19)

FINANCE

Finance manager: Guillaume Zaneskis

Éditeur: Éditions Mondadori Axel Springer "EMAS" SNC

Siège social: 8, rue François-Ory - 92543 Montrouge Cedex

Co-gérants: Carmine Perna et Ralph Büchi

Actionnaires principaux: Mondadori France SAS

et Axel Springer France SAS

Imprimeur: Maury, BP 12, Route d'Étampes, 45331 Malesherbes

N° ISSN: 0005-0768

Commission paritaire: 0318 K 82833

Dépôt légal: 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 48 75 (du lundi au samedi de 8 h à 20 h). Par courrier: Service abonnements L'Auto-Journal - CS 90125 - 27091 Evreux 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 (Edigroup Belgique Sprl, tél.: 070 233 304, abobelgique@edigroup.org): 89,95 € (1 an, 25 numéros). Suisse (Edigroup S.A. Tél.: 022 860 84 01, abonne@edigroup.ch): 139 CHF (1 an, 25 numéros).



ENTRETIEN ET GARANTIE OFFERTS⁽¹⁾ 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⁽²⁾

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 2 010 000 €, 414 707 141 RCS Nanterre, 143, rue Anatole France, 92300 Levallois-Perret, N° ORIAS : 07 026 602 (www.orias.fr). Conditions sur volvocars.fr. **Modèle présenté : VOLVO XC60 D3 BM6 150 ch R-Design avec options peinture métallisée et jantes alliage Ixion II 20"**. 1^{er} loyer de 7 900 €, suivi de 35 loyers de 428 €. Gamme VOLVO XC60 : Consommation Euromix (L/100 km) : 4,5 à 7,7 · CO₂ rejeté (g/km) : 117 à 179.

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

LISTE DES CONCESSIONNAIRES SUR VOLVOCARS.FR



Accédez à nos roues complètes hiver en flashant ce code.



Mercedes-Benz : Marques déposées de Daimler, Stuttgart, Allemagne. Mercedes-Benz France : Siren 622 044 287 RCS Versailles

Mes roues complètes hiver. Mon Service.
Le style et la sécurité,
pour un hiver en toute sérénité.

- Conservez les performances de sécurité de votre véhicule en dessous de 7°C
- Profitez d'une adhérence maximale sur route mouillée, gelée ou enneigée
- Faites des économies par rapport à l'achat au détail de la jante et du pneumatique
- Préservez vos roues été avec notre service de gardiennage

Pour équiper votre véhicule de roues complètes hiver, demandez conseil à votre Réparateur Agréé Mercedes-Benz.

Mercedes-Benz

