l'auto-journal
N°975
Du 19 janvier au 1er février 2017
Tous les plaisirs de l'automobile

LES FUTURS SUV FAMILIAUX

9 MODÈLES DÉVOILÉS

LA NOUVELLE OFFENSIVE DES SUV VISE LES FAMILLES, OFFRANT ESPACE ET MODULARITÉ. MAIS QUE RESTE-T-IL AUX MONOSPACES ?

DOSSIER ESSAIS

LES MEILLEURS MOTEURS ESSENCE

5 MATCHS POUR MIEUX CHOISIR

SMART FORFOUR / FIAT 500
CITROËN C3 / RENAULT CLIO
AUDI A3 / MAZDA3
PEUGEOT 3008 / RENAULT KADJAR
BMW SÉRIE 3 / MERCEDES CLA



&

FACE-À-FACE

ALFA ROMEO GIULIA / AUDI A4

LA NOUVELLE ITALIENNE PEUT-ELLE DÉTRÔNER LA RÉFÉRENCE ALLEMANDE ?



BEL: 4 € - ESP: 4 € - GR: 4 €
DOM S: 4 € - DOM A: 5 €
ITA: 4 € - LUX: 4 €
PORT CONT: 4 € - CAN: 6 SCAN
MAR: 45 DH - TOM S: 600 CFP
TOM A: 1000 CFP - CH: 6 FS
TUN: 8 DTU

M 01117 - 975 - F: 3,90 €


Le plaisir
de conduire
DZ-336-JL

LA NOUVELLE GÉNÉRATION HYBRIDE SELON BMW.

BMW vous propose aujourd'hui une nouvelle génération de modèles Hybrides s'inspirant du meilleur des technologies BMW i. N°1 des ventes de voitures Hybrides Rechargeables en France en 2016*, elle représente la synthèse idéale entre usages électrique et thermique : **déplacements en 100 % électrique pour les trajets urbains ou périurbains du quotidien**** et motorisation hybride essence optimisée pour les longs trajets. À découvrir dès maintenant **chez votre Concessionnaire BMW** ou sur **bmw.fr/hybride**

iPERFORMANCE



* Source AAA. ** 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.** CO_2 : **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.



TOYOTA

TOUJOURS
MIEUX
TOUJOURS
PLUS LOIN

LE NOUVEAU TOYOTA C-HR RENOUVELLE LE GENRE DES CROSSOVERS.
SA PERSONNALITÉ UNIQUE ATTIRE TOUS LES REGARDS
ET CRÉE UNE AUTRE VISION DU MOUVEMENT. ***EXISTE EN ESSENCE OU EN HYBRIDE.***

À PARTIR DE ***259 €*** */MOIS*(1)
SANS CONDITION DE REPRISE
LOA 49 mois. 1er loyer de* ***3900 €****, suivi de 48 loyers de* ***259 €***
Montant total dû en cas d'acquisition : ***28292 €***

Un crédit vous engage et doit être remboursé. Vérifiez vos capacités de financement avant de vous engager.

Consommations mixtes (L/100 km) et émissions de CO_2 (g/km) : de 3,8 à 6,3 et de 86 à 144 (A à D). Données homologuées (CE).

***LOA** : Location avec Option d'Achat. (1) Exemple pour un Toyota C-HR 1.2T Dynamic neuf au prix exceptionnel de **25 000 €**, remise de **1 000 €** déduite. LOA* 49 mois, 1er loyer de **3 900 €** suivi de 48 loyers de **259 €**/mois hors assurances facultatives. Option d'achat : **11 960 €** dans la limite de 49 mois & 40 000 km. Montant total dû en cas d'acquisition : **28 292 €**. Assurance de personnes facultative à partir de **27,50 €**/mois en sus de votre loyer, soit **1 347,50 €** sur la durée totale du prêt. **Modèle présenté** : Toyota C-HR 1.2T Graphic Pack Premium avec peinture métallisée neuf au prix exceptionnel de **31 620 €**, remise de **1 000 €** déduite. LOA* 49 mois, 1er loyer de **3 900 €** suivi de 48 loyers de **353 €**/mois hors assurances facultatives. Option d'achat : **15 000 €** dans la limite de 49 mois & 40 000 km. Montant total dû en cas d'acquisition : **35 844 €**. Assurance de personnes facultative à partir de **34,78 €**/mois en sus de votre loyer, soit **1 704,22 €** sur la durée totale du prêt. Offre réservée aux particuliers, valable **jusqu'au 28 février 2017** chez les distributeurs Toyota participants, portant sur le tarif en vigueur au jour de la souscription du contrat. En fin de contrat, restitution du véhicule dans votre concession avec paiement des frais de remise en état standard et des éventuels kilomètres excédentaires. Sous réserve d'acceptation par TOYOTA FRANCE FINANCEMENT, 36 bd de la République 92423 Vaucresson, RCS 412 653 180 - n° ORIAS 07 005 419 consultable sur www.orias.fr.

TOYOTA FRANCE - 36, bd de la République 92420 Vaucresson - SAS au capital de 21 333 674 € - RCS Nanterre B 712 050 046 - ZES

Sommaire [N° 975]


62


24

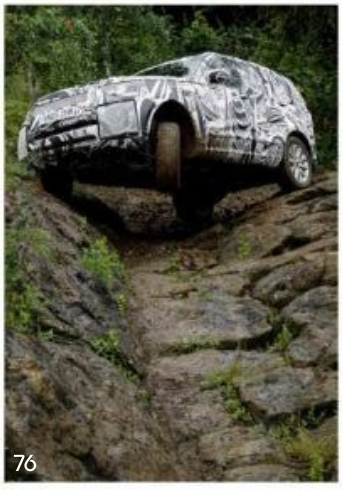
Tous les plaisirs de l'automobile

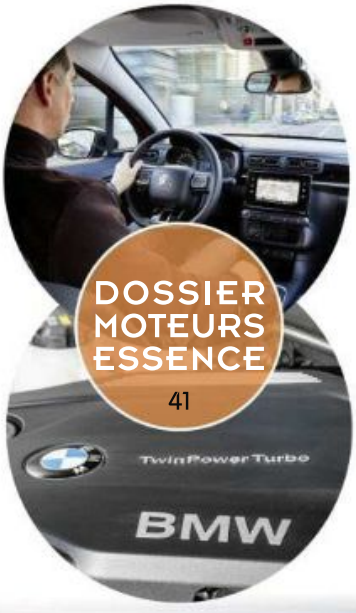
du 19 janvier au 1er février 2017


70

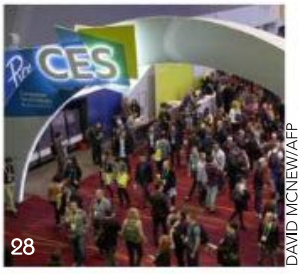

14


16


76




82



28

DAVID MCNEW/AFP


52


36

Découvrir

[NOUVEAUTÉS]

10 Les futurs SUV familiaux
24 Le Salon de Detroit

Comprendre

[L'ENQUÊTE DE LA QUINZAINE]

28 Technologies : 10 innovations majeures

Conduire

[ESSAIS]

36 Audi Q2 1.4 TFSI
62 Dacia Duster 1.5 dCi 110

[DOSSIER MOTEURS ESSENCE]

42 Smart Forfour / Fiat 500
44 Citroën C3 / Renault Clio
46 Audi A3 Sportback / Mazda3
48 Peugeot 3008 / Renault Kadjar
50 BMW 318i / Mercedes CLA

[FACE-À-FACE]

52 Alfa Romeo Giulia 2.2 Diesel / Audi A4 2.0 TDI

[LES EXPERTS]

60 Citroën C3 BlueHDi 100

[GRAND ANGLE]

68 BMW 750d xDrive

[1er ESSAI]

70 Maserati Levante Diesel

[DERNIER ESSAI]

75 Nissan Micra

Vibrer

[REPORTAGE]

76 Les tests extrêmes de Land Rover

[SPORT]

82 Interview de Romain Grosjean

[RÉTRO]

86 Peugeot 305 Diesel

Partager

[COURRIER DES LECTEURS]

90 La vie de vos autos
91 Le chef des essais vous répond

S'offrir

[CONFIGURATEUR]

92 BMW Série 2 Gran Tourer

[FICHE OCCASION]

96 Citroën C3 II

[LE PRIX DU NEUF]

99 Le tarif des voitures neuves

[LES PROFESSIONNELS S'AFFICHENT]

107 Les petites annonces



Encart *Ma Boutique L'Auto-Journal* jeté en 4e de couverture pour les abonnés France.

DS AUTOMOBILES

SPIRIT OF AVANT-GARDE

DS 3 CONNECTED CHIC

Édition Limitée



À PARTIR DE 250 €/ MOIS[1]

SANS APPORT/SANS CONDITION
GARANTIE ET ENTRETIEN 3 ANS INCLUS - ASSISTANCE ÉTENDUE 24 H/24, 7 J/7
CLUB DS PRIVILÈGE - CONCIERGERIE - EN LLD SUR 36 MOIS/30 000 KM

Projecteurs DS LED Vision[2] - Aide au stationnement avant et arrière avec caméra de recul
Mirror Screen[3] avec technologies MirrorLink® et Apple CarPlay™ - Pavillon bi-ton Noir Onyx
Système de navigation sur tablette tactile 7" - DS Connect Box avec SOS et assistance inclus

DS *préfère* TOTAL

DSautomobiles.fr

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

Modèle présenté : DS 3 PureTech 110 S&S BVM Connected Chic Édition Limitée avec options teinte de caisse Rouge Aden et projecteurs DS LED Vision (Location Longue Durée sur 36 mois/30 000 km, garantie et entretien 3 ans inclus - assistance étendue 24 h/24 - 7 j/7 : 36 loyers de 330 €).

(1) Exemple pour la LLD sur 36 mois et 30 000 km d'une DS 3 PureTech 82 S&S BVM Connected Chic neuve, hors options ; soit 36 loyers de 250 €. Contrat de garantie et entretien 3 ans inclus – assistance étendue 24 h/24 – 7 j/7 au prix de 21 €/mois pour 36 mois et 30 000 km (au 1er des deux termes échu), conditions générales du contrat disponibles en point de vente. Montants TTC et hors prestations facultatives. Offre non cumulable, valable jusqu'au 28/02/17, réservée aux particuliers, dans le réseau Citroën/DS participant, et sous réserve d'acceptation du dossier par CREDIPAR, locataire gérant de CLV, SA au capital de 138 517 008 €, RCS Nanterre n° 317 425 981, 9 rue Henri Barbusse CS 20061 – 92623 Gennevilliers Cedex. ORIAS n° 07004921 (www.orias.fr). Le Contrat de garantie et entretien peut être souscrit indépendamment de toute LLD selon conditions disponibles en point de vente. (2) Équipement de série, en option ou non disponible selon les versions. (3) Nécessite un téléphone compatible.

CONSOMMATIONS MIXTES ET ÉMISSIONS DE CO_2 DE DS 3 : DE 3,0 À 5,6 L/100 KM ET DE 79 À 129 G/KM. Automobiles Citroën RCS Paris 642 050 199

ÉDITO



ABONNEZ-VOUS!
Retrouvez toutes nos offres p. 85 et sur www.kiosquemag.com



CLÉMENT CHOULOT

D'UN EXCÈS L'AUTRE

Le retournement spectaculaire du marché français sur les motorisations diesel a quelque chose d'ahurissant. En quatre ans, on est passé de 73 % à 52 % pour les ventes de voitures particulières. C'est aussi irrationnel que l'était la fascination immodérée pour le diesel qui a prévalu pendant les décennies précédentes. Comment l'expliquer ? Bien sûr, le "dieselgate" est passé par là. D'un coup, tout le monde a semblé découvrir qu'il ne sortait pas que du CO_2, inoffensif pour les poumons (moins pour la planète) des pots d'échappement. Et qu'à ce jeu des émissions réelles, le diesel n'était plus le bon élève écologique qui nous avait été vanté par les constructeurs… et favorisé par les pouvoirs publics, via le bonus/malus. Il y a aussi le renforcement des normes, qui renchérit le diesel sur les citadines. La fiscalité sur le carburant lui-même, qui réduit son écart avec l'essence. Ou encore, les déclarations tonitruantes de certains élus, au premier rang desquels la maire de Paris, qui menacent d'interdire ce type de motorisation.

Je m'étonne quand même de recevoir des coups de fil paniqués de lecteurs, qui avouent ne plus oser acheter de diesel de peur de ne pouvoir le revendre dans trois ou quatre ans. Raisonnons calmement. Le diesel conserve un intérêt financier réel pour les gros rouleurs et les grandes voitures, même en considérant les coûts d'entretien supérieurs et un possible tassement de leur cote à la revente. D'un point de vue environnemental, les diesels modernes limitent considérablement leurs émissions polluantes. L'interdiction ? Ce sont des paroles en l'air d'élus isolés. La France n'est pas Paris. Bannir le diesel reviendrait à mettre à la casse quasiment les deux tiers du parc automobile national. Je vous laisse imaginer les mouvements sociaux qui en découleraient.

Que cela ne vous dissuade pas de passer à l'essence, si tel est votre choix. Mais pour de bonnes raisons. L'agrément au volant. Un parti pris écologique assumé. Ou encore votre porte-monnaie. Mais en vous basant sur de vrais calculs, établis sur des faits, pas sur des spéculations.

Rédacteur en chef
jeaneric.raoul@mondadori.fr

Jean-Eric Raoul

ÇA VOUS A FAIT RÉAGIR…

J'ai lu et relu votre édito concernant les SUV, *"sans utilité véritable"*. Heureux possesseur d'abord d'un Tiguan puis aujourd'hui d'un Audi Q3, je signale que ces deux véhicules ont un "petit" avantage par rapport aux berlines : ils peuvent tracter 2 tonnes. Étant propriétaire de chevaux, ils sont donc très pratiques. Quant au comportement pataud, je pense que la plupart des SUV ne le sont pas plus que la majorité des monospaces.
Catherine Bachelet

À la suite de votre édito du n° 974, je me permets quelques commentaires. À segment équivalent, le SUV offre plus d'habitabilité qu'une berline ; un meilleur accès qui vous évite de vous cogner soit l'épaule, soit la tête […] ; une position de conduite droite avec laquelle vous avez une anticipation maximale sur ce qui se passe sur la chaussée. Quant aux arguments à charge sur la consommation, je pense que la différence réelle est non significative aux vitesses imposées.
Michel Charreron

Je dois vous dire qu'en lisant votre dernier édito sur les SUV, j'ai eu un grand moment de plaisir. Je porte ce message quasiment depuis l'arrivée de ce type de véhicules sur le marché. Pour moi, le SUV est l'exemple flagrant de "l'uniformisme" automobile, car il s'agit bien d'une mode. J'ai du mal à comprendre la vraie motivation d'achat. Pour info, mon frère et moi avons changé de voiture juste avant Noël. Mon frère a acheté un Mercedes GLC Coupé 250 CDI, qui est pour moi une horreur. Et j'ai opté pour une BMW 330d xDrive, qu'il considère comme une vieillerie ! Tous les goûts sont donc dans la nature, mais certaines choses logiques doivent être rappelées.
Jean-Charles Helven

ON A AIMÉ, CETTE QUINZAINE



NICK NACCA

PAPY FAIT DE LA RÉSISTANCE

Ce n'est pas une voiture. C'est un monument, un mythe roulant de l'industrie automobile américaine. Le pick-up F-150 que vous avez sous les yeux est une voiture neuve – la treizième génération ici présentée a été dévoilée par Ford voici quelques jours – et en même temps solidement ancrée dans l'histoire : la première version date de 1948 et les modèles de la Série F de Ford demeurent depuis trente-cinq ans consécutifs les véhicules les plus vendus aux États-Unis. Une performance remarquable même si, évidemment, de ce côté-ci de l'Atlantique, cet engin semble très décalé…



LES FUTURS SUV FAMILIAUX



RENAULT KOLEOS II



PEUGEOT 5008 II

RIEN NE SEMBLE POUVOIR CONTRARIER L'ÉLAN DES SUV.
NI LE MARCHÉ DES MODÈLES CLASSIQUES, NI CELUI DES NICHES.
L'ANNÉE 2017 SERA MARQUÉE PAR UNE OFFRE PLÉTHORIQUE
DE SUV POUVANT PROPOSER JUSQU'À 7 PLACES.
MAIS QUE VA-T-IL RESTER AUX GRANDS MONOSPACES ?

Par **Florian Chopin**





VOLKSWAGEN TIGUAN ALLSPACE

Le plus connecté

Le Tiguan gagne une nouvelle version Allspace capable d'embarquer deux passagers supplémentaires. Pour le reste, il disposera de la panoplie technologique de son aîné, et même un peu plus…

LES INFOS CLÉS

Prix estimé : à partir de 31 400 €

Commercialisation : fin septembre 2017

Dès son lancement en 2007, le Tiguan faisait déjà l'objet d'une rumeur de version 7 places. Une rumeur qui se transforme aujourd'hui en réalité avec la présentation du Tiguan Allspace. L'engin mesure 21,5 cm de plus que la version standard, mais les différences vont bien au-delà de cette mesure. En effet, destiné à être également commercialisé sur le marché nord-américain (où il s'appellera simplement Tiguan), l'engin affiche un look plus viril, plus imposant, à l'image du récent Atlas (Los Angeles 2016).

D'où un avant, notamment la calandre et le capot moteur, entièrement redessiné. Concernant la silhouette, la partie arrière a également été revue, avec une vitre de custode agrandie. Dans l'opération, l'empattement gagne 11 cm : ce ne sont pas les passagers de rang 2 qui en bénéficient mais bien ceux de rang 3. La banquette est toujours coulissante sur 18 cm et se rabat désormais, permettant aux passagers d'accéder aux strapontins. *"Ces sièges ne sont pas faits pour des adultes"*, nous avoue directement Karlheinz Hell, le responsable de l'ensemble de la gamme compacte de Volkswagen. L'espace y est en effet

LE DÉTAIL PRATIQUE
Commande gestuelle

Arrivant après la Golf restylée, le Tiguan Allspace ne pouvait pas proposer un système d'infodivertissement moins sophistiqué. Il adopte donc la nouvelle technologie avec, en milieu de gamme, un écran tactile 8 pouces qui se reconnaît à ses boutons rotatifs et, en haut de gamme, la version 9,2 pouces avec commandes sensitives et gestuelles.





Avant d'être responsable de la gamme compacte VW, Karlheinz Hell a dirigé le projet Kodiaq chez Skoda. Le SUV 7 places, il connaît.

compté au niveau des jambes, l'assise est très basse et les caves à pieds limitées, et les gabarits moyens toucheront de la tête le pavillon. À noter que les dossiers des strapontins se rabattent mais ne s'encastrent pas complètement.

Quant au coffre, il gagne 115 dm³ par rapport à la version standard, pour afficher 730 dm³. Une valeur qui sera moindre en France: le Tiguan Allspace ne sera en effet disponible qu'en 7 places, comme le Peugeot 5008. À cette différence que les sièges de la troisième rangée du français peuvent se retirer pour augmenter le volume de chargement. Pour le reste, la présentation est identique à celle du Tiguan, à ceci près que les plastiques des versions américaines nous ont semblé un cran en deçà de ceux du Tiguan européen. Nous revérifierons cela lors de la présentation du Tiguan Allspace européen au Salon de Genève (du 9 au 19 mars). L'engin pourra recevoir une instrumentation 100 % digitale ainsi qu'une panoplie de systèmes technologiques comme un affichage tête haute, un régulateur de vitesse adaptatif, un freinage automatique d'urgence avec détection des piétons ou encore des fonctions de conduite autonome.



❶



❷



❸

❶ Sur les 21,5 cm supplémentaires en longueur par rapport au Tiguan standard, l'empattement en prend 11 et le porte-à-faux arrière le reste. ❷ En France, le Tiguan Allspace sera proposé de série en 7 places. Il s'agira de sièges d'appoint pour des enfants. Les adultes se sentiront à l'étroit, et les gabarits moyens toucheront le pavillon. ❸ L'ergonomie est identique à celle du Tiguan court, l'instrumentation digitale est disponible en option. Seul l'écran multimédia se modernise *(voir encadré p. 12)*.

PHOTOS CHRISTOPHER STAHL

Le plus modulable

En passant de l'état de monospace à celui de SUV, le 5008 gagne un look plus tendance, mais il ne perd pas son principal avantage : son habitabilité.

Une opération de chirurgie esthétique, comme son nom l'indique, consiste à modifier l'apparence sans changer le fond. C'est exactement ce qu'a subi le 5008. Né monospace (et pas le plus moche), il a cédé à la tendance des SUV pour attirer plus de monde. Comme toujours, le style est une affaire de goût. En revanche, ce que le modèle a conservé, c'est son habitabilité et sa modularité. Ainsi, de tous les protagonistes présents lors de ce comparatif, il est le seul à disposer de sièges indépendants en rang 2. Quelle différence cela fait-il ? D'une part, l'espace proposé à chacun des occupants des places arrière ainsi que le confort qui leur est réservé sont les mêmes. Par ailleurs, la modularité qui découle de cette architecture est bien plus avancée : chaque siège coulisse et dispose d'un dossier inclinable, voire rabattable. L'accès aux places du troisième rang est ainsi facilité.

Pour le reste, le 5008 n'est autre qu'un 3008 rallongé (+ 19 cm). Comprenez par là que les deux autos partagent de nombreux éléments, à commencer par l'instrumentation digitale (de série dès l'entrée de gamme), ou encore les motorisations.

PEUGEOT 5008 II

LES INFOS CLÉS

Prix :
à partir de 26 400 €

Commercialisation :
début 2017



LE DÉTAIL PRATIQUE
7 ou 5 places

De série, Peugeot livre son 5008 doté de sièges escamotables dans le coffre. Pas besoin de se poser la question de prendre l'option ou non. Toutefois, le constructeur propose la possibilité de retirer ces mêmes sièges (qui pèsent moins de 11 kg) pour augmenter de façon conséquente le volume de chargement : + 78 dm³ pour atteindre 780 dm³. À ce niveau, même le Skoda Kodiaq (720 dm³) ne peut pas lutter.

PHOTOS YANN LEFEBVRE



*La Confiance en Mouvement. Crédit photo : Shutterstock

L'EXCEPTION AU QUOTIDIEN

RÉSERVEZ VOTRE ESSAI
CHEZ UN DES 80 CONCESSIONNAIRES SUBARU EN FRANCE

Très agile grâce à l'association de son moteur boxer et sa transmission intégrale de série, vous bénéficiez d'une sérénité à toute épreuve. Le Forester concentre la haute technologie Subaru au sein d'un vrai 4x4 très confortable pour vivre partout intensément.

Avec plus de 980 000 véhicules Subaru vendus dans le monde en 2015, Subaru entre dans le Top 10 des constructeurs aux USA et affiche une hausse record de 15% de ses exportations dans le monde.



GARANTIE ASSISTANCE 3 ans

RENDEZ-VOUS SUR **SUBARU.FR**

Nouveau Forester à partir de 31 990 € TTC. **Modèle présenté :** Forester 2.0D Exclusive Lineartronic (PM incluse) : **42 600 € TTC** hors avantage client.
Tarif public au 1er janvier 2017. **Consommations et émissions de CO_2 (sur parcours mixte) de la gamme Forester : de 5,7 à 8,5 l/100 km et de 148 à 197 g/km.**

SUBARU PARTENAIRE DE FFA FFHG

RETROUVEZ TOUTE LA GAMME SUBARU



Dans la pure tradition Skoda, le Kodiaq met en avant des qualités d'accueil et de service dignes des grandes limousines. Le tout à des prix défiant toute concurrence.

Le plus malin

Derrière sa stature imposante, le Kodiaq cache de nombreuses attentions parfois futiles – pense-t-on de prime abord – mais toujours ingénieuses. Si certaines sautent aux yeux, comme l'espace proposé aux passagers (aussi bien au niveau des épaules que pour l'aisance aux genoux), d'autres sont bien cachées, comme les parapluies pliants dans les portières avant ou encore les protections des angles des portières. Mais ce ne sont pas là les seuls atouts de ce gros ours bien léché. Ainsi, ses assises arrière coulissent sur 18 cm (le Peugeot 5008 ne propose qu'une amplitude de 15 cm). En revanche, contrairement au français, il s'agit d'une banquette fractionnable (60/40), avec une place centrale pour laquelle on ne se battra pas. Autre bonne idée : le hayon électrique mains-libres. Rien de bien nouveau, me direz-vous, sauf que, sur le Skoda, le système est valable à l'ouverture comme à la fermeture.

Pour le reste, le Kodiaq reprend les éléments techniques de la Superb : plate-forme MQB, amortissement piloté et motorisations pouvant être associées à la boîte robotisée et à la transmission intégrale (sauf version essence de 125 ch). Malheureusement, toute la gamme est malussée…

SKODA KODIAQ

LES INFOS CLÉS

Prix estimé :
à partir de 24 950 €

Commercialisation :
début 2017

CLEMENT CHOULOT



LE DÉTAIL PRATIQUE
Parés pour la sieste

Les longs trajets sont parfois des moments propices à une petite sieste. Mais pour les passagers arrière, à moins de coller sa tête contre la vitre, il est difficile d'opter pour une posture confortable. Le pack Voyage propose ainsi des appuie-tête offrant des maintiens latéraux. Ce qui, couplé à l'inclinaison réglable du dossier, permet de s'endormir paisiblement. Ne manque que la couverture… Ah non, il l'a aussi.

MARKUS HEIMBACH



NICOLAS SOLER

RENAULT KOLEOS II

LES INFOS CLÉS

Prix estimé :
à partir de 30 000 €

Commercialisation :
été 2017

Le plus confortable

Le Koleos nouveau grandit, se modernise et s'embourgeoise. À tel point qu'il laisse à ses collègues Grand Scénic et Espace le soin de jouer les transporteurs de troupe. Lui, conserve son architecture 5 places.

Si le premier Koleos a plutôt brillé par sa rareté, la deuxième mouture entend marquer les esprits. De par sa stature et son physique imposant, c'est réussi. En reprenant les traits de la Talisman (crosse sur la calandre proéminente, feux de jour à l'arrière rejoignant le logo…), il passera difficilement inaperçu dans nos rues.

Estimant que l'offre 7 places est déjà bien fournie dans la gamme (Grand Scénic et Espace), Renault n'a pas souhaité proposer de strapontins dans le coffre de son SUV, ni de banquette arrière coulissante. Pour la modularité, vous repasserez, donc. En revanche, l'engin se rattrape sur le confort des assises et sur l'espace proposé au niveau des jambes des passagers. Le coffre n'affiche pas le volume le plus remarquable de notre panel, mais il n'a pas à rougir face à la concurrence.

À l'avant, la présentation se veut plus soignée que sur les Talisman et Mégane, même si le mobilier en reprend peu ou prou l'agencement, avec le grand écran vertical et tactile pour l'info-divertissement. Le système sera classique (7 pouces) en entrée de gamme. Au fur et à mesure des finitions, le Renault pourra disposer d'équipements high-tech comme la vision 360° ou le Multi-Sense…



PILOU

LE DÉTAIL PRATIQUE

Break facile

Dire que le Koleos II affiche une modularité limitée n'est pas tout à fait vrai. Il dispose en effet du système Easy Break, déjà présent sur le Kadjar ou la Talisman break. Grâce à des manettes dans le coffre, il est ainsi possible de rabattre très facilement les dossiers de la banquette arrière pour obtenir un plancher plat. Et hop !

NISSAN X-TRAIL III

LES INFOS CLÉS

Prix :
à partir de 25 480 €

Commercialisation :
depuis 2014

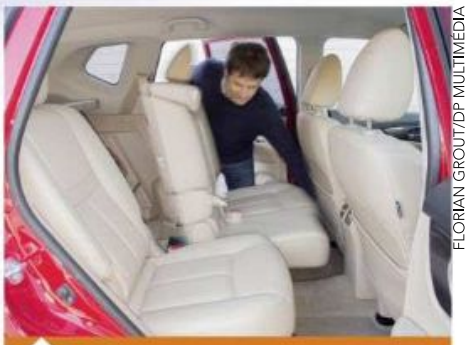


ARNAUD SAUNIER

Le pionnier

Il n'est ni le plus spacieux ni le plus technologique. Le X-Trail est néanmoins le premier à avoir défriché ce marché, et ses prestations n'ont pas à rougir de la rivalité à venir.

Pour survivre au milieu des crossovers, le X-Trail devait changer sa philosophie. En 2013 (à Francfort), il abandonnait ainsi son look de 4x4 anguleux au profit d'un esprit SUV familial. Si sa robe rappelle celle du Qashqai, alors récemment lancé, les deux autos ne partagent pourtant que des éléments techniques. Aucun panneau de carrosserie n'est en effet commun. Mais le X-Trail se différencie essentiellement par sa longueur plus importante et, surtout, par son empattement revu à la hausse. Deux éléments qui permettent d'accueillir deux strapontins dans un coffre agrandi. Un détail facturé 800 € et qui servira d'appoint, mais qui a l'avantage d'exister, contrairement à la proposition de Renault. Ce sera d'ailleurs le seul point d'achoppement entre les deux engins (hormis le style extérieur et la présentation intérieure). Le japonais a en effet fourni l'ensemble de sa base technique au français : plate-forme, trains roulants, transmissions, moteurs et même boîtes, notamment la version à variation continue.



FLORIAN GROUT/DP MULTIMÉDIA

LE DÉTAIL PRATIQUE
Amplitude record

Le vrai plus du X-Trail, c'est sa banquette coulissante. Les autres (hormis le Renault Koleos) proposent également cet équipement mais, sur le Nissan, l'amplitude atteint 20 cm, ce qui permet vraiment d'affiner au mieux l'espace désiré. Par ailleurs, ces assises sont légèrement surélevées, afin d'offrir un champ de vision plus dégagé aux passagers.

MAZDA 3 2017 DYNAMIQUE

À partir de

299 €/mois après un 1er loyer majoré(1)
ENTRETIEN(2), ASSISTANCE ET GARANTIE(3) INCLUS
Location Longue Durée sur 48 mois

JUSQU'AU 31/03/2017



www.mazda.fr

zoom-zoom

(1) Exemple de Location Longue Durée Mazda Finance sur 48 mois, dont un **1er loyer majoré de 2 800 € TTC** et 50 000 km pour une Mazda 3 2017 DYNAMIQUE 2.0L SKYACTIV-G 120 ch BVM6 SKYACTIV-MT (avec peinture métallisée / sans CG) au prix client de **25 950 € TTC**, comprenant l'entretien(2), l'assistance et la garantie(3). Restitution du véhicule en fin de contrat avec paiement des frais de remise en état standard et des kilométrages supplémentaires.

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

(3) Garantie constructeur de 3 ans limitée à 100 000 km + 1 an d'extension d'assistance et de garantie. Offre non cumulable réservée aux particuliers, **valable jusqu'au 31/03/2017**, sous réserve d'acceptation par MAZDA Finance, département de CA Consumer Finance, SA au capital de 460 157 919 euros - rue du Bois Sauvage - 91038 Evry Cedex, RCS Evry 542 097 522. Intermédiaire d'assurance inscrit sous le N° ORIAS : 07008079 (www.orias.fr). Ce financement en Location Longue Durée n'est pas soumis à la réglementation du crédit à la consommation.

Consommations mixtes (L/100 km) 5,1 - Émissions de CO_2 (g/km) 119.

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

EN CHIFFRES

	TIGUAN ALLSPACE	5008 II	KODIAK	KOLEOS II	X-TRAIL III
Dimensions					
L/l/h/empattement	4,70/1,89/1,70/2,79 m	4,64/1,84/1,64/2,84 m	4,70/1,89/1,68/2,79 m	4,67/1,84/1,68/2,70 m	4,64/1,82/1,71/2,71 m
Garde au toit AV/AR	103/97 cm	102/95 cm	**103/98 cm**	97/93 cm	98/90 cm
Largeur aux coudes AV/AR	153/147 cm	149/150 cm	**153/150 cm**	148/146 cm	147/145 cm
Espace aux jambes mini/maxi	14/32 cm	**22/37 cm**	13/31 cm	–/30 cm	12/32 cm
Volume du coffre version 5 pl./version 7 places*	730 dm^3/NC	**780/702 dm^3**	720/630 dm^3	624 dm^3/–	550/445 dm^3
Moteurs					
Essence	1.4 TSI 150, 2.0 TSI 180 et 220	1.2 PureTech 130, 1.6 THP 165	1.4 TSI 125 et 150, 2.0 TSI 180	1.6 TCe 150 et 200	1.6 DIG-T 163
Diesel	2.0 TDI 150, 190 et 240	1.6 BlueHDi 100 et 120, 2.0 BlueHDi 150 et 180	2.0 TDI 150 et 190	1.6 dCi 130, 2.0 dCi 175	1.6 dCi 130, 2.0 dCi 173
Boîtes	manuelle ou double embrayage	manuelle ou automatique	manuelle ou double embrayage (6 ou 7)	manuelle ou automatisée (CVT)	manuelle ou automatisée (CVT)
Transmissions	4x2 ou 4x4	4x2	4x2 ou 4x4	4x2 ou 4x4	4x2 ou 4x4
Équipements					
De série (en entrée de gamme)	7 places, Bluetooth, clim. manuelle, écran tactile 6,5 pouces, freinage d'urgence autonome, feux de jour à LED…	7 places (strapontins amovibles), Bluetooth, clim. manuelle, compteurs 100% digitaux, reconnaissance des panneaux, USB…	Android Auto et Apple CarPlay, Bluetooth, clim. manuelle, écran tactile 6,5 pouces, freinage d'urgence autonome…	Aide au démarrage en côte, banquette Easy Break, Bluetooth, contrôle de la pression des pneus, feux arrière à LED à effet 3D, régulateur/limiteur de vitesse…**	Aide au démarrage en côte, Bluetooth, feux de jour à LED, plancher de coffre modulable, régulateur/limiteur de vitesse, rétros extérieurs chauffants...

*Données constructeurs (coffre mesuré avec 5 personnes à bord en versions 5 places et 7 places). **Estimation sur base de Talisman Life.



SKODA KODIAQ



NISSAN X-TRAIL III



VOLKSWAGEN TIGUAN ALLSPACE



RENAULT KOLEOS II



L'avis de **Florian Chopin**

LE 5008 VISE LA FAMILLE

En conservant une âme de monospace, le 5008 est le plus familial du lot. Son rapport encombrement/habitabilité est le meilleur et il offre une vraie modularité. Ses rivaux ne font que transposer, dans un gabarit plus grand, des éléments provenant de l'offre compacte.



PEUGEOT 5008 II

Pages 22 et 23, les futurs SUV et les alternatives 7 places. →

FORD **SERVICE**

Jusqu'au 31 janvier 2017



DIAGNOSTIC SÉCURITÉ HIVER

OFFERT[1] + **À NE PAS MANQUER !**

cumulable avec l'une de ces 4 offres

Cet hiver, rien ne vous arrêtera !

Motorcraft

PNEU

À PARTIR DE

39,90 €[2]

Motorcraft

1 JEU DE BALAIS D'ESSUIE-GLACE

OFFERT

POUR TOUT REMPLACEMENT DE PARE-BRISE[3]

Motorcraft

PLAQUETTES OFFERTES

POUR L'ACHAT DE DISQUES DE FREIN[4]

Motorcraft

30 €

DE REMISE

À PARTIR DE 150 € D'ACHAT[5]

Ford

Offres réservées aux particuliers et valables dans le réseau de concessionnaires et agents Ford participants, du 2 novembre 2016 au 31 janvier 2017, non applicables pour les motorisations GPL, RS et ST et non applicables pour Mustang. Les tarifs mentionnés n'incluent pas le coût d'élimination et de retraitement des déchets. Les offres présentées sont non cumulables entre elles et avec d'autres offres promotionnelles en cours à l'exception du diagnostic sécurité. (1) Offre gratuite sans obligation d'achat, valable du 2 novembre 2016 au 31 janvier 2017. Contrôle visuel sans démontage. Détail des 30 points de contrôle disponible à l'Accueil Service. (2) Offre TTC sur un pneu été dimension 175/65 R14 82T, hors montage et équilibrage. Liste des manufacturiers concernés par l'offre disponible à l'Accueil Service. (3) Offre d'un jeu de balais d'essuie-glace avant Motorcraft d'une valeur maximum de 39€. (4) Offre valable sur les pièces uniquement. (5) Offre de remise de 30€ pour toute facture d'achat atelier incluant de la main d'œuvre (hors accessoires) d'un montant total minimum de 150€ TTC en une seule fois.

Ford France, 34, rue de la Croix de Fer - 78122 St-Germain-en-Laye Cedex. SIREN 425 127 362 RCS Versailles.

ET APRÈS DEMAIN

NE COMPTANT QU'UN SEUL MODÈLE JUSQU'À L'AUTOMNE DERNIER, LE MARCHÉ DES SUV FAMILIAUX 7 PLACES NE VA CESSER DE GROSSIR DANS LES MOIS ET ANNÉES À VENIR. OUTRE LES NOUVEAUTÉS PRÉSENTÉES SUR LES PAGES PRÉCÉDENTES, **VOICI DES MODÈLES QUI APPARAÎTRONT D'ICI À DEUX ANS…**

BMW X1 XL

PRIX ESTIMÉ À PARTIR DE 33 000 € – COMMERCIALISATION 2018

La version à empattement long du X1 *(photo ci-dessous)* a été présentée en Chine en 2016, mais elle ne disposait toujours que de 5 places. Ses 11 cm supplémentaires en empattement (2,78 m) lui permettraient, sans mal, d'embarquer deux strapontins dans le coffre. Avec cette nouvelle offre, BMW deviendrait la marque Premium la plus familiale du moment… Un comble. Côté mécanique, la base UKL (architecture traction et moteur transversal) sera reconduite et recevra les moteurs 3 et 4 cylindres officiant déjà sous le capot de la version courte.



GEORGES STEINMETZ

SEAT ATECA 7 PLACES

PRIX ESTIMÉ À PARTIR DE 25 000 € – COMMERCIALISATION 2019

Le groupe Volkswagen entend proposer *"un SUV tous les 10 cm"*, avait résumé Jacques Rivoal, patron de la branche française de VW, lors de la révélation du Skoda Kodiaq en septembre 2016. Ainsi, après le lancement de l'Ateca et l'arrivée prochaine de l'Arona (septembre 2017) qui viendra face au Renault Captur, Seat investira le marché des SUV familiaux. Il reprendra la même recette que VW et son Tiguan Allspace, à savoir rallonger son Ateca (empattement + porte-à-faux arrière) pour loger deux strapontins. Toutefois, l'auto pourrait être légèrement plus petite que sa cousine allemande.



MATT RICHARDSON

MERCEDES GLB

PRIX ESTIMÉ À PARTIR DE 34 000 €
COMMERCIALISATION 2019

Au sein de la gamme Mercedes, le dynamisme sera pour les versions A et la famille pour les versions B. Après avoir décliné les modèles de la Classe A, la marque allemande va s'attaquer à la Classe B qui recevra bientôt (pas avant 2019 toutefois) l'appui du GLB.

L'engin devrait afficher environ 4,70 m de long pour pouvoir accueillir jusqu'à 7 passagers. Si la taille le rapproche du GLC, il s'en différenciera par sa plate-forme et ses mécaniques car le GLB reposera sur la nouvelle MFA2 (évolution de l'actuelle base de la Classe A) et ne recevra que des 4 cylindres.



ILLUSTRATION JEAN-FRANÇOIS HUBERT

HONDA CR-V 7 PLACES

PRIX ESTIMÉ À PARTIR DE 30 000 € – COMMERCIALISATION 2019

Le CR-V a été entièrement remodelé pour le marché nord-américain en fin d'année dernière *(photo ci-dessous)*, mais il faudra encore attendre un peu avant de le voir débarquer en Europe. La rumeur voudrait que cette nouvelle génération s'accompagne d'une inédite version 7 places. L'ajout de deux strapontins dans le coffre est rendu possible par l'adoption d'une nouvelle base technique plus modulaire. Cette déclinaison adoptera les mêmes moteurs ainsi que les mêmes transmissions que la version courte, mais n'arrivera pas avant 2019, voire 2020…



HONDA

MONOSPACES
La résistance s'organise



RENAULT

Alors que les tout-terrain dépassent le quart du marché (en France comme en Europe), les monospaces compacts ont du mal à atteindre les 8 % de part de marché en France (6 % en Europe). Pour résister, plusieurs options : la première, choisie par Citroën, Opel ou Volkswagen, privilégie encore la fonction à la forme en ne faisant aucune concession sur l'habitabilité ou la modularité. La seconde, suivie par Renault sur son Grand Scénic *(photo)*, cherche à rendre l'auto séduisante au détriment d'une partie de ses qualités premières.
Une orientation héritée de l'Espace V qui semble porter ses fruits : le modèle a en effet doublé ses ventes en France (12 449 unités en 2016 contre 6 081 en 2013).

NORTH AMERICAN INTERNATIONAL AUTO SHOW

DETROIT

LES ALLEMANDS FONT LE SHOW





PHOTOS NEWSPRESS

LES INFOS CLÉS

Prix estimé :
à partir de 65 000 €

Commercialisation :
courant 2018

AUDI Q8 CONCEPT

Tout vient à point…

Audi a pris son temps pour développer son premier SUV coupé. Si l'esprit est bien de proposer un engin au style plus dynamique, les designers ne sont pas tombés dans la caricature.

Il pourrait être affectueusement baptisé "le Grand Schtroumpf" de par sa couleur bleue spécifique, mais aussi parce qu'il viendra désormais coiffer la gamme des SUV d'Audi. Car, oui, le Q8 deviendra bel et bien réalité commerciale. Plus court que le Q7, il s'en éloigne esthétiquement par son style à la fois plus musclé et plus élégant. Pour autant, il ne tombe pas dans la caricature des pionniers du genre (BMW X6, X4 ou ses suiveurs, Mercedes GLE et GLC coupés). Pour Andreas Mindt, responsable du design extérieur de la marque, *"il ne s'agissait pas de mettre un toit de coupé sur une base de SUV, nous voulions quelque chose d'élégant, de pratique et de sportif"*. La ligne du pavillon est certes fuyante mais avec une certaine retenue, pour se terminer par une lunette certes plus inclinée, mais sans tomber dans la caricature. Notez les ailes généreusement galbées rappelant le concept Quattro (Paris 2010) ainsi que l'énorme calandre taillée dans la masse. Elle est plus basse, plus large, et reprend le dessin octogonal du petit Q2 (en plus massif).

À bord, la présentation est remaniée, plus aucun bouton physique n'est présent. La planche de bord très horizontale reçoit un écran tactile pour l'info-divertissement, en liaison directe avec un second, placé au bas de la console pour la climatisation. Le système propose des effets haptiques différents (avec retour de force) selon la commande choisie. L'instrumentation digitale dispose d'une résolution plus précise et l'affichage tête haute offre un champ de vision plus large donnant l'impression que les données s'inscrivent sur la route.

Sous le capot, Audi reprend des éléments connus de sa banque d'organes et les associe pour la première fois : V6 TFSI de 333 ch, électromoteur de 100 kW intégré à la BVA8, batterie d'une capacité de 17,9 kWh. La puissance cumulée (450 ch) est transmise aux 4 roues. Il suffit d'ajouter des poignées conventionnelles à ce concept pour le proposer en concessions. Même la taille des jantes (23 pouces) sera disponible…

Gamme : SQ5 TFSI en Europe

Le Q5 reçoit pour sa déclinaison S le V6 354 ch de la S5 avec la BVA8 et la transmission Quattro. Cette version sera disponible en Europe aux côtés d'une future offre diesel TDI.

Comme toujours, le Salon de Detroit ouvre les festivités de l'année. Si les nouveautés états-uniennes sont légion mais sans intérêt pour l'Europe, certains constructeurs ont une vision plus internationale… Notamment les européens, allemands en tête, mais pas uniquement. Par **Florian Chopin**



AGNÈS LASBARRÈRES

PRIX ESTIMÉ À PARTIR DE 40 000 € – 2017

KIA STINGER

Un air de déjà-vu…

La première berline-coupé de Kia adopte le dessin initié par le concept GT (Francfort 2011). Longue de 4,83 m, l'auto affiche un style dynamique, mais qui manque de subtilité. Sous certains angles, elle apparaît comme un amalgame mal maîtrisé de choses connues. Son habitacle spacieux (empattement de 2,91 m) et sa planche de bord sérieuse et ergonomique seront ses principaux atouts. Côté moteurs, la Stinger reçoit des blocs essence (2.0 turbo de 255 ch et V6 biturbo de 365 ch) associés aux roues arrière ou en transmission intégrale. Pour nous allécher, Kia annonce que l'auto a été *"dessinée à Francfort et développée sur la piste du Nürburgring"*. La touche allemande comme gage de sérieux ?



NEWSPRESS

PRIX À PARTIR DE 29 700 € – MARS 2017

MERCEDES GLA RESTYLÉ

Plus SUV que jamais

Pour son restylage, le GLA accentue son style SUV avec ses nouveaux boucliers et ses protections plus apparentes. Une proposition off-road est toujours au programme avec son assiette rehaussée de 30 mm. À l'intérieur, on note l'apparition de nouveaux matériaux plus valorisants. Les phares à LED remplacent les bixénon, une caméra 360° est désormais proposée, et le freinage d'urgence en ville comme l'alerte de vigilance du conducteur sont de série. Sous le capot, le bloc essence de 184 ch comble le vide entre les versions 156 et 211 ch. Mais il ne sera pas disponible en France. Du moins, pas tout de suite…

VOLKSWAGEN ID BUZZ

Il est temps de passer à la suite…



À la suggestion de s'offrir un périple en Afrique du Sud avec l'ID Buzz, Oona Sheepers, responsable couleurs et matières chez Volkswagen, et originaire de l'endroit, se voit bien partir en famille dans ce Combi du XXIe siècle. Pour Klaus Bischoff, responsable du design VW, ce concept *"est le plus abouti de tous grâce à sa silhouette et ses proportions plus équilibrées"*. À l'intérieur, la sobriété prime. *"Nous avons choisi des matériaux clairs, pour donner de l'espace, mais ils sont aussi très faciles à nettoyer"*, explique Oona Sheepers. Tant mieux car l'engin est fait pour la famille et, avec ses 3,30 m d'empattement, il peut accueillir jusqu'à 8 passagers. La plateforme modulaire MEB, destinée aux véhicules 100 % électriques du groupe, permet d'afficher de telles dimensions. Sur le papier, l'ID Buzz peut parcourir 600 km grâce à sa batterie de 111 kWh et son électromoteur de 275 kW (374 ch). Dans la réalité, il faudra encore attendre la prochaine décennie pour réaliser cela. Ça tombe bien, selon Klaus Bischoff, la version de série pourrait voir le jour en 2022.

PRIX ESTIMÉ À PARTIR DE 50 000 € – 2022



VOLKSWAGEN

L'ACTU DE VOTRE MARQUE

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

CITROËN

C-Elysée Restylée en douceur, la berline compacte tricorps C-Elysée adhère au parti de la finition unique, alias **Live.** Celle-ci réunit l'écran tactile 7 pouces (Bluetooth, USB), l'interface smartphone, la clim. manuelle, le régulateur-limiteur de vitesse, les antibrouillards et les jantes acier 16 pouces gratifiées d'enjoliveurs dits 3D. Le GPS, le radar de recul et la caméra de recul sont disponibles en option, via des packs dans le deuxième et le troisième cas (respectivement 600, 400 et 650 €). Prix : 13 750 € avec le 3 cylindres essence 1.2 PureTech de 82 ch, 16 750 € avec le diesel 1.6 BlueHDi de 100 ch.

Citroën C-Elysée



NICOLAS BLUCHE

Honda NSX



MANUEL PORTUGAL

De A à Z

Par **Daniel Carroux**

HONDA

NSX Le prix de la supercar **NSX** passe de 186 500 à 192 500 € pour des raisons qui nous échappent – le yen japonais se renforce face à l'euro, possiblement. Le malus, quant à lui, grimpe de 8 000 à 10 000 €. Sale temps pour l'automobile d'exception...



THOMAS VON SALOMON

HYUNDAI

i30 Deux blocs essence, deux diesels, boîte robotisée DCT-7 en alternative à la BVM6 et trois finitions équipées sans mégoter… Ainsi se présente la nouvelle i30. Voici le détail. **Intuitive :** audio MP3 (écran tactile 5 pouces, Bluetooth, USB, 6 HP), clim. automatique bizone, caméra de recul, détecteur de fatigue, feux diurnes à LED, feux de virage, commutation automatique feux de croisement/feux de route, détecteur de luminosité, rétros rabattables électriquement, régulateur-limiteur de vitesse, jantes alliage 16 pouces. Assistances à la conduite : avertisseur de risque de collision + freinage d'urgence autonome, aide au maintien dans la voie de circulation. **Edition #1 :** écran tactile 8 pouces, interface smartphone (Android Auto, Apple CarPlay) + chargeur par induction de l'appareil, GPS + services connectés, accès et démarrage mains-libres, détecteur de pluie, projecteurs bi-LED, vitres AR et lunette surteintées, jantes 17 pouces. **Creative :** frein de stationnement électrique + aide au démarrage en côte, ordinateur de bord écran couleur 4,2 pouces, radar de parking AV, siège conducteur électrique, sellerie mixte tissu/cuir, ventilation AR.

Mercedes

Classe E Coupé

Le coupé Classe E fait appel à quatre motorisations, toutes associées à la BVA9. Les voici. **E 200 :** 4 cylindres essence 2.0 de 184 ch (de 53 150 à 66 850 €, malus minimal de 410 €). **E 300 :** 4 cylindres essence 2.0 de 245 ch (de 57 900 à 71 600 €, malus minimal de 1 373 €). **E 400 4Matic :** V6 essence 3.0 de 333 ch, transmission 4x4 (de 69 300 à 83 000 €, malus minimal de 7 890 €). **E 220 d :** 4 cylindres diesel 2.0 de 194 ch (de 55 000 à 68 700 €, pas de malus).



DAIMLER

Mercedes Classe E Coupé

SKODA



Skoda Octavia

Skoda

Octavia

L'Octavia repasse sur la planche à dessin, subit quelques modifications techniques (essieu AR plus large) et reçoit de nouveaux équipements, attribués en option le plus souvent. Citons la détection piétons incluse dans le dispositif de freinage d'urgence autonome, la fonction remorquage incluse dans le dispositif de manœuvres de stationnement automatique, les appels d'urgence inclus dans les services connectés, un écran tactile 9,2 pouces, le régulateur de vitesse adaptatif limité à 210 km/h, la surveillance des angles morts et le volant chauffant. La caméra de recul et l'interface smartphone sont disponibles en série dès la seconde finition **Style.** L'offre moteur enregistre l'arrivée de la triplette 2.0 TDI 150/DSG7/ transmission 4x4 et demeure inchangée pour le reste. Les prix progressent de 18 890 à 33 390 € en essence (4x2 uniquement) et de 21 490 à 37 290 € en diesel 4x2 et 4x4 confondues. Rajoutez 1 100 € pour le break Octavia Combi à motorisation et finition correspondantes. Légers malus pour les versions les plus puissantes.



Suzuki Ignis

THOMAS ANTOINE/ACE TEAM

Suzuki

Ignis

La citadine Ignis (3,70 m en longueur) n'embarque qu'un seul moteur. Baptisé Dualjet, ce 4 cylindres essence 1.2 de 90 ch peut s'associer, au choix, à la BVM6 ou à la BVR6, entraîner les quatre roues si nécessaire et recevoir le renfort d'un électromoteur sous le label Hybrid SHVS – l'unité électrique soulage le moteur thermique dans ses efforts mais ne déplace pas la voiture par elle-même. Les prix de **l'Ignis 1.2 Dualjet** vont de 12 790 à 16 890 € tous types de transmission confondus. Les **Hybrid SHVS** 4x2 et 4x4 réclament respectivement 16 190 et 17 690 €. L'écran tactile 7 pouces, le GPS, la caméra de recul et l'interface smartphone sont disponibles en série sur la finition **Pack,** la plus haute en gamme.



DAVID BECKER/GETTY/AFP

CES* DE LAS VEGAS

10 INNOVATIONS QUI VONT BOULEVERSER L'AUTOMOBILE

CONSTRUCTEURS ET ÉQUIPEMENTIERS ONT ENVAHI **LE SALON DE LAS VEGAS** CONSACRÉ À L'ÉLECTRONIQUE. NOUS Y AVONS RÉCOLTÉ **UNE MOISSON D'INNOVATIONS PROMETTEUSES.**

Par **Brice Perrin et Guy L'Hospital**

*CES : Consumer Electronics Show

1 FARADAY FUTURE FF91

VOITURE ÉLECTRIQUE

Le SUV électrique technophile et ultra-performant

Lancée en 2014, la marque californienne financée par des capitaux chinois se positionne comme le rival de Tesla. Rival très hypothétique puisqu'il n'a rien produit d'autre que des concepts. Jusqu'à présent, car sa première voiture de série vient d'être dévoilée au CES. Ce gros SUV (5,25 m de long) baptisé FF91 affiche des caractéristiques pleines de démesure : 130 kWh de batteries (contre 100 maximum chez Tesla), une puissance de 1 050 ch et une autonomie annoncée à 700 km – à la norme européenne de consommation NEDC, donc peu réaliste, mais cela reste un record mondial ! Elle possède par ailleurs des capacités de conduite autonome, et annonce un lidar (radar laser) rétractable, 10 caméras, 13 radars et 12 capteurs à ultrasons ! Son prix n'a pas été communiqué, mais vous pourrez réserver l'un des premiers exemplaires moyennant un dépôt de 5 000 $.



2 AUDI Q7 DEEP LEARNING CONCEPT

CONDUITE AUTONOME ET CONNECTÉE



La voiture autonome qui s'améliore toute seule

C'est aujourd'hui Tesla qui produit les voitures autonomes les plus avancées. Elles sont capables de collecter des données et de les transmettre à la marque, qui peut ainsi améliorer le fonctionnement de ses systèmes de conduite autonome. Le prototype Q7 Deep Learning conçu par Audi en collaboration avec le concepteur de microprocesseurs Nvidia va encore plus loin : la voiture agrège des données mais elle est dotée de capacités d'auto-apprentissage, qui lui permettent d'améliorer ses compétences au fur et à mesure des kilomètres engrangés et des situations de conduite rencontrées. Cette technologie sera déclinée sur la nouvelle A8, présentée cette année.

3 BMW HOLOACTIVE TOUCH

INTERFACE HOMME/ MACHINE

La fin des écrans et des boutons ?

Comment remplacer efficacement les interrupteurs, boutons et immuables écrans qui parsèment les consoles centrales ? BMW propose la solution virtuelle ! Baptisé HoloActive Touch, ce système repose sur un affichage holographique, qui permet une interface utilisateur personnalisable à souhait, et s'avère pratique puisque l'affichage ne se fait pas sur un écran traditionnel mais de manière holographique (virtuelle) à une hauteur plus importante que la console. Prometteur…



Si le CES* reste le Salon des nouvelles technologies, l'automobile – surtout lorsqu'elle est connectée – commence à se tailler la part du lion à Las Vegas. Concepts et démonstrations de nouvelles technologies s'enchaînent dans le hall nord du Convention Center. Ironiquement, la presse automobile américaine s'amuse d'ailleurs à renommer le CES "Car Electronics Show". Il faut dire que les constructeurs et manufacturiers à faire l'impasse sur ce Salon sont de plus en plus rares. La plupart du temps, ils présentent leur vision de l'automobile du futur via des partenariats avec les équipementiers. Cette année, nous avons noté trois grandes tendances.

LA VOITURE AUTONOME ET CONNECTÉE

À en croire la déclaration des responsables du Toyota Research Institute, le chemin sera long avant de voir de véritables voitures automomes de niveau 5 sur nos routes. Ce qui n'empêche nullement les constructeurs d'avancer leurs pions. Ainsi, Audi avec Nvidia, BMW, ou Mercedes via son Vision Van avec poste de conduite mais sans volant se marquent "à la culotte" sur le sujet. Les autres constructeurs ne sont pas en reste. Ainsi, Nissan a annoncé que la future Leaf sera équipée du ProPilot, un système de conduite semi-autonome. Honda, Toyota ou encore Hyundai communiquaient aussi sur la voiture autonome. Les fabricants de systèmes

4 HERE ELECTRONIC HORIZON

Votre voiture peut anticiper le futur

Les aides à la conduite actuelles réagissent *a posteriori*, en fonction des situations détectées par les différents capteurs. Le spécialiste HERE va permettre aux voitures de connaître *a priori*, et de façon très précise, ce qui se passe quelques kilomètres plus loin sur la route. Comment ? En combinant une cartographie 3D en très haute résolution avec les informations en temps réel liées au trafic et à l'infrastructure. Cet "horizon électronique" vous permettra, ainsi qu'à votre auto, de connaître à l'avance le profil de la route et les conditions de circulation.



CONDUITE AUTONOME ET CONNECTÉE


VOITURE ÉLECTRIQUE

5 RENAULT POM

La voiture électrique libérée !

Tesla permet déjà à toute autre entreprise d'utiliser "de bonne foi" ses technologies brevetées, et Renault fait désormais de même avec une plate-forme électrique qui devient *open source*, c'est-à-dire qui tombe dans le domaine public. Pour sa POM (Platform Open-Mind), Renault s'est inspiré du projet Twizy, pour ce *"véhicule électrique compact et léger dépourvu de pièces de carrosserie et une plate-forme automobile* open source". Initiative louable, car elle pourra permettre aux start-up, laboratoires et chercheurs de développer des solutions de mobilité sans investir dans une plate-forme ou en acquérir les droits d'exploitation. Renault a également présenté un câble de recharge électroluminescent, dont la couleur de l'éclairage change en fonction du niveau de charge.

6 BOSCH ULTRA HAPTICS

La commande gestuelle à "retour de force"

C'est une technologie parfaitement complémentaire des commandes gestuelles et des affichages holographiques (le système HoloActive Touch de BMW est d'ailleurs équipé d'un dispositif équivalent) : le système développé par Bosch et le britannique Ultra Haptics repose sur un émetteur qui projette des ultrasons de façon ciblée. Ainsi, lorsque votre doigt appuie sur un bouton virtuel, il ressent une légère pression, comme s'il appuyait sur un vrai bouton. Pour l'avoir testé, nous pouvons vous annoncer que ce système est tout simplement bluffant !


INTERFACE HOMME/ MACHINE

et de cartes de navigation (TomTom, Here) sont d'ores et déjà très avancés sur les cartes HD qui apportent une précision indispensable aux futures voitures autonomes et aux nouvelles aides à la conduite. Valeo et Bosch ont aussi montré leur savoir-faire en matière de capteurs et de caméras. Ce dernier a développé un concept montrant les nouvelles formes de communication possibles via la voiture autonome. Outre l'astucieuse caméra XTra Vue, Valeo a mis au point un système anticollision à 360° capable de stopper net la voiture dans un parking en cas de point de corde un peu trop optimiste à l'approche d'un poteau, par exemple. Quant à Delphi, il annonce que son Q5 autonome embarque plus de 25 capteurs.

L'ÉNERGIE ÉLECTRIQUE

Pas question de venir à Las Vegas avec une simple voiture électrique. Celle-ci doit soit présenter des caractéristiques exceptionnelles, soit apporter des solutions nouvelles. C'est le cas de la "tueuse de Tesla", allias la Faraday Future, qui affiche pas moins de 1 050 ch, ou encore du concept monovolume Chrysler, qui mêle l'énergie électrique, les aides à la conduite les plus sophistiquées (conduite semi-autonome de niveau 3), la communication V2X (avec réseau et autres véhicules), ainsi qu'une vision futuriste de l'habitacle (reconnaissance faciale). Chez Renault, Carlos Ghosn a annoncé le lancement de sa plate-forme en *open source* POM (Platform Open-Mind), et présenté le fruit de l'accord avec la société Pilot, à savoir un câble de recharge électroluminescent. Quant à Tesla, absent du Salon, son fantôme flottait sur quelques stands.

INTERFACE HOMME/MACHINE

7 VOLKSWAGEN USER ID

Votre auto vous reconnaît

Interconnecter l'homme, la voiture et son environnement, telle est la mission de la technologie User ID promue par VW. En clair : la voiture vous identifie et adapte automatiquement les réglages à vos goûts personnels. Éclairage d'ambiance, musique, paramètres de conduite, réglages des sièges… L'avantage : le dispositif repose sur une application pour smartphone, et fonctionnera avec toutes les Volkswagen, qu'il s'agisse de la vôtre ou d'un véhicule prêté ou loué.



INTERFACE HOMME/MACHINE

8 VALEO XTRAVUE

La caméra qui voit à travers les obstacles !

En combinant une antenne dite *"intelligente"*, et en connectant les caméras et lidars (radars lasers) des voitures et de l'infrastructure, le système XtraVue de Valeo permet de savoir ce qui se passe devant vous : cela permet de connaître l'étendue et la cause d'un bouchon, ou de connaître le trafic que vous risquez de croiser en doublant le camion devant vous. Le système fusionne les données recueillies et les affiche à l'écran sur une vue simplifiée. Ainsi, *"le conducteur peut voir ce qui se passe sur la route, au-delà même de son champ de vision"*.

CONDUITE AUTONOME ET CONNECTÉE





9 BOSE "BEYOND SOUND" EXPERIENCE

En voiture mais dans un sofa

Réputé pour ses activités audio, Bose l'est moins pour ses systèmes de suspension. Mais la firme américaine espère élargir son champ grâce à son concept de sièges à suspension pilotée. Testé à l'occasion du CES, le concept Bose permet d'amortir à la perfection vibrations et déformations ressenties dans le buste. La réactivité est obtenue grâce à des moteurs électromagnétiques. Reste que plusieurs écueils se dressent sur la route de ce concept. Les occupants sont tellement isolés de la chaussée que l'on imagine mal ce système s'imposer avant l'arrivée de véritables voitures autonomes. Cela laissera du temps aux ingénieurs pour travailler la compacité et le poids. Car ce qui prend de la place à bord et ne favorise pas la baisse des rejets de CO_2 paraît difficile à vendre aux constructeurs. Pas d'inquiétude chez Bose : *"Avec l'audio, nous sommes habitués à rendre compacts des systèmes volumineux au départ"*, assure Marc Mansell, vice-président de Bose Automotive.

10 TOYOTA CONCEPT-i

La voiture qui s'adapte à son conducteur

Parmi les concepts présentés au CES, c'est sans conteste celui qui est le plus séduisant, et le plus étonnant dans sa démarche. Pour Bob Carter, vice-président de Toyota, *"nous reconnaissons que la question importante n'est pas de savoir si les futurs véhicules seront équipés de technologies automatisées ou connectées. Ce qui compte, c'est l'expérience que les gens partagent avec un véhicule, et ce que le véhicule peut partager avec eux."* Le Concept-i est ainsi capable de jauger les émotions, et d'activer les niveaux d'automatisation en fonction de l'attention du conducteur et des conditions. L'intérieur et les interfaces sont volontairement dépouillés et simplifiés, puisque l'intelligence artificielle devance les besoins du conducteur.





INTERFACE HOMME/MACHINE

L'INTERFACE HOMME/MACHINE

La voiture autonome ne permettra pas seulement de lâcher le volant dans les embouteillages. Ce type de conduite devrait transformer l'habitacle et même le poste de pilotage en vrai salon roulant. Outre son très futuriste concept i Inside Future, BMW a ainsi montré le fruit de son association avec Microsoft et sa super-commande vocale Cortina (présente aussi chez Nissan), capable de réfléchir pour faciliter conduite et vie à bord. Il est ainsi possible de réserver un restaurant sans même décrocher son téléphone, ou de commander et se faire livrer, y compris sur son parcours, son dernier achat.

Sur son démonstrateur, Bosch associe l'ensemble de ses dernières innovations, comme la commande gestuelle et haptique (tactile et sensorielle), la reconnaissance faciale, les rétroviseurs numériques ou encore l'affichage de type OLED (diodes électroluminescentes organiques), ainsi que la conduite autonome de niveau 5 avec un volant qui se rétracte et dégage une large place devant le conducteur.

Pour être totalement impressionné, c'était sur le stand Toyota qu'il fallait se rendre pour son Concept-i *(voir ci-dessus)*, capable de mesurer vos émotions et d'apprendre vos habitudes. Moins bluffantes mais prêtes à être commercialisées, les nombreuses applications de smartphone qui permettent de personnaliser sa voiture avant de s'installer à bord. Celle de Volkswagen permet même d'imposer l'ensemble de ses réglages et ses musiques préférées sur une voiture de location, à condition que ce soit une… Volkswagen ! ■



La future génération d'Audi A1 ne sera disponible qu'en version 5 portes, qui représente aujourd'hui l'essentiel des ventes du modèle.



Même camouflée, cette nouvelle citadine Audi trahit un profil qui évolue peu. Seules quelques courbes deviennent des lignes acérées.

PHOTOS SB MEDIEN

AUDI PRÉPARE SA NOUVELLE A1

La citadine haut de gamme va déjà afficher sept années de carrière. L'heure du remplacement arrive !

C'est en devenant conventionnel qu'Audi aura fini par percer sur le segment des citadines. Après l'Audi 50 (1974-1978) et l'innovante mais dispendieuse A2 (1999-2005), c'est la petite A1, lancée en 2010, qui assurera à la marque un vrai succès commercial dans le domaine des petites voitures, avec une production annuelle supérieure à 110 000 unités, dont plus des deux tiers en version Sportback (5 portes). Tout en restant fidèle aux gènes du constructeur, sur les plans du style, de la qualité de présentation ou du prix de vente, l'A1 avait suffisamment d'arguments pour affronter la concurrence : une gamme variée de moteurs modernes, un équipement riche (même si trop souvent optionnel) et des prestations routières convaincantes.

L'Audi A1 reste, près de sept ans après sa commercialisation, un modèle convaincant sur route avec un style toujours d'actualité.

Le temps est toutefois venu d'assurer sa descendance, et Audi vient de commencer les tests routiers avec les prototypes de sa nouvelle génération d'A1. Si le style évoluera à la marge, à l'instar de ce que propose la lignée A3, la technique sera chamboulée. Seule la grande calandre et les lignes plus anguleuses devraient démarquer cette A1 de la précédente. L'ancienne plate-forme PQ25 est abandonnée au profit de la plus petite version de la MQB, partagée avec les nouvelles Volkswagen Polo et Seat Ibiza. Le poids sera réduit alors que les dimensions générales de l'auto seront en progression. À l'intérieur, l'instrumentation bénéficiera du tableau de bord numérique Virtual Cockpit, dont Audi prépare d'ailleurs une nouvelle génération. La version 3 portes ne devrait pas être reconduite, faute de clients suffisamment nombreux. Côté moteurs et transmissions, l'A1 offrira une palette de blocs essence et diesel en 3 et 4 cylindres accolés à une boîte manuelle ou pilotée (S tronic), mais pas de variante hybride rechargeable ou électrique, et elle sera dévoilée à la fin de cette année, pour une commercialisation en 2018.



Une vaste calandre : voilà ce qui permettra de distinguer au premier regard la face avant de cette nouvelle A1, de l'ancienne.

LES INFOS CLÉS

Commercialisation : début 2018

Prix : à partir de 18 000 €

Concurrente des Volkswagen Polo et Mini Hatch



TESLA

TESLA

La "Giga-usine" est opérationnelle

Installée à l'ouest de l'État du Nevada, dans une zone rocailleuse parsemée de gigantesques entrepôts, la Gigafactory est une usine destinée à la production de cellules de batteries lithium-ion, en collaboration avec Panasonic. Elle vient de lancer la production de nouvelles cellules cylindriques qui seront d'abord utilisées pour ses batteries domestiques (Powerwall). La fabrication des cellules destinées à la future Model 3 débutera au deuxième trimestre. Tesla annonce que, dès 2018, cette usine fournira chaque année l'équivalent de 35 GWh de cellules.

1 400 000

C'EST LE NOMBRE DE VIGNETTES CRIT'AIR COMMANDÉES PAR LES FRANÇAIS AUPRÈS DU MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT JUSQU'AU DÉBUT DU MOIS DE JANVIER. Obligatoire pour circuler à Paris depuis la mi-janvier, cette vignette facturée 4,18 € et à commander sur www.certificat-air.gouv.fr sera aussi utilisée dans d'autres zones à circulation restreinte (ZCR), notamment Grenoble et Lyon.



FRANÇOISE VALENTIN/PHOTOPQR

ÉTUDE

Les Français connaissent-ils les règles ?

Plus de 300 000 personnes ont répondu au quiz mis en ligne par l'association 40 Millions d'automobilistes sur le site www.questionspourlaroute.com, qui propose également un cahier de révisions gratuit. Le résultat ? Une note moyenne, très perfectible, de 4,86 sur 10, qui témoigne d'une trop grande méconnaissance des règles et usages sur la route. Sans surprise, ce sont les gros rouleurs (+ 40 000 km/an) qui ont le mieux répondu aux différents quiz proposés, et les plus jeunes s'en sortent globalement mieux que les plus âgés. Et si l'État se penchait sur la pertinence de la formation continue, tout au long de la vie ?

DU 1er AU 5 FÉVRIER
FESTIVAL AUTOMOBILE INTERNATIONAL

www.festivalautomobile.com



Comme chaque année, une spectaculaire exposition qui rassemble les plus splendides concept cars est organisée dans le cadre du festival, devant l'Hôtel des Invalides, à Paris.

L'entrée est à 14 €.



CHRISTOPHE MORIN/IP3/MAXPPP

"Nous sommes pragmatiques, nous nous adapterons à n'importe quelle situation, à la condition que ce soit la même règle pour tous. Tous les constructeurs automobiles vont regarder très attentivement [...] quelles vont être les règles en Amérique du Nord."

Carlos Ghosn,

P.-D.G. de Renault et Nissan, à propos des futures mesures protectionnistes envisagées par Donald Trump aux États-Unis, cité le 6 janvier par *Les Echos*.

SAMEDI
18 FÉVRIER
LEGEND SHOW
www.circuitserrechevalier.com



La piste glacée du circuit de Serre Chevalier, les voitures mythiques des années 70 et 80, et les pilotes de renom qui les domptaient à l'époque : le programme du Legend Show est aussi simple que séduisant !



Recueil sans écueil

Tous les nouveaux modèles présentés cette année, les technologies, les concept cars, les événements, les résultats sportifs et les tendances : ce traditionnel recueil annuel n'oublie aucun aspect de l'année automobile écoulée. Seul regret, le tarif qui pique un peu. ***L'Année automobile 2016/2017*, collection dirigée par Serge Bellu, éd. ETAI, 304 p, 69 €.**



PRIX AUTOBEST



GEMMA RUBIO ESPIN

La Seat Ateca couronnée par Autobest

La compétition était relevée, cette année, pour les membres du jury Autobest. Les 31 journalistes, représentant autant de pays d'Europe (dont le rédacteur en chef de *L'Auto-Journal* pour la France), avaient à choisir parmi cinq finalistes de haut niveau : Citroën C3, Peugeot 3008, Toyota C-HR, Seat Ateca et Kia Niro. Signe des temps, quatre des cinq finalistes étaient des SUV. L'espagnol remporte donc le prix Best Buy 2017, devant le 3008 et le C-HR. Rappelons qu'il couronne la meilleure voiture lancée durant l'année 2016, dont au moins une version est disponible à moins de 20 000 € hors taxes. L'esprit du trophée Autobest est en effet de désigner une voiture répondant aux besoins du plus large public, en étant attentif à l'aspect économique des choses. Établi en 2000, à l'origine centré sur les pays d'Europe orientale, le jury Autobest s'est élargi à 26 pays en 2015, pour atteindre son objectif de 31 pays et autant de journalistes en 2016. La désignation de la voiture Autobest de l'année fait suite à une évaluation détaillée, intégrant 13 critères notés lors d'une séance d'essai commune sur les pistes de Vairano, en Italie. Les votes des journalistes membres d'Autobest sont consultables en ligne sur le site www.autobest.org

Les chiffres du marché français en 2016



+ 5,1 %*

*Immatriculations de voitures neuves par rapport à 2015.

+3,7%

C'est la hausse des immatriculations de voitures particulières des groupes français en 2016, avec + 8 % pour Renault et un bilan stable pour PSA. En 2016, ils détenaient ainsi 53,5 % du marché français.

194 381

C'est le nombre de voitures neuves immatriculées en France en décembre 2016 (+ 5,8 %), soit un total de 2,015 millions sur l'année 2016.

112 152

C'est le nombre de Renault Clio IV immatriculées en 2016, ce qui en fait la voiture la plus vendue en France, devant les Peugeot 208 (97 830 unités) et 308 (75 509 voitures).

OFF

OPEL CROSSLAND X

L'ombre de PSA

Le Meriva devient le Crossland X et dévoile l'orientation SUV adoptée par Opel. Il assume son appartenance à l'univers citadin de la marque mais viendra, avec ses 4,21 m de longueur, se placer juste au-dessus des Peugeot 2008 et Renault Captur. À l'intérieur, la banquette coulisse sur 15 cm, offrant un volume de coffre allant jusqu'à 410 dm³. Le tableau de bord est d'une belle sobriété, avec un écran tactile, et le conducteur peut disposer, entre autres, d'un affichage tête haute, rareté sur le segment. L'ensemble des motorisations et boîtes sont estampillées PSA (essence : 3 cylindres 1.2 de 81 ch, 110 et 130 ch ; diesel : 1.6 de 99 et 120 ch). Lancement prévu pour ce printemps.





L'écran tactile peut atteindre 8 pouces, et la boîte auto est associée au bloc 1,2 l de 110 ch.

OPEL



VOLVO

ÉCONOMIE

Volvo en pleine forme

Le chinois Geely ne s'est pas contenté de racheter la marque Volvo : il a sérieusement investi pour que la marque puisse se développer, et a tout fait pour préserver son image. Une stratégie payante puisqu'en 2016, le constructeur suédois a battu un record historique avec plus de 534 000 voitures vendues, soit une hausse de 6,2 %. En plein renouvellement de sa gamme, Volvo ne compte pas s'arrêter et annonce *"une nouvelle année record pour ses résultats commerciaux en 2017"*.

CINÉMA

Cars : et de 3 !

Après un premier film fantastique et un deuxième clairement dispensable, *Cars* revient au cinéma, et Flash McQueen demeure le personnage principal de cette série d'animation. Les bandes-annonces laissent apparaître une modélisation plus soignée que jamais, mais il faudra attendre la sortie en salles, le 2 août, pour savoir si le scénario de *Cars 3* est à la hauteur de l'épisode initial...



L'hypercar de Mercedes AMG bientôt réalité

Nom de code : R50. Aperçu fugacement lors d'une conférence de la marque, l'engin devrait afficher plus de 1 000 ch avec un moteur de F1 hybride modifié et un poids contenu grâce à l'emploi massif de carbone. Biplace, cette supersportive sans concession se positionne sur le même terrain que l'Aston Martin AM-RB 001. Elle devrait être présentée au Salon de Francfort 2017.

Nissan prépare une nouvelle Leaf

Lancée en 2010, la Leaf a le mérite d'avoir été la première voiture électrique de grande série. Mais il faut faire face à la concurrence, et Nissan s'apprête à dévoiler sa remplaçante, qui offrira une autonomie doublée par rapport à l'actuelle, ainsi que des fonctions de conduite automatisée.

Le SUV citadin de Seat en bonne voie

La marque ibérique développe actuellement une gamme de SUV pour profiter de ce marché en pleine expansion *(voir notre dossier page 10)*, et elle est en train de préparer un modèle citadin connu sous le nom de Seat Arona. Les premiers prototypes viennent de prendre la route, mais ce SUV ne sera pas dévoilé officiellement avant la fin de l'année. Il reposera sur la plate-forme MQB A0, comme la nouvelle Ibiza qui sera présentée à Genève.



MAUVAIS GARÇ
de bonne



ÇON famille

On ne se refait pas ! Un moteur essence, une calandre masculine et quelques lignes anguleuses ne vous transforment pas automatiquement en *bad boy*. Ou alors, des beaux quartiers !

Par **Guy L'Hospital** Photos **Yann Lefebvre**

La rationalisation des plates-formes a quelque chose de démoralisant. Derrière le très poétique sigle MQB, se cachent – pour ne rester que dans l'univers de la marque aux anneaux – les dessous d'une Audi A3, d'un TT et maintenant d'un Q2. Certes, esthétiquement, rien de commun entre ces différents modèles, mais savoir que toute cette joyeuse famille partage de nombreux modules aiguise mon envie de distribuer des gifles. Fabriquer une sportive, une berline et un SUV avec les mêmes ingrédients, quelle drôle de recette ! Autant vous dire que le dernier arrivé pourrait bien prendre pour tous les autres. À lui de bien se tenir.

L'engin est fabriqué à Ingolstadt. Une chance ! Le Q2 reste donc une vraie Audi.

Avec le catalogue d'options qui va avec bien sûr. Mais sur ce plan, notre modèle d'essai la joue plutôt modeste. Pas de Virtual Cockpit, pas de hi-fi Bang&Olufsen, pas plus que de sellerie cuir. Élaboré à partir de la finition Design, notre Q2 s'offre juste un pack S line (1 890 €) et quelques options. La facture augmente donc dans les limites du raisonnable. De 31 850 €, le tarif passe à un peu plus de 38 000 €.

Si le Q2 se retrouve hors du jeu des SUV urbains (entre 16 000 et 25 000 €), c'est plutôt à cause (ou plutôt grâce) à son moteur 1.4 TFSI qui culmine à 150 ch. Une confortable puissance, qui ne lui offre pas pour autant des ailes sur la route. Ses accélérations et ses relances sont toutefois suffisantes pour faire face à n'importe quel type →



STYLE SINGULIER, AMBIANCE SOIGNÉE, ÉQUIPEMENTS DE DERNIÈRE TECHNOLOGIE, LE Q2 CHERCHE LE COUP DE CŒUR •••

de situation. Surtout s'il est associé, comme ici, à la boîte robotisée à double embrayage S tronic. Même si les palettes de changement de vitesses restent facturées en supplément, il suffit d'enfoncer sans ménagement l'accélérateur, dépasser le kick-down pour commander au minimum un rétrogradage et profiter d'une réserve de puissance suffisante pour réussir sans coup férir les dépassements les plus audacieux. Cela se traduit au niveau des performances, toutes de bon niveau. De quoi combler de bonheur le châssis, plutôt joueur et même agile quand il convient d'enchaîner une suite de virages plus ou moins serrés. Le freinage est au diapason avec un très bon équilibre et des distances d'arrêt de premier plan.

Même sur ce deuxième niveau de finition, le conducteur est parfaitement installé. La sellerie reste ferme, à l'allemande, mais elle maintient bien le buste. Les autres occupants n'ayant pas un volant pour s'occuper, ils seront sans doute moins tendres avec le confort.

Pour se mettre sur son 31, le Q2 s'est offert des jantes de 18 pouces.

Sans devenir insupportable, la filtration des défauts de la chaussée est loin d'atteindre le niveau offert par un Peugeot 2008 ou un Renault Captur. L'espace à bord correspond aux besoins d'une petite famille. À l'avant comme à l'arrière, les occupants profitent d'une aisance suffisante en largeur, au niveau des coudes et des épaules. C'est déjà moins vrai en ce qui concerne l'espace aux jambes, surtout pour celui installé au centre, qui doit composer avec le tunnel de servitude. Et lorsqu'on en vient à juger le coffre, difficile de rester dithyrambique. Sa capacité de chargement (276 dm³) n'est pas plus flatteuse que celle d'une modeste citadine. Seul point positif : son plancher plat, au niveau du seuil de

PLUS
Moteur agréable
Comportement routier
Rapport habitabilité/encombrement

MOINS
Consommation décevante
Rapport prix/équipement
Détails de finition





❶ La finition reste d'un bon niveau. Pour une Audi, certains matériaux ou assemblages déçoivent. ❷ Malgré le mode roues libres, ce 1.4 ne brille pas en consommation. ❷ Jantes alliage 18 pouces de série sur cette finition.

MESURES
Auto-Journal
SUR CIRCUIT D'ESSAIS

AUDI Q2

1.4 TFSI 150 ch S tronic 7

EN CHIFFRES

NOS MESURES

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

Moteur/Transmission		
Puissance maxi	■	150 ch à 5 000 tr/mn
Couple maxi	■	250 Nm à 1 500 tr/mn
Type		4 cyl. en ligne, turbo essence
Cylindrée/puissance fiscale		1 395 cm³/8 CV
Transmission		aux roues avant
Boîte/nombre de rapports		robotisée double embrayage/7
Châssis		
Diamètre de braquage	■	11,1
Pneumatiques		215/50 R 18
Dimensions/Poids		
L/l/h/empattement		4,19/1,80/1,51/2,60 m
Poids/tractable freiné		1 385/1 700 kg
Performances		
1 000 m d.a.	■	30,6 s
0 à 100 km	■	8,9 s
90-130 km/h en Drive	■	8,2 s
Vitesse maxi	■	202 km/h
Freinage à 50/90/130 km/h	■	10/31/62 m
Habitabilité/Coffre		
Longueur aux jambes AR	■	23 cm
Largeur aux coudes AV/AR	■	145/142 cm
Volume de coffre	■	276 dm³
Niveau sonore		
Au ralenti/90/130 km/h	■	37,1/66,1/70,5 dB

LE BUDGET

Prix	■	**31 850 €**
Malus (CO_2)	■	0 € (119 g/km)
Prix du modèle essayé*		38 030 €
Garantie	■	2 ans, km illimité

*Avec options et malus inclus

Équipements de série ■
6 airbags, aide stationnement AV/AR, capteurs pluie/luminosité, dim. auto., régul./limit. de vitesse, jantes alliage 18 pouces, GPS avec écran couleur 7 pouces…

Options
Affichage tête haute (680 €), Audi Active lane assist + régul. de vitesse adaptatif (1 370 €), Audi Virtual Cockpit (350 €), caméra de recul (430 €), custode aluminium mat (230 €), feux à LED (1 400 €), hayon élec. (550 €), peinture métal. ou nacrée (800 €), sellerie cuir (1 760 €), sièges AV chauffants (370 €), toit ouvrant vitré panoramique (1 125 €)…

Consommations		
Moyenne	■	7,5 l/100 km
Ville/Route/Autoroute	■	7,9 / 7,2 / 7,5 l/100 km
Autonomie/Réservoir	■	666 km/50 l
Note EuroNCAP		**5 étoiles**
Pays de fabrication		**Allemagne**

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL

★★★★☆

Très plaisant à conduire, doté d'un panel très étoffé d'équipements de dernière technologie, le Q2 ne commet que quelques rares faux pas. Consommation élevée, confort ferme et détails de finition par exemple.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie







❶ Le confort de suspension reste un peu ferme mais la mécanique fait preuve de souplesse. ❷ Disons que la capacité de chargement n'est pas le principal point fort du Q2. Heureusement, ce coffre profite d'une bonne accessibilité. ❸ Pour la catégorie, l'espace aux jambes est correct.

chargement, permet de faire glisser les objets sans avoir à les soulever.

Jusque-là, le Q2 mérite son blason Audi. Pas très habitable, pas très confortable… il ne manquerait plus qu'il soit cher ! Si, par le jeu des équipements et des finitions, il est possible d'éviter de faire exploser la facture à l'achat, il n'en est pas de même à l'usage. Malgré la technologie embarquée, la consommation déçoit. Même en prenant soin d'alléger le plus fréquemment possible la pression sur l'accélérateur pour couper une rangée de cylindres via le système COD (Cylinder On Demand), même en relâchant totalement la pédale de droite pour profiter du mode roues libres, la consommation sur route ne tombe pas en dessous de 7,2 l/100 km. En moyenne, le Q2 1.4 TFSI réclame 7,5 l/100 km. C'est plutôt dans la fourchette haute de la catégorie. ■

L'avis de Guy L'Hospital

C'est une vraie Audi. Avec un style en plus. Mais sur la route, le Q2 reste trop policé pour moi.

60% Quotient Émotionnel



Le pack S Line à 1 890 € dynamise le style extérieur. Il est aussi possible de personnaliser son Q2 par petites touches.

Sport auto

Hors-série

MUSTANG

NAISSANCE D'UN MYTHE



Découvrez à travers 160 pages et une iconographie riche, les plus beaux modèles de Pony Car.

Un Hors-Série destiné aux curieux comme aux passionnés... à ceux qui rêvent de traverser l'Amérique à son volant.



EN VENTE ACTUELLEMENT

3 ou 4 cylindres lequel choisir ?

Dossier réalisé par **Pascal Richard**

Pour faire le point sur les progrès des moteurs essence, nous avons décidé de confronter les deux grandes tendances du moment.

Après des années de domination du diesel, les moteurs essence ont repris du poil de la bête. Mais que valent-ils au juste ? Pourquoi sont-ils mieux qu'avant ? Et quels sont les meilleurs ? Trois ou quatre cylindres, injection directe, turbo, atmos, downsizing, ou pas… Pour en avoir le cœur net, nous avons passé l'ensemble de ces solutions en revue. Mieux, nous les avons confrontées ! Catégorie par catégorie, nous avons opposé ces technologies afin de savoir ce qui les différenciait à l'usage, quels étaient leurs avantages et bien sûr, leurs inconvénients.

Notez que ces cinq matchs n'ont pas pour but d'établir une hiérarchie entre les voitures que nous avons réunies mais uniquement de juger leurs mécaniques. Le résultat de chaque confrontation est uniquement basé sur les prestations des moteurs (performances, agrément d'utilisation, consommation…) et rien d'autre. Le confort, la finition, l'équipement de série… ne sont pas entrés en ligne compte dans notre jugement final.

Les règles du jeu posées, il ne reste plus qu'à passer aux choses sérieuses : *"Gentlemen, start your engines !"*


P. 42
Smart Forfour 1.0 71 ch VS Fiat 500 1.2 69 ch


P. 44
Citroën C3 PureTech 110 ch VS Renault Clio TCe 120 ch


P. 46
Audi A3 Sportback 1.0 TFSI 115 ch VS Mazda3 2.0 Skyactiv-G 120 ch


P. 48
Peugeot 3008 1.2 PureTech 130 ch VS Renault Kadjar TCe 130 ch


P. 50
BMW 318i 136 ch Auto. VS Mercedes CLA 180 156 ch Auto.



PHOTOS ARNAUD SAUNIER

XS ou XXS ?

Petit moteur ou très petit moteur ? Pour faire notre choix, nous avons convoqué, quoi de plus normal, deux… petites voitures !

Le moins que l'on puisse dire, c'est que la Smart Forfour et la Fiat 500 ont de la suite dans les idées. Moderne et iconoclaste, la première nommée fait appel à un moteur dans l'air du temps, à savoir un 3 cylindres taille XXS cubant un petit litre. Classique jusqu'au bout des pneus, la Fiat 500 mise, elle, sur une mécanique plus traditionnelle et un peu plus généreuse puisqu'elle héberge sous son capot un 4 cylindres de 1,2 l.

Si "philosophiquement" parlant, nos deux belligérantes utilisent des solutions différentes, le résultat obtenu est peu ou prou le même en termes de puissance : 71 ch pour la Smart, 69 ch pour la Fiat, voilà des cavaleries qui invitent à rester à portée de vue des centres-ville. Cela dit, même sur ce terrain, un minimum de tonus est requis, ne serait-ce que pour éviter de se faire déborder de toutes parts à chaque redémarrage. Soyons clair, avec la Smart, ce n'est pas gagné ! En effet, en plus d'une mécanique qui manque singulièrement d'allant, elle doit composer avec un étagement de boîte de vitesses désespérément long. Un parti pris pour le moins curieux pour une voiture essentiellement destinée à une utilisation urbaine. Face à elle, sans parler de montée d'adrénaline, le petit 1,2 l italien fait preuve d'une indéniable bonne volonté et sa souplesse est appréciable. Du coup, la 500 "oublie" littéralement la Forfour au démarrage et se montre nettement plus à son aise dans le trafic.

Taquins, et surtout bardés de bonnes résolutions en ce début d'année, nous avons décidé d'emmener nos deux minicitadines là où, normalement, elles ne devraient jamais mettre les roues (ou alors un minimum), à savoir l'autoroute. Sans être traumatisante – il ne faut pas non plus exagérer –, l'expérience fut malgré tout déplaisante au volant de la Smart dont les relances sont à proprement parler désastreuses ! 44,5 s pour passer de 90 à 130 km/h en 5e, ça frise le ridicule. La Fiat 500 1,2 l, pourtant pas un monstre de performances, met "juste" 20 secondes de moins ! Encore une fois, le moteur de la Forfour n'est pas le seul incriminé, mais


1





FIAT 500

❶ À bord de la 500, l'ambiance est agréable mais la finition est moyenne. La boîte auto est une option (1 000 €). ❷ La mécanique de l'italienne peut sembler plus *"old school"*, mais c'est bien elle qui s'en tire le mieux.

sa responsabilité est tout de même clairement engagée ! Pour se faire pardonner, le petit 3 cylindres met en avant une consommation plus sage que le "gros" quatre-pattes de l'italienne. Mais c'est insuffisant pour lui permettre d'inquiéter le 4 cylindres de la Fiat 500. ■



SMART FORFOUR

❶ Vu la fulgurance de son moteur, il ne faudra pas espérer dépasser les frontières des agglomérations avec la Smart. ❷ Surveiller la consommation du coin de l'œil vous permettra de vous rendre compte à quel point cette dernière est sage.

MESURES Auto-Journal SUR CIRCUIT D'ESSAIS

EN CHIFFRES

SMART FORFOUR 1.0 71 ch Pure / FIAT 500 1.2 69 ch Pop

NOS MESURES

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

	Smart Forfour	Fiat 500
Moteur/Transmission		
Puissance maxi	71 ch à 6000 tr/mn	69 ch à 5500 tr/mn
Couple maxi	91 Nm à 2850 tr/mn	102 Nm à 3000 tr/mn
Type	3 cyl. en ligne, essence	4 cyl. en ligne, essence
Cylindrée/puissance fiscale	999 cm³/4 CV	1242 cm³/4 CV
Transmission	aux roues avant	aux roues avant
Boîte/nombre de rapports	manuelle/5	manuelle/5
Châssis		
Diamètre de braquage	8,9 m	9,8 m
Pneumatiques AV/AR	165/65 R 15 / 185/60 R 15	185/55 R 15
Dimensions / poids		
L/l/h/empattement	3,40/1,67/1,56/2,50 m	3,58/1,63/1,49/2,30 m
Poids/tractable freiné	999 kg/–	1007/800 kg
Performances		
1000 m d.a.	37,9 s	35,6 s
0 à 100 km/h	16,5 s	14 s
90-130 km/h en 4e/5e	25,1/44,5 s	18,2/26 s
Vitesse maxi	147 km/h	162 km/h
Freinage à 50/90/130 km/h	10/33/66 m	11/33/69 m
Habitabilité/Coffre		
Longueur aux jambes AR	25 cm	18 cm
Largeur aux coudes AV/AR	136/132 cm	136/133 cm
Volume de coffre	200 dm³	207 dm³
Niveau sonore		
Au ralenti/90/130 km/h	47,8/67,7/71,6 dB	45,2/67/71,2 dB

LE BUDGET

	Smart Forfour	Fiat 500
Prix	**11 750 €**	**12 590 €**
Malus écologique (CO_2)	0 € (97 g/km)	0 € (115 g/km)
Prix du modèle essayé*	14 050 €	14 290 €
Garantie	2 ans, km illimité	2 ans, km illimité

*Avec options et malus inclus

Équipements communs

6 airbags (7 sur la Fiat), banquette AR rabattable (fractionnable sur la Fiat), condamnation centralisée, rétroviseurs électriques et dégivrants, vitres avant électriques, volant réglable en hauteur.

Options

Smart Forfour : autoradio (450 €), climatisation automatique + ensemble audio (1 000 €), jantes alliage (450 €), peinture métallisée (400 €), radar de stationnement arrière (310 €)…

Fiat 500 : antibrouillards avant (200 €), climatisation manuelle (1 000 €), jantes alliage (500 €), peinture métallisée (500 €), radar de stationnement arrière (500 €)…

Consommations		
Moyenne	6 l/100 km	6,4 l/100 km
Ville/Route/Autoroute	6,2/5,5/6,2 l/100 km	6,9/5,6/6,7 l/100 km
Autonomie/Réservoir	583 km/35 l	547 km/35 l
Note EuroNCAP	**5 étoiles**	**5 étoiles**
Pays de fabrication	**France**	**Pologne**

LE CHOIX DE L'AUTO-JOURNAL

Le 4 cylindres de la Fiat 500

Le 4 cylindres italien ne fait qu'une bouchée du 3 cylindres de la Forfour. Bien sûr, il se montre un peu plus gourmand, mais dans la mesure où ces autos ne sont pas appelées à effectuer de gros kilométrages, cet avantage devient ici très relatif. D'autant qu'en agrément de conduite, l'écart est tel que la victoire du 1,2 l de la 500 n'appelle pas la moindre contestation.



PHOTOS DENIS MEUNIER

Du pareil au même?

Pour voir du pays, la C3 et la Clio ont compris qu'il fallait en avoir sous la pédale. Mais si elles sont d'accord sur l'objectif, elles utilisent des méthodes différentes pour l'atteindre.

Le moins que l'on puisse dire, c'est que la nouvelle C3 a fait une entrée remarquée dans la catégorie des citadines. Pimpante, la petite Citroën n'a pas eu peur de bousculer la Clio qui, jusqu'ici, dominait les débats avec son éternelle rivale la Peugeot 208 *(voir L'AJ n° 972)*.

Bien décidée à démontrer qu'elle sait tout faire, la C3 se propose de nous emmener en balade. Mais attention, il ne s'agit pas ici d'un petit tour en ville ni même en proche banlieue. Non, aujourd'hui, c'est la grande sortie, direction la mer ! Pour ne pas traîner en route, elle se dote d'une mécanique alliant modernité et puissance : le 1.2 PureTech en version 110 ch. Ce 3 cylindres n'oublie aucune solution avec, au menu, injection directe et petit turbo. La Clio utilise plus ou moins les mêmes recettes. Nous avons là aussi affaire à un 1 200 cm^3 turbo alimenté par une injection directe. Mais là s'arrête le parallèle puisque le moteur TCe est un 4 cylindres. Est-ce une différence fondamentale ?

Premier indice, le démarrage. Au réveil, le Pure-Tech Citroën émet une sonorité rauque pas spécialement engageante. Comparativement, le TCe de la Clio est aussi discret qu'une rosière et n'émet pas la moindre vibration. En ville, la valeur de couple comparable (205 Nm) délivrée à des régimes voisins permet à nos deux citadines d'afficher une réelle aisance. Plus rapidement en action, la C3 prend un petit avantage sur la Clio en accélération, mais arrivée sur l'autoroute, la Renault reprend la main. Bien aidée par sa boîte de vitesses à 6 rapports, contre 5 pour la Citroën, elle exploite mieux le potentiel de son moteur et ses relances se montrent un peu plus franches.

Sur route, la douceur du moteur Renault est en parfait accord avec le comportement serein et équilibré de la Clio. Chez Citroën, en revanche, il existe un petit décalage. En effet, le PureTech 110 ch affiche un caractère plutôt enjoué alors que, de son côté, le châssis de la C3 est tout entier tourné vers le confort. Notons





CITROËN C3

❶ La nouvelle Citroën C3 fait bon ménage avec le petit 3 cylindres TureTech 110 ch qui se montre plaisant sur tous les terrains. ❷ L'instrumentation s'avère très classique mais elle est joliment présentée et sa lisibilité est parfaite.



enfin qu'en consommation, aucune des deux ne prend réellement le pas sur l'autre même si, globalement, la C3 se révèle plus économe, avec une moyenne de 6,6 l/100 km soit 0,2 l/100 km de moins que la Clio. ■



RENAULT CLIO

❶ Contrairement à la C3, la Clio reçoit une boîte de vitesses à 6 rapports qui l'aide bien lors des relances.
❷ Depuis son restylage (printemps 2016), la Clio propose une finition plus soignée. Renault aurait pu y penser avant…

MESURES Auto-Journal SUR CIRCUIT D'ESSAIS

EN CHIFFRES

CITROËN C3 1.2 PureTech 110 ch Shine / RENAULT CLIO TCe 120 ch Intens

NOS MESURES

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

	Citroën C3	Renault Clio
Moteur/Transmission		
Puissance maxi	110 ch à 5500 tr/mn	120 ch à 5500 tr/mn
Couple maxi	205 Nm à 1500 tr/mn	205 Nm à 2000 tr/mn
Type	3 cyl. en ligne, turbo essence	4 cyl. en ligne, turbo essence
Cylindrée/puissance fiscale	1199 cm³/5 CV	1197 cm³/6 CV
Transmission	aux roues avant	aux roues avant
Boîte/nombre de rapports	manuelle/5	manuelle/6
Châssis		
Diamètre de braquage	11 m	10,9 m
Pneumatiques	205/55 R 16	205/45 R 17
Dimensions / poids		
L/l/h/empattement	3,99/1,75/1,47/2,54 m	4,07/1,74/1,45/2,59 m
Poids/tractable freiné	1135/450 kg	1231/1200 kg
Performances		
1000 m d.a.	32,1 s	32,6 s
0 à 100 km/h	10 s	10,7 s
90-130 km/h en 4e/5e/6e	10,6/13,6 s/–	9,6/11,6/14,7 s
Vitesse maxi	181 km/h	187 km/h
Freinage à 50/90/130 km/h	10/32/63 m	10/32/66 m
Habitabilité/Coffre		
Longueur aux jambes AR	20 cm	22 cm
Largeur aux coudes AV/AR	142/140 cm	137/138 cm
Volume de coffre	298 dm³	330 dm³
Niveau sonore		
Au ralenti/90/130 km/h	40,1/66,8/69,6 dB	41,3/67/71,5 dB

LE BUDGET

	Citroën C3	Renault Clio
Prix	**18700 €**	**19450 €**
Malus écologique (CO_2)	0 € (103 g/km)	0 € (118 g/km)
Prix du modèle essayé*	19750 €	20560 €
Garantie	2 ans, km illimité	2 ans, km illimité

*Avec options et malus inclus

Équipements communs

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

Options

Citroën C3 : accès mains-libres (350 €), caméra de recul (250 €), jantes alliage (300 €), peinture métallisée (520 €), système de navigation (750 €), toit vitré panoramique (500 €)…

Renault Clio : peinture métallisée (520 €), système de navigation (590 €), toit en verre panoramique (400 €)…

Consommations		
Moyenne	6,6 l/100 km	6,8 l/100 km
Ville/Route/Autoroute	6,7/6,3/6,7 l/100 km	7,4/6,6/6,5 l/100 km
Autonomie/Réservoir	681 km/45 l	662 km/45 l
Note EuroNCAP	**5 étoiles**	**5 étoiles**
Pays de fabrication	**Slovaquie**	**Turquie/France/Slovénie**

LE CHOIX DE L'AUTO-JOURNAL

Égalité

Au moment de trancher, faut-il préférer le pétillant PureTech ou le plus sage mais plus doux 4 cylindres TCe ? En fait, tout déprendra de votre style de conduite. Les amateurs de mécaniques dynamiques opteront pour le 3 cylindres de la C3 tandis que les voyageurs au long cours auront intérêt à choisir le 4 cylindres Renault.



PHOTOS CHRISTIAN MARTIN

Du simple au double

Sur le plan mécanique, difficile de trouver une opposition de style plus flagrante que celle qui existe entre l'Audi A3 et la Mazda3. Cette confrontation en devient particulièrement savoureuse…

Voilà un petit moment déjà qu'Audi s'est posé en fervent défenseur du downsizing. Ce courant de pensée, si l'on peut dire, milite pour une baisse de la consommation via une réduction de la cylindrée, voire du nombre des cylindres. Et voilà comment l'A3 Sportback se retrouve affublée d'un petit "trois-pattes" de 999 cm^3 ! Mais certains résistent à la mode, notamment Mazda, qui a choisi un tout autre chemin. Chez le japonais, c'est le taux de compression qui est au centre des préoccupations des ingénieurs. En l'augmentant, ces derniers ont amélioré la combustion, donc l'efficience du moteur. Sûrs de leur affaire, ils n'ont donc pas hésité à greffer sous le capot de la Mazda3 un 4 cylindres de 2 l.

Bien qu'ils recourent à des technologies diamétralement opposées, Audi et Mazda parviennent à des résultats voisins. Sur le papier du moins. Grâce à son injection directe et son turbo, le moteur de l'A3 développe une puissance de 115 ch et un couple de 200 Nm, soit guère moins que le 2 l de la Mazda3, dépourvu de turbo et revendiquant 120 ch et 210 Nm. Reste à vérifier sur pièce lequel des deux se montre le plus convaincant.

Étonnamment disponible dès les bas régimes, le petit 3 cylindres de l'A3 est très plaisant en ville. Face à lui, le "gros" 2 l Mazda n'a rien à envier au bloc Audi sur ce terrain. Mieux, il se montre même un peu plus alerte. Mais le plus surprenant est que le moteur japonais affiche une consommation bien plus sage que son homologue germanique.

Sur l'autoroute, la donne est un peu différente. Au moment d'allonger la foulée, le moteur de la Mazda, fort de sa cylindrée plus importante, se montre infiniment plus à son aise que la "demi-portion" qui officie sous le capot de l'Audi. Ses relances sont plus franches et il est plus à l'aise que le 3 cylindres. Ce sentiment s'accroît encore sur route. Plein d'allant et bien relayé par un châssis efficace, le moteur Mazda se montre là encore plus convaincant que le 3 cylindres Audi, qui doit s'employer davantage pour suivre le rythme. Plus sollicité, le





❶



❷

AUDI A3
❶ La boîte S tronic à 7 rapports (2 150 €) se marie bien avec le petit 3 cylindres. ❷ En ville, le petit 1 l TFSI donne le change avec un certain talent, mais sur route, il manque un peu d'allonge. Dommage.

moteur 1 l TFSI s'avoue également vaincu sur le terrain de la consommation. Au final, malgré la modestie de sa cylindrée, la mécanique Audi consomme en moyenne 0,5 l/100 km de plus, preuve qu'à l'usage, le downsizing ne tient pas toujours toutes ses promesses. ■



❷

MAZDA3
❶ Livrée de série avec une boîte mécanique dotée d'une commande douce et d'un bon étagement, la Mazda3 peut recevoir en option (2 000 €) une boîte automatique à 6 rapports. ❷ L'instrumentation de la Mazda est très lisible mais il manque un peu de fantaisie au niveau de la déco.

MESURES Auto-Journal SUR CIRCUIT D'ESSAIS

AUDI A3 Sportback 1.0 TFSI 115 ch S tronic Design / MAZDA3 2.0 Skyactiv-G 120 ch Sélection

EN CHIFFRES

NOS MESURES

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

	Audi A3	Mazda3
Moteur/Transmission		
Puissance maxi	115 ch à 5 000 tr/mn	120 ch à 6 000 tr/mn
Couple maxi	200 Nm à 2 000 tr/mn	210 Nm à 4 000 tr/mn
Type	3 cyl. en ligne, turbo essence	4 cyl. en ligne, essence
Cylindrée/puissance fiscale	999 cm³/6 CV	1 998 cm³/4 CV
Transmission	aux roues avant	aux roues avant
Boîte/nombre de rapports	double embrayage/7	manuelle/6
Châssis		
Diamètre de braquage	11 m	11,4 m
Pneumatiques	225/40 R 18	215/45 R 18
Dimensions / poids		
L/l/h/empattement	4,31/1,78/1,42/2,64 m	4,47/1,79/1,46/2,70 m
Poids/tractable freiné	1 310/1 300 kg	1 317/1 300 kg
Performances		
1 000 m d.a.	32,8 s	32,1 s
0 à 100 km/h	10,7 s	10,1 s
90-130 km/h en 4e/5e/6e	10,4 s en D	10,2/14,6/21,6 s
Vitesse maxi	183 km/h	191 km/h
Freinage à 50/90/130 km/h	11/33/65	11/33/68 m
Habitabilité/Coffre		
Longueur aux jambes AR	24 cm	28 cm
Largeur aux coudes AV/AR	148/147 cm	150/146 cm
Volume de coffre	363 dm³	391 dm³
Niveau sonore		
Au ralenti/90/130 km/h	41/66,2/69,6 dB	39,4/64,5/69,9 dB

LE BUDGET

Prix	**30 350 €**	**28 700 €**
Malus écologique (CO_2)	0 € (108 g/km)	0 € (115 g/km)
Prix du modèle essayé*	34 145 €	29 350 €
Garantie	2 ans, km illimité	3 ans ou 100 000 km

*Avec options et malus inclus

Équipements communs
6 airbags, aide au stationnement AR (+ AV sur Mazda3), autoradio avec lecteur de CD/mp3, banquette AR fractionnable, climatisation automatique, jantes alliage, ordinateur de bord, régulateur de vitesse, rétroviseurs électriques/dégivrants, vitres avant électriques, volant réglable en hauteur et profondeur.

Options
Audi A3 : caméra de recul (495 €), peinture métallisée (800 €), sellerie cuir (1 595 €), système de navigation (1 400 €), toit ouvrant panoramique en verre (1 330 €)…
Mazda3 : peinture métallisée (650 €), sellerie cuir Pure White (150 €).

Consommations		
Moyenne	7,4 l/100 km	6,9 l/100 km
Ville/Route/Autoroute	7,6/7,3/7,4 l/100 km	7,1/6,6/6,9 l/100 km
Autonomie/Réservoir	675 km/50 l	739 km/51 l
Note EuroNCAP	**5 étoiles**	**5 étoiles**
Pays de fabrication	**Allemagne**	**Japon**

LE CHOIX DE L'AUTO-JOURNAL

Le 4 cylindres de la Mazda3

En remportant ce match, le "gros" 2 l Mazda nous prouve que, pour réduire la consommation, le downsizing n'est pas un passage obligé. En optimisant un moteur de facture plus classique, Mazda nous propose une mécanique à la fois plus plaisante à l'usage et plus sobre en conditions d'utilisation réelles.



PHOTOS DENIS MEUNIER

Faites vos jeux!

Le duel ultime ? Un peu ! Au travers des Renault Kadjar et Peugeot 3008, nous allons savoir qui, à cylindrée et puissance égales, se montre le plus convaincant : le 3 ou le 4 cylindres ? Les paris sont ouverts.

Difficile d'avoir plus équilibrée que cette confrontation entre le Peugeot 3008 et le Renault Kadjar. Même gabarit (4,45 m), même cylindrée (1 200 cm^3), mêmes options techniques (turbo et injection directe) et, au final, même puissance de 130 ch. Seule différence, mais elle est de taille et c'est celle qui nous occupe aujourd'hui : ces deux blocs proposent des architectures radicalement différentes. Le Peugeot 3008 suit l'exemple des 208 et 308 en accueillant sous son capot le 3 cylindres PureTech, tandis que le Kadjar reprend le 4 cylindres TCe de la Mégane.

Avouons-le, nous étions quelques-uns à trouver pour le moins curieux de monter des petits 1 200 cm^3 sous le capot d'engins aussi massifs que les 3008 et Kadjar. Ajoutez à cela le fait que, dans le cas du Peugeot, nous avons de surcroît affaire à un 3 cylindres, et vous comprendrez pourquoi, au moment de démarrer, nous nourrissions quelques doutes. Ces derniers se dissipent néanmoins vite grâce à la présence d'une valeur de couple importante (230 Nm). Cette dernière aide le 3008 à évoluer sans difficulté à bas régime.

Dans l'autre camp, le Kadjar doit se satisfaire d'un couple plus modeste (205 Nm). Un handicap en partie compensé par un poids inférieur (1 352 kg contre 1 456 kg pour le 3008). Mais en partie seulement. Une fois de plus, la version 130 ch du 3 cylindres PureTech nous a agréablement surpris. Dépourvu de vibrations, étonnamment disponible à bas régime, il fait preuve d'une réelle aisance en ville. Sur ce terrain, il sait évoluer sur un filet de gaz, ce qui limite les changements de vitesses. Une bonne nouvelle, d'autant que la commande de boîte s'avère parfois un peu accrocheuse. Le Kadjar semble, lui, plus nonchalant. Pourtant, en regardant les chiffres, on s'aperçoit que le Renault reste toujours dans la foulée du 3008. Simplement, sa mécanique se montre moins démonstrative. Ici, la douceur est à l'honneur. En ville, cette vertu est très plaisante, mais sur route, nous aurions aimé que le 4 cylindres Renault soit un peu plus







PEUGEOT 3008

❶ Le petit 3 cylindres PureTech semble un peu perdu sous le capot du 3008, mais l'ampleur de la tâche ne lui fait pas peur ! ❷ L'environnement proposé par l'habitacle du Peugeot 3008 est vraiment très plaisant.



tonique. D'ailleurs, malgré sa masse plus importante, le 3008 revendique des relances plus franches. Ajoutez à cela un comportement plus dynamique et vous comprendrez que, malgré une consommation sensiblement plus importante (0,2 l/100 km), le SUV Peugeot s'impose. ■



RENAULT KADJAR

❶ Comme le 3008, le Kadjar reçoit une boîte à 6 rapports. La commande est mieux guidée mais les débattements sont un peu trop amples. ❷ À l'instar de son moteur, le Kadjar propose un comportement routier très sage mais pas désagréable.

MESURES Auto-Journal SUR CIRCUIT D'ESSAIS

PEUGEOT 3008
1.2 PureTech 130 ch Active /
RENAULT KADJAR
1.2 TCe 130 ch Zen

EN CHIFFRES

NOS MESURES

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

	Peugeot 3008	Renault Kadjar
Moteur/Transmission		
Puissance maxi	130 ch à 5500 tr/mn	130 ch à 5500 tr/mn
Couple maxi	230 Nm à 1750 tr/mn	205 Nm à 2000 tr/mn
Type	3 cyl. en ligne, turbo essence	4 cyl. en ligne, turbo essence
Cylindrée/puissance fiscale	1199 cm³/7 CV	1197 cm³/7 CV
Transmission	aux roues avant	aux roues avant
Boîte/nombre de rapports	manuelle/6	manuelle/6
Châssis		
Diamètre de braquage	10,9 m	11,4 m
Pneumatiques	225/55 R 18	215/45 R 18
Dimensions / poids		
L/l/h/empattement	4,45/1,84/1,62/2,67 m	4,45/1,84/1,61/2,65 m
Poids/tractable freiné	1456/1400 kg	1352/1500 kg
Performances		
1000 m d.a.	32,6 s	32,5 s
0 à 100 km/h	10,7 s	11 s
90-130 km/h en 4e/5e/6e	10,2/13,1/17,9 s	11/14,8/19,4 s
Vitesse maxi	187 km/h	188 km/h
Freinage à 50/90/130 km/h	11/32/63	10/31/67 m
Habitabilité/Coffre		
Longueur aux jambes AR	24 cm	28 cm
Largeur aux coudes AV/AR	149/148 cm	150/147 cm
Volume de coffre	547 dm³	520 dm³
Niveau sonore		
Au ralenti/90/130 km/h	38,5/62,8/66,2 dB	37,7/64,6/70,1 dB

LE BUDGET

	Peugeot 3008	Renault Kadjar
Prix	**27 700 €**	**26 400 €**
Malus écologique (CO_2)	0 € (124 g/km)	0 € (126 g/km)
Prix du modèle essayé*	29540 €	29430 €
Garantie	2 ans, km illimité	2 ans, km illimité

*Avec options et malus inclus

Équipements communs

6 airbags, aide au démarrage en côte, aide au stationnement AR, autoradio avec lecteur de CD/mp3, banquette AR fractionnable, climatisation automatique, jantes alliage, ordinateur de bord, régulateur de vitesse, rétroviseurs électriques/dégivrants, vitres avant électriques, volant réglable en hauteur/profondeur.

Options

Peugeot 3008 : accès mains-libres (400 €), peinture métallisée (640 €), système de navigation (1200 €), toit ouvrant panoramique en verre (1400 €)…

Renault Kadjar : caméra de recul (400 €), sellerie cuir (1600 €), peinture métallisée (630 €), système de navigation (800 €), toit panoramique en verre (600 €)…

Consommations		
Moyenne	7,9 l/100 km	7,7 l/100 km
Ville/Route/Autoroute	8,2/7,6/8 l/100 km	8,2/7,3/7,7 l/100 km
Autonomie/Réservoir	670 km/53 l	714 km/55 l
Note EuroNCAP	**5 étoiles**	**5 étoiles**
Pays de fabrication	**France**	**Espagne**

LE CHOIX DE L'AUTO-JOURNAL

Le 3 cylindres de la Peugeot 3008

Au-delà de la victoire, ce qu'il est important de retenir de cette confrontation, c'est qu'aujourd'hui, l'achat d'un SUV essence n'est plus seulement le fruit d'un réflexe anti-diesel. C'est aussi un acte de bon sens tant il est vrai que, désormais, le rapport prix/plaisir/consommation proposé par ces moteurs est devenu attractif, y compris dans cette catégorie.



Les limites du genre

Un petit 3 cylindres 1,5 l pour la BMW face à un modeste 4 cylindres 1,6 l pour la Mercedes : les premium jouent les modestes. Est-ce vraiment ce que l'on attend d'elles ?

Même si cela n'a pas toujours été facile, les constructeurs premium ont réussi, peu à peu, à s'imposer aussi dans des catégories qui, a priori, n'étaient pas taillées pour eux. Cela a pris du temps, mais aujourd'hui, les Série 1 et Classe A sont des succès. Résultat : après avoir utilisé les mécaniques de leurs grandes sœurs, les benjamines ont tracé leur propre route en misant, au vu de leur statut de modèle d'entrée de gamme, sur des moteurs plus modestes. Mais rien de répréhensible à cela !

Le problème, c'est qu'aujourd'hui, ces mêmes "petits" moteurs commencent à se retrouver sous les capots des modèles du calibre de la Série 3. Ainsi, aujourd'hui, cette dernière débute sa gamme essence avec un 3 cylindres de 1 500 cm³ et 136 ch. Un peu court ? Sur le papier, oui ! Mais nous voulions en avoir le cœur net. C'est pourquoi nous l'avons "traînée" à Montlhéry ! Pour qu'elle ne soit pas seule, nous avons choisi la Mercedes CLA, une berline qui, elle aussi, joue les modestes sur le plan mécanique avec un petit 4 cylindres 1 600 cm³. Étonnant en ville, terrain sur lequel sa courbe de couple très plate fait merveille, le petit 3 cylindres de la 318i s'essouffle en revanche très rapidement sur la route. Il faut alors tout le talent de la boîte de vitesses automatique (option, 2 200 €) pour parvenir à préserver un minimum d'agrément de conduite.

Plus puissant (+ 20 ch), le 1,6 l Mercedes ne donne pas pour autant un réel sentiment d'aisance même si ses remises en vitesse sont un peu plus franches. Notons au passage que la version BlueEfficiency (122 ch) revendique avec une boîte manuelle des performances comparables à notre CLA équipée d'une boîte de vitesses à double embrayage (option, 2 250 €).

Face au chrono, nos craintes se confirment. La 318i manque singulièrement d'allant. Heureusement, sur le plan dynamique, rien de changé. Dans ce domaine, une Série 3, même modestement motorisée, possède toujours un petit truc en plus. Plus neutre, la Mercedes CLA propose aussi de bonnes prestations routières, mais il lui manque une petite once de folie pour rivaliser avec la 318i. Elle devra aussi s'incliner sur le chapitre de la consommation, mais la différence (0,4 l/100 km) s'explique en partie par l'écart de puissance. ■



BMW 318i

❶ Pour compenser la trop grande sagesse de sa mécanique, la Série 3 peut ici s'appuyer sur son excellente boîte automatique (option, 2 200 €). ❷ Si le 3 cylindres manque de tonus, le châssis, lui, reste très alerte !





MERCEDES CLA

❶ En ce qui concerne la présentation, la CLA est plus sportive que le caractère de son moteur.
❷ L'instrumentation aussi joue les sportives. Élégante, elle propose une excellente lisibilité.



LE CHOIX DE L'AUTO-JOURNAL
Égalité

Si la 318i arrache le match nul, ce n'est pas grâce à son moteur. Mais plutôt grâce à son excellente boîte automatique et à son non moins remarquable châssis. Car en face, le bloc Mercedes revendique de meilleures performances mais ne parvient pas à en tirer vraiment parti, à cause notamment d'un caractère mécanique bien trop effacé.



MESURES Auto-Journal SUR CIRCUIT D'ESSAIS

BMW 318i
136 ch BVA Lounge /
MERCEDES CLA
180 ch BVA Inspiration

EN CHIFFRES

NOS MESURES

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

	BMW Série 3	Mercedes CLA
Moteur / Transmission		
Puissance maxi	136 ch à 4 400 tr/mn	156 ch à 5 500 tr/mn
Couple maxi	220 Nm à 1 250 tr/mn	250 Nm à 2 000 tr/mn
Type	3 cyl. en ligne, turbo essence	4 cyl. en ligne, turbo essence
Cylindrée / puissance fiscale	1 499 cm³ / 7 CV	1 595 cm³ / 7 CV
Transmission	aux roues arrière	aux roues avant
Boîte / nombre de rapports	automatique / 8	double embrayage / 7
Châssis		
Diamètre de braquage	11,8 m	11,1 m
Pneumatiques	225/45 R 18	225/40 R 18
Dimensions / poids		
L / l / h / empattement	4,64 / 1,82 / 1,43 / 2,81 m	4,64 / 1,78 / 1,42 / 2,70 m
Poids / tractable freiné	1 523 / 1 300 kg	1 505 / 1 400 kg
Performances		
1 000 m d.a.	31,8 s	30,1 s
0 à 100 km/h	10 s	9 s
90-130 km/h en Drive	10,4 s	8,6 s
Vitesse maxi	203 km/h	218 km/h
Freinage à 50 / 90 / 130 km/h	11 / 32 / 66 m	9 / 31 / 67 m
Habitabilité / Coffre		
Longueur aux jambes AR	28 cm	24 cm
Largeur aux coudes AV / AR	149 / 147 cm	145 / 142 cm
Volume de coffre	461 dm³	505 dm³
Niveau sonore		
Au ralenti / 90 / 130 km/h	45 / 63,6 / 68,5 dB	41,2 / 65,7 / 69,8 dB

LE BUDGET

Prix	**34 300 €**	**36 450 €**
Malus écologique (CO_2)	0 € (126 g/km)	53 € (128 g/km)
Prix du modèle essayé*	38 650 €	38 378 €
Garantie	2 ans, km illimité	2 ans, km illimité

*Avec options et malus inclus

Équipements communs
6 airbags (7 sur la CLA), aide au stationnement AR (caméra sur la CLA), autoradio avec lecteur de CD/mp3, banquette AR fractionnable, climatisation automatique, jantes alliage, ordinateur de bord, régulateur de vitesse, rétroviseurs électriques/dégivrants, vitres avant électriques, volant réglable en hauteur et profondeur.

Options
BMW 318i : caméra de recul (450 €), peinture métallisée (1 000 €), sellerie cuir (1 950 €), système de navigation (1 400 €), toit ouvrant panoramique en verre (1 600 €)…
Mercedes CLA : peinture métallisée (850 €), sellerie cuir (3 400 €)**, système de navigation (1 025 €), toit ouvrant panoramique en verre (1 200 €)…
**Inclut les sièges AV chauffants à réglages électriques

Consommations		
Moyenne	7,7 l/100 km	8,1 l/100 km
Ville / Route / Autoroute	9 / 7,3 / 6,8 l/100 km	9,7 / 7,5 / 7,1 l/100 km
Autonomie / Réservoir	779 km / 60 l	617 km / 50 l
Note EuroNCAP	**5 étoiles**	**5 étoiles**
Pays de fabrication	**Allemagne**	**Allemagne**

CONCLUSION : avantage 4 cylindres

Au terme de ces cinq confrontations, les blocs 4 cylindres s'imposent d'une courte tête devant les 3 cylindres. Mais sont-ils pour autant meilleurs ? En fait, cela dépend pour une grande partie de l'usage et du style de conduite qui sont les vôtres. Toutefois, ce dossier met en lumière une chose : les 4 cylindres ne sont pas "finis" et le downsizing n'est pas à considérer comme LA solution, mais comme UNE solution.

ALFA ROMEO GIULIA 2.2 Diesel 150 ch Super
AUDI A4 2.0 TDI 150 ch Design



Tradition contre moderne

Avec sa propulsion, son diesel vrombissant et ses lignes évocatrices, l'Alfa Giulia tente de réintroduire les vraies valeurs dans le gratin des berlines. Ce programme conservateur a-t-il ses chances face aux prouesses technologiques de l'Audi A4 ?

Par **Camille Pinet** Photos **Christian Martin**

Souvenez-vous. Au début des années 70, Alfa Romeo était le spécialiste incontesté des berlines haut de gamme sportives. Sur la file de gauche des premières autoroutes, les calandres à quatre phares des Giulia et Berlina s'imprimaient à grands coups d'appels de phares dans les rétroviseurs des conducteurs de R16 et 404, terrorisés. BMW n'était encore qu'un choix d'amateurs très avertis ; et ne parlons même pas d'Audi qui venait tout juste d'entamer sa renaissance avec sa 100 très confidentielle.

Quarante ans plus tard, la situation est totalement renversée. C'est au tour de l'italien de jouer des coudes dans un univers monopolisé par des allemands très sûrs d'eux. Autrefois obscure, la marque aux anneaux brille de mille feux et domine le segment avec son A4. Face à cette adversité, Alfa a pris le parti de la tradition : flatter ceux qui préfèrent conduire que se laisser conduire. D'où le choix d'une architecture de propulsion, d'un train avant à la structure évoluée et d'un style sans équivoque. Reste qu'il faut bien aussi frapper au cœur d'un marché où la sportivité est loin d'être le premier critère. Pour séduire les sociétés, premières clientes de →

ce type de berline, impossible de se dispenser d'un classique diesel 150 ch d'entrée de gamme. Face à elle, l'Audi A4 est au sommet de son art : renouvelée il y a à peine un an, elle reprend à son compte les technologies les plus modernes du groupe Volkswagen.

SUR LA ROUTE

Il devient rare de trouver deux concurrentes aussi diamétralement opposées que la Giulia et l'A4 en matière de conduite. Même dans cette version 150 ch, l'Alfa joue les sportives affûtées, et cela se sent dès les premiers tours de roues. C'est qu'elle est sans doute la première de son espèce à avoir pris le risque d'associer une direction aussi directe avec la propulsion. L'effet est spectaculaire : tranchant comme un couteau japonais, le train avant se place au millimètre. L'agilité de cette berline apparaît totalement hors catégorie et évoque des sportives beaucoup plus radicales. La bonne nouvelle, c'est que la sécurité n'en souffre pas. L'efficacité du comportement routier est tout simplement bluffante : aucun profil de route ne fait peur à l'italienne, qui se joue des bosses, des dévers et des changements d'appui comme qui rigole, en repoussant très loin les limites d'intervention de l'ESP, non déconnectable. Revers de la médaille : cette direction demande un petit temps d'adaptation à ceux qui n'ont pas l'habitude de conduire une Citroën CX. Dépourvue du moindre point mort, elle demande des gestes précis et mesurés, pour éviter les écarts intempestifs, notamment sur autoroute. C'est autant une question d'habitude que de goût.

En comparaison, l'Audi joue une partition plus classique. Elle aussi est capable d'aller bon train sur des routes de campagnes défoncées, surtout lorsqu'elle est équipée de la suspension pilotée (option à 1 190 €) et des pneumatiques Michelin Primacy 3 comme notre modèle du jour. Elle n'y met cependant pas autant d'enthousiasme. La direction, moins directe et précise, ne donne pas la même confiance au conducteur. Celui-ci a tôt fait de comprendre que son truc à elle, c'est le confort. Réglé presque trop souple, l'amortissement efface les irrégularités et propose un filtrage de première catégorie. Pourtant, l'Alfa est loin de démériter en la matière. Si quelques percussions se ressentent à basse vitesse, le bilan est excellent pour une suspension classique. Elle ne rivalise toutefois pas avec le moelleux de notre A4.

Les deux modèles diesel à transmission manuelle revendiquent la même puissance : 150 ch.

Là encore, la confrontation est pourtant tranchée. Sélecteur de conduite réglé sur Dynamic, l'Alfa garantit une réponse à l'accélérateur immédiate, presque caricaturale. Même à l'arrêt, on se surprend à faire vrombir le moteur comme une F1 avant le départ, et pourtant c'est un mazout ! Elle profite aussi de sa cylindrée supérieure pour offrir un couple plus élevé : 60 Nm de plus que l'Audi, c'est tout sauf anec- →

SÛRE DE SA MAÎTRISE, L'AUDI A4 FAIT LE CHOIX DE LA TECHNOLOGIE ET DU CONFORT •••









❶ Entouré d'écrans et d'assistances, le pilote de l'A4 se livre à une conduite 2.0, s'il a pris soin de cocher les bonnes options au moment de l'achat. ❷ Efficace, mais pas joueuse, l'allemande !

ALFA ROMEO GIULIA **AUDI A4**





ANALOGIQUE OU TECHNOÏDE
Avec son Virtual Cockpit optionnel, l'Audi A4 joue les futuristes face à l'Alfa Giulia, qui fait valoir le joli dessin sportif de ses compteurs traditionnels. Deux écoles s'opposent !



CUIR OU PLASTIQUE ?
Revêtu de plastique, le levier de la Giulia fait toc à côté de celui de l'A4, plus finement ouvragé. La commande de boîte de l'italienne apparaît également beaucoup plus virile et impose de décomposer un peu plus ses mouvements que sur l'allemande.



dotique, d'autant qu'elle pèse 93 kg de moins. Les performances parlent d'elles-mêmes : une seconde d'écart lors de l'exercice du 0 à 100 km/h et pas moins de 7,5 s pour relancer de 90 à 130 km/h en 6e ! L'Audi ne donne pourtant jamais l'impression d'être sous-motorisée, simplement moins alerte. Son TDI se montre sensiblement plus linéaire et moins caractériel, et ses commandes douces incitent à une conduite apaisée. Dans les deux cas, les transmissions se révèlent un peu longues, mais à l'usage, l'Audi s'en sort mieux : en ville, l'hésitation entre 1re et 2e revient moins souvent qu'au volant de l'Alfa.

LA VIE À BORD

Si l'Alfa Romeo choie son conducteur, elle ne s'avère pas aussi généreuse avec ses passagers. Ceux-ci doivent d'abord supporter un niveau sonore tout simplement inacceptable dans la catégorie. À froid comme à chaud, le 2,2 l fait entendre sa sonorité de Massey Fergusson sans la moindre retenue et vibre généreusement à chaque démarrage. Après une balade en Audi, le contraste est saisissant, ce que confirment les 5 décibels d'écart mesurés par notre sonomètre à 90 km/h : du jamais-vu dans la catégorie. Les ingénieurs du département bruits et vibrations avaient-ils pris trop de vacances pendant le projet Giulia ?

La soupe à la grimace continue au moment de s'installer à bord.

Plus courte de 8 centimètres, la Giulia accueille moins bien à l'arrière. Si l'espace aux jambes est plus généreux qu'à bord de l'Audi, la banquette se révèle nettement moins confortable. Dans les deux cas, le passager du milieu est très mal loti : il ne s'agit vraiment que d'une place d'appoint. Toujours au chapitre pratique, l'allemande offre un coffre plus logeable (468 dm^3 contre 388 dm^3 selon nos mesures), plus accessible et doté en prime de formes plus régulières et plus exploitables. Et, une fois n'est pas coutume, elle a le bon goût de ne pas facturer en supplément la banquette rabattable (250 € sur la Giulia) !

Pourtant, quelle que soit la version choisie, le catalogue d'équipements et d'options de l'Alfa n'est que l'ombre de celui de l'Audi. Sur notre version bardée d'options, l'A4 déroule une avalanche de technologies. Équipée du Virtual Cockpit (300 €), du système multimédia avec écran 8,3 pouces (1 600 €), d'un pavé tactile pour la saisie des adresses, de cartes de GPS signées par Google Earth, elle se transforme en petit paradis pour *geeks* amateurs d'écrans et de connectivité. Autant de gadgets dont l'Alfa ne dispose pas, même en option. Le tableau se noircit encore au chapitre des aides à la conduite. Face au Lane Assist de l'Audi, qui agit sur le volant, l'Alfa oppose un système d'alerte sonore →





Beaucoup plus coupleuse mais aussi plus légère, l'Alfa colle une véritable valise en reprises à l'A4.

EN MATIÈRE DE PLAISIR DE CONDUITE ET DE TENUE DE ROUTE, L'ALFA N'A PAS DE LEÇONS À RECEVOIR, SURTOUT PAS DE LA PART DE L'A4 ●●●



ALFA ROMEO GIULIA



COMME L'AUDI OU PRESQUE

Là encore, la Giulia propose une molette en plastique qui sonne creux, quand l'Audi offre du métal. Lorsque l'on opte pour son GPS haut de gamme, l'Audi y ajoute une surface tactile pour entrer les adresses du bout du doigt. Bluffant!

AUDI A4







POUR DEUX UNIQUEMENT

À l'arrière, l'A4 fait mieux que la Giulia, dont la banquette est moins facile d'accès et manque singulièrement de confort. Dans les deux cas, le passager du milieu n'est pas à son aise.





MALLE À PARTIR

Non seulement la malle de l'Alfa est moins logeable et pratique, mais en plus, la banquette rabattable est une option à 250 €. Le genre de pingrerie que mêmes les allemandes avaient fini par abandonner.



L'AUDI ET L'ALFA AFFICHENT TOUTES DEUX DES PERSONNALITÉS BIEN DISTINCTES, ET C'EST TANT MIEUX ! •••

horripilant que l'on désactive aussitôt que l'on a repéré sa commande, située sur le bout du commodo gauche. Et ceux qui ont pris l'habitude du régulateur de vitesse adaptatif, bien pratique dans les embouteillages, en seront également pour leurs frais. Autant dire que l'italienne a encore un peu de chemin avant d'arriver au niveau de sophistication de sa rivale.

Le constat est le même au moment d'examiner la finition. L'Audi A4 joue sur du velours dans ce domaine grâce à ses commandes ciselées, ses matériaux de qualité et ses ajustages impeccables. Une commande symbolise l'écart entre les deux voitures : la molette de contrôle du système multimédia, non tactile dans les deux cas. Lourde, métallique et agréable à manipuler dans l'Audi, elle paraît aussi légère qu'un mauvais jouet de supermarché sur l'Alfa. Si notre modèle était néanmoins bien mieux fignolé que ceux de nos précédents essais, les détails bâclés comme celui-ci sont encore trop nombreux. Dommage, car l'Alfa bénéficie d'un cuir de qualité facturé moins cher (900 € contre 1 150 € sur l'Audi avec des parties en simili !), et certains matériaux comme ceux qui recouvrent le haut de la planche de bord sont agréables à l'œil et au toucher. L'ensemble forme une atmosphère beaucoup plus sportive et originale que celle de l'Audi, qui ne surprend plus depuis des lustres.

BUDGET

Au moment de passer à la caisse, nos deux concurrentes ne jouent pas tout à fait dans la même cour. L'Audi A4 ne prend pas ses clients en traître : elle s'affiche d'emblée plus chère de 2 220 €. Ne comptez pas sur elle pour se rattraper en jouant grand seigneur en matière d'équipements de série, elle n'offre en plus que la banquette rabattable et la climatisation trois zones au lieu de deux. En se plongeant dans le catalogue des suppléments, l'écart s'agrandit. Certes, l'allemande a un plus grand choix de selleries, de décorations, de jantes et, nous l'avons dit, d'équipements high-tech, de confort et de sécurité que l'Alfa. Mais elle fait payer tout cela bien plus cher. Avec le principe des packs d'options groupées, la transalpine en offre toujours d'avantage, pour un tarif inférieur… quand l'option est disponible. Bref, le client de l'Audi fait toujours face à une note plus salée, et ce n'est pas sa consommation inférieure de 0,3 l/100 km qui compense la différence. Dans les deux cas, nos deux protagonistes font preuve de beaucoup de frugalité. ■

VERDICTS

SUR LA ROUTE : ÉGALITÉ

LA VIE À BORD : AUDI A4

BUDGET : ALFA ROMEO GIULIA

ALFA ROMEO GIULIA 2.2 Diesel 150 ch Super
AUDI A4 TDI 150 ch Design
EN CHIFFRES

MESURES Auto-Journal SUR CIRCUIT D'ESSAIS



ALFA ROMEO GIULIA

PLUS
Châssis exceptionnel
Moteur performant
Agrément de conduite

MOINS
Insonorisation ratée
Finition perfectible
Habitabilité en retrait

AUDI A4

PLUS
Confort
Finition et présentation
Consommation

MOINS
Rapport prix/équipement
Performances en retrait
Options coûteuses



Perfectible, l'Alfa ? Sans doute. Mais elle apporte de la passion dans un segment un peu trop rationnel.

NOS MESURES

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

	Alfa Giulia 2.2 Diesel	Audi A4 2.0 TDI
Moteur/Transmission		
Puissance maxi	150 ch à 4000 tr/mn	150 ch à 5500 tr/mn
Couple maxi	380 Nm à 1500 tr/mn	320 Nm à 1500 tr/mn
Type	4 cyl. en ligne, turbo diesel	4 cyl. en ligne, turbo diesel
Cylindrée/puissance fiscale	2143 cm³/7 CV	1968 cm³/7 CV
Transmission	aux roues arrière	aux roues avant
Boîte/nombre de rapports	manuelle/6	manuelle/6
Châssis		
Diamètre de braquage	11,3 m	11,7 m
Pneumatiques	225/50 R 17	225/50 R 17
Dimensions / poids		
L/l/h/empattement	4,65/1,86/1,44/2,82 m	4,73/1,85/1,43/2,82 m
Poids/tractable freiné	1486/1600 kg	1579/1900 kg
Performances		
1000 m d.a.	30,2 s	31 s
0 à 100 km/h	8,9 s	9,7 s
90-130 km/h en 4e/5e/6e	7,8/9/10,8 s	9,8/13,4/18,3 s
Vitesse maxi	215 km/h	211 km/h
Freinage à 50/90/130 km/h	11/32/66 m	10/31/64 m
Habitabilité/Coffre		
Longueur aux jambes AR	28 cm	23 cm
Largeur aux coudes AV/AR	149/145 cm	150/145 cm
Volume de coffre	388 dm³	468 dm³
Niveau sonore		
Au ralenti/90/130 km/h	48,6/68,9/71 dB	45,4/63,8/67,4 dB

LE BUDGET

Prix	**36700 €**	**38920 €**
Malus écologique (CO_2)	0 € (109 g/km)	0 € (99 g/km)
Prix du modèle essayé*	41110 €	44320 €
Garantie	3 ans ou 100000 km	2 ans, km illimité

*Avec options et malus inclus

Équipements communs
6 airbags, autoradio, Bluetooth, clim. auto. bizone (trizone sur A4), détecteurs de pluie/luminosité, freinage d'urgence automatique, GPS, jantes alliage 17 pouces, régulateur/limiteur de vitesse, rétros électriques, sièges AV avec réglages en hauteur, volant cuir ajustable dans les deux plans.

Options
Alfa Giulia : accès et démarrage mains-libres (580 €), accoudoir AR et banquette rabattable (250 €), BVA (2200 €), GPS avec écran 8,8 pouces (1200 €), peinture métal. (890 €), pack Assistance + : radar AV, caméra de recul, détection angles morts, éclairage adapt., rétros électrochrom. (1000 €), sellerie cuir (900 €), sièges AV élec. (780 €), suspension active (1100 €), toit ouvrant (1500 €)…
Audi A4 : accès et démarrage mains-libres (690 €), affichage tête haute (1190 €), boîte S tronic 7 (2200 €), GPS avec écran 8,3 pouces (1600 €), Pack Assistance route : AFIL, lecture panneaux, régul. de vitesse adaptatif (1800 €), peinture métal. (1010 €), sellerie cuir et simili (1150 €), sièges élec. (930 €), suspension active (1190 €), toit ouvrant (1330 €), Virtual Cockpit (300 €)…

Consommations		
Moyenne	6 l/100 km	5,7 l/100 km
Ville/Route/Autoroute	6,5/5,6/5,8 l/100 km	6,2/5,7/5,1 l/100 km
Autonomie/Réservoir	867 km/52 l	702 km/40 l
Note EuroNCap	**5 étoiles**	**5 étoiles**
Pays de fabrication	**Italie**	**Allemagne**

LE CHOIX DE L'AUTO-JOURNAL
AUDI A4

C'est bien grâce à des arguments rationnels et à son homogénéité que l'Audi remporte ce match. Malgré un tarif conséquent et un équipement de série souvent mesquin, elle excelle dans tous les domaines : confort, finition, agrément… et ses aides à la conduite impressionnent. Même si l'Alfa et son châssis d'exception ont su nous parler le langage du cœur, la Giulia doit encore progresser en insonorisation, en finition et équipement pour remporter la mise.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

LES EXPERTS AJ

Son look de petite baroudeuse n'est pas le seul atout de la C3. Elle entend bien retrouver sa place dans le palmarès des citadines préférées. Même si le diesel n'est plus à la mode, le BlueHDi 100 ch lui assure une réelle polyvalence.



Si vous n'aimez pas les airbumps, ils ne sont pas obligatoires, mais protègent bien des petits chocs urbains.



N'attendez pas d'elle le tempérament enjoué d'une 208. Son truc, c'est le confort ! Toutefois, avec ce 110 ch, les longs trajets ne lui font pas peur.

CITROËN C3

BlueHDi 100 ch Shine - **20 100 €**

Malus écologique : 0 €



Le dessin vertical du tableau de bord donne une impression d'espace et sert plutôt bien l'ergonomie. Les inserts colorés apportent une note gaie.



Le coffre de la C3 ne bat pas les records de la catégorie (298 dm³). Loin de là ! Et le décrochement entre le fond et le seuil n'est pas très pratique.

PHOTOS YANN LEFEBVRE



Franck Lagorce (Pilote)

- Formule 1 chez Ligier en 1994-1995
- 10 participations aux 24 Heures du Mans et plus de 20 victoires en Trophée Andros.



Mélina Priam (Journaliste)

- Des centaines de modèles essayés en 15 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.

PORTRAITS CLEMENT CHOULOT

> Comme elle est assez légère, on a l'impression d'avoir plus de puissance. Elle est tout à fait capable d'affronter de longs trajets.

L'avis du pilote

70% Quotient Émotionnel

Pour une citadine, c'est dommage que la commande de boîte soit aussi désagréable. Elle manque de précision et les débattements sont trop longs. C'est d'autant plus regrettable que le moteur est, lui, plaisant : disponible à bas régime et silencieux pour un diesel. Comme l'auto n'est pas trop lourde, il n'est pas à la peine. La direction est souple, confortable en ville, et se montre assez précise sur route. Je suis agréablement surpris par le freinage. Pour une petite voiture, l'attaque de pédale a du mordant : c'est efficace, rassurant. L'auto garde sa stabilité en appui et un bon pouvoir directionnel. À bord, la présentation est rationnelle, mais je suis de ceux qui préfèrent des commandes de climatisation séparées de l'écran tactile. J'aurais aussi aimé un meilleur maintien des sièges. Au moins, ils sont confortables !

> Plus que sa caméra connectée, je trouve intéressant qu'elle intègre l'alerte au franchissement de ligne ou la lecture des panneaux de série.

L'avis de la journaliste

60% Quotient Émotionnel

Il est évident que si l'on ne parcourt pas plus de 5 000 km par an, ce diesel n'est pas conseillé. Aussi plaisant et économique (5,2 l/100 km) soit-il, il fait grimper la note à l'achat. Plus de 20 000 € pour une citadine, même bien équipée comme cette version Shine, c'est une somme, et le surcoût sera difficile à rentabiliser. Pour un usage urbain, autant investir dans la boîte auto EAT6. En revanche, le diesel a du sens pour un usage mixte. La C3 faisant honneur à la réputation de confort de Citroën, envisager de longs trajets est un plaisir. En revanche, elle n'aime guère les conduites musclées. Son credo, c'est le confort, la sécurité et le bien-être. Elle mise ainsi sur des dispositifs tels l'AFIL, la lecture des panneaux de limitation de vitesse – de série, s'il vous plaît ! – ou la surveillance de l'angle mort (390 €).

> Une petite citadine facile à prendre en main et confortable, mais je trouve qu'il lui manque un petit truc en plus pour se démarquer de la concurrence.

L'avis du taxi

60% Quotient Émotionnel

Elle a une bonne bouille, cette C3 ! Et je me sens bien au volant. Les sièges sont moelleux, la direction légère, elle braque assez court et l'embrayage est souple. C'est une petite voiture maniable, facile à prendre en main, avec une bonne visibilité périphérique. Contrairement à Franck, la commande de boîte ne me dérange pas. Je suis plus gêné par l'absence d'accoudoir central. La présentation est sans chichis. Tout est clair, très lisible, mais il manque quelques rangements d'appoint et certains plastiques déçoivent sur une auto à plus de 20 000 €. À l'arrière, les passagers ne sont pas trop mal lotis pour une citadine. Le coffre est juste correct. Dommage que le seuil de chargement soit un peu haut. Je trouve l'idée de la caméra connectée intéressante, notamment en cas d'accident.





L'AUTO GAGNANT

Pour qu'il termine sa carrière en beauté, Dacia convertit le Duster à l'automatique. Et pour une fois, pas question de faire dans le low cost. Il hérite de la transmission à double embrayage EDC employée chez Renault.

Par **Pierre Lefebvre** Photos **Tibo**



❶

Ce n'est plus un simple phénomène de mode réservé à quelques "excentriques", c'est une véritable tendance de fond. Alors qu'il y a une dizaine d'années, les allergiques à la pédale d'embrayage passaient, en France du moins, pour des hurluberlus voire des conducteurs qui ne savaient pas conduire, et ne représentaient qu'une poignée d'automobilistes – moins d'une vente sur dix –, nous sommes aujourd'hui plus d'un quart à choisir notre voiture neuve avec une boîte automatique, toutes techniques confondues ! Logique, donc, que Dacia entre dans la danse. Mais, si la première tentative de la marque, avec la Sandero Easy-R dotée d'une boîte à simple embrayage, n'avait rien de concluant – l'agrément étant aux abonnés absents –, le deuxième essai, dans les entrailles du Duster, risque de faire davantage d'adeptes.

Déjà utilisée chez Renault, la transmission EDC à 6 rapports du Duster s'avère plutôt convaincante.

Et pour cause. Fournie par Getrag, elle recourt à la technologie d'un double embrayage, comme la fameuse boîte DSG de Volkswagen, pionnière du genre. Pour rappel, cette dernière permet de séparer la boîte de vitesses en deux demi-boîtes, l'une gérant les rapports pairs ainsi que la marche arrière, l'autre les impairs.



❷

❶ Simple et pratique sont les leitmotivs du Duster. Les plastiques sont rigides mais correctement assemblés. ❷ Le SUV soigne son look : barres de toit et jantes alliage de 16 pouces sont de série. ❸ Il existe un mode manuel. Mais entre nous soit dit, peu s'en serviront. ❹ Seul le diesel dCi 110 est disponible avec la boîte EDC.



❸



❹

Ainsi, alors que la voiture est déjà en prise (par exemple en 3e), le rapport supérieur est prêt à être engagé grâce au second embrayage, qui se referme quand le premier s'ouvre, évitant toute rupture de charge et tout à-coup, tout en restant accéléré. Autre avantage : cette technologie s'avère moins lourde, moins encombrante et, théoriquement, moins énergivore qu'une boîte automatique traditionnelle à convertisseur de couple.

En pratique, le Duster fait très bon usage de cette technologie ; son maître mot : la douceur.

Avec des passages de vitesse sans heurts et une rapidité suffisante, cette boîte EDC – uniquement associée au diesel le plus puissant 1.5 dCi 110 ch et à une transmission à deux roues motrices – plaira au plus grand nombre. Certes, elle n'est pas parfaite avec quelques hésitations en ville – entre la 2e et la 3e – lorsqu'on évolue sur un filet de gaz à basse vitesse. Mais dans l'ensemble, elle offre tout ce qu'attendent les amateurs d'automatisme. D'ailleurs, inutile de passer en mode manuel (à moins de vouloir faire mumuse). À noter que la commande au levier (il n'y a pas de palettes au volant) offre, et ce n'est pas si fréquent, un fonctionnement logique : il faut pousser pour rétrograder.

CHOISIR LE DUSTER EN BOÎTE AUTOMATIQUE N'ENTRAÎNE PAS UNE FLAMBÉE DE LA CONSOMMATION MOYENNE ●●●

Bien servi par cette transmission mais bridé en couple (- 10 Nm) – car l'EDC ne peut pas en digérer davantage pour des questions de fiabilité –, le dCi 110 est aussi un bon compagnon. Assurant des performances suffisantes et peu ou prou équivalentes à celle d'une version à boîte manuelle, il n'est certes pas un modèle de discrétion, distillant de généreux claquements à l'accélération, mais il n'y a rien d'autre à redire. C'est plutôt du côté de la consommation que l'EDC était attendue au tournant. Avec 0,2 l/100 km de plus en moyenne comparée à la boîte manuelle, elle s'avère là aussi probante, permettant au Duster de demeurer sous la barre symbolique des 7 l/100 km en moyenne.

Offrant un agrément mécanique encore dans le coup, le Duster dispose toujours d'un bon châs- ➔



PLUS
Boîte douce
Conso. raisonnable
Rapports prix/prestations

MOINS
Diesel bruyant
Adhérence avec les pneus mixtes
Modèle en fin de vie

sis, même s'il commence à accuser quelques rides. Plus confortable qu'agile, l'engin prend du roulis en virage, plonge beaucoup au freinage – avec en prime des distances d'arrêt sans fard – souffre d'une direction peu précise et chausse des pneus mixtes qui pénalisent l'adhérence sur route grasse.

Mais quand on regarde les exigences financières du Duster, on lui pardonne facilement ses petits défauts. Malgré un surcoût de 1 300 €, la boîte à double embrayage EDC n'est – pour une boîte automatique – pas chère. Et même si le Duster frôle, dans cette finition haut de gamme Black Touch, les 20 000 €, il n'a, hormis une voiture d'occasion, aucun concurrent direct. D'autant que la dotation affiche ici complet. Entre l'écran tactile (placé un peu trop bas) intégrant GPS, la connexion Bluetooth et la caméra de recul (une nouveauté depuis la fin 2016), rien ne manque. Reste à méditer sur une chose : aussi convaincant soit-il, le Duster commence à être une "vieille" voiture. Son remplaçant est d'ailleurs annoncé pour la fin de l'année. Alors, peut-être faut-il patienter encore un peu pour vraiment tirer le gros lot ? D'autant que la prochaine génération pourrait également associer la boîte automatique à une motorisation essence… ■



❶


❷ ❸

❶ L'écran tactile avec GPS intégré est ici de série. Et simplissime à utiliser. ❷ La banquette arrière est accueillante mais les grandes jambes s'y sentiront un peu à l'étroit. ❸ Le Duster propose un vaste coffre. Sans doute l'une des raisons de son succès.



L'avis de Pierre Lefebvre

Hormis des sièges peu confortables à mon goût, le Duster n'a que des qualités. C'est la 4L du XXIe siècle !

60% *Quotient Émotionnel*

1300 € DE PLUS SEULEMENT POUR LA BOÎTE EDC : UN VÉRITABLE TARIF "À LA DACIA" ! ●●●

DACIA DUSTER 1.5 dCi 110 ch EDC Black Touch

EN CHIFFRES

MESURES Auto-Journal SUR CIRCUIT D'ESSAIS

NOS MESURES

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

LA TECHNIQUE

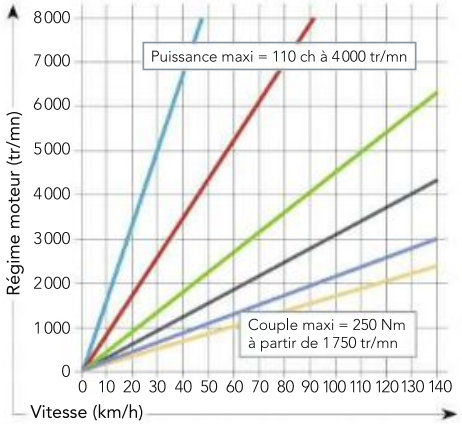
Moteur / Transmission	
Puissance maxi	110 ch à 4000 tr/mn
Couple maxi	250 Nm à partir de 1750 tr/mn
Type	4 cyl. en ligne, turbo diesel, 8 soupapes
Cylindrée / puissance fiscale	1461 cm³ / 6 CV
Transmission	aux roues avant
Boîte / nombre de rapports	robotisée double embrayage / 6

→ Diagramme des vitesses

Contrairement à la tendance actuelle qui privilégie des derniers rapports très longs, la boîte EDC du Duster présente un étagement assez resserré, au détriment de la consommation sur autoroute.

Vitesse à 1000 tr/mn

En 1re = 7,37 km/h En 2e = 12,81 km/h En 3e = 21,92 km/h
En 4e = 31,13 km/h En 5e = 37,8 km/h En 6e = 48,53 km/h



Châssis	
Diamètre de braquage	11,2
Pneumatiques	215/65 VR 16

Dimensions / Poids	
L/l/h/empattement	4,32/1,83*/1,64/2,68 m
Poids/tractable freiné	1326/1200 kg

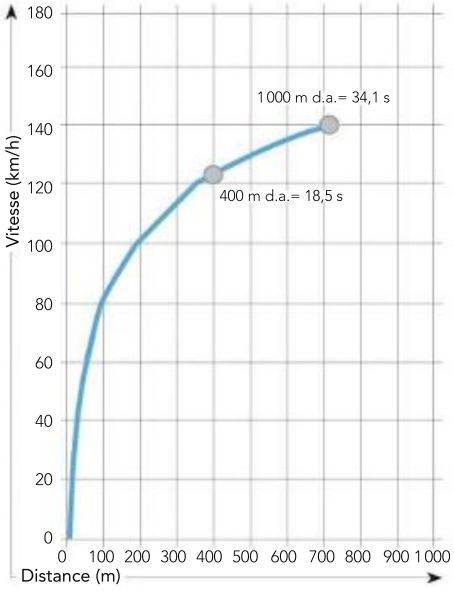
*Avec barres de toit

LA CONDUITE

Performances	
1000 m départ arrêté	34,1 s
400 m départ arrêté	18,5 s
0 à 100 km/h	12 s
Vitesse maxi	164 km/h

→ Courbe d'accélération

Coupleux mais peu puissant, le dCi 110 ch offre des performances décentes mais sans plus face à notre chronomètre.



Reprises	
90 à 130 km/h en D	13 s
Temps en D pour dépasser un camion roulant à 90 km/h (en D)	14,8 s
Distance pour dépasser un camion roulant à 90 km/h	468 m

Freinage	
Depuis 50 km/h	10 m
Depuis 90 km/h	32 m
Depuis 130 km/h	68 m

LA VIE À BORD

Habitabilité / Coffre	
Longueur aux jambes AR	24 cm
Largeur aux coudes AV/AR	141/144 cm
Garde au toit AV/AR	97/94 cm
Volume de coffre	505 dm³
Seuil de chargement	77 cm

Niveau sonore	
Au ralenti/90/130 km/h	Non mesuré

LE BUDGET

Prix	19250 €
Malus écologique (CO_2)	0 € (123 g/km)
Prix du modèle essayé *	19470 €
Garantie	3 ans, 100000 km

*Avec options et malus inclus

Équipements de série

4 airbags, ABS, aide au parking AR + caméra de recul, antibrouillards, banquette rabattable 60/40, barres de toit "Duster", Bluetooth, clim. manuelle, écran tactile + GPS, ESP, jantes alliage 16 pouces, régulateur/limiteur de vitesse, radio-CD-mp3/prises AUX/USB

Options

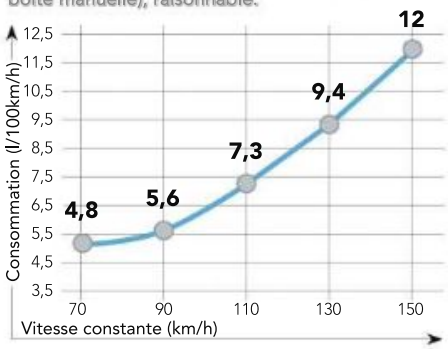
GPS avec cartographie Europe (100 €), roue de secours (120 €), sièges avant chauffants (200 €).

Consommations	
Moyenne	6,7 l/100 km
Ville/Route/Autoroute	6,5/6,2/7,5 l/100 km
Autonomie/Réservoir	50 l/746 km

Note EuroNCAP	**3 étoiles**
Pays de fabrication	**Roumanie**

→ Consommation à vitesse stabilisée

Sans surprise, c'est sur le réseau secondaire que le Duster se montre le plus sobre. Si vous prenez majoritairement l'autoroute, les passages à la pompe seront nettement plus fréquents. Mais dans l'ensemble, la consommation du SUV Dacia reste, malgré sa boîte EDC (+0,2 l/100 km comparée à la boîte manuelle), raisonnable.





LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL

★★★½☆

À défaut d'être parfaite, avec une gestion parfois hasardeuse en ville, cette boîte EDC sied comme un gant au Duster. Elle ne plombe ni la consommation moyenne, ni le budget, avec un surcoût raisonnable.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

VAISSEAU AMIRAL

Avec désormais 4 turbos (!) sous le capot, la nouvelle 750d ne progresse pas seulement en puissance, elle gagne aussi en agrément. Avec, pour satisfaction supplémentaire, des consommations très basses.

Par **Stany Meurer** Photos **Yann Lefebvre**

L'avis de Stany Meurer



Je me suis senti un peu perdu dans cette grande voiture qui m'a bluffé par ses performances.

80% *Quotient Émotionnel*

CLÉ MAGIQUE

Moyennant un supplément raisonnable (600 €), votre clé sera dotée d'un raffinement technologique vous permettant de garer votre voiture en avant ou en arrière (mais uniquement en ligne droite dans l'axe) sans conducteur au volant. Génial pour ne pas griffer les bords de portière et/ou avoir à se contorsionner pour s'extraire de l'habitacle ou y entrer lorsque l'espace est réduit, comme dans un garage étroit.



TURBOS À GOGO

En passant de 3 à 4 turbos, la 750d gagne 19 ch (de 381 ch, elle passe à 400 ch), progresse en couple (de 740 Nm à 760 Nm) et réduit ses consommations de 11 %. Bref, c'est tout bénéfice pour l'utilisateur qui sera émerveillé par ce 6 cylindres d'une cylindrée de… 3 litres seulement ! À l'usage, la 750d donne la sensation qu'elle abrite quelques cylindres de plus et/ou d'avoir une cylindrée plus importante.



CHAISE… COURTE !

En largeur, l'habitabilité est royale, à l'avant comme à l'arrière. En revanche, si l'espace réservé aux jambes est parfait pour le conducteur et le passager avant, il n'en va pas de même à l'arrière où les occupants de la banquette disposent de 25 cm à peine. En outre, le passager assis au centre subira la punition d'un tunnel de servitude imposant et d'une console centrale envahissante. Moralité : si vous voyagez le plus fréquemment à l'arrière, oubliez la berline et optez pour la limousine. James s'en accommodera…



PAS UNE PORSCHE…

Les distances de freinage mesurées par nos spécialistes auraient été qualifiées d'excellentes… il y a quinze ans ! En 2016, elles ne constituent pas un exploit. Au contraire, une flopée de banales compactes réalise des performances bien meilleures. Au volant, il vous faudra impérativement avoir cette donnée à l'esprit et composer avec elle si vous ne désirez pas connaître de fâcheuses expériences…

ABRACADABRA !

Pour les uns, c'est un gadget. Pour les autres, l'écran à commande gestuelle émergeant d'un tableau de bord recouvert de cuir est une pure merveille. Vous pouvez, d'un simple geste, agir sur plusieurs fonctions : augmenter et baisser le volume, changer de station de radio, accepter ou rejeter un appel et accéder à des commandes personnalisées. Au passage, signalons que l'accès à de nombreuses commandes est multiple.

MESURES Auto-Journal SUR CIRCUIT D'ESSAIS

BMW 750d xDrive M Sport

EN CHIFFRES

NOS MESURES

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

Moteur / Transmission	
Puissance maxi	400 ch à 4400 tr/mn
Couple maxi	760 Nm à 2000 tr/mn
Type	6 cylindres en ligne, turbos (4) diesel
Cylindrée / puissance fiscale	2993 cm³ / 28 CV
Transmission	intégrale permanente
Boîte / nombre de rapports	automatique / 8
Châssis	
Diamètre de braquage	12,3 m
Pneumatiques AV / AR	245/40 R20 / 275/35 R20
Dimensions / Poids	
L / l / h / empattement	5,10 / 1,91 / 1,48 / 3,07 m
Poids / tractable freiné	2060 / 2300 kg
Performances	
1000 m d.a.	24,7 s
0 à 100 km	5 s
90-130 km/h en 6e/7e/8e/D	6,6 / 8,2 / 12,3 / 5,2 s
Vitesse maxi	250 km/h*
Freinage à 50 / 90 / 130 km/h	11 / 32 / 66 m
Habitabilité / Coffre	
Longueur aux jambes AR	25 cm
Largeur aux coudes AV / AR	158 / 152 cm
Volume de coffre	512 dm³
Niveau sonore	
Au ralenti / 90 / 130 km/h	44,4 / 62 / 66,2 dB

LE BUDGET

Prix	**124 750 €**
Malus (CO_2)	1260 € (149 g/km)
Prix du modèle essayé**	142 160 €
Garantie	2 ans, km illimité

*Limitée électroniquement **Avec options, malus inclus

Équipements de série

6 airbags, affichage tête haute, Bluetooth, caméra de recul, clim. auto., feux de route anti-éblouissement, jantes alliage 19 pouces, phares full LED adaptatifs, régul./lim. de vitesse, sellerie cuir, toit ouvrant…

Options

Conduite semi-autonome (3150 €), direction active + 4 roues directrices (1500 €), Park Assist (360 €), phares laser (1200 €), régul. de vitesse actif (1950 €), stationnement autonome (600 €)…

Consommations	
Moyenne	8,3 l/100 km
Ville / Route / Autoroute	9,5 / 7,9 / 7,4 l / 100 km
Autonomie / Réservoir	939 km / 78 l
Note EuroNCAP	**5 étoiles**
Pays de fabrication	**Allemagne**

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL

★★★★☆

Moteur puissant, souple et très bon rapport performances/consommation, boîte douce et réactive. Distances de freinage quelconques. Habitabilité arrière décevante, coffre profond.

bon / moyen / mauvais dans sa catégorie

DISCRIMINATION POSITIVE

Les marques allemandes règnent en maîtres sur le segment des grands SUV de luxe. Pour espérer attirer l'attention, il faut se différencier. C'est précisément la voie choisie par le Levante… et ça lui réussit.

Par **Benoît Lande** Photos **Joël Peyrou**

Si la démarche de lancer un SUV peut paraître opportuniste, il semble en l'occurrence difficile de critiquer Maserati. La marque italienne ne fut en effet pas la dernière à sentir poindre le phénomène. Dès 2003, elle présentait un concept car baptisé Kubang, laissant augurer de l'arrivée prochaine d'un SUV dans la gamme. Malheureusement, Maserati n'avait alors ni la plate-forme ni les moyens de développer ce nouveau modèle. Depuis, la marque a entamé son émancipation. L'arrivée de la Ghibli a permis de faire substantiellement progresser les ventes. C'est également la mission confiée au Levante, qui doit permettre cette fois de doubler le nombre de clients.

Le nouveau venu repose donc sur le châssis de la Ghibli.

Cela conditionne son gabarit – plus de 5 m de longueur – et son architecture. Également fidèle au système quatre roues motrices Q4 de la berline, il privilégie la propulsion en envoyant 100 % du couple aux roues arrière en conditions normales (et jusqu'à 50 % sur l'avant en cas de besoin). Voilà qui est de bon augure pour le comportement, sachant que l'amortissement est, lui, confié à une suspension pneumatique adaptative. Sous le capot n'officient que des V6, un essence de 430 ch et un diesel de 275 ch. Ce dernier assure des performances de bon niveau (28,2 s sur le 1 000 m d.a. et 6,8 s de 90 à 130 km/h). Il s'apprécie aussi pour sa souplesse, sa sonorité aux accents de V6 (dans l'habitacle, pas à l'extérieur) et l'excellent travail qu'il réalise avec la boîte automatique à 8 rapports, particulièrement douce dans ses changements de vitesse. La bonne entente de ce couple a parallèlement un effet positif sur la consommation, qui ne dépasse pas 10 l/100 km.

Selon les attentes de chacun, le comportement est une bonne… ou une mauvaise surprise.

Celui qui pense trouver un SUV sportif de la trempe d'un Cayenne en sera pour ses frais. En dépit du mode Sport de sa suspension, le 4x4 Maserati reste pataud, sensible au roulis et rapidement emporté par son poids. Les freins, efficaces mais peu endurants, et la direction, peinant à informer le conducteur, ne collent pas non plus avec une utilisation sportive. Seul motif de satisfaction : le fonctionnement de la transmission intégrale, qui permet de placer le train arrière au couple. Amusant sans être dangereux. A contrario, celui qui s'attend à ce que le Levante soit incapable d'offrir un bon niveau de confort sera agréablement surpris. Les suspensions absorbent parfaitement les défauts de la chaussée et l'insonorisation a été particulièrement soignée en dépit de l'absence d'encadrement de vitres latérales. Faire de longs trajets à bord de ce SUV est un régal. D'autant que tous les passagers ont droit à un bel accueil. À l'avant, ils apprécieront le confort →

LE STYLE DU LEVANTE TRANSPIRE LA SPORTIVITÉ. MAIS AVEC LE V6 DIESEL, IL MISE PLUTÔT SUR LE CONFORT •••



des sièges, à l'arrière la place disponible aux jambes. Tous profitent de l'ambiance particulièrement agréable, a fortiori dans cette livrée cuir havane, qui tranche avec le caractère froid des productions germaniques. Le système multimédia passe par un écran tactile 8,4 pouces qui offre une belle définition. L'ergonomie ne soulève pas de critique et la reconnaissance vocale mérite même des compliments.

En termes d'aides à la conduite, le Levante joue une partition plus traditionnelle que celle de ses rivaux high-tech. L'essentiel est là (mais en option), avec un régulateur de vitesse intelligent ou l'alerte de changement de voie. Mais pas question de conduite semi-autonome capable de réguler la vitesse en fonction du parcours par exemple. Reste à aborder les principaux points noirs du Levante : son diamètre de braquage (13,2 m) et son coffre. En dépit de ses 5 m de longueur, il n'offre que 416 dm³… Certains rivaux, eux, proposent 7 places ! ■



❶



❷

❶ Les jantes de 21 pouces sont facturées en supplément 4 538 €. ❷ La position de conduite est excellente, proche de celle d'une berline. Les aides à la conduite ne sont pas aussi poussées que chez la concurrence allemande. ❸ La place à l'arrière est royale… mais pour deux adultes seulement. Rappelons qu'un Audi Q7 emmène 7 personnes dans le même encombrement.



❸

IL RÈGNE À BORD UNE AMBIANCE CHALEUREUSE. ET SI LA FINITION PÂTIT DE QUELQUES DÉFAUTS, L'ERGONOMIE SE RÉVÈLE SANS FAILLE •••



PLUS
Confort général
Diesel onctueux
Ambiance à bord

MOINS
Manque de sportivité
Coffre symbolique
Diamètre de braquage



MESURES
Auto-Journal
SUR CIRCUIT D'ESSAIS

MASERATI LEVANTE
Diesel 275 ch
EN CHIFFRES

L'avis de Benoît Lande

Le V6 carbure au diesel, certes, mais il est performant et ronronne agréablement dans l'habitacle.

80%
Quotient Émotionnel

La suspension trop lâche et la direction inconsistante ruinent les velléités sportives.

❶



❷



❶ Les compteurs sont à aiguilles mais l'ordinateur de bord est doté d'un écran digital couleur. Il donne accès à une foule d'informations. ❷ Les palettes seront utiles pour jouer du frein moteur lors d'une descente de col, et soulager les freins. ❸ Les écopes latérales sont une signature propre à Maserati.

❸



NOS MESURES

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

Moteur/Transmission	
Puissance maxi	275 ch à 4000 tr/mn
Couple maxi	600 Nm à 2000 tr/mn
Type	V6, turbo diesel
Cylindrée/puissance fiscale	2987 cm³/18 CV
Transmission	intégrale
Boîte/nombre de rapports	automatique/8

Châssis	
Diamètre de braquage	13,2 m
Pneumatiques	265/40 YR 21

Dimensions/Poids	
L/l/h/empattement	5,01/1,97/1,68/3,01 m
Poids/tractable freiné	2307 kg/NC

Performances	
1000 m d.a.	28,2 s
0 à 100 km	7,1 s
90-130 km/h en Drive	6,8 s
Vitesse maxi	230 km/h*
Freinage à 50/90/130 km/h	11/31/64

Habitabilité/Coffre	
Longueur aux jambes AR	31 cm
Largeur aux coudes AV/AR	154/153 cm
Volume de coffre	416 dm³

Niveau sonore	
Au ralenti/90/130 km/h	46,2 / 64,8 / 67,7 dB

LE BUDGET

Prix	72800 €
Malus (CO_2)	9660 € (189 g/km)
Prix du modèle essayé**	104878 €
Garantie	2 ans, km illimité

*Chiffres constructeur. **Avec options et malus inclus

Équipements de série
6 airbags, accès et démarrage sans clé, amortissement pneumatique piloté, clim. auto. 2 zones, hayon électrique, phares bixénon adaptatifs, sellerie cuir, système multimédia écran 8,4 pouces...

Options
Intérieur en cuir pleine fleur (3267 €), pack Assistant Conducteur Plus (3731 €), audio Bowers & Wilkins 15 HP 1280 W (4200 €)...

Consommations	
Moyenne	9,7 l/100 km
Ville/Route/Autoroute	10,8/9,3/9 l/100 km
Autonomie/Réservoir	825 km/80 l

Note EuroNCAP	En cours
Pays de fabrication	Italie

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL

★★★½☆

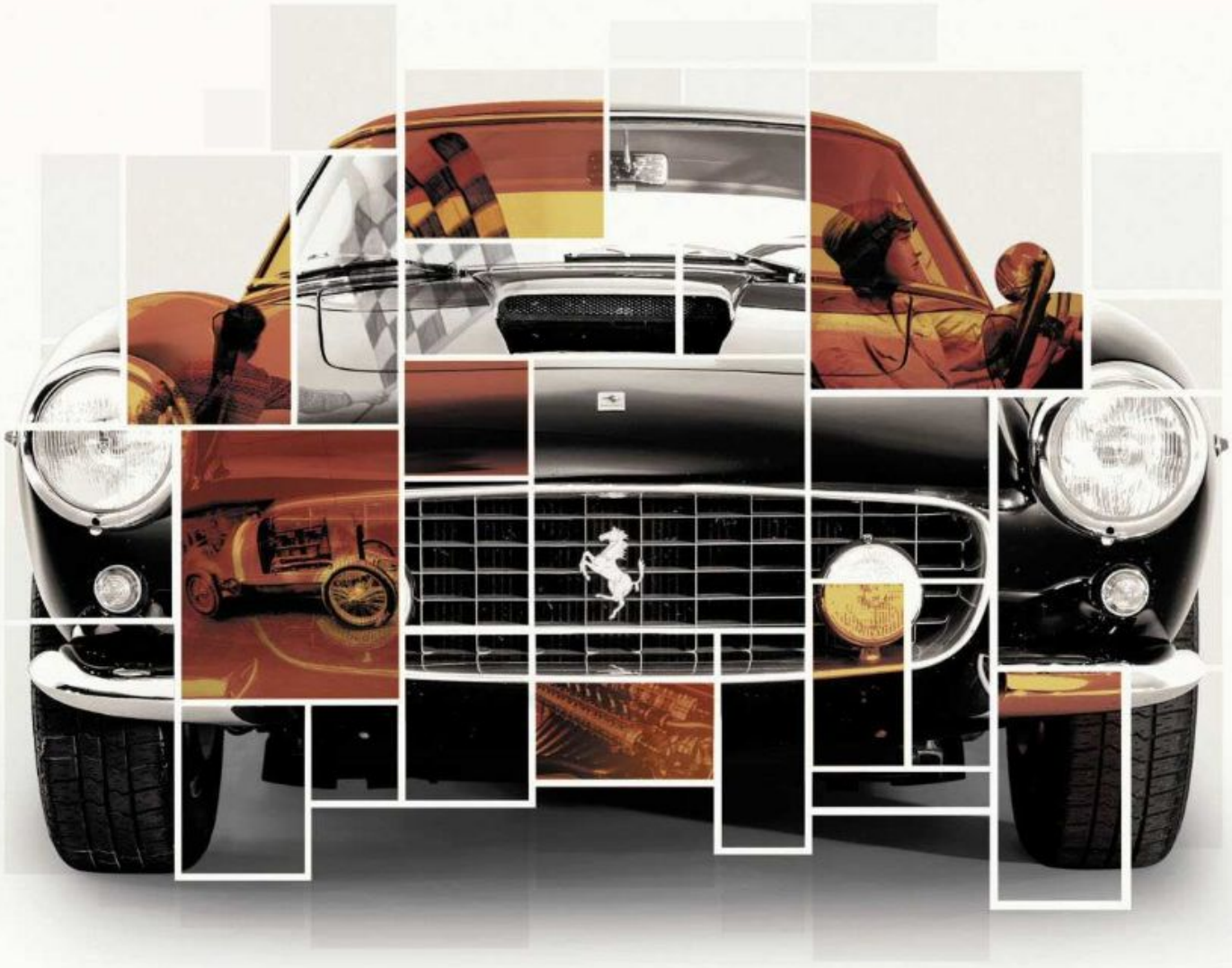
Le Levante réussit à se différencier grâce à une ligne sculpturale et une ambiance chaleureuse. Le confort est excellent et le moteur diesel séduisant. Mais son gabarit est pénalisant, ses aspects pratiques négligés et son comportement manque de sportivité.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

SALON RETRO MOBILE

LE PASSÉ A TOUJOURS UN FUTUR

8 > 12 FÉVRIER 2017



© Christian Martin STUDIO VIRAGE PARIS - Thinkstock

PARIS • PORTE DE VERSAILLES • **PAVILLONS 1/2/3**

COMEXPOSIUM // VENTES AUX ENCHÈRES ARTCURIAL //Motorcars 10 FÉVRIER // WWW.RETROMOBILE.FR

#RETROMOBILE

Biographie

SITE DE PRODUCTION
CHENNAI
(Inde)

EXEMPLAIRES VENDUS
8 475 exemplaires tous types confondus en France en 2015, contre **7 031** douze mois plus tôt : plutôt encourageant pour sa remplaçante.

MOTORISATIONS
DIESEL : aucun.
ESSENCE : de 80 à 116 ch (ce dernier n'a jamais été importé en France).

MODÈLE LE PLUS VENDU
1.2 80 ch en finition N-TEC à boîte manuelle

Sa seconde vie en occasion

La motorisation 1.2 DIG-S à compresseur s'impose logiquement pour l'agrément. Tant qu'à faire, optez pour la version la mieux équipée, sans gros surcoût sur le marché de l'occasion.



NISSAN

Née en 2010
Fin de carrière 2016

Nissan Micra

Par **Stany Meurer**

Dans sa catégorie, on ne peut pas dire que la dernière génération de Micra ait beaucoup marqué les esprits. Tout cela devrait changer bientôt…

Présentée en 1982, la première Micra connut un beau succès commercial. En 1993, le modèle qui la remplaça eut même l'honneur d'être la première japonaise élue Voiture de l'année. Mais, par le plus grand des mystères, la belle machine s'enraya. Nissan eut beau tenter des formes rondes ou plus tendues, essayer des dessins tantôt originaux, tantôt plus classiques aux limites de la banalité, rien n'y fit : la Micra semblait condamnée à vivre dans l'ombre des vedettes de la catégorie. Si les différentes générations ont connu des carrières sportives honorables dans de nombreux pays, chez nous, la Micra brillait plutôt par une image de citadine sans âme. Une sorte d'injustice dans la mesure où les deux générations ayant précédé celle-ci n'étaient pas dénuées d'un certain charme… qui n'a manifestement pas opéré chez nous. Notez que le modèle actuel sera le dernier produit pour l'Europe en Inde, sa remplaçante ayant été conçue et programmée pour être fabriquée à Flins, sur les mêmes chaînes que la Renault Clio. Et aussi que sa version 1.2 DIG-S se distingue par un moteur équipé d'un compresseur, une exclusivité dans la catégorie. ■


NEW DISCOVERY



À l'aise, glaise

Les pires conditions. Voilà à quoi fut confronté le nouveau Discovery pendant son développement. Nous avons pris le volant de deux prototypes au cœur de la rude Écosse, à quelques mois des premières livraisons. Bienvenue dans les coulisses exigeantes de la mise au point d'un SUV prometteur.

Par **Brice Perrin** Photos **Nick Dimbleby**



Arpenter d'imposants rochers tapissés de boue a de quoi effrayer. Mais, guidé par des spécialistes et aidé par une électronique salvatrice, l'exercice devient un jeu d'enfant.

Blair Atholl, à quelques troupeaux de moutons de Pitlochry, ça ne vous dit rien. C'est normal. À 120 km au nord d'Édimbourg, l'endroit est au cœur de l'Écosse, nimbé de la brume matinale typique du climat hivernal local. C'est froid, c'est humide, c'est rude, c'est empli d'une nature envahissante et théâtrale, et c'est parfait puisque nous sommes là pour mettre à rude épreuve plusieurs prototypes du nouveau Land Rover Discovery, et découvrir les secrets de son développement. Encore partiellement camouflés, les prototypes rangés dans un coin de forêt aménagé en bivouac jappent d'impatience. Moi aussi. Pas le temps de niaiser, en route. Ou plutôt en chemin !

À bord, l'habitacle affiche une présentation de grande qualité et des matériaux flatteurs – ce n'est pourtant qu'un modèle de présérie. Le développement de l'auto sur le point d'être achevée a commencé dès 2012. *"Il nous a fallu quatre années pour développer cette toute nouvelle voiture, depuis le premier dessin jusqu'au lancement de la production en série. Nous avons d'abord réalisé des prototypes de phase précoce pour tester les capacités fondamentales, que ce soit sur route ou en hors-piste, et enfin nous avons assemblé des prototypes de vérifications finales ; ces voitures permettent de réaliser les derniers tests. Nous emmenons ces prototypes partout dans le monde, pour qu'ils rencontrent les pires conditions climatiques et tous les scénarios envisageables, et faire en sorte que la voiture soit performante sur toutes les surfaces"*, précise Nick Collins, qui dirige la gamme Discovery chez Land Rover.



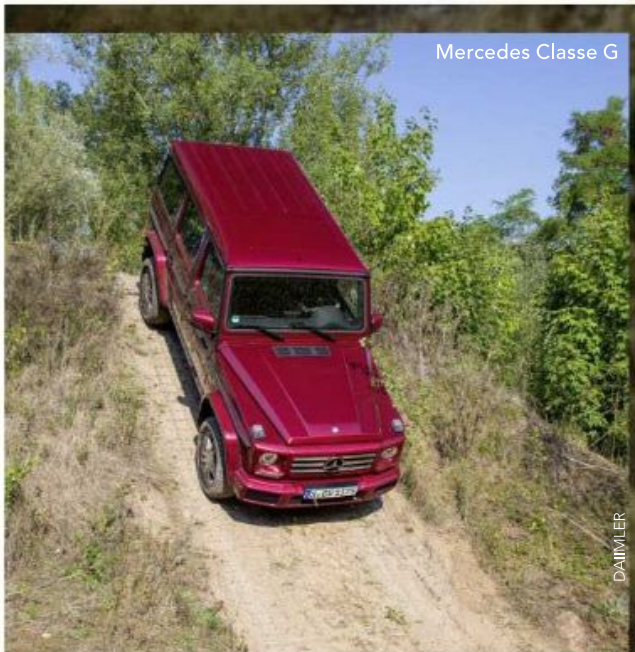


❶ Les dispositifs mécaniques ont été conçus pour endurer le pire. En vrai tout-terrain, le Discovery est capable de verrouiller ses différentiels. ❷ Pour progresser en franchissement, les caméras dont les images sont combinées sur l'écran central font des merveilles. Comment faisait-on avant ? ❸ Chaleureux, remarquablement fini et confortable, cet habitacle est pourtant celui d'un prototype.



Développer un SUV tel que le Discovery représente un véritable challenge, car c'est une voiture qui doit être performante et sûre en conditions routières, tout en préservant le confort et en offrant des prestations de premier plan en tout-terrain. La recette des ingénieurs ? Maîtriser les compromis.

Pires conditions ? Nous y sommes : le chemin noyé sous la boue serpente entre les parcelles forestières qui composent une partie des 60 000 hectares de ce terrain Land Rover, l'un des 32 *Experience Centers* de la marque répartis sur 17 pays, utilisés pour des événements avec les clients mais aussi pour la mise au point des véhicules. Régulateur de vitesse tout-terrain (ATPC dans le jargon maison) enclenché, les rampes glissantes succèdent aux montées parsemées de rocaille. Une goutte de sueur taquine mes tempes à intervalles réguliers mais le Discovery, lui, ne bronche pas. Il évolue à vitesse constante, sa motricité ne faillit pas, il ne se transforme jamais en luge incontrôlable, le confort reste remarquable et aucun craquement ne se fait entendre, pas même un bruit parasite dans des conditions pourtant dantesques – tiens, une roue a quitté le sol – et alors que ce proto a probablement déjà enduré les pires tortures. La mise au point de ce nouveau Discovery a commencé avant même qu'il ne pose une roue au sol : Land Rover confie que *"c'est notre premier modèle à subir un programme complet de tests virtuels avant le processus d'essai physiques, garantissant robustesse et durabilité avant même que les prototypes ne soient assemblés"*. Mais comment la marque a-t-elle réussi à développer une voiture censée mener une famille en toute sécurité aussi bien sur route que sur un chemin en pleine montagne ? ➛


Mercedes Classe G

DAIMLER

Une espèce à part

Le Land Rover Discovery fait partie, avec son grand frère le Range Rover, d'un genre en voie d'extinction : les SUV qui sont encore de vrais tout-terrain, capables du meilleur en hors-piste et à l'aise en franchissement. Parmi des dizaines de SUV qui se contentent la plupart du temps de pneus routiers et d'une transmission sur 2 roues, ces baroudeurs en habits civils se comptent sur les doigts de la main. Nous pouvons ainsi citer le Mercedes Classe G, le Toyota Land Cruiser, le Mitsubishi Pajero ou le Jeep Cherokee.


Toyota Land Cruiser

SÉBASTIEN MAUROY



Au beau milieu du centre Land Rover écossais qui couvre des dizaines de milliers d'hectares, ce chemin boueux éprouve la motricité et les aides électroniques au tout-terrain. Examen réussi.

Le développement en chiffres

Concevoir et mettre au point un gros véhicule familial censé être à l'aise partout et tout le temps implique de mobiliser des équipes et des moyens considérables. Mais les données brutes sont parfois plus évocatrices que les discours sans fin. La mise au point du nouveau Discovery en résumé, c'est :

35 000 composants testés.
-40 °C : la température la plus basse lors des essais, en Suède.
+50 °C : la température la plus haute rencontrée, à Dubaï.
294 prototypes utilisés pour le développement.
Plus de **20 pays** visités.
Plus de **1,6 million de km** parcourus.

Comme le confie Nick Collins, tout est affaire de compromis : *"Le principal défi est évidemment d'obtenir autant d'articulations que nous pouvons en tout-terrain. Nous avons ainsi 500 mm de débattement pour les roues. Mais évidemment, sur la route, nous souhaitons avoir un contrôle maximum, et conserver une assiette aussi horizontale que possible, même sur un parcours sinueux. Il faut donc trouver un équilibre entre l'amortissement sur route et l'amortissement hors route. Sur le Range Rover et le Range Rover Sport, on peut se permettre d'avoir un amortissement un peu plus souple parce que nous avons un contrôle actif du roulis. Sur le Discovery, nous n'en disposons pas parce que nous avons dû libérer de l'espace pour permettre d'installer la troisième rangée de sièges. Ainsi, nous avons eu à raffermir quelque peu les amortisseurs arrière*

Le Discovery 5 est la première voiture de la marque à avoir subi toute une batterie de tests virtuels. Mais rien ne remplace l'épreuve de la forêt boueuse en plein hiver, des chemins truffés de trous et de gués dans lesquels l'auto plonge à pleine vitesse.

pour conserver une bonne attitude sur la route, mais il faut veiller à ne pas être trop ferme non plus pour conserver une bonne articulation en hors-piste." Et en effet, le Discovery évolue avec grâce et aisance sur les frustes chemins qui nous mènent au cœur de la lande, alternant prairies boueuses jouxtant de sombres lacs et sentiers semés de roches et de flaques profondes dans une sorte de grand huit forestier qui inflige les pires sévices aux mécaniques.

Le plus surprenant n'est finalement pas la capacité de l'auto à évoluer dans les pires conditions (quoique), mais la facilité avec laquelle elle progresse, l'intervention électronique aussi discrète qu'efficace donnant au conducteur la parfaite illusion de compétences innées en matière de franchissement. Bluffant. Pour autant, combien de conducteurs de Discovery vont réellement quitter (volontairement) la route et utiliser ses capacités en tout-terrain ? *"Ce n'est pas ce qui nous importe,* assène Nick Collins. *Mais nous savons, par les études que nous menons partout dans le monde, que la raison pour laquelle ils aiment cette marque et nos voitures, c'est parce que s'ils ont besoin de le faire, ils peuvent le faire. S'ils se retrouvent dans cette situation, s'ils en ont besoin, la voiture peut le faire. C'est un confort psychologique important pour eux."* Un confort qui, sur le Discovery, se matérialise aussi physiquement, à chaque instant et quel que soit le terrain. Mais pour ce qui est de jauger ses capacités routières, il nous faudra attendre encore quelques semaines. Alors à bientôt ! ■



Au milieu des bruyères écossaises, la promenade semble paisible. Mais, quelques virages plus loin, un profond gué vous impose de freiner en urgence et d'adoper la bonne allure.





Près de 300 prototypes ont été utilisés pour mettre au point le Discovery et assurer sa fiabilité. De la fournaise de Dubaï au froid polaire d'Arjeplog en Suède, en passant par les pires conditions de climats et de terrains, le Discovery de cinquième génération a tout vu.





JOËL PEYROU

“IL FAUDRA AVOIR DU COURAGE EN 2017 !”

À l'occasion d'une action en faveur d'enfants malades, en décembre, *L'Auto-Journal* a rencontré le pilote français pour un entretien, dans lequel il revient sur sa première saison avec Haas et évoque les perspectives de 2017.

Par **François Dauré**

L'Auto-Journal : En un mot, comment résumeriez-vous votre saison 2016 ?
Romain Grosjean : Je dirais inattendue. L'équipe étant totalement novice, personne ne s'attendait à ce que nous réussissions trois top 10 en qualifications, un top 5 et plusieurs résultats dans les points en course, avec une huitième place finale au classement des constructeurs. Cela a surpris pas mal de monde, y compris nous-mêmes.

L'AJ : Vos meilleurs résultats ont été obtenus en début de saison. Pourquoi ?
R.G. : Il y a tellement de paramètres à comprendre ! Tous les voyants étaient au vert lors des premières courses, nous avons connu de la réussite, mais la suite s'est révélée plus compliquée. Par ailleurs, nous nous sommes concentrés très tôt sur 2017.

L'AJ : À partir de quand ?
R.G. : En fait, le développement de la voiture 2016 s'est arrêté dès décembre 2015. Les nouveautés que nous avons installées en cours de saison avaient été conçues avant cette date. Elles sont arrivées plus tard que prévu parce que cela fait partie des zones sur lesquelles nous devons progresser, comme la production de pièces et la rapidité de réaction.

L'AJ : Avez-vous eu la sensation d'exploiter tout votre potentiel au cours de la saison ?
R.G. : Sur certaines courses, oui. En qualifications, c'était un peu compliqué, parce que nous n'avions pas toutes les clés pour que tout fonctionne à mon goût. Par exemple, nous n'avons utilisé les pneus neufs au mieux qu'en quelques occasions seulement. Après, je pense avoir réalisé quelques très belles courses.

L'AJ : Lesquelles ?
R.G. : En termes de résultat, évidemment les deux premiers Grands Prix, en Australie et à Bahreïn. Mais honnêtement, je suis fier de la course d'Abu Dhabi, avec un super-rythme, ainsi que du Japon, même si on a terminé à la porte des points. Parfois, il est facile de se classer cinquième lorsque tout fonctionne bien, mais parfois une onzième place obtenue à la lutte après une course compliquée peut apporter des satisfactions.

L'AJ : Et inversement, quels ont été les points bas ?
R.G. : Je reconnais n'avoir pas été au mieux sur certaines épreuves. En premier lieu, ma boulette au Brésil où je devais partir en septième position. Sur le tour de mise en grille, les pneus étaient froids, les pressions basses et je me suis fait piéger. Même pas en aquaplaning, juste une perte d'adhérence du train arrière. Je me suis peut-être déconcentré au moment où j'allais reprendre la voie des stands pour effectuer un second tour. Il y a eu également le Mexique où je me battais avec la voiture, je n'ai pas réussi à trouver le feeling de tout le week-end.

L'AJ : Avez-vous compris les raisons de ces contre-performances ?
R.G. : Tout ce que je peux dire, c'est qu'elles tiennent totalement dans l'utilisation des pneus. Au Japon, j'étais septième sur la grille, puis arrive le Mexique et ensuite je suis à nouveau septième des qualifications au Brésil. La voiture n'a pas changé à ce point et nous ne sommes pas devenus idiots du jour au lendemain. La différence au Mexique est venue du revêtement de la piste qui était lisse et, avec la chaleur, nous n'avons jamais réussi à exploiter les gommes correctement.

L'AJ : En clair, les pneus sont-ils le facteur le plus important en F1 aujourd'hui ?
R.G. : Oui. Avec l'aérodynamique, bien sûr. →

Mais actuellement, suivant le cas, on peut se classer juste derrière les trois équipes de pointe en qualifications si les gommes fonctionnent impeccablement ou en fond de grille sans comprendre pourquoi.

L'AJ : L'équipe Haas aura-t-elle la capacité de progresser ?
R.G. : Oui. Gene Haas n'est pas là pour la gloriole de voir son nom associé à la F1, mais parce qu'il est un vrai passionné de course automobile. Il voulait faire connaître sa marque en Europe et la Formule 1 lui a paru être un bon vecteur. Il a envie de bien faire les choses, mais il sait aussi que cela prend du temps.

L'AJ : Plus généralement, quel regard portez-vous sur la saison 2016 ?
R.G. : Nico *(Rosberg)* a bien fait le travail. Il a su rester concentré, faire le dos rond quand il fallait se contenter d'une deuxième ou d'une troisième place. Il a quand même gagné neuf courses aussi ! Lewis (Hamilton) a manqué un peu de réussite, en particulier avec l'explosion de son moteur en Malaisie. Mais sur 21 courses, le bilan s'équilibre toujours à la fin, donc Nico a mérité son titre.

L'AJ : Votre avis sur sa retraite inattendue ?
R.G. : Grosse surprise ! D'autant que, le dimanche soir à Abu Dhabi, nous avons passé la soirée ensemble et qu'il n'a pas montré de signe précurseur. Je peux comprendre sa décision et qu'il se dise : *"Voilà, j'ai accompli mon rêve d'enfant, je n'ai plus envie d'être absent de la maison plus de 200 jours par an, de prendre des risques, sachant que j'ai une femme et une fille…"* C'est pour cela que je lui ai témoigné mon respect. Partir sur un titre de champion du monde, je dis *"Chapeau !"*

L'AJ : Cela a aussi créé un branle-bas chez les pilotes, Toto Wolff affirmant que vingt titulaires en F1 l'avaient aussitôt appelé. Dont vous ?
R.G. : Je ne faisais pas partie des deux qui ne l'ont pas appelé ! *(rire)*

L'AJ : De profonds changements techniques vont modifier les F1 en 2017. Comment envisagez-vous cette saison ?
R.G. : Cela va demander pas mal de courage pour conduire ces voitures. Selon les circuits, elles seront entre trois et huit secondes plus rapides au tour. Donc, elles seront beaucoup plus dures à maîtriser physiquement, elles pousseront les pilotes à leurs limites et ça me plaît ! Comme il s'agit de modifications profondes, il est difficile de dire qui aura le mieux assimilé les nouvelles données. Logiquement, Mercedes devrait rester devant, Red Bull sera bien aussi et il faudra voir qui émergera derrière eux.

L'AJ : Certains disent pourtant que les F1 2017 seront moins spectaculaires à cause des pneus plus larges et de l'aérodynamique…
R.G. : Oui et non. Le rôle du pilote est toujours de pousser sa voiture à la limite. Par exemple, certaines courbes qui passaient à 250 km/h l'an dernier, se franchiront à 280 km/h lors de cette nouvelle saison. Du coup, une erreur coûtera beaucoup plus cher. On verra peut-être aussi des fautes dues à la fatigue, ce qui ne se produisait plus depuis plusieurs années.


STEVEN TEE/HAAS F1 TEAM

La relation de confiance entre Romain et Gene Haas (à droite) aura été la base de la réussite de leur saison 2016.


FLORENT GOODEN/DPPI

En route vers une sensationnelle 5e place à Bahreïn, Romain et Haas bousculaient les pronostics au début 2016.

L'AJ : Les Grands Prix étaient donc trop faciles ces dernières saisons ?
R.G. : Je ne dirais pas que c'était trop facile. Mentalement, c'était usant. Mais physiquement, on n'atteignait pas nos limites.

L'AJ : À quel point seront-elles poussées en 2017 ?
R.G. : Nous allons encaisser entre 1 et 1,5 G de plus dans les virages. L'an passé, au freinage, nous arrivions à 5,5 G au maximum, donc potentiellement nous prendrons 7 G. En latéral, de 5 G, nous passerons à 6,5 G. Ce qui signifie, en clair, que la tête, avec le casque, pèsera 40 kg à ces moments-là, au lieu de 7 kg.

L'AJ : D'où un gros travail de musculation du cou cet hiver…
R.G. : Oui, absolument, mais aussi des abdos, faire du gainage… On va, de nouveau, se retrouver dans des machines à laver pendant les courses, il faut s'y préparer !

L'AJ : À plus long terme, le Grand Prix de France revient au calendrier en 2018. Votre sentiment ?
R.G. : C'est génial ! Pour tous les fans français, pour les supporters, pour la France en général. Maintenant, le Paul-Ricard n'est pas le circuit le plus excitant au monde, si on le compare avec Suzuka, par exemple. Mais c'est secondaire ! On aura de nouveau un Grand Prix de France !

L'AJ : Une très jeune génération arrive en F1 avec Verstappen, Ocon, Sainz, Stroll. Quel est votre avis sur ce jeunisme dans les équipes ?
R.G. : En ce qui me concerne, l'âge auquel ils arrivent aurait été beaucoup trop précoce pour moi. Je n'étais pas prêt. Verstappen l'est. Maintenant, avec les nouvelles voitures et la pression, il faudra observer comment ils se comportent. Je crois surtout que c'est un cycle et que l'âge ne sera pas révélateur.

L'AJ : Dans un avenir plus lointain, avez-vous d'autres objectifs, comme Le Mans par exemple ?
R.G. : Le Mans oui, c'est sûr. J'y ai déjà participé en 2010 et je voudrais gagner les 24 Heures. La Formule E me paraît assez sympa aussi, ce serait à étudier. Mais je ne ferai pas les 500 Miles d'Indianapolis. Simon *(Pagenaud)* a fait une super-saison aux États-Unis, bravo à lui ! Mais, pour moi, les 500 Miles, c'est trop compliqué, trop dingue !

L'AJ : Vous vous êtes engagé dans une cause en faveur d'enfants malades. Quel est l'objet de votre action ?
R.G. : Depuis 2013, je suis ambassadeur de l'association Enfance et Cancer et nous avons organisé, pour la deuxième année de suite, une journée pour ces enfants qui luttent contre la pire maladie au monde, avec le soutien de Jaguar dont je suis également ambassadeur. Le but est simplement de partager un après-midi avec eux et de leur changer les idées, à travers des tours de circuit en Jaguar F-Type SVR et des animations autour d'un sapin de Noël. C'est un moment très émouvant, mais aussi très enrichissant. Beaucoup de gens admirent les pilotes, mais, pour moi, ces enfants méritent une admiration bien supérieure. ■

ABONNEZ-VOUS à l'auto-journal

Tous les plaisirs de l'automobile



1 AN - 25 nos + 5 GUIDES
(4 Auto-Journal évasion 4x4 + Le Guide L'Auto-Journal)

6,60€/mois seulement
au lieu de ~~12,50€~~

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

avec votre abonnement L'ENCEINTE BLUETOOTH



- **Grande autonomie :** + de 4 h de musique non-stop
- **Format compact :** il s'emporte partout !
- **Fonction mains libres :** Permet d'appeler et de répondre aux appels téléphoniques

Ecoutez votre musique préférée où et quand vous voulez depuis tout appareil compatible (smartphone, tablette...) grâce à sa fonction Bluetooth.

Caractéristiques techniques : Puissance : 3W
Dimensions : 7 x 7 x 5 cm / Distance d'écoute : environ 10m
Batterie de 800 mAh /Câble jack fourni pour connecter son appareil / Câble USB inclu

SOIT **47%** DE RÉDUCTION

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 + 5 Guides + l'enceinte BLUETOOTH pour 6,60 € SEULEMENT par mois pendant 1 an minimum au lieu de 12,50€ soit 47% de réduction (832535)**
Je remplis le mandat de prélèvement automatique ci-après

☐ Je m'abonne à l'Auto-Journal : 1 an (25n°) dont le Spécial Salon pour 61€ au lieu de 100,59 € **(832543)**

☐ Je commande seulement l'enceinte Bluetooth à 20 € **(654400)**

MES COORDONNEES

Nom:
Prénom:
Adresse:
Complément d'adresse (Résidence, lieu-dit, Bâtiment..):
Code postal :
Ville:
E-mail:

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

Tél. :

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

Prix de vente en kiosque. Offre valable pour un premier abonnement livré en France métropolitaine jusqu'au 31/03/2017 et dans la limite des stocks disponibles. Vous disposez d'un droit de rétractation de 14 jours à compter de la réception du magazine en notifiant clairement votre décision à notre service abonnements ou via le formulaire de rétractation accessible dans nos CGV sur le site www.kiosquemag.com. Le coût de renvoi des produits est à votre charge. Les informations recueillies à partir de ce formulaire font l'objet d'un traitement informatique destiné à Mondadori Magazines France pour la gestion de son fichier clients par le service abonnements. Conformément à la loi « informatique et libertés » du 6 janvier 1978 modifiée, vous disposez d'un droit d'accès et de rectification aux informations qui vous concernent en écrivant à l'adresse d'envoi du bulletin. J'accepte que mes données soient cédées à des tiers en cochant la case ci-contre : ☐ Éditions Mondadori Axel Springer (EMAS), RCS 347 863 060 Nanterre - Capital 152 500 € - 8 rue François Ory - 92543 Montrouge Cedex

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 l'auto-journal

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

C'était en ***mars 1979*** *dans L'Auto-Journal…*



EN MESURES

Lxlxh : 4,23 x 1,63 x 1,40 m

Poids : 978 kg

Puissance : 50 ch DIN à 5 000 tr/mn

1 000 m d.a. : 41,2 s

V. max. : 133,3 km/h

Consommation à 90 km/h : 6,5 l/100 km

Le physique peu glamour de la 305 "mazoutée" reste identique à celui de la variante essence.

LA PEUGEOT 305 DIESEL *À L'ESSAI*

Apparue en 1978, la Peugeot 305, berline de taille moyenne, succède en toute logique à la 304. Un an plus tard, c'est la variante diesel qui est commercialisée. Attention : on se pince le nez et bouche les oreilles. Ce 1,5 litre remanié, à la sonorité agricole, développe… 50 ch !

Par **Bernard Carat** (1979) / **Thomas Riaud** (2017)

Extraits…

■ "Chez Peugeot, c'est la règle depuis longtemps : chaque modèle à essence est suivi de la version à gazole. Bien entendu, la 305 n'a pas échappé à cette loi interne, un peu plus d'un an après son lancement, le modèle diesel est sur la ligne de départ."

■ "Comme on pouvait s'y attendre, la 305 n'a pas profité de son succès commercial persistant pour se contenter d'un seul moteur à essence, même avec deux cylindrées différentes."

■ "Les ingénieurs de Peugeot-Lille, anciennement Indenor, perturbés par les critiques touchant à la robustesse du groupe 304 diesel, ont pris cette fois leurs précautions en renforçant ce qui pouvait être les points faibles de leur moteur."

■ "Sur la 305 diesel, le bloc-moteur en alliage léger reste à peu près le même que sur la 304 mais la culasse est complètement différente avec l'admission d'un côté, l'échappement de l'autre ainsi qu'un carter de chaîne de distribution beaucoup plus épais."

■ "Parallèlement, les injecteurs sont différents tandis que les bougies de préchauffage sont plus puissantes ainsi que le démarreur. Avec un alésage de 80 mm et une course de 77 mm, la cylindrée a été portée de 1 357 à 1 548 cm^3. En même temps, le rapport volumétrique est diminué de 23,3 à 22,5. Ainsi, on obtient, ventilateur débrayé, 50 ch à 5 000 tr/mn au lieu de 41."



Le tableau de bord de la 305 diesel brille par son dépouillement : il n'y a même pas de compte-tours !

"La vitesse de cette 305 est décevante, même si sur autoroute, on peut atteindre, dans de bonnes conditions, une valeur plus élevée."

Ses qualités

NERVOSITÉ EN PROGRÈS
"Les accélérations sont en net progrès sur sa devancière avec des gains de l'ordre de 2 secondes. Aux 1 000 m départ arrêté, nous avons enregistré 41,2 s."

BONNE BOÎTE DE VITESSES
"La boîte de vitesses donne entière satisfaction aussi bien pour la douceur des passages que pour l'échelonnement des quatre rapports."

MOTEUR PLUS MODERNE
"Les manipulations spéciales de la 304 D ont été heureusement supprimées et la clef de contact permet le lancement du moteur après un temps de préchauffage de l'ordre de 30 secondes, contrôlé par un voyant au tableau de bord."

Ses défauts

PERFORMANCES DÉCEVANTES
"Peugeot parle d'une vitesse maximale de 135 km/h, mais nous n'avons pu dépasser 133,3 km/h, soit à peine mieux que les 130,8 km/h de la 304 D obtenus début 1977."

ENCORE TROP DE BRUIT
"Ce diesel demeure quand même assez bruyant. Il se rappelle à notre bon souvenir au ralenti et surtout au démarrage à froid."

MANQUE DE CYLINDRÉE
"La nouvelle venue manque de cylindrée ou de l'appoint extraordinaire d'un turbo comme c'est le cas pour la grande sœur 604 D."



❶

❶ Cette berline tricorps séduit davantage pour son sens de l'économie que pour ses lignes très cubiques. ❷ et ❸ Les sièges sont confortables mais peu enveloppants, et privés de surcroît d'appuie-tête. ❹ En option, des lave-phares sont disponibles.

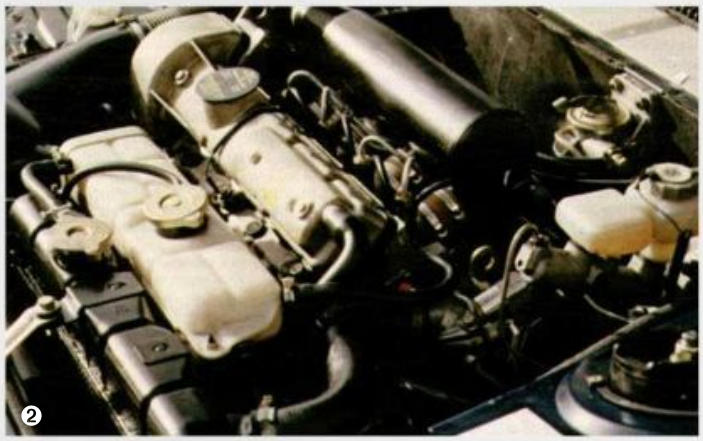

❷


❸


❹

"Il est bien dommage que ce bloc n'ait pas pu accepter une cylindrée supérieure à 1 550 cm^3. Rappelons que pour son diesel, Fiat est passé de 1 600 à 2 500 cm^3."





❶ Le toit ouvrant est optionnel, et son prix identique à aujourd'hui, sauf que de 900 francs, on est passé à 900 € ! ❷ Étroitement dérivé de la 304 diesel, le bloc de la 305 GRD a cependant été modernisé. Ce 1 548 cm³ revendique 50 ch à 5 000 tr/mn ! ❸ Afin d'atténuer le bruit épouvantable de ce poêle à mazout, Peugeot a capitonné le capot. ❹ Dans le coffre prennent place le cric et la manivelle, installés sur le côté.





Extraits…

■ "Sur la bascule, nous avons trouvé en ordre de marche 978 kg, dont 564 kg sur l'avant, ce qui n'est vraiment pas bien lourd pour ce type de moteur."

■ "Pour la consommation à vitesse constante, les chiffres obtenus sont très comparables à ceux de la 304 D et nous avons établi une courbe partant de 4,15 l, passant à 6,5 l à 90 km/h, 8,35 l à 110 km/h pour se terminer à 11,5 l à la vitesse maximale."

■ "Dans la majorité des cas, la voiture se comporte très bien par temps sec mais souffre toujours de l'étroitesse relative de ses pneus sous la pluie, ce qui entraîne quelques réactions en virage avec parfois l'impression d'aller tout droit."

■ "Jusqu'à 110 km/h, la 305 D est plutôt discrète mais on déplore des régimes de résonances sur les intermédiaires autour de 110 km/h en 4e et bien sûr aux allures maximales."

■ "Disons-le tout net, la 305 Diesel est en net progrès par rapport à sa mère la 304 mais elle n'a pas atteint le niveau de derniers diesels récents d'autres marques."

■ "À défaut d'une cylindrée plus élevée, l'amateur attend pour cette voiture le bénéfice d'un turbo comme c'est le cas sur la nouvelle 604 D. La solution aux derniers problèmes du diesel n'est pas ailleurs."



Vu d'aujourd'hui

Par **Thomas Riaud**

Dès les années 50, Peugeot a joué un rôle de pionnier en fournissant un diesel pour équiper sa 403. Près de 30 ans plus tard, on peut se dire que les progrès accomplis étaient minces, si l'on en croit cet essai, plutôt mitigé. Mais Bernard Carat voyait, à juste titre, que le salut du diesel passerait par l'ajout d'un turbo. Aujourd'hui, même si le diesel est pointé du doigt pour des raisons écologiques, il séduit par son rendement et sa relative sportivité… en gagnant même au Mans !

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 AUDI

"Je n'ai pas encore parcouru 6 000 km avec mon Audi TT III TFSI 230 Quattro achetée neuve fin mars 2015, mais j'ai déjà été confronté à de nombreux problèmes de qualité de fabrication et à des dysfonctionnements (sièges, multimédia et fonctionnalités). Mes deux courriers en A.R. auprès du service relation clientèle étant restés sans réponse, j'ai fini par contacter Audi France par téléphone. J'ai indiqué que je souhaitais récupérer mon véhicule exempt de tout problème. Je n'ai toujours pas été recontacté. Fort heureusement, tout le personnel de la concession Audi Rocle Groupe ByMyCAR, située à Saint-Priest-en-Jarez (Loire), a su être à mon écoute, et a tout mis en œuvre pour corriger ces problèmes. Je recommande fortement cette concession !"

Lionel Meon

Daniel Sollier nous parle de sa VW Golf VII GTI DSG

ACHETÉE NEUVE EN AOÛT 2014
30 000 km PARCOURUS



"Je reste sur ma position quant aux désagréments ressentis sur autoroute avec le régulateur de vitesse obligatoirement couplé au régulateur de distance, qui ralentit le véhicule lorsque je m'apprête à doubler. Reste que cette GTI est une très bonne auto : confortable avec le DCC, peu gourmande, performante, bien finie… Et quelques défauts : la voix du GPS annonce un cran en retard la bonne sortie sur un rond-point, et un ou deux rossignols dans la boîte à gants."

Thierry Maurel nous parle de son Mitsubishi Outlander PHEV Intense

"Je crois bien que je ne reviendrai plus jamais à une voiture classique !"



"Je ne suis pas un gros rouleur, mais ce véhicule est totalement adapté à mes déplacements. Des trajets quotidiens de moins de 50 km en tout électrique, avec la possibilité de recharger dans mon entreprise, sur des bornes dédiées. Pour les trajets plus longs, je roule en hybride en faisant bien attention de conserver toujours un peu de capacité EV (grâce au bouton Save). Cela joue beaucoup sur les consommations. Je peux dire aujourd'hui que je gère bien cela, avec une conso moyenne de 3 l/100 km depuis près de deux ans, avec des pointes à 1,9 l, soit l'estimation de l'Utac ! Il faut effectivement un peu de pratique pour maîtriser tous les réglages, entre les commandes Save/Charge, le bouton Eco, les palettes de freinage au volant et la configuration des parcours. Pour les points négatifs, je ferais des reproches à l'interface du bloc radio/GPS, à la garde au sol un peu faible pour un SUV et aux prix de révision un peu élevés pour un véhicule essence (plus de 450 € pour la dernière). Mais les points positifs (agrément, économie, place à bord, 4 roues motrices et confort) l'emportent, avec en plus la conscience de rouler propre en local."

ACHETÉ D'OCCASION (SEPTEMBRE 2014, 4 900 km) EN FÉVRIER 2015 ; 27 000 km PARCOURUS ; CONSO. MOYENNE : 3 l/100 km



aj L'avis de Brice Perrin

Je ne suis pas un grand fan de l'Outlander PHEV : je le trouve lourd et je préfère éviter de dire ce que je pense de son style. Mais c'est le seul SUV de ce gabarit qui dispose d'une motorisation hybride, rechargeable en l'occurrence, à la fois efficace et pertinente, permettant un vrai usage 100 % électrique pour les trajets quotidiens.

Vos autos nous intéressent

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



CLÉMENT CHOULOT

Retrouvez toutes nos actualités et nos essais sur l'autojournal.fr

Le chef des essais vous répond

Par Guy L'Hospital

Transmission intégrale, un vrai plus?

Y a-t-il aujourd'hui un réel intérêt à rouler avec une quatre roues motrices? En dehors d'une conduite sur route glissante, y voyez-vous d'autres avantages? ***D. G.***

Il est vrai que le principal argument de la transmission intégrale réside dans une conduite plus sereine en conditions hivernales. Très réactifs, contrôlés par de nombreuses aides à la conduite, les systèmes modernes offrent une excellente motricité ainsi qu'un surplus de stabilité en courbe. À une époque, l'intérêt devait être mis en regard d'une surconsommation notoire et d'un confort moindre dû à davantage de bruits de roulement. Ce n'est plus vraiment le cas aujourd'hui, ou alors dans une moindre mesure.



BMW Série 2 Active Tourer

CATHY DUBUISSON



Le remplaçant du Citroën C3 Picasso

ILLUSTRATION JEAN-FRANÇOIS HUBERT

C3 Picasso ou C3 Aircross?

Quelle est la date de sortie du remplaçant du Citroën C3 Picasso? L'appellation est-elle connue? C3 Picasso ou C3 Aircross? ***D. R.***

Avec un style le rapprochant du monde des SUV, le futur C3 Picasso sera présenté au prochain Salon de Genève, sans doute sous l'appellation C3 Aircross. Au programme: des airbumps pour protéger sa carrosserie contre les agressions urbaines et le système Grip Control pour une meilleure motricité. Sous le capot: l'ensemble des moteurs du Peugeot 2008, essence comme diesel dont, au minimum, une version automatisée via la boîte EAT6.

Le diesel 180 ch, trop faible pour le Discovery Sport?

Le bloc diesel de 180 ch vous semble-t-il trop faible sous le capot du Land Rover Discovery Sport? ***R. J.***

Ce n'est pas mon moteur préféré. Je lui reproche un certain manque de souplesse lors des montées en régime. Aussi, quel que soit le modèle qu'il anime, ses performances générales se montrent légèrement plus faibles que celles des meilleures de chacune des catégories. C'est vrai pour la Jaguar XE face à une BMW 320d ou une Audi A4 2.0 TDI. C'est aussi le cas du Jaguar F-Pace et du Land Rover Evoque face aux SUV premium allemands.



Land Rover Discovery Sport

TIBO

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**

BMW SÉRIE 2 GRAN TOURER

Concilier vie de famille et plaisir de conduite est un vrai casse-tête que BMW tente de résoudre avec son Gran Tourer ! Par **Pascal Richard** Photos **Arnaud Saunier**

Après avoir investi avec succès le monde des SUV, BMW s'est attaqué à celui des monospaces, avec l'Active Tourer. Apparu en 2014, celui-ci a reçu, un an plus tard, le renfort d'un grand frère pouvant accueillir sept passagers et leurs bagages. Baptisé Gran Tourer, ce dernier repose sur la même plate-forme et exploite donc les mêmes mécaniques que l'Active Tourer. À ce sujet, on notera que depuis son lancement, le monospace BMW a vu son offre s'étoffer côté moteurs, avec l'arrivée des 214d et 216i. Une motorisation hybride (225xe, 224 ch) a également fait son apparition mais elle n'est disponible, comme le 225i, que sur l'Active Tourer.
Plus imposant (+ 21 cm de longueur), livré d'office en configuration 7 places et proposant un coffre plus vaste (545 dm^3 contre 427 dm^3), le Gran Tourer est plus à l'écoute des besoins d'une famille que son petit frère.
Un état d'esprit qui ne l'empêche pas de penser également au conducteur. Reste maintenant à mettre le doigt sur la version la plus intéressante de la gamme.



À l'instar de l'Active Tourer, le Gran Tourer est une traction avant. Un choix technique qui ne pénalise aucunement l'agrément de conduite.

LA GAMME

	Moteurs / Prix	Première	Lounge	Sport	Luxury	M Sport	Malus écologique
Diesel	214d 95 ch	29 490 €	31 240 €	34 240 €	36 590 €	–	0 €
	216d 116 ch	30 950 €	32 750 €	35 650 €	38 000 €	–	0 €
	218d 150 ch	–	❤ 34 800 €	37 700 €	❤ 40 050 €	40 800 €	0 €
	218d 150 ch xDrive	–	36 800 €	39 700 €	42 050 €	42 800 €	0 €
	220d 190 ch	–	❤ 37 850 €	40 500 €	❤ 42 850 €	43 600 €	0 €
	220d 190 ch xDrive	–	42 000 €	44 650 €	47 000 €	47 750 €	de 60 à 173 €
Essence	216i 102 ch	26 490 €	28 400 €	31 400 €	33 750 €	–	de 53 à 113 €
	218i 136 ch	–	31 490 €	34 490 €	36 840 €	37 490 €	de 0 à 60 €
	220i 192 ch	–	❤ 35 000 €	37 650 €	❤ 40 050 €	40 750 €	de 353 € à 1 260 €

❤ NOS COUPS DE CŒUR



❶



❷

❶ La silhouette du Gran Tourer est moins dynamique que celle de l'Active Tourer mais elle cache une bien meilleure habitabilité. ❷ Le traitement de la planche de bord s'avère classique et la finition soignée.

LES TRANSMISSIONS

MANUELLE

À l'exception de la version 220d xDrive, tous les Gran Tourer sont équipés d'une boîte de vitesses manuelle à 6 rapports. Comme toujours chez BMW, la commande est ferme et précise. À noter que les petits blocs seront pénalisés par l'étagement trop long du dernier rapport.

❤ AUTOMATIQUE

Sur les 216d et 218i, on trouve une boîte automatique à 6 rapports facturée 1 900 €. Les 218d, 220d et 220i ont droit à 8 vitesses moyennant un supplément de 2 050 €. Dans tous les cas, l'apport en matière d'agrément de conduite est significatif.

INTÉGRALE

Facturée 2 000 € sur la version 218d et 4 150 € sur la 220d (car elle est y associée à la boîte automatique), la transmission intégrale xDrive est quelque peu… coûteuse.

L/l/h/empattement: 4,56/1,80/1,64/2,78 m

MOTEURS DIESEL	214d*	216d	❤ 218d	❤ 220d
Puissance maxi (ch à tr/mn)	95 à 4 000	116 à 4 000	150 à 4 000	190 à 4 000
Couple maxi (Nm à tr/mn)	220 à 1 750	270 à 1 750	330 à 1 750	400 à 1 750
Performances				
Vitesse maxi (km/h)	180	185	203 (204)	215
Accélération 0-100 km/h (s)	13,9	11,2	9,9 (10,2)	8,6
Reprise 90-130 en 4e (s)	NC	11,7	9,2 (9,9)	7,8
Budget				
Consommation moyenne (l/100 km)	4,2	5,9	6 (6,6)	6,7

MOTEURS ESSENCE	216i*	218i*	❤ 220i*
Puissance maxi (ch à tr/mn)	102 à 4 400	136 à 4 400	192 à 5 000
Couple maxi (Nm à tr/mn)	180 à 1 250	220 à 1 250	280 à 1 250
Performances			
Vitesse maxi (km/h)	185	205	223
Accélération 0-100 km/h (s)	12,3	9,8	7,9
Reprise 90-130 en 4e (s)	NC	NC	NC
Budget			
Consommation moyenne (l/100 km)	5,7	5,5	6,4

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

LES MOTEURS

DIESEL

214d

Un 3 cylindres de 1 500 cm³ pour animer un engin de cette taille, pourquoi pas, mais alors il faudrait que ce bloc soit plus ambitieux en termes de puissance parce qu'avec 95 ch sous le capot, le compte n'y est pas.

216d

Toujours le même "3 pattes" mais avec davantage de muscle. Ce gain d'une vingtaine de chevaux autorise quelques échappées en dehors des villes mais les relances restent bien timides.

❤ 218d

Un cylindre de plus, une cylindrée plus généreuse (2 l), et notre Gran Tourer commence à prendre vie ! Plus sérieusement, ce bloc permet au monospace BMW de revendiquer des prestations et un agrément de conduite dignes du blason de la marque.

❤ 220d

Si, sur l'Active Tourer, ce moteur peut sembler un peu excessif, ici, il trouve une justification, surtout si vous roulez la majeure partie du temps en charge. Le plaisir de conduite est réel.

ESSENCE

216i

Comme pour les diesels, on commence en douceur ! Les mêmes causes conduisant aux mêmes effets, il ne faut pas attendre grand-chose côté chrono ni agrément de conduite.

218i

L'arrivée de 34 ch de plus permet de gagner en polyvalence d'utilisation et en plaisir de conduite. Pour ceux qui roulent peu, ce bloc est une option à retenir.

❤ 220i

Comme en diesel, le passage au 4 cylindres transforme radicalement le caractère du Gran Tourer qui, fort de 192 ch, met le plaisir de conduite au centre de ses préoccupations.

➔

ÉQUIPEMENTS COMMUNS À TOUTES LES VERSIONS

6 airbags, accoudoir central avant, autoradio avec lecteur de CD + prises jack/USB, avertisseurs de risque de collision, banquette AR fractionnable (40/20/40), climatisation, déclenchement automatique des phares et des essuie-glaces, configuration 7 places, freinage d'urgence automatique, ordinateur de bord, rétroviseurs électriques, vitres AV/AR électriques, volant ajustable dans les deux plans.

ÉQUIPEMENTS / OPTIONS	Première	Lounge	Sport	Luxury	M Sport
Aide au stationnement arrière	460 €	série	série	série	série
Aide au stationnement semi-automatique	❤ 850 €	❤ 430 €	❤ 430 €	série	❤ 430 €
Climatisation automatique	600 €	série	série	série	série
Hayon motorisé	❤ 500 €	❤ 500 €	❤ 500 €	série	❤ 500 €
Régulateur-limiteur de vitesse	440 €	série	série	série	série
Sièges avant à réglages électriques	990 €	990 €	990 €	990 €	990 €
Sellerie cuir	1 750 €	1 750 €	1 750 €	série	1 550 €
Système de navigation	1 000 €	1 000 €	série	série	série



DANIEL KRAUS



STEFFEN ROLLER



ARNAUD SAUNIER

❶ Les rétroviseurs rabattables électriquement sont inclus dans le pack Simplicity. ❷ Le toit ouvrant panoramique fait partie des avantages apportés par le pack Modern Family. ❸ Les sièges arrière supplémentaires se plient et se déplient en un tour de main. ❹ La boîte de vitesses automatique contribue grandement au plaisir de conduite. ❺ La caméra de recul, incluse dans le pack Simplicity, n'est pas un luxe. ❻ Si vous roulez beaucoup, le pack Safety *(voir page de droite)* est une option à retenir.



CHRISTIAN MARTIN



ARNAUD SAUNIER



ARNAUD SAUNIER

LES FINITIONS

PREMIÈRE

En matière d'équipements de série, la finition d'entrée de gamme ne va pas beaucoup plus loin que le strict minimum. Une attitude un rien cavalière dans la mesure où le prix de vente, sans être scandaleux, n'est pas non plus particulièrement attractif. Un constat valable également pour les moteurs proposés (214d, 216d et 216i).

❤ LOUNGE

On commence à faire fumer la carte bleue ? Dans un premier temps, nous ferons dans le feutré puisque, pour passer de la finition Première à la Lounge, la rallonge se limite, suivant les motorisations, à 1 750 €. Pour ce prix, on gagne la banquette arrière coulissante, la climatisation automatique, le régulateur de vitesse et le radar de recul. Le strict minimum en somme !

SPORT

En plus des équipements présents en finition Lounge, la Sport apporte une présentation plus… vous avez deviné ! Ciel de pavillon Anthrazit, jantes de 17 pouces spécifiques, sellerie Advanced, GPS… Sympa mais cher puisque la note augmente d'environ 3 000 €.

❤ LUXURY

Pour passer de l'exécution Sport à la Luxury, il vous faudra débourser environ 2 500 € de plus. C'est beaucoup, mais ici, le Gran Tourer propose une dotation d'équipement très complète (stationnement semi-automatique, hayon motorisé, GPS… et la présentation est soignée (sellerie cuir).

M SPORT

Vouloir transformer un monospace en bête de course, curieuse idée. Pas sûr en effet que les roues de 18 pouces, le kit aérodynamique ou encore la suspension DirectDrive aient leur place ici, surtout à ce prix (+ 750 € par rapport à la finition Luxury mais avec la dotation d'équipement de la Sport…)


DANIEL KRAUS

Le hayon motorisé est facturé 500 €, sauf sur la finition Luxury où il est livré de série.

LES PRINCIPALES OPTIONS

PACK SAFETY (de 860 À 1 250 €)

Dans sa version la plus simple (860 €), ce pack comprend l'avertisseur de franchissement de ligne à partir de 70 km/h, le freinage d'urgence automatique (jusqu'à 60 km/h), les feux de route anti-éblouissement et l'indication des limitations de vitesse. En version Advanced (1 250 €) viennent s'ajouter le régulateur de vitesse adaptatif avec fonction stop&go et l'auto-pilote dans les embouteillages jusqu'à 60 km/h (uniquement sur autoroute et avec la boîte auto).

CONSEILLÉ PAR L'AJ

❤ PACK SIMPLICITY (de 650 À 1 500 €)

Toisant presque 4,60 m de longueur, le Gran Tourer affiche un gabarit pour le moins respectable pour un monospace "compact". Par conséquent, en ville, on ne sera pas mécontent de s'appuyer sur le Park Assist au moment de stationner. La caméra de recul est également au menu, tout comme l'accès à bord sans clé, le hayon motorisé et les rétroviseurs rabattables électriquement.

CONSEILLÉ PAR L'AJ

PACK MODERN FAMILY (1 500 €)

Agréable les jours d'été, et les autres aussi, le toit ouvrant panoramique est ici accompagné d'un vitrage surteinté lui aussi bien utile. Autres éléments pratiques : ce pack intègre également un filet de séparation entre le coffre et l'habitacle et une prise 12 V supplémentaire.

CONSEILLÉ PAR L'AJ

❤ MODULARITÉ (de 200 À 360 €)

Curieux que des équipements comme la banquette coulissante (sur 13 cm) soient proposés en option (360 €) sur un monospace. Dans le même ordre d'idée, les tablettes type aviation sont facturées 200 € sur l'entrée de gamme (Première). Enfin, si vous souhaitez embarquer votre planche de surf ou une horloge franc-comtoise, il faudra vous offrir (200 €) le dossier de siège passager rabattable qui permet d'obtenir une longueur de chargement de 2,40 m.

CONSEILLÉ PAR L'AJ

NAVIGATION (de 1 550 À 2 550 €)

À partir de la finition Sport, le Gran Tourer reçoit de série un système de navigation qui apparaît sur un écran de 6,5 pouces (15,5 cm). Avec l'option Navigation, l'écran passe à 8,8 pouces (22,4 cm) et gagne la fonction iDrive Touch, qui permet une saisie des caractères depuis un pavé tactile. Cet ensemble est complété par un affichage tête haute qui projette les informations sur un petit écran translucide. Ce dernier s'avère toutefois moins convaincant que le système qui envoie des données directement sur le pare-brise. Le prix varie de 2 550 € (Première, Lounge) à 1 500 € (Sport, Luxury et M Sport).

DÉCONSEILLÉ PAR L'AJ

NOTRE CHOIX
220d 190 ch LOUNGE

37 850 € hors options - Malus écologique : 0 €

Si nous avons opté pour le diesel le plus généreux, c'est parce que nous considérons que le choix d'un monospace de ce format implique que vous l'utiliserez le plus souvent en charge (sinon, prenez un Active Tourer…). Partant de là, le 220d est sans doute le meilleur compromis, surtout si l'agrément de conduite fait aussi partie de vos préoccupations. À noter que la boîte automatique (2 050 €) serait un plus appréciable.

LES TEINTES

Teintes unies

Alpinweiss (250 €) Schwarz (gratuite)

Teintes métallisées 790 €

Mineralweiss, Glaciersiber, Sparklingbraun

Platinsiber, Atlantikgrau, Mineralgrau

Mediterranblau, Saphirschwarz

Flamencorot brillant, Imperialblau brillant, Estorilblau (Finition M Sport)

LES JANTES


Jantes alliage de série sur la finition Première.


Jantes alliage de série sur 220i et 220d Première.


Jantes alliage de série sur la finition Lounge.


Jantes alliage de série sur la finition Sport.


Jantes alliage de série sur la finition M Sport.


Jantes alliage en option de 160 à 710 €.


Jantes alliage en option de 160 à 710 €.


Jantes alliage en option de 160 à 710 €.

❤ NOS COUPS DE CŒUR

CITROËN C3 II

Cette 2e génération de C3 gagne en qualité de fabrication. À l'usage, la petite Citroën est agréable, confortable et devient même relativement polyvalente avec certaines motorisations. Par **Pascal Serres**

Si elle abandonne son style tout en rondeurs, cette 2e génération de C3 ne perd rien de son cachet et conserve un physique avenant. Remplacée depuis quelques semaines par une nouvelle mouture, la précédente C3 marquait logiquement le pas en matière d'équipements technologiques. Ainsi, elle ne recevait pas les aides électroniques ou les systèmes de connectivité que l'on trouve sur la concurrence plus récente. Cela dit, cette C3 s'avère confortable à l'usage et autorise à sortir facilement des villes pour voyager dans de bonnes conditions. Son large panel de motorisations permet aussi de trouver une version parfaitement adaptée à son usage. Seule ombre au tableau, sa boîte de vitesses robotisée BMP6, aujourd'hui abandonnée, dont le confort de passage des rapports est loin d'être optimal.

LA GAMME

	Modèles	Puissance moteur (ch)	Conso. moy. l/100 km	Notre avis
Essence	1.1	60	6	Un vieux bloc pas très nerveux à bas régime et assez poussif sur route.
	1.0 VTi / PureTech	68	6	En ville, ce moteur est agréable mais il manque un peu de tonus sur route.
	1.2 VTi / PureTech	**82**	**6,5**	**Un peu bruyant à haut régime, le 1.2 VTi offre des prestations plus qu'honorables.**
	1.2 PureTech	110	6,8	Le turbo permet de booster les performances et rend ce moteur très polyvalent.
	1.4	73	6,5	Une version un peu ancienne, qui s'avère gourmande en ville. Dommage.
	1.4 VTi	95	7,5	Ce moteur est assez homogène et permet de sortir des villes sans soucis.
	1.6 VTi	120	7,8	Destiné à la version haut de gamme, le 1.6 VTi est très agréable et performant mais assez cher.
Diesel	1.4 HDi / e-HDi	70	6	Un peu juste sur autoroute, ce bloc est à éviter avec la boîte robotisée.
	1.6 BlueHDi	75	6	Un moteur intéressant mais un peu trop juste pour être vraiment plaisant sur route.
	1.6 HDi / e-HDi	90 / 92	6	Agréable et performant, ce diesel est à l'aise sur tous les terrains.
	1.6 BlueHDi	100	6	Encore cher en occasion, ce bloc est néanmoins le plus intéressant en diesel.
	1.6 HDi / e-HDi	110 / 115	6,3	Pas de reproche à faire à ce moteur polyvalent et volontaire en toutes circonstances.

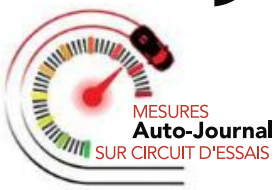
LES INFOS CLÉS

- Essence : à partir de 5 000 €
- Diesel : à partir de 4 900 €
- Génération : ancienne (2e)
- Commercialisation : de 2009 à 2016
- Restylage : 2013
- Carrosserie : 5 portes
- Modèles en circulation : 650 795



JÉRÔME LEJEUNE

1.2 PURETECH 82 CONFORT
de 2013
1er prix prospecté : **7 590 €**
29 639 km



NOS MESURES

Moteur/Transmission	
Puissance maxi	82 ch à 5 750 tr/mn
Couple maxi	118 Nm à 1 750 tr/mn
Type	3 cylindres en ligne essence
Cylindrée/puissance fiscale	1 199 cm³/4 CV
Transmission	aux roues avant
Boîte/nombre de rapports	manuelle/5
Châssis	
Diamètre de braquage	10,2 m
Pneumatiques	185/65 R 15
Dimensions/Poids	
L/l/h/empattement	3,94/1,72/1,52/2,47 m
Poids/tractable freiné	975/800 kg
Performances	
1 000 m d. a.	35,5 s
0 à 100 km	13,7 s
90-130 km/h en 4e/5e	17/24 s
Vitesse maxi	162 km/h
Freinage à 90/130 km/h	32/67 m
Habitabilité/Coffre	
Longueur aux jambes AR	16 cm
Largeur aux coudes AV/AR	141/139 cm
Volume de coffre	333 dm³

LE BUDGET

Assurance* : 600 €	Carte grise** : 133,20 €
Consommations	
Moyenne	6,5 l/100 km
Ville/Route/Autoroute	6,8/5,9/6,9 l/100 km
Autonomie/Réservoir	769 km/ 50 l

Coût de l'entretien

Amortisseurs AV	160 €	Kit de distribution	220 €
Amortisseurs AR	185 €	Embrayage	250 €
Disques AV	180 €	FAP	250 €
Disques AR	425 €	Pneus (1 paire)	250 €
Plaquettes AV	70 €	Feu AV	250 €
Plaquettes AR	75 €	Feu AR	140 €
Filtre à air	25 €	Bouclier AV	400 €
Filtre à huile	18 €	Bouclier AR	340 €

bon / moyen / mauvais dans sa catégorie

*Base de calcul : automobiliste parisien avec 30 % de bonus et assuré pour un trajet travail/promenade.
**Base de calcul : moyenne nationale de 33,30 € par cheval.

LE BILAN FIABILITÉ

Après quelques défauts de jeunesse, la C3 affiche un très bon niveau de fiabilité tant au niveau des équipements que des moteurs. Même les mécaniques les plus récentes, plus agréables à l'usage, ne semblent pas touchées par de quelconques faiblesses. Pour plus de tranquillité, nous conseillons un modèle postérieur à 2011.

LES PANNES

PANNES IMMOBILISANTES/PÉNALISANTES

MOTEURS ESSENCE

Jusqu'à fin 2010, allumage des témoins sur les 1,4 l 75 ch avec manque de puissance (mise à jour du logiciel de gestion moteur). Démarrage impossible des 1.4 VTi 95 ch : sonde de température moteur défectueuse à remplacer.

MOTEURS DIESEL

Sur les premiers 1.6 HDi 90 ch, risque de court-circuit dans le démarreur (à remplacer).

BOÎTE DE VITESSES

Mauvais réglage de la commande rendant difficile les passages des rapports. Une visite en atelier résout le problème.

FREIN ARRIÈRE

Blocage des tambours arrière, qui doivent être remplacés.

AUTRES DÉFAILLANCES

MOTEUR ESSENCE

Possibilité de fuite d'huile au niveau de la culasse des 1.4 VTi 95 ch jusqu'à fin 2011.

ÉLECTRONIQUE

Dysfonctionnement ou imprécision de la jauge à carburant (reprogrammation).

AIRBAGS/CEINTURE

Faux contact d'un connecteur situé au niveau de la planche de bord ou sous le siège passager. Il engendre l'allumage intempestif du voyant d'air et/ou du prétentionneur de ceinture.

CARROSSERIE

Mauvaise fixation des pare-boue avant sur les premiers modèles, qui risquent de se déclipser et sortir de l'aile. Ils doivent être refixés correctement. Les extracteurs d'air non conformes (jusqu'à fin 2010) engendrent une infiltration d'eau dans le coffre au niveau du compartiment de la roue de secours.

LES RAPPELS

MAJEURS

TRAIN AVANT (AVRIL 2015)

Risque de non-conformité du couple de serrage des fixations du berceau et des triangles de suspension du train avant sur les C3 fabriquées le 3 décembre 2014.

BERCEAU MOTEUR (SEPTEMBRE 2014)

Sur les C3 fabriquées du 04/06/2014 au 23/06/2014, l'emboutissage d'une pièce du berceau moteur pourrait être non conforme et altérer sa résistance mécanique.

MOTEUR (MARS 2013)

Risque de dommages sur certains moteurs diesel 1.4 HDi suite à la non-conformité des coussinets de bielles.

ABS/ESP (OCTOBRE 2012)

Non-conformité de montage de l'un des composants du bloc hydraulique ABS/ESP.

COFFRE (SEPTEMBRE 2011)

Sur les C3 construites en avril 2011 : fixation d'un vérin de coffre fragile et risque de fermeture inopinée du coffre.

FREIN DE STATIONNEMENT (AOÛT 2011)

Sur les C3 produites de janvier à la mi-juillet 2010, dysfonctionnement du frein de stationnement en raison d'une course trop importante du levier (pièce non conforme).

MOTEUR DIESEL (DÉCEMBRE 2010)

Sur les C3 1.4 HDi 70 ch produites d'avril à juin 2010, il existe un risque de casse du moteur en raison d'un défaut de lubrification causé par le mauvais usinage d'un élément du vilebrequin. Le moteur doit être remplacé.

TRANSMISSION (JUILLET 2010)

Risque de défauts sur l'arbre de transmission avant droit sur les C3 1.4 HDi et 1.6 VTi 120 ch construites de février à fin mars 2010.

FREIN (AOÛT 2010)

Sur toutes les C3 produites jusqu'à fin janvier 2010 : remplacement des flexibles de frein avant qui peuvent se déformer ou se vriller au niveau des étriers.

MINEURS

FILTRE À AIR (SEPTEMBRE 2011)

Sur les C3 1.6 HDi 92 ch produites entre le 02/06/2009 et le 29/10/2010, le support de fixation du boîtier de filtre à air risque de casser et d'endommager d'autres pièces du moteur.

ÉLECTRICITÉ (AOÛT 2011)

Non-conformité du câble de masse sur les modèles produits de janvier 2010 à mi-mai 2011.

C'est l'heure
~~des bonnes résolutions~~
DE LA REPRISE



Soyez malin
vendez au bon moment !

Et oui, car plus vous attendez plus votre voiture perd de sa valeur. En moyenne, sur 3 mois sa décote peut atteindre jusqu'à 10% !

Alors n'attendez plus, faites estimer votre voiture gratuitement sur Aramisauto.com et recevez votre paiement en 24h seulement après expertise.

Ou utilisez directement notre application Reprise Aramisauto disponible sur : Disponible sur App Store | DISPONIBLE SUR Google play

La reprise chez Aramisauto c'est :

- PLUS **SÛR** | Paiement garanti en 24h
- PLUS **RAPIDE** | Reprise immédiate sans obligation d'achat
- PLUS **SIMPLE** | Aucune démarche à réaliser

Aramisauto.com

Vous faisiez comment pour acheter une voiture avant ?

26 AGENCES PARTOUT EN FRANCE | APPELEZ-NOUS AU : 30 55 (Gratuit depuis un poste fixe) | OU SUR : ARAMISAUTO.COM

LE PRIX DU NEUF aj

ALFA ROMEO

TYPE	CV	B/M*		PRIX
NOUVELLE MITO				
1.4 MPI 78 ch	5	M	73	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	4		0	20 590
Surcoût Super : "base" + 1 700 €				
Surcoût Lusso : Super + 1 700 €				
GIULIETTA				
1.4 T-Jet 120 ch	7	M	773	21 690
1.4 TB MultiAir 150 ch	8	M	50	24 190
1.4 TB MultiAir 170 ch Super TCT	9		0	29 400
Veloce TCT	14	M	2 300	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.	11	M	353	37 000
2.0 Turbo 280 ch Veloce Auto. Q4	nc	M	1 153	53 000
Quadrifoglio	40	M	10 000	79 000
2.2 Diesel 136 ch	7		0	30 900
2.2 Diesel 150 ch	7		0	32 900
2.2 Diesel 180 ch Super	9		0	39 100
2.2 Diesel 210 ch Veloce Auto. Q4	nc		0	50 200
Surcoût Super : "base" + 3 800 €				
Surcoût Lusso : Super + 4 300 €				
4C				
Standard Edition	14	M	2 300	63 200
4C SPYDER				
Surcoût : coupé + 9 800 €				

ASTON MARTIN

TYPE	CV	B/M*		PRIX
V8 Vantage S Coupé	nc	M	10 000	120 811
V8 Vantage S Roadster	nc	M	10 000	132 912
V12 Vantage S Coupé	nc	M	10 000	184 643
V12 Vantage S Roadster	nc	M	10 000	196 744
DB11 Coupé Auto.	nc	M	10 000	206 430
Vanquish Touchtronic	nc	M	10 000	259 926
Vanquish Volante Touchtronic	nc	M	10 000	275 051
Rapide S Touchtronic	nc	M	10 000	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 82 ch	4		0	17 910
1.0 TFSI Ultra 95 ch	5		0	18 350
1.4 TFSI 125 ch	6		0	20 410
S1	14	M	3 113	35 230
1.4 TDI 90 ch	4		0	20 100
1.6 TDI 116 ch	5		0	21 440
Surcoût Ambiente : "base" + 2 100 €				
Surcoût Ambition : Ambiente + 600 €				
Surcoût S line : Ambition + 2 800 €				
Surcoût : Ambition Luxe : S line + 700 €				
A1 SPORTBACK (5 PORTES)				
Surcoût : 3 portes + 800 €				
NOUVEAU Q2				
1.0 TFSI 116 ch	6		0	24 900
1.4 TFSI COD 150 ch	8		0	26 900
1.6 TDI 116	5		0	26 500
2.0 TDI 150 ch Quattro S tronic	8		0	32 800
2.0 TDI 190 ch Quattro S tronic	10	M	53	34 800
Surcoût Sport : "base" + 2 800 €				
Surcoût Design : Sport + 0 €				
Surcoût S-line : Design + 3 400 €				
Surcoût Design Luxe : S line + 2 400 €				
NOUVELLE A3 (3 PORTES)				
1.0 TFSI 115 ch	6		0	24 400
1.4 TFSI COD 150 ch	7		0	26 400
2.0 TFSI 190 ch	10		0	28 400
S3	20	M	3 113	50 000
1.6 TDI 110 ch	5		0	25 900
2.0 TDI 150 ch	7		0	27 900
2.0 TDI 184 ch	10		0	29 900
Surcoût Sport : "base" + 2 600 €				
Surcoût Design : Sport + 0 €				
Surcoût S line : Design + 2 900 €				
Surcoût Design Luxe : S line + 2 600 €				
NOUVELLE A3 BERLINE (4 PORTES)				
Surcoût : 3 portes + 1 750 €				
NOUVELLE A3 SPORTBACK (5 PORTES)				
e-tron Design	6	B	1 000	41 400
Surcoût : 3 portes + 1 200 €				
NOUVELLE A3 CABRIOLET				
1.4 TFSI 115 ch	6		0	31 400
1.4 TFSI COD 150 ch	7		0	33 400
2.0 TFSI 190 ch	10	M	53	35 400
S3 S tronic	20	M	1 740	59 150
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	M	60	41 200
Surcoût Sport : "base" + 2 600 €				
Surcoût Design : Sport + 0 €				
Surcoût S line : Design + 2 900 €				
Surcoût Design Luxe : S line + 2 600 €				
TT				
1.8 TFSI 180 ch	10	M	173	36 250
2.0 TFSI 230 ch	13	M	300	41 410
S Quattro	20	M	3 473	56 490
2.0 TDI 184 ch	9		0	40 810
Surcoût S line : "base" + 4 500 €				
TT ROADSTER				
Surcoût : coupé + 3 000 €				
Q3				
1.4 TFSI 125 ch	7	M	150	30 500
1.4 TFSI COD Ultra 150 ch	8	M	50	32 000
2.0 TFSI 180 ch Quattro S tronic	10	M	1 373	38 360
RS Quattro S tronic	23	M	10 000	63 420
RS Performance Quattro S tronic	26	M	10 000	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	M	50	34 450
2.0 TDI 184 ch Quattro S tronic	10	M	113	39 560
Surcoût Ambiente : "base" + 2 950 €				
Surcoût S line : Ambiente + 2 600 €				
Surcoût Ambition Luxe : S line + 2 400 €				
A4				
1.4 TFSI 150 ch	8		0	31 330
2.0 TFSI Ultra 190 ch	10		0	34 770
2.0 TFSI 252 ch Design Quattro S tronic	14	M	540	47 480
S4 Quattro Tiptronic	24	M	4 673	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	M	173	53 560
Surcoût Design/Sport : "base" + 4 150 €				
Surcoût S line : Design/Sport + 3 300 €				
Surcoût Design Luxe : S line + 2 100 €				
A4 AVANT (BREAK)				
Surcoût : berline + 1 700 €				
NOUVELLE A4 ALLROAD QUATTRO				
2.0 TFSI 252 ch Design S tronic	15	M	1 050	50 330
2.0 TDI 163 ch Design S tronic	9	M	53	47 480
2.0 TDI 190 ch Design S tronic	10	M	53	49 500
3.0 TDI 218 ch Design S tronic	12	M	300	52 950
3.0 TDI 272 ch Design Tiptronic	16	M	410	56 410
Surcoût Design Luxe : Design + 5 050 €				
NOUVELLE A5 COUPE				
2.0 TFSI 190 ch	11	M	50	40 370
2.0 TFSI 252 ch S tronic	15	M	113	46 500
S5 Tiptronic	24	M	4 673	75 700
2.0 TDI 190 ch	10		0	42 000
2.0 TDI Ultra 190	10		0	42 235
3.0 TDI 218 ch S tronic	12		0	48 550
Surcoût Design : "base" + 4 150 €				
Surcoût S line : Design + 3 900 €				
Surcoût Design Luxe : S line + 2 800 €				
Surcoût Avus : Design Luxe + 3 290 €				
NOUVELLE A5 SPORTBACK				
2.0 TFSI 252 S tronic	15	M	253	46 500
S5 Tiptronic	24	M	4 673	75 700
2.0 TDI 190	10		0	42
0003.0 TDI 218 Quattro S tronic	12		0	51 050
Surcoût Design : "base" + 4 150 €				
Surcoût S line : Design + 3 900 €				
Surcoût Design Luxe : S line + 2 800 €				
Surcoût Avus : Design Luxe + 3 290 €				
NOUVEAU Q5				
2.0 TFSI 252 Quattro S tronic	15	M	1 873	49 750
2.0 TDI 150	8		0	40 750
2.0 TDI 163 Quattro S tronic	9	M	60	46 550
2.0 TDI 190 Quattro S tronic	10	M	60	48 050
A6				
1.8 TFSI Ultra 190 ch Ambiente S tronic	10	M	73	45 240
2.0 TFSI 252 ch Ambiente S tronic	15	M	173	49 860
S6 Quattro S tronic	34	M	10 000	93 620
2.0 TDI Ultra 150 ch Ambiente	7		0	41 460
2.0 TDI Ultra 190 ch Ambiente	10		0	43 860
3.0 TDI 218 ch Ambiente S tronic	12		0	50 250
3.0 TDI 272 ch Ambiente Quattro S tr.	16	M	113	56 790
3.0 BiTDI 320 ch S line Quattro Tiptronic	21	M	2 610	67 050
Surcoût S line : Ambiente + 6 900 €				
Surcoût Ambition Luxe : S line + 300 €				
Surcoût Avus : Ambition Luxe + 5 300 €				
A6 AVANT (BREAK)				
RS6 Quattro Tiptronic	47	M	10 000	125 190
RS6 Performance Quattro Tiptronic	52	M	10 000	133 820
Surcoût : berline + 1 400 € à + 2 600 €				
A6 ALLROAD QUATTRO				
3.0 TDI 190 ch Ambiente S tronic	11	M	860	57 700
3.0 TDI 218 ch Ambiente S tronic	13	M	860	60 020
3.0 TDI 272 ch Ambiente S tronic	16	M	1 260	63 390
3.0 BiTDI 320 ch Ambition Luxe Tiptronic	21	M	5 113	73 650
Surcoût Ambition Luxe : Ambiente + 7 200 €				
Surcoût Avus : Ambition Luxe + 4 300 €				
A7 SPORTBACK				
2.0 TFSI 252 ch Ambiente S tronic	15	M	300	61 240
S7 Quattro S tronic	34	M	10 000	105 620
RS7 Quattro Tiptronic	47	M	10 000	134 420
RS7 Performance Quattro Tiptronic	52	M	10 000	143 020
3.0 TDI 190 ch Ambiente S tronic	10		0	60 970
3.0 TDI 218 ch Ultra Ambiente S tronic	12		0	63 460
3.0 TDI 272 ch Ambiente Quattro S tronic	16	M	253	70 150
3.0 BiTDI 320 ch Ambiente Quattro Tiptronic	21	M	3 113	74 290
Surcoût S line : Ambiente + 4 100 €				
Surcoût Ambition Luxe : S line + 2 400 €				
Surcoût Avus : Ambition Luxe + 6 000 €				
A8				
6.3 TFSI 500 ch W12 Tiptronic Limousine	41	M	10 000	161 270
S8 Tiptronic	42	M	10 000	137 040
S8 Plus Tiptronic	52	M	10 000	171 650
3.0 TDI Clean Diesel 262 ch Tiptronic	16	M	1 260	89 760
4.2 TDI Clean Diesel 385 ch Tiptronic	27	M	9 660	108 760
Surcoût Avus : "base" + 13 400 €				
Surcoût Avus Extended : Avus + 6 000 €				
Q7				
3.0 TDI Ultra Clean Diesel 218 ch Tiptronic	12	M	773	61 270
3.0 TDI Clean Diesel 272 ch Tiptronic	15	M	1 260	65 620
SQ7 TDI Tiptronic	32	M	9 660	105 500
e-tron	13		0	82 680
Surcoût S line : "base" + 4 400 € à + 7 200 €				
Surcoût Ambition Luxe : S line + 900 €				
Surcoût Avus : Ambition Luxe + 6 900 € à + 7 700 €				
Surcoût Avus Extended : Avus + 5 500 € à 6 100 €				
R8				
V10 S tronic	45	M	10 000	169 600
V10 Plus S tronic	49	M	10 000	202 100
NOUVELLE R8 SPYDER				
V10 S tronic	45		10 000	184 000

BENTLEY

TYPE	CV	B/M*		PRIX
Flying Spur V8	NC	M	10 000	186 000
Flying Spur W12	NC	M	10 000	206 000
Continental GT V8	NC	M	10 000	182 700
Continental GT V8 S	NC	M	10 000	197 500
Continental GT W12	NC	M	10 000	202 200
Continental GT Speed W12	NC	M	10 000	225 400
Continental GTC V8x	NC	M	10 000	200 700
Continental GTC V8 S	NC	M	10 000	217 000
Continental GTC W12	NC	M	10 000	222 300
Continental GTC Speed W12	NC	M	10 000	247 800
Bentayga	NC	M	10 000	216 000
Mulsanne	NC	M	10 000	311 000
Mulsanne Speed	NC	M	10 000	338 000

BMW

TYPE	CV	B/M*		PRIX
i3				
170 ch 60 Ah	3	B	6 300	35 790
170 ch 94 Ah	3	B	6 300	36 690
SÉRIE 1 (3 PORTES)				
116i Première	6		0	22 990
118i Lounge	7		0	27 100
120i Lounge	10	M	90	29 950
125i Lounge Auto.	13	M	73	36 150
M140i	23	M	6 810	45 600
114d Première	5		0	23 100
116d Première	6		0	25 650
116d EfficientDynamics Première	5		0	25 650
118d Lounge	7		0	29 550
120d Lounge	10		0	32 400
125d Lounge Auto.	12		0	37 550
Surcoût Lounge : Première + 1 750 €				
Surcoût Sport : Lounge + 3 000 €				
Surcoût UrbanChic : Sport + 1 500 €				
Surcoût M Sport : UrbanChic + 900 €				
SÉRIE 1 (5 PORTES)				
Surcoût : 3 portes + 750 €				
SÉRIE 2 COUPÉ				
218i Lounge	7		0	29 990
220i Lounge	10	M	353	33 900
230i Lounge	15	M	613	36 800
M240i	23	M	6 810	48 150
M2	26	M	10 000	61 850
218d Lounge	8		0	32 100
220d Lounge	10		0	35 100
225d Lounge	12		0	40 450
Surcoût Sport : Lounge + 3 400 €				
Surcoût Luxury : Sport + 1 700 €				
Surcoût M Sport : Luxury + 900 €				
SÉRIE 2 CABRIOLET				
218i Lounge	8	M	253	34 650
220i Lounge	11	M	860	37 900
230i Lounge	15	M	1 260	40 850
M240i	22	M	9 660	53 050
218d Lounge	8		0	36 500
220d Lounge	10		0	39 450
225d Lounge	12		0	44 200
Surcoût Sport : Lounge + 3 400 €				
Surcoût Luxury : Sport + 2 500 €				
Surcoût M Sport : Luxury + 150 €				
SÉRIE 2 ACTIVE TOURER				
216i Première	5		0	24 990
218i Lounge	7		0	29 990
220i Lounge	11	M	300	33 200
225i Lounge Auto.	13	M	210	38 200
225xe 224 ch Lounge	5	B	1 000	39 490
214d Première	5		0	27 990
216d Première	6		0	29 450
218d Lounge	7		0	33 300
220d Lounge	10		0	36 050
Surcoût Lounge : Première + 1 750 € à + 1 910 €				
Surcoût Sport : Lounge + 2 400 € à + 2 800 €				
Surcoût Luxury : Sport + 2 300 €				
Surcoût M Sport : Sport + 2 050 € à + 3 750 €				
SÉRIE 2 GRAN TOURER				
216i Première	6	M	53	26 490
218i Lounge	7		0	31 490
220i Lounge	11	M	860	35 000
214d Première	5		0	29 490
216d Première	6		0	30 950
218d Lounge	8		0	34 800
220d Lounge Auto.	10		0	37 850
Surcoût Lounge : Première + 1 750 € à + 1 910 €				
Surcoût Sport : Lounge + 2 650 € à + 3 000 €				
Surcoût Luxury : Sport + 2 350 €				
Surcoût M Sport : Luxury + 650 € à + 750 €				
X1				
sDrive18i Lounge	7		0	31 950
xDrive20i Lounge Auto.	11	M	953	39 950
xDrive25i Lounge Auto.	13	M	953	42 700


Votre voiture reprise & payée en 24h
sans obligation d'en acheter une nouvelle !
Estimation gratuite de votre voiture
Aramisauto
APPELEZ-NOUS AU : 30 55
(Gratuit depuis un poste fixe)

* B Bonus écologique (en €) ; M Malus écologique (en €). Montants calculés en fonction de l'équipement pneumatique des finitions de base.

sDrive16d Lounge	6		0	32 150
sDrive18d Lounge	7		0	34 600
sDrive20d Lounge	8		0	37 850
xDrive25d Lounge Auto.	13	M	140	44 150
Surcoût Sport : Lounge + 4 150 €				
Surcoût xLine : Sport + 800 €				
Surcoût M Sport : xLine + 1 200 €				
SÉRIE 3 BERLINE				
318i Lounge	7		0	32 100
320i Lounge	10	M	53	35 500
330i xDrive Lounge Plus Auto.	15	M	353	48 800
340i Lounge Plus	21	M	5 113	49 800
M3	32	M	10 000	84 500
M3 Pack Compétition	34	M	10 000	91 200
330e Lounge Plus	8	B	1 000	47 100
316d Lounge	6		0	32 100
318d Lounge	7		0	34 650
320d EfficientDynamics Edition Lounge	8		0	38 050
320d Lounge	10		0	38 050
330d Lounge Plus Auto.	12	M	60	49 900
335d xDrive Lounge Plus Auto.	20	M	690	56 500
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	113	40 750
330i Lounge xDrive Auto.	15	M	860	48 450
340i Lounge xDrive Auto.	21	M	4 253	54 550
318d Lounge	8		0	37 850
320d Lounge	10		0	41 300
330d Lounge Auto.	15	M	613	50 250
335d Lounge xDrive Auto.	20	M	1 153	56 250
Surcoût Sport : Lounge + 5 250 €				
Surcoût Luxury : Sport + 3 550 €				
Surcoût M Sport : Sport + 2 250 € à + 2 350 €				
SÉRIE 4 COUPÉ				
420i Lounge	10	M	173	39 250
430i Lounge	15	M	690	43 500
440i Lounge	20	M	5 113	50 350
M4	32	M	10 000	85 400
M4 Pack Compétition	34	M	10 000	92 200
418d Lounge	8		0	38 200
420d Lounge	10		0	41 200
430d Lounge Auto.	15	M	60	50 150
435d xDrive Lounge Auto.	20	M	690	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	173	39 250
430i Lounge	15	M	1 873	43 500
440i Lounge	21	M	5 573	52 550
418d Lounge	7		0	38 200
420d Lounge	10		0	41 200
430d Lounge Auto.	10	M	173	50 150
435d xDrive Lounge Auto.	10	M	953	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	860	46 800
430i Lounge	15	M	1 873	51 350
440i Lounge	20	M	2 610	56 850
M4	32	M	10 000	91 600
M4 Pack Compétition	34	M	10 000	97 800
420d Lounge	10	M	50	48 800
430d Lounge Auto.	15	M	410	57 250
435d xDrive Lounge Auto.	15	M	1 490	62 950
Surcoût Sport : Lounge + 5 900 €				
Surcoût Luxury : Sport + 2 150 €				
Surcoût M Sport : Luxury + 750 €				
X3				
sDrive20i Lounge Auto.	11	M	2 153	42 600
xDrive28i Lounge Auto.	15	M	3 113	50 200
xDrive35i Lounge Plus Auto.	20	M	10 000	58 700
sDrive18d Lounge	8		0	39 350
xDrive20d Lounge	10	M	210	45 200
xDrive30d Lounge Auto.	15	M	1 260	53 900
xDrive35d Lounge Plus Auto.	20	M	2 300	62 500
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	3 113	57 700
M40i Auto.	25	M	10 000	70 000
xDrive20d Lounge Plus	10	M	210	52 500
xDrive30d Lounge Plus Auto.	15	M	1 260	61 400
xDrive35d Lounge Plus Auto.	20	M	2 300	65 400
Surcoût xLine : Lounge Plus + 4 300 €				
Surcoût M Sport : Lounge Plus + 4 550 € à + 7 460 €				
NOUVELLE SÉRIE 5				
530i Business Lounge xDrive Auto.	15	M	300	57 300
540i Business Lounge xDrive Auto.	22	M	3 473	63 950
520d Business Lounge	10		0	46 350
530d Business Lounge Auto.	15		0	58 900
Surcoût Sport : Business Lounge + 4 400 € à + 4 600 €				
Surcoût Luxury : Sport + 1 300 € à + 3 700 €				
Surcoût M Sport : Luxury + 200 € à + 1 500 €				
SÉRIE 5 GRAN TURISMO				
535i xDrive Lounge Plus Auto.	20	M	10 00	69 100
520d Lounge Plus Auto.	10	M	773	56 100
530d Lounge Plus Auto.	15	M	1 740	63 550
535d xDrive Lounge Plus Auto.	20	M	4 253	71 100
Surcoût Luxury : Lounge Plus + 8 100 € à + 8 400 €				
Surcoût M Sport : Luxury + 1 650 € à + 1 700 €				
SÉRIE 6 COUPÉ				
640i Lounge Plus Auto.	21	M	5 113	85 300
650i Lounge Plus Auto.	34	M	10 000	98 700
M6 DKG	47	M	10 000	136 900
M6 Pack Compétition DKG	52	M	10 000	146 800
640d Lounge Plus	20	M	410	88 550
Surcoût Exclusive : Lounge Plus + 12 800 € à + 12 900 €				
Surcoût M Sport : Lounge Plus + 10 000 € à + 10 250 €				
SÉRIE 6 GRANCOUPÉ				
640i Lounge Plus Auto.	21	M	5 573	87 500
650i Lounge Plus Auto.	34	M	10 000	100 900
M6 DKG	47	M	10 000	141 650
M6 Pack Compétition DKG	52	M	10 000	150 050
640d Lounge Plus Auto.	20	M	690	90 050
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	6 053	94 400
650i Lounge Plus Auto.	34	M	10 000	107 800
M6 DKG	47	M	10 000	144 350
M6 Pack Compétition DKG	52	M	10 000	154 250
640d Lounge Plus Auto.	20	M	773	97 650
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	10 000	70 700
xDrive50i Lounge Plus Auto.	25	M	10 000	86 350
M Auto.	49	M	10 000	127 650
xDrive40e Lounge Plus	13		0	73 850
sDrive25d Lounge Auto.	13	M	410	55 650
xDrive30d Lounge Plus Auto.	16	M	2 153	68 850
xDrive40d Lounge Plus Auto.	20	M	2 300	73 850
M50d Auto.	26	M	5 340	97 150
Surcoût Lounge Plus : Lounge + 6 450 €				
Surcoût xLine : Lounge Plus + 4 850 € + 5 750 €				
Surcoût Exclusive : xLine + 5 000 € à + 5 900 €				
Surcoût M Sport : xLine + 500 € à + 3 400 €				
X6				
xDrive35i Lounge Plus Auto.	20	M	10 000	74 450
xDrive50i Lounge Plus Auto.	34	M	10 000	89 950
M Auto.	49	M	10 000	135 450
xDrive30d Lounge Plus Auto.	16	M	2 300	72 600
xDrive40d Lounge Plus Auto.	16	M	3 290	77 600
M50d Auto.	26	M	5 573	100 500
Surcoût Exclusive : Lounge Plus + 12 050 € à + 12 800 €				
Surcoût M Sport : Lounge Plus + 10 200 € à + 10 700 €				
SÉRIE 7				
740i Auto.	21	M	1 873	92 250
750i xDrive Auto.	34	M	10 000	109 050
740e	13	B	1 000	94 450
730d Auto.	15		0	87 650
740d xDrive Auto.	20	M	60	97 850
750d xDrive Auto.	28	M	1 260	109 050
Surcoût Exclusive : "base" + 13 000 €				
Surcoût M Sport : Exclusive + 3 850 €				
Surcoût Limousine : berline + 5 600 € à + 10 750 €				
i8				
Hybride rechargeable	11	B	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	12 750
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			
1.2 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	M 73	30 700
1.6 BlueHDi 100 ch Live	5	0	26 800
1.6 BlueHDi 120 ch Live	6	0	27 800
2.0 BlueHDi 150 ch Feel	7	0	31 500
Surcoût Feel : Live + 2 050 €			
Surcoût Shine : Feel + 2 800 € à + 2 950 €			
NOUVEAU GRAND C4 PICASSO			
Surcoût : C4 Picasso + 1 200 €			
C4 AIRCROSS			
1.6 HDi 115 ch Confort	6	0	29 650
Surcoût Exclusive : Confort + 4 850 €			
C5			
2.0 BlueHDi 150 ch Confort	7	0	31 400
2.0 BlueHDi 180 ch Confort Auto.	9	0	35 000
Surcoût Exclusive : Confort + 4 550 €			
C5 TOURER (BREAK)			
Surcoût : berline + 1 100 €			
C5 TOURER XTR			
2.0 BlueHDi 150 ch Exclusive	7	0	38 550
2.0 BlueHDi 180 ch Exclusive Auto.	7	0	40 850
NEMO MULTISPACE			
1.3 HDi 80 ch Attraction	4	0	16 100
Surcoût Confort : Attraction + 2 050 €			
Surcoût XTR : Confort + 400 €			
BERLINGO MULTISPACE			
1.2 PureTech 110 ch Feel	6	0	21 300
1.6 BlueHDi 75 ch Feel	4	0	21 300
1.6 BlueHDi 100 ch Feel	5	0	22 000
1.6 BlueHDi 120 ch XTR	6	0	24 150
Surcoût XTR : Feel + 700 €			
Surcoût Shine : XTR + 2 500 €			

DACIA

TYPE	CV	B/M*	PRIX
NOUVELLE SANDERO			
0.9 TCe 90 ch Ambiance	5	0	10 300
1.5 dCi 75 ch Ambiance	4	0	11 250
1.5 dCi 90 ch Lauréate	4	0	12 950
Surcoût Lauréate : Ambiance + 1 100 €			
NOUVELLE SANDERO STEPWAY			
0.9 TCe 90	5	0	12 600
1.5 dCi 90	5	0	14 150
NOUVELLE LOGAN			
0.9 TCe 90 ch Ambiance	5	0	10 100
1.5 dCi 75 ch Ambiance	4	0	11 050
1.5 dCi 90 ch Lauréate	4	0	12 750
Surcoût Lauréate : Ambiance + 1 100 €			
NOUVELLE LOGAN MCV			
0.9 TCe 90 Silverline	5	0	11 850
1.5 dCi 75 Silverline	4	0	12 800
1.5 dCi 90 Silverline	4	0	13 400
Surcoût Blackline : Silverline + 1 350 €			
DOKKER			
1.6 SCe 100	6	M 473	9 490
1.2 TCe 115 ch Silver Line	6	M 73	12 700
1.5 dCi 75 ch Silver Line	4	0	13 800
1.5 dCi 90 ch Silver Line	5	0	14 300
Surcoût Silver Line : "base" + 1 510 €			
DOKKER STEPWAY			
1.2 TCe 115	6	M 73	14 100
1.5 dCi 90	5	0	15 700
LODGY			
1.6 SCe 100	6	M 410	9 990
1.2 TCe 115 ch Silver Line	6	0	13 200
1.5 dCi 90 ch Silver Line	5	0	14 400
1.5 dCi 110 ch Silver Line	6	0	15 200
Surcoût Silver Line : "base" + 1 510 €			
LODGY STEPWAY			
1.2 TCe 115	6	0	14 300
1.5 dCi 110	6	0	16 300
DUSTER			
1.6 SCe 115	6	M 860	11 990
1.2 TCe 125 ch Silver Line	7	M 353	15 100
1.5 dCi 90 ch	5	0	13 600
1.5 dCi 110 ch Silver Line	6	0	15 800
Surcoût Silver Line : "base" + 1 600 €			
Surcoût Lauréate Plus : Silver Line + 1 000 €			
Surcoût Black Touch : Lauréate Plus + 1 000 €			

DS

TYPE	CV	B/M*	PRIX
NOUVELLE DS 3			
1.2 PureTech 82 ch Chic	4	0	15 950
1.2 PureTech 110 ch Be Chic	5	0	18 900
1.2 PureTech 130 ch Be Chic	6	0	20 100
1.6 THP 165 ch Performance Line	9	M 60	24 800
Performance	11	0	27 950
1.6 BlueHDi 100 ch Be Chic	5	0	20 100
1.6 BlueHDi 120 ch Performance Line	5	0	24 700
Surcoût Be Chic : Chic + 1 250 €			
Surcoût So Chic : Be Chic + 1 300 €			
Surcoût Performance Line : So Chic + 2 100 €			
Surcoût Sport Chic : Performance Line + 650 €			
NOUVELLE DS 3 CABRIO			
1.2 PureTech 82 ch Be Chic	4	0	20 000
1.2 PureTech 110 ch So Chic	5	0	23 000
1.2 PureTech 130 ch So Chic	6	0	24 200
1.6 THP 165 ch Performance Line	9	M 60	27 000
Performance	11	0	30 450
1.6 BlueHDi 100 ch Be Chic	5	0	22 750
1.6 BlueHDi 120 ch Performance Line	6	0	26 900
Surcoût So Chic : Be Chic + 1 300 €			
Surcoût Performance Line : So Chic + 1 800 €			
Surcoût Sport Chic : Performance Line + 950 €			
DS 4			
1.2 PureTech 130 ch Chic	7	0	23 700
1.6 THP 165 ch So Chic Auto.	9	M 53	31 450
1.6 THP 210 ch Performance Line	12	M 353	34 750
1.6 BlueHDi 100 ch Chic	5	0	23 850
1.6 BlueHDi 120 ch Be Chic	6	0	26 850
2.0 BlueHDi 150 ch So Chic	7	0	31 400
2.0 BlueHDi 180 ch So Chic Auto.	7	0	34 250
Surcoût Be Chic : Chic + 1 800 €			
Surcoût So Chic : Be Chic + 3 000 €			
Surcoût Performance Line : So Chic + 2 500 €			
Surcoût Sport Chic : Performance Line + 1 000 €			
DS 4 CROSSBACK			
1.2 PureTech 130 ch Be Chic	7	0	27 200
1.6 THP 165 ch Be Chic Auto.	9	M 53	30 150
1.6 BlueHDi 120 ch Be Chic	6	0	28 550
2.0 BlueHDi 180 ch Be Chic Auto.	9	0	32 950
Surcoût Sport Chic : Be Chic + 4 900 €			
DS 5			
1.6 THP 165 ch Be Chic Auto.	9	M 210	33 950
1.6 THP 210 ch So Chic	12	M 773	36 900
1.6 BlueHDi 120 ch Chic	6	0	29 750
2.0 BlueHDi 150 ch Be Chic	7	0	34 250
2.0 BlueHDi 180 ch Be Chic Auto.	9	0	36 950
Hybrid 4x4 200 ch So Chic	8	0	43 400
Surcoût Be Chic : Chic + 2 500 €			
Surcoût So Chic : Be Chic + 2 300 €			
Surcoût Performance Line : So Chic + 2 500 €			
Surcoût Sport Chic : Performance Line + 1 100 € à + 1 500 €			

FERRARI

TYPE	CV	B/M*	PRIX
California T	47	M 10 000	188 353
488 GTB	61	M 10 000	209 240
FF	63	M 10 000	263 592
F12 Berlinetta	72	M 10 000	273 895

FIAT

TYPE	CV	B/M*	PRIX
500			
1.2 69 ch Pop	4	0	12 590
0.9 TwinAir 85 ch Lounge	4	0	16 490
0.9 TwinAir 105 ch Lounge	5	0	17 240
1.3 MultiJet 95 ch Popstar	5	0	17 140
Surcoût Popstar : Pop + 1 300 €			
Surcoût Lounge : Popstar + 900 €			
Surcoût Club : Lounge + 1 500 €			
500C (CABRIOLET)			
1.2 69 ch Pop	4	0	14 590
0.9 TwinAir 85 ch Lounge	4	0	18 490
0.9 TwinAir 105 ch Lounge	4	0	19 240
1.3 MultiJet 95 ch Popstar	5	0	19 140
Surcoût Popstar : Pop + 1 300 €			
Surcoût Lounge : Popstar + 900 €			
Surcoût Club : Lounge + 1 500 €			
500L			
1.4 95 ch Pop	6	M 690	16 100
0.9 TwinAir 105 ch Popstar	5	0	19 790
1.3 MultiJet 95 ch Popstar	5	0	20 890
1.6 MultiJet 120 ch Popstar	6	0	21 890
Surcoût Popstar : Pop + 2 190 €			
Surcoût Lounge : Popstar + 1 500 €			
500L TREKKING			
1.4 95 ch Popstar	6	M 773	19 290
0.9 TwinAir 105 ch Popstar	5	0	20 790
1.3 MultiJet 95 ch Popstar	5	0	21 890
1.6 MultiJet 120 ch Popstar	5	0	22 890
Surcoût Lounge : Popstar + 1 500 €			
500L LIVING			
0.9 TwinAir 105 ch Popstar	5	0	21 190
1.3 MultiJet 95 ch Popstar	5	0	22 290
1.6 MultiJet 120 ch Popstar	6	0	23 290
Surcoût Lounge : Popstar + 1 500 €			
500X			
1.6 E-Torq 110 ch Pop	6	M 410	17 990
1.4 MultiAir 140 ch Popstar	8	M 410	21 490
1.4 MultiAir 170 ch Cross 4x4 Auto.	10	M 2 300	26 990
1.3 MultiJet 95 ch Pop	5	0	19 990
1.6 MultiJet 120 ch Popstar	6	0	22 990
2.0 MultiJet 140 ch Cross 4x4	7	M 73	26 590
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	9 590
0.9 TwinAir 85 ch Pop	4	0	12 090
1.3 MultiJet 95 ch Pop	4	0	14 090
Surcoût Pop : "base" + 1 000 €			

* B Bonus écologique (en €) ; M Malus écologique (en €). Montants calculés en fonction de l'équipement pneumatique des finitions de base.

Surcoût Easy : Pop + 1 000 €
Surcoût Lounge : Easy + 1 000 €

PANDA 4X4

0.9 TwinAir 85 ch Rock	5		0	16 690
0.9 TwinAir 90 ch Cross	5		0	18 190
1.3 MultiJet 95 ch Rock	4		0	18 690

Surcoût Cross : Rock + 1 500 €

PUNTO (5 PORTES)

1.2 69 ch	4		0	11 090
1.4 77 ch Easy	5	M	113	13 590
0.9 TwinAir 105 ch Easy	5		0	15 090
1.3 Diesel 95 ch Pop	nc		0	15 590

Surcoût Pop : "base" + 1 000 €
Surcoût Easy : Pop + 1 000 €
Surcoût Lounge : Easy + 1 000 €

NOUVELLE TIPO BERLINE

1.4 95 ch	5	M	140	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	113	13 990
1.6 110 Easy ATX	6	M	953	18 490
1.4 T-Jet 120 ch Easy	7	M	410	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	1 153	26 290

Surcoût Lusso : "base" + 2 000 €
Surcoût Lusso Plus : Lusso + 2 000 €

NOUVEAU QUBO

1.3 MultiJet 80 ch Trekking	4		0	16 140
1.3 MultiJet 95 ch Trekking	5		0	16 640

DOBLO

1.4 95 ch Pop	6	M	5 340	16 490
1.6 MultiJet 95 ch Lounge	5		0	22 390
1.6 MultiJet 120 ch Lounge	6		0	22 890

Surcoût Lounge Pack : Lounge + 1 000 €
Surcoût Trekking : Lounge Pack + 0 €

DOBLO MAXI

1.6 MultiJet 120 ch Lounge	6		0	23 690

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	M	353	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	410	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	M	50	25 000
1.5 EcoBoost 182 ch Titanium	6	M	50	26 200
2.0 EcoBoost 250 ch ST	15	M	2 610	29 200
RS	24	M	5 810	39 600
1.5 TDCi 95 ch Trend	5		0	23 100
1.5 TDCi Econetic 105 ch Trend	5		0	23 500
1.5 TDCi 120 ch Trend	6		0	24 300
2.0 TDCi 150 ch Titanium	7		0	27 000
2.0 TDCi 185 ch ST	15		0	30 700

Surcoût Edition : Trend + 0 €
Surcoût Titanium : Edition + 1 500 €

FOCUS SW (BREAK)

Surcoût : berline + 600 €

B-MAX

1.4 90 ch Edition	5	M	410	18 100
1.0 EcoBoost 100 ch Edition	5		0	19 500
1.6 Ti-VCT 105 ch Edition PowerShift	6	M	1 260	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	1 260	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	773	27 500
1.5 TDCi 95 ch Trend	5		0	25 100
1.5 TDCi Econetic 105 ch Trend	5		0	25 500
1.5 TDCi 120 ch Trend	6		0	26 300
2.0 TDCi 150 ch Titanium	8		0	29 500
2.0 TDCi 170 ch Titanium PowerShift	8	M	60	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	690	22 650
1.5 EcoBoost 150 ch Trend	8	M	690	24 850
1.5 EcoBoost 182 ch Titanium Auto. 4x4	11	M	4 810	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	210	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	300	31 750
2.0 EcoBoost 240 ch ST Line Auto.	14	M	5 573	37 450
Hybrid 187 ch Titanium (4 portes)	9		0	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	M	60	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	1 260	34 300
2.0 EcoBoost 240 ch Titanium Auto.	15	M	7 073	42 000
2.0 TDCi 120 ch Trend	6	M	60	34 300
2.0 TDCi 150 ch Trend	8	M	60	35 800
2.0 TDCi 180 ch Titanium	10	M	60	39 300
2.0 TDCi Bi-Turbo 210 ch Titanium PwrSh.	12	M	773	42 500

Surcoût Titanium : Trend + 2 000 €
Surcoût Vignale : Titanium + 6 700 €

GALAXY

1.5 EcoBoost 160 ch Titanium	9	M	1 260	39 900
2.0 TDCi 120 ch Trend	6		73	37 700
2.0 TDCi 150 ch Trend	8		73	39 200
2.0 TDCi 180 ch Titanium	10		73	42 900
2.0 TDCi Bi-Turbo 210 ch Titanium PwrSh.	12	M	773	46 100

Surcoût Titanium : Trend + 2 200 €

EDGE

2.0 TDCi 180 Trend	10	M	1 260	42 000
2.0 TDCi 210 Titanium PowerShift	12	M	1 260	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	8 173	37 500
5.0 GT 418 ch	33	M	10 000	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	M	73	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	4 253	29 930
1.6 i-DTEC 120 ch Comfort	6		0	28 280
1.6 i-DTEC 160 ch Elegance Navi 4WD	9	M	73	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	10 000	186 500

HYUNDAI

TYPE	CV	B/M*		PRIX

NOUVELLE i10

1.0 66 ch Initia	nc		0	10 950
1.2 87 ch Intuitive	nc		0	12 900

Surcoût Intuitive : Initia + 1 350 €
Surcoût Creative : Intuitive + 2 000 €

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	15 050
1.0 T-GDI 100 ch Intuitive	5		0	15 900
1.0 T-GDI 120 ch Creative	6		0	19 250
1.1 CRDi 75 ch Intuitive	4		0	16 950
1.4 CRDi 90 ch Intuitive	4		0	17 650

Surcoût Intuitive Plus : Intuitive + 1 300 €
Surcoût Creative : Intuitive Plus + 1 450 €

ix20

1.4 90 ch Initia	5	M	73	16 000
1.6 125 ch UEFA Euro 2016	7	M	410	19 950
1.6 CRDi 115 ch UEFA Euro 2016	6		0	21 500

Surcoût UEFA Euro 2016 : Initia + 2 700 €
Surcoût Creative : UEFA Euro 2016 + 1 100 €
Surcoût Executive : Creative + 2 200 €

i30 (5 PORTES)

1.4 100 ch Initia	6	M	353	18 600
1.6 GDi 135 ch UEFA Euro 2016	7		0	22 100
1.6 CRDi 110 ch Initia	5		0	21 900

Surcoût UEFA Euro 2016 : Initia + 1 700 €
Surcoût UEFA Euro 2016 Plus : UEFA Euro 2016 + 2 600 €
Surcoût Executive : Creative + 900 €

i30 SPORT WAGON (BREAK)

1.6 CRDi 110 ch UEFA Euro 2016	5		0	24 600

Surcoût UEFA Euro 2016 Plus : UEFA Euro 2016 + 2 600 €

NOUVELLE IONIQ

Hybrid Intuitive	5		0	26 100
Electric Creative	nc	B	6 300	35 850

Surcoût Creative : Intuitive + 3 200 €
Surcoût Executive : Creative + 1 500 €

i40

1.7 CRDi 115 ch Intuitive	6		0	29 200
1.7 CRDi 141 ch Business	7		0	30 900

Surcoût Business : Intuitive + 950 €
Surcoût UEFA Euro 2016 Plus : Business + 3 900 €

i40 SW (BREAK)

Surcoût : berline + 1 200 €

TUCSON

1.6 GDi 132 ch Initia	7	M	1 050	22 950
1.6 T-GDi 177 ch Executive 4WD DCT	10	M	5 810	37 800
1.7 CRDi 115 ch Initia	6		0	25 450
2.0 CRDi 136 ch Intuitive	8	M	50	29 650
1.7 CRDi 141 ch Intuitive DCT	nc	M	60	30 150
2.0 CRDi 185 ch Creative 4WD Auto.	11	M	4 673	37 350

Surcoût Intuitive : Initia + 2 200 €
Surcoût Creative : Intuitive + 2 500 €
Surcoût Executive : Creative + 3 250 € à + 3 800 €

SANTA FE

2.2 CRDi 200 ch Initia	11	M	1 260	35 200

Surcoût Creative : Initia + 7 100 €
Surcoût Executive : Creative + 4 200 €

INFINITI

TYPE	CV	B/M*		PRIX

Q30

1.6t	7	M	140	26 300
2.0t Sport AWD DCT	12	M	2 153	41 030
1.5d	5		0	26 850
2.2d DCT	9		0	31 800

Surcoût Premium : "base" + 2 970 €
Surcoût Premium Tech : Premium + 4 570 €
Surcoût Sport : Premium + 3 600 €

QX30

2.0t Premium AWD DCT	nc	M	2 010	40 350
2.2d Premium AWD DCT	9	M	53	39 800

Surcoût Premium Tech : Premium + 4 570 €

Q50

2.0t Premium Auto.	nc	M	953	42 750
3.0t Sport Auto.	nc	M	10 000	56 050
Hybrid Sport	19	M	773	56 050
2.2d 170 ch	9		0	37 200

Surcoût Premium : "base" + 3 350 €
Surcoût Premium Tech : Premium + 7 950 €
Surcoût Sport : Premium + 4 450 €
Surcoût Sport Tech : Sport + 6 000 €

NOUVEAU Q60

2.0t Premium Auto.	nc	M	2 153	44 390
3.0t Sport Auto. AWD	nc	M	10 000	56 950

Surcoût Premium Tech : Premium + 6 500 €
Surcoût Sport : Premium + 2 500 €
Surcoût Sport Tech : Sport + 6 500 €

Q70

3.7 Premium	22	M	10 000	61 900
Hybrid Premium	19	M	860	57 800
2.2d	nc		0	45 900

Surcoût Premium : "base" + 3 450 €
Surcoût Premium Tech : Premium + 4 200 €
Surcoût Sport : Premium + 4 150 €
Surcoût Sport Tech : Sport + 3 000 €

QX70

3.7 GT	23	M	10 000	54 250
5.0 S Premium	30	M	10 000	74 180

Surcoût GT Premium : GT + 5 720 €
Surcoût S : GT + 3 010 €
Surcoût S Premium : S + 5 720 €
Surcoût Ultimate : S Premium + 3 600 €

JAGUAR

Marne La Vallée
Véhicules Neufs et Occasions
Tél : 01 64 68 40 00
www.jaguar-marne-la-vallee.fr

TYPE	CV	B/M*		PRIX

XE

2.0 200 ch Pure Auto.	10	M	6 810	37 200
2.0 240 ch Pure Auto.	15	M	6 810	42 900
S Auto.	23	M	10 000	62 300
2.0 Diesel 163 ch Pure	8		0	37 000
2.0 Diesel 180 ch Pure	10		0	37 000

Surcoût Prestige : Pure + 4 210 € à + 4 600 €
Surcoût Portfolio : Prestige + 3 000 € à + 3 790 €
Surcoût R-Sport : Prestige + 1 550 € à + 2 340 €

XF

2.0 240 ch Pure Auto.	NC	M	6 810	50 010
3.0 340 ch Prestige Auto.	NC	M	10 000	65 710
S Auto.	NC	M	10 000	84 660
2.0 D E-Performance 163 ch Pure	NC		0	41 760
2.0 D 180 ch Pure	NC		0	48 820
3.0 D 300 ch Prestige Auto.	NC	M	773	64 940

Surcoût Prestige : Pure + 4 760 € à + 5 150 €
Surcoût Portfolio : Prestige + 6 930 €
Surcoût R-Sport : Prestige + 2 920 €

F-TYPE COUPE

3.0 340 ch	24	M	10 000	65 890
S	28	M	10 000	77 990
R Auto.	46	M	10 000	108 060
SVR AWD Auto.	50	M	10 000	139 500

F-TYPE CABRIOLET

3.0 340 ch	24	M	10 000	72 940
S	28	M	10 000	85 040
R Auto.	46	M	10 000	115 110
SVR AWD Auto.	50	M	10 000	146 550

F-PACE

3.0 340 ch Pure 4x4 Auto.	23	M	10 000	61 100
3.0 380 ch S 4x4 Auto.	27	M	10 000	82 650
2.0 D 180 ch Pure	10		0	44 350
3.0 D 300 ch Prestige 4x4 Auto.	19	M	2 610	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	M	10 000	93 260
R Auto.	nc	M	10 000	144 250
3.0 D 300 ch Luxe Auto.	nc	M	1 260	83 100

Surcoût Luxe Premium : Luxe + 5 000 €
Surcoût Portfolio : Luxe Premium + 6 690 € à + 7 450 €
Surcoût Autobiography : Portfolio + 17 050 € à + 18 250 €

JEEP

TYPE	CV	B/M*		PRIX
RENEGADE				
1.6 E.torQ Evo 110 ch Sport	6	M	540	18 950
1.4 MultiAir 140 ch Longitude	8	M	473	22 150
1.4 MultiAir 170 ch Limited 4x4 Auto.	10	M	2 773	31 450
1.6 MultiJet 120 ch Sport	6		0	21 650
2.0 MultiJet 120 ch Sport 4x4	7		0	23 550
2.0 MultiJet 140 ch Limited 4x4	8	M	173	30 350
2.0 MultiJet 170 ch Trailhawk 4x4 Auto.	10	M	1 490	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	10 000	40 000
2.8 CRD Sport Auto.	13	M	10 000	33 400
Surcoût Sahara : Sport + 7 100 €				
Surcoût Rubicon : Sahara + 2 000 €				
WRANGLER UNLIMITED (4 PORTES)				
Surcoût : Wrangler + 2 500 €				
CHEROKEE				
2.0 MultiJet 140 ch Sport	8	M	410	31 950
2.2 MultiJet 185 ch 4x4 Auto. Longitude	10	M	1 260	42 650
2.2 MultiJet 200 ch 4x4 Auto. Limited	12	M	1 260	47 450
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 Navi. Auto.	19	M	210	58 100
SRT Auto.	39	M	10 000	83 500
3.0 CRD 250 ch Limited	16	M	8 173	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	M	73	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	73	16 100
1.6 125 ch Active	7	M	410	19 800
1.6 CRDi 115 ch Active	6		0	21 800
Surcoût Active : Motion + 2 500 €				
Surcoût Premium : Active + 1 300 €				
NOUVEAU SOUL				
1.6 GDI 132 Active	nc	M	1 153	20 600
Sport DCT	nc	M	2 153	27 600
1.6 CRDi 136 Active	nc	M	50	23 100
Surcoût Premium : Active + 3 000 €				
PRO_CEE'D				
1.0 T-GDi 120 ch Active	6		0	21 990
GT	12	M	4 673	29 290
1.6 CRDi 136 ch Active	7		0	23 290
Surcoût GT Line : Active + 1 700 €				
CEE'D				
1.4 100 ch Motion	6	M	353	17 990
1.0 T-GDi 120 ch Active	6		0	22 290
1.4 CRDi 90 ch Motion	5		0	19 990
1.6 CRDi 110 ch Active	5		0	23 590
1.6 CRDi 136 ch Active	7		0	23 590
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	690	22 490
1.7 CRDi 115 ch Motion	6		0	24 690
1.7 CRDi 141 ch Active	7		0	28 490
Surcoût Active : Motion + 3 200 €				
Surcoût Premium : Motion + 2 600 €				
NOUVEAU NIRO				
Motion	5		0	26 990
Surcoût Active : Motion + 2 000 €				
Surcoût Premium : Active + 4 000 €				
SPORTAGE				
1.6 GDi 132 ch Motion	7	M	1 050	23 090
1.6 T-GDi 177 ch GT Line Pk Prem 4x4 DCT	10	M	5 810	37 590
1.7 CRDi 115 ch Motion	6		0	25 090
2.0 CRDi 136 ch GT Line	7	M	50	32 990
1.7 CRDi 141 Active DCT	7	M	60	30 990
2.0 CRDi 185 ch GT Line Pk Prem. 4x4 Auto.	11	M	3 853	40 790
Surcoût Active : Motion + 3 900 €				
Surcoût GT Line : Active + 1 800 €				
Surcoût GT Line Pack Premium : GT Line + 3 000 €				
Surcoût Premium : GT Line Pack Premium + 0 €				
OPTIMA				
Hybride Rechargeable	nc	B	1 000	45 990
1.7 CRDi 141 ch Premium	7		0	32 990
Surcoût GT Line : Premium + 6 000 €				
NOUVELLE OPTIMA SW				
GT Auto.	nc	M	10 000	42 990
1.7 CRDi 141 ch Premium	nc		0	33 990
Surcoût GT Line : Premium + 6 000 €				
SORENTO				
2.2 CRDi 200 ch Active	12	M	1 260	37 000
Surcoût Premium : Active + 4 000 €				
Surcoût Ultimate : Premium + 4 000 €				

LAMBORGHINI

TYPE	CV	B/M*		PRIX
Huracán LP 580-2	nc	M	10 000	180 000
Huracán LP 610-4	nc	M	10 000	203 400
Huracán LP 610-4 Spyder	nc	M	10 000	223 740
Aventador LP 700-4	nc	M	10 000	324 000
Aventador LP 700-4 Roadster	nc	M	10 000	360 000
Aventador LP 750-4 Superveloce	nc	M	10 000	396 600
Aventador LP 750-4 Superveloce Road.	nc	M	10 000	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 COUPÉ				
2.0 Si4 240 ch Pure Auto.	15	M	7 340	44 400
2.2 eD4 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 CABRIOLET				
2.0 Si4 240 ch SE Dynamic Auto.	16	M	10 000	56 800
2.0 TD4 150 ch SE Dynamic Auto.	9		0	52 800
2.0 TD4 180 ch SE Dynamic Auto.	11		0	55 800
Surcoût HSE Dynamic : SE Dynamic + 6 300 €				
DISCOVERY				
3.0 Si6 340 ch SE Auto.	nc	M	10 000	59 300
2.0 Td4 180 ch S Auto.	nc	M	3 290	50 900
2.0 Sd4 240 ch S Auto.	nc	M	4 253	54 800
3.0 Td6 258 ch SE Auto.	nc	M	9 660	59 300
Surcoût SE : S + 2 450 € à 2 500 €				
Surcoût HSE : SE + 8 400 € à + 8 420 €				
Surcoût HSE Luxury : HSE + 6 600 €				
DISCOVERY SPORT				
2.0 Si4 240 ch Pure Auto.	15	M	10 000	41 000
2.0 eD4 150 ch Pure	8		0	36 812
2.0 TD4 150 ch Pure	8	M	173	36 400
2.0 TD4 180 ch Pure	10	M	173	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	10 000	76 900
5.0 S/C HSE Dynamic Auto.	43	M	10 000	96 700
SVR Auto.	nc	M	1 000	131 400
2.0 SD4 S Auto.	nc	M	3 473	63 300
3.0 TDV6 S Auto.	14	M	7 613	67 500
3.0 SDV6 SE Auto.	19	M	8 460	77 400
4.4 SDV8 HSE Auto.	24	M	10 000	89 600
3.0 SDV6 Hybride HSE	20	M	3 473	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	10 000	123 500
3.0 TDV6 HSE Auto.	16	M	7 613	98 600
4.4 SDV8 Vogue Auto.	22	M	10 000	117 400
3.0 SDV6 Hybride Autobiography	18	M	3 473	136 500
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		0	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		0	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				
200t F-Sport	15	M	4 253	56 590
F Auto.	38	M	10 000	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				
200t Luxe 4WD	15	M	7 890	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	10 000	99 900
300h Pack	9		0	51 500
450h Pack	18	M	300	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	10 000	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	10 000	70 400
S	31	M	10 000	83 100
S Q4	31	M	10 000	86 100
Diesel	17	M	2 453	67 250
NOUVEAU LEVANTE				
S	nc	M	10 000	90 500
Diesel	nc	M	9 660	72 800
GRANTURISMO				
4.2	32	M	10 000	115 100
Sport Auto.	38	M	10 000	126 500
Sport CC	36	M	10 000	132 100
MC Stradale	38	M	10 000	155 430
MC Stradale Centennial Edition	38	M	10 000	167 700
GRANCABRIO				
4.7	36	M	10 000	135 700
Sport	36	M	10 000	142 900
MC	38	M	10 000	154 200
MC Centennial Edition	38	M	10 000	172 500
QUATTROPORTE				
S	31	M	10 000	107 550
S Q4	31	M	10 000	112 150
GTS	44	M	10 000	152 000
Diesel	17	M	3 290	97 400

MAZDA

TYPE	CV	B/M*		PRIX
MAZDA2 (5 PORTES)				
1.5 Skyactiv-G 75 ch Harmonie	4		0	14 450
1.5 Skyactiv-G 90 ch Élégance	5		0	16 350
1.5 Skyactiv-G 115 ch Sélection	5		0	19 750
1.5 Skyactiv-D 105 ch Sélection	5		0	20 800
Surcoût Dynamique : Élégance + 1 150 €				
Surcoût Sélection : Dynamique + 1 300 €				
MAZDA3				
1.5 Skyactiv-G 100 ch Harmonie	5		0	20 700
2.0 Skyactiv-G 120 ch Élégance	6		0	23 200
2.0 Skyactiv-G 165 ch Dynamique	9	M	210	26 150
1.5 Skyactiv-D 105 ch Harmonie	5		0	23 500
2.2 Skyactiv-D 150 ch Harmonie	7		0	25 900
Surcoût Élégance : Harmonie + 1 700 €				
Surcoût Dynamique : Élégance + 1 800 €				
Surcoût Sélection : Dynamique + 3 400 €				
NOUVEAU MX-5				
1.5 Skyactiv-G 131 ch Élégance	7	M	410	25 300
2.0 Skyactiv-G 160 ch Sélection Ed. Spéciale	9	M	1 873	30 700
Surcoût Dynamique : Élégance + 2 100 €				
Surcoût Sélection : Dynamique + 2 750 €				
MAZDA6				
2.0 Skyactiv-G 165 ch Élégance	9	M	210	29 800
2.5 Skyactiv-G 192 ch Sélection Auto.	11	M	1 153	39 250
2.2 Skyactiv-D 150 ch Élégance	7		0	31 400
2.2 Skyactiv-D 175 ch Sélection	9		0	38 250
Surcoût Dynamique : Élégance + 2 050 €				
Surcoût Sélection : Dynamique + 2 650 €				
MAZDA6 WAGON (BREAK)				
Idem berline				
CX-3				
2.0 Skyactiv-G 120 ch Élégance	7	M	300	20 950
2.0 Skyactiv-G 150 ch Sélection 4x4	8	M	1 373	27 550
1.5 Skyactiv-D 105 ch Élégance	5		0	22 950
Surcoût Dynamique : Élégance + 1 900 €				
Surcoût Sélection : Dynamique + 2 300 €				
CX-5				
2.0 Skyactiv-G 165 ch Élégance	9	M	410	29 500
2.2 Skyactiv-D 150 ch Élégance	8		0	31 400
2.0 Skyactiv-G 175 ch Sélection 4x4	9	M	253	39 500
Surcoût Dynamique : Élégance + 1 600 €				
Surcoût Sélection : Dynamique + 5 000 €				

MERCEDES

TYPE	CV	B/M*		PRIX
CLASSE A				
160 Intuition	5		0	23 950
180 Intuition	6		0	26 000
180 BlueEfficiency Edition Intuition	6		0	26 000
200 Intuition	7		0	29 500
220 Inspiration 4Matic Auto.	10	M	1 613	36 100
250 Inspiration	8	M	1 490	35 150
250 Sport 218 ch	8	M	2 453	45 250
45 AMG 4Matic Auto.	4	M	3 113	55 350
160 d Intuition	4		0	26 100
180 d Intuition	6		0	27 750
180 d BlueEfficiency Edition Intuition	5		0	27 750
200 d Intuition	8		0	29 250
220 d Inspiration Auto.	8		0	36 850
Surcoût Inspiration : Intuition + 2 100 €				
Surcoût Sensation : Inspiration + 1 900 €				
Surcoût Fascination : Sensation + 3 900 €				
NOUVELLE CLASSE CLA				
180 Inspiration	nc	M	53	29 900
180 BlueEfficiency Edition Inspiration	nc		0	29 900
200 Inspiration	nc	M	600	34 200
220 Inspiration 4Matic Auto.	nc	M	1 613	38 600
250 Inspiration	nc	M	1 153	37 700
250 Sport	nc	M	2 153	49 300
45 AMG 4Matic Auto.	nc	M	3 113	62 600
180 d Inspiration	nc		0	33 300
180 d BlueEfficiency Edition Inspiration	nc		0	33 300
200 d Inspiration	nc		0	35 550
220 d Inspiration	nc		0	39 550
Surcoût Sensation : Inspiration + 4 025 €				
Surcoût Fascination : Sensation + 4 200 €				
NOUVELLE CLASSE CLA SHOOTING BRAKE				
Surcoût : coupé + 900 €				
GLA				
180 Intuition	8	M	353	28 700
200 Intuition	8	M	300	31 350
250 Inspiration	12	M	90	36 700
45 AMG 4Matic Auto.	24	M	5 113	60 300
180 d Intuition	5		0	31 400
200 d Intuition	7		0	33 850
220 d Inspiration	9		0	40 050
Surcoût Inspiration : Intuition + 1 800 €				
Surcoût Sensation : Inspiration + 2 400 €				
Surcoût Fascination : Sensation + 5 200 €				
CLASSE B				
160 Intuition	6		0	24 950
180 Intuition	6	M	60	27 000
180 BlueEfficiency Edition Intuition	6		0	27 500
200 Intuition	8	M	73	29 650
220 Inspiration 4Matic Auto.	10	M	1 490	35 600
250 Inspiration Auto.	12	M	1 613	34 550
160 d Intuition	5		0	27 600
180 d Intuition	5		0	29 150
180 d BlueEfficiency Edition	5		0	29 650
200 d Intuition	7		0	30 800
220 d Inspiration Auto.	9		0	37 500
250 e Intuition	2	B	6 300	41 100
Surcoût Inspiration : Intuition + 1 950 € à + 2 150 €				
Surcoût Sensation : Inspiration + 1 300 € à + 1 850 €				
Surcoût Fascination : Sensation + 5 000 €				
Surcoût Electric Art : Sensation + 2 650 €				
CLASSE C				
160	7		0	31 000
180	8		0	34 050
200	10		0	36 700
250 Auto.	12		53	40 150
300 Executive Auto.	15	M	690	49 750
400 Executive 4Matic Auto.	22	M	5 113	58 550
43 AMG 4Matic Auto.	25	M	7 890	66 700
63 AMG Auto.	36	M	10 000	89 650
63 AMG S Auto.	40	M	10 000	98 000
350 e Executive	NC	B	1 000	54 650
180 d	6		0	33 200
200 d	7		0	35 700
220 d	9		0	38 550
250 d Auto.	NC		0	44 100
300 h	10		0	48 650
Surcoût Executive : "base" + 5 150 €				
Surcoût Sportline : Executive + 2 100 €				
Surcoput Fascination : Sportline + 5 150 €				
CLASSE C BREAK				
Surcoût : berline + 1 300 € à + 1 800 €				
CLASSE C COUPÉ				
180	8		113	37 200
200	10		60	39 850
250 Auto.	12		73	44 050
300 Executive Auto.	14	M	690	51 450
400 Executive 4Matic Auto.	22	M	5 113	59 500
43 AMG 4Matic Auto.	25	M	6 553	68 450
63 AMG Auto.	36	M	10 000	94 100
63 AMG S Auto.	40	M	10 000	102 450

* B Bonus écologique (en €) ; M Malus écologique (en €). Montants calculés en fonction de l'équipement pneumatique des finitions de base.

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	113	36 100
200	10	M	613	41 000
300 Auto.	14	M	173	48 900
43 AMG Auto.	25	M	6 553	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	1 613	44 450
43 AMG 4Matic Auto.	25	M	9 660	66 150
350 e Executive 4Matic	10	B	1 000	55 950
220 d 4Matic Auto.	9	M	60	46 600
250 d 4Matic Auto.	11	M	60	47 950
350 d 4Matic Auto.	nc	M	2 610	55 900
Surcoût Executive : "base" + 4 700 €				
Surcoût Sportline : Executive + 1 550 €				
Surcoût Fascination : Sportline + 5 000 €				
NOUVEAU GLC COUPÉ				
250 Executive 4Matic Auto.	12	M	2 610	53 000
43 AMG 4Matic Auto.	25	M	10 000	70 000
350 e Executive 4Matic	10	B	1 000	59 800
220 d Executive 4Matic Auto.	9	M	90	55 150
250 d Executive 4Matic Auto.	11	M	90	56 500
350 d Executive 4Matic Auto.	nc	M	2 940	59 750
Surcoût Sportline : Executive + 3 200 €				
Surcoût Fascination : Sportline + 5 000 €				
NOUVELLE CLASSE E				
200	10	M	113	44 750
250 Executive Auto.	nc	M	613	49 500
300 Executive Auto.	nc	M	613	56 500
400 Executive 4Matic Auto.	nc	M	6 810	67 900
43 AMG 4Matic Auto.	nc	M	9 050	81 400
350 e Executive	nc	B	1 000	65 500
200 d Auto.	nc		0	45 100
220 d Auto.	10		0	49 200
350 d Executive Auto.	15	M	140	62 500
Surcoût Executive : "base" + 4 400 €				
Surcoût Sportline : Executive + 2 500 €				
Surcoût Fascination : Sportline + 6 600 €				
NOUVELLE CLASSE E BREAK				
200 Auto.	10	M	353	50 150
250 Auto.	12	M	353	52 300
400 Executive 4Matic Auto.	23	M	7 073	70 700
43 AMG 4Matic Auto.	29	M	10 000	84 200
200 d Auto.	8		0	47 900
220 d Auto.	10		0	52 000
350 d Auto.	16	M	473	65 300
Surcoût Executive : "base" + 4 400 €				
Surcoût Sportline : Executive + 2 500 €				
Surcoût Fascination : Sportline + 6 600 €				
NOUVELLE CLASSE E COUPÉ				
200 Executive Auto.	nc	M	410	53 150
300 Executive Auto.	nc	M	1 373	57 900
400 Executive 4Matic Auto.	nc	M	7 890	69 300
220 d Executive Auto.	nc		0	55 000
Surcoût Sportline : Executive + 6 300 €				
Surcoût Fascination : Sportline + 7 400 €				
CLASSE CLS COUPÉ				
400 Auto.	22	M	3 473	73 100
500 Executive Auto.	30	M	10 000	95 200
63 AMG Auto.	47	M	10 000	133 700
63 AMG S Auto.	50	M	10 000	148 700
220 d Auto.	9		0	59 900
250 d Auto.	11		0	63 500
350 d Auto.	15	M	300	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	10 000	99 200
500 Executive Auto.	34	M	10 000	118 600
600 L Auto.	44	M	10 000	187 700
63 AMG Auto.	50	M	10 000	173 100
65 AMG L Auto.	57	M	10 000	250 800
400 h	19	M	410	97 200
500 e L Executive	20		0	124 600
350 d Auto.	15	M	953	90 800
300 h	19		0	90 800
Surcoût Executive : "base" + 9 500 € (400, 400 h, 350 d et 300 h)				
Surcoût Maybach : 500 Executive + 28 500 €, 600 L + 20 100 €				
CLASSE S COUPÉ				
400 4Matic Auto.	26	M	10 000	118 000
500 Auto.	35	M	10 000	137 300
63 AMG Auto.	50	M	10 000	183 300
65 AMG Auto.	57	M	10 000	253 800
CLASSE S CABRIOLET				
500 Auto.	35	M	10 000	153 900
63 AMG 4Matic Auto.	50	M	10 000	202 600
65 AMG Auto.	nc	M	10 000	265 900
SL				
400 Auto.	25	M	5 810	105 700
500 Executive Auto.	35	M	10 000	135 600
63 AMG Auto.	50	M	10 000	181 400
65 AMG Auto.	56	M	10 000	256 900
AMG GT				
GT	35	M	10 000	126 200
GT S	41	M	10 000	145 300
GT R	nc	M	10 000	174 800
NOUVELLE AMG GT ROADSTER				
GT	nc	M	10 000	139 400
GT S	nc	M	10 000	171 200
CLASSE G				
500 Auto.	31	M	10 000	106 400
63 AMG Auto.	47	M	10 000	144 400
65 AMG Auto.	57	M	10 000	271 800
350 d Auto.	15	M	10 000	91 800
CLASSE GLE				
400 4Matic Auto.	23	M	10 000	67 350
43 AMG 4Matic Auto.	26	M	10 000	83 150
500 Executive 4Matic Auto.	34	M	10 000	90 550
63 AMG 4Matic Auto.	48	M	10 000	130 600
63 AMG S 4Matic Auto.	51	M	10 000	140 400
500 e Executive 4Matic	20		0	87 050
250 d 4Matic Auto.	12	M	473	57 550
350 d 4Matic Auto.	16	M	4 460	65 050
Surcoût Executive : "base" + 5 300 €				
Surcoût Sportline : Executive + 6 500 €				
Surcoût Fascination : Sportline + 3 200 €				
CLASSE GLE COUPÉ				
400 4Matic Auto.	23	M	10 000	72 650
43 AMG 4Matic Auto.	nc	M	10 000	89 050
500 Executive 4Matic Auto.	35	M	10 000	96 750
63 AMG 4Matic Auto.	48	M	10 000	132 350
63 S AMG 4Matic Auto.	51	M	10 000	142 850
350 d 4Matic Auto.	16	M	7 073	70 550
Surcoût Executive : "base" + 6 100 €				
Surcoût Sportline : Executive + 6 200 €				
Surcoût Fascination : Sportline + 4 100 €				
GLS				
400 4Matic Auto.	16	M	10 000	93 500
500 Executive 4Matic Auto.	23	M	10 000	119 000
63 AMG 4Matic Auto.	36	M	10 000	146 000
350 d 4Matic Auto.	51	M	8 460	88 000
Surcoût Executive : "base" + 7 000 €				
CITAN TOURER LONG				
112 Pure	nc	M	473	22 728
108 CDI Pure	nc		0	22 416
109 CDI Pure	nc		0	22 824
111 CDI Pure	nc		0	23 940
Surcoût Plus : Pure + 2 886 €				
Surcoût Prime : Plus + 3 918 €				
CITAN TOURER EXTRA-LONG				
111 CDI Pure	nc		0	26 916
Surcoût Plus : Pure + 1 962 €				
Surcoût Prime : Plus + 2 796 €				

MINI

TYPE	CV	B/M*		PRIX
MINI 3 PORTES				
One 75 ch	4		0	16 450
One 102 ch	5		0	17 550
Cooper 136 ch	7		0	20 400
Cooper S 192 ch	11	M	140	25 250
John Cooper Works	13	M	1 050	32 550
One D 95 ch	4		0	19 100
Cooper D 116 ch	5		0	22 050
Cooper SD 170 ch	9		0	26 650
MINI 5 PORTES				
One 75 ch	5		0	17 350
One 102 ch	5		0	18 450
Cooper 136 ch	7		0	21 300
Cooper S 192 ch	9	M	253	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		0	24 650
Cooper S	nc	M	410	29 450
John Cooper Works	nc	M	1 050	36 800
Cooper D	nc		0	26 300
Cooper SD	nc		0	32 450
NOUVEAU CLUBMAN				
One	5		0	22 900
Cooper	7		0	24 900
Cooper S	11	M	773	29 500
John Cooper Works All4	nc		nc	37 900
One D	6		0	25 900
Cooper D	8		0	27 900
Cooper SD	10		0	31 500
NOUVEAU COUNTRYMAN				
Cooper	8		0	26 900
Cooper S	11	M	540	31 500
Cooper D	8		0	29 900
Cooper SD Auto.	11		0	35 400

MITSUBISHI

TYPE	CV	B/M*		PRIX
i-MiEV				
Électrique	1	B	6 000	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	M	90	22 200
1.6 DI-D 115 ch Invite	6		0	25 300
2.2 DI-D 150 ch Intense Navi Con. 4x4 Auto.	8	M	1 613	32 300
Surcoût Intense Navi Connect : Invite + 2 500 €				
OUTLANDER				
2.0 150 ch Inform	9	M	2 010	28 950
2.2 DI-D 150 ch 2WD Invite	8		0	31 150
Surcoût Intense Navi 4WD : Invite + 5 300 €				
Surcoût Instyle Auto. : Intense Navi 4WD + 4 900 €				
PHEV Intense	5	B	1 000	47 250
Surcoût Intense Style : Intense + 3 000 €				
Surcoût Instyle : Intense Style + 7 000 €				

NISSAN

TYPE	CV	B/M*		PRIX
NOUVELLE MICRA				
1.0 73 Visia	4		0	13 590
0.9 IG-T 90 Visia Pack	5		0	15 490
1.5 dCi 90 Visia Pack	5		0	17 690
Surcoût Visia Pack : Visia + 1 000 €				
Surcoût Acenta : Visia Pack + 1 200 €				
Surcoût N-Connecta : Acenta + 1 600 €				
Surcoût Tekna : N-Connecta + 1 100 €				
JUKE				
1.6 94 ch Visia	7	M	353	16 200
1.2 DIG-T 115 ch Acenta	6	M	53	19 450
1.6 117 ch Xtronic Acenta	6	M	410	20 350
1.6 DIG-T 190 ch N-Connecta	11	M	410	22 950
Nismo RS	13	M	4 253	27 950
1.5 dCi 110 ch Visia Pack	6		0	19 900
Surcoût Visia Pack : Visia + 1 400 €				
Surcoût Acenta : Visia Pack + 1 450 €				
Surcoût N-Connecta : Acenta + 1 700 €				
Surcoût Tekna : N-Connecta + 2 100 €				
LEAF				
24 KWh Visia	3	B	6 000	31 900
30 KWh Acenta	3	B	6 000	35 300
Surcoût Visia Pack : Visia + 480 €				
Surcoût Acenta : Visia Pack + 1 920 €				
Surcoût Tekna : Acenta + 2 400 €				
PULSAR				
1.2 DIG-T 115 ch Visia	6		0	18 990
GT	10	M	353	26 115
1.5 dCi 110 ch Visia	5		0	21 490
Surcoût Acenta : Visia + 2 200 €				
Surcoût N-Connecta : Acenta + 1 500 €				
Surcoût N-Vision : N-Connecta + 590 €				
Surcoût Tekna : N-Vision + 1 510 €				
QASHQAI				
1.2 DIG-T 115 ch Visia	6	M	60	22 450
1.6 DIG-T 163 ch Acenta	9	M	173	26 850
1.5 dCi 110 ch Visia	5		0	25 050
1.6 dCi 130 ch Acenta	7		0	29 350
Surcoût Acenta : Visia + 2 200 €				
Surcoût N-Connecta : Acenta + 2 000 €				
Surcoût Tekna : N-Connecta + 2 300 €				
X-TRAIL				
1.6 DIG-T 163 ch Visia	9	M	860	25 480
1.6 dCi 130 ch Visia	7	M	60	28 580
2.0 dCi 173 Acenta All-Mode 4x4-i	10	M	1 260	35 280
Surcoût Acenta : Visia + 2 300 €				
Surcoût N-Connecta : Acenta + 2 400 €				
Surcoût Tekna : N-Connecta + 2 250 €				
370 Z COUPÉ				
3.7 328 ch	23	M	10 000	32 900
Nismo	25	M	10 000	45 300
Surcoût Pack : "base" + 3 400 €				
370 Z ROADSTER				
3.7 328 ch Pack	23	M	10 000	39 300
NOUVELLE GT-R				
3.8 570 ch Premium Edition	49	M	8 000	99 911
Nismo	53	M	10 000	184 950
Surcoût Black Edition : Premium Edition + 2 000 €				
Surcoût Gentleman Edition : Black Edition + 2 000 €				
Surcoût Track Edition : Gentleman Edition + 10 000 €				

OPEL

TYPE	CV	B/M*		PRIX
KARL				
1.0 75 Essentia	4		0	9 990
Surcoût Edition : Essentia + 2 000 €				
Surcoût Edition Plus : Edition + 400 €				
Surcoût Innovation : Edition Plus + 1 600 €				
NOUVELLE KARL ROCKS				
1.0 75	4		0	13 390
ADAM				
1.2 Twinport 70 ch Essentia	4		0	11 600
1.4 Twinport 87 ch Unlimited	5		0	14 550
1.0 Ecotec Turbo 115 ch Unlimited	6		0	16 750
S	6	M	410	19 000
Surcoût Unlimited : Essentia + 2 400 €				
Surcoût Glam : Unlimited + 1 400 €				
Surcoût Swingtop : Glam + 800 €				
ADAM ROCKS				
1.4 Twinport 87 ch Unlimited	5		0	16 550
1.0 Ecotec 115 ch Unlimited	6		0	18 750
S	NC	M	410	21 300
Surcoût Swingtop : Unlimited + 1 550 €				
CORSA (3 PORTES)				
1.2 70 ch Edition	4		0	13 850
1.4 90 ch Edition	5		0	14 350
1.4 Turbo 100 ch Edition	5		0	15 250
1.0 Turbo 115 ch Innovation	6		0	18 750
OPC	12	M	5 573	23 900
1.3 CDTI 75 ch Edition	4		0	16 650
1.3 CDTI 95 ch EcoFlex Edition	4		0	17 850
Surcoût Color Edition : Edition + 1 400 €				
Surcoût Innovation : Color Edition + 1 200 €				
CORSA (5 PORTES)				
Surcoût : 3 portes + 600 €				
MERIVA				
1.4 Twinport 100 ch Drive	6	M	473	18 350
1.4 Twinport 120 ch Drive	7	M	50	19 650
1.6 CDTI 95 ch Drive	5		0	20 500
1.6 CDTI 110 ch Drive	6		0	21 300
1.6 CDTI 136 ch Innovation	6		0	23 650
Surcoût Innovation : Drive + 1 550 €				
Surcoût Elite : Innovation + 1 350 €				
NOUVEAU MOKKA X				
1.4 Turbo 140 ch Edition	8		353	21 200
1.4 Turbo 152 ch Elite Auto. 4x4	9		1 153	28 450
1.6 CDTI EcoFlex 110 ch Edition	6		0	23 550
1.6 CDTI 136 ch Innovation	7		0	25 450
Surcoût Innovation : Edition + 1 200 € à + 1 350 €				
Surcoût Color Edition : Innovation + 1 350 €				
Surcoût Elite : Color Edition + 750 €				
GTC				
1.4 Turbo 120 ch Sport	7	M	613	25 500
1.4 Turbo 140 ch Sport	8	M	613	26 460
OPC	18	M	8 173	35 800
1.6 CDTI 110 ch EcoFlex Sport	6		0	27 560
1.6 CDTI 136 ch Sport	6		0	28 460
Surcoût Sport Pack : Sport + 2 700 €				
ASTRA (5 PORTES)				
1.0 Turbo 105 ch EcoFlex Edition	5		0	20 400
1.4 Turbo 125 ch Innovation	6		0	23 500
1.4 Turbo 150 ch Dynamic	7		0	24 300
1.6 Turbo 200 ch Dynamic	11	M	540	26 100
1.6 CDTI 95 ch Edition	5		0	22 300
1.6 CDTI 110 ch Edition	5		0	23 000
1.6 CDTI 136 ch Innovation	7		0	26 100
1.6 CDTI BiTurbo 160 ch Dynamic	8		0	27 000
Surcoût Innovation : Edition + 2 300 €				
Dynamic : identique Innovation				
ASTRA SPORTS TOURER				
1.0 Turbo 105 ch ecoFlex Edition	5		0	21 400
1.4 Turbo 125 ch Innovation	6		0	24 500
1.4 Turbo 150 ch Innovation	8		0	25 300
1.6 CDTI 110 ch Edition	5		0	24 000
1.6 CDTI 136 ch Innovation	7		0	27 100
1.6 CDTI BiTurbo Innovation	8		0	28 000
Surcoût Innovation : Edition + 2 300 €				
NOUVEAU ZAFIRA				
1.4 Turbo 120 ch Edition	7	M	690	24 850
1.4 Turbo 140 ch Innovation	8	M	690	28 300
1.6 Turbo 200 ch Elite	12	M	2 773	31 800
1.6 CDTI BlueInjection 120 ch Edition	6		0	27 950
1.6 CDTI BlueInjection 134 ch Edition	7		0	28 700
2.0 CDTI BlueInjection 170 ch Innovation	9	M	60	32 450
Surcoût Innovation : Edition + 2 450 €				
Surcoût Elite : Innovation + 2 150 €				
INSIGNIA (5 PORTES)				
1.4 Turbo 140 ch Edition	7		0	26 360
1.6 Turbo 170 ch Innovation	10	M	410	30 310
1.6 CDTI 136 ch EcoFlex Innovation	7		0	33 210
2.0 CDTI 170 ch BlueInjection EcoFlex Elite	9		0	37 760
Surcoût Innovation : Edition + 2 920 €				
Surcoût Elite : Innovation + 3 050 €				
INSIGNIA SPORTS TOURER (BREAK)				
Surcoût : berline + 1 100 €				
INSIGNIA COUNTRY TOURER				
2.0 CDTI BlueInjection 170 ch 4x4	9	M	1 050	43 460
CASCADA				
1.4 Turbo 140 ch Cosmo	8	M	1 260	31 000
1.6 Turbo 170 ch Cosmo Pack Auto.	10	M	5 113	37 550
2.0 CDTI 170ch Cosmo Pack	10	M	60	39 200

PEUGEOT

TYPE	CV	B/M*		PRIX
iON				
Active	1	B	6 000	26 900
108 (3 PORTES)				
1.0 VTi 68 ch Access	4		0	10 350
Surcoût Active : Access + 1 250 €				
Surcoût Style : Active + 900 €				
108 (5 PORTES)				
1.2 PureTech 82 ch Active	4		0	12 700
Surcoût : 3 portes + 500 €				
Surcoût Allure : Active + 2 000 €				
Surcoût Collection : Allure + 200 €				
Surcoût GT Line : Collection + 900 €				
108 TOP! (5 PORTES)				
Surcoût : 5 portes + 1 100 €				
Surcoût Roland Garros : Collection + 1 400 €				
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	26 000
GTi by Peugeot Sport	11		0	29 400

1.6 BlueHDi 75 ch Active	4		0	17 100
1.6 BlueHDi 100 ch Allure	5		0	20 450
1.6 BlueHDi 120 ch GT Line	6		0	22 400
Surcoût Active : Access + 2 000 €				
Surcoût Allure : Active + 1 950 €				
Surcoût GT Line : Allure + 900 €				
208 (5 PORTES)				
Surcoût : 3 portes + 600 €				
Surcoût Féline : GT Line + 550 €				
NOUVEAU 2008				
1.2 PureTech 82 ch Access	4		0	16 050
1.2 PureTech 110 ch Allure	5		0	21 850
1.2 PureTech 130 ch Allure	7		0	22 800
1.6 BlueHDi 75 ch Access	4		0	17 700
1.6 BlueHDi 100 ch Active	5		0	21 150
1.6 BlueHDi 120 ch Allure	6		0	24 300
Surcoût Active : Access + 2 100 €				
Surcoût Style : Active + 600 €				
Surcoût Allure : Active + 1 950 €				
Surcoût GT Line : Allure + 1 000 €				
Surcoût Crossway : GT Line + 650 €				
308 (5 PORTES)				
1.2 PureTech 82 ch Access	4		0	18 800
1.2 PureTech 110 ch Active	5		0	22 900
1.2 PureTech 130 ch Allure	6		0	26 100
1.6 THP 205 ch GT	8	M	73	31 350
GTi	16	M	410	37 700
1.6 BlueHDi 100 ch Access	5		0	22 600
1.6 BlueHDi 120 ch Active	5		0	25 750
2.0 BlueHDi 150 ch Allure	7		0	29 650
2.0 BlueHDi 180 GT Auto.	9		0	34 900
Surcoût Active : Access + 2 200 €				
Surcoût Style : Active + 400 €				
Surcoût Allure : Active + 1 950 €				
Surcoût GT Line : Allure + 1 800 €				
Surcoût Féline : Allure + 2 350 €				
308 SW				
Surcoût : 5 portes + 850 € à + 950 €				
NOUVEAU 3008				
1.2 PureTech 130 ch Access	7		0	25 900
1.6 THP 165 Allure Auto.	9	M	60	33 750
1.6 BlueHDi 100 Access	5		0	27 400
1.6 BlueHDi 120 Active	6		0	29 900
2.0 BlueHDi 150 Allure	8		0	34 950
2.0 BlueHDi 180 GT Auto.	10		0	41 650
Surcoût Active : Access + 1 800 €				
Surcoût Allure : Active + 2 750 €				
Surcoût GT Line : Allure + 2 000 €				
NOUVEAU 5008				
1.2 PureTech 130 ch Access	7		0	26 400
1.6 THP 165 ch Allure Auto.	9	M	140	35 750
1.6 BlueHDi 100 Access	5		0	27 900
1.6 BlueHDi 120 Active	6		0	31 900
2.0 BlueHDi 150 Allure	8		0	36 950
2.0 BlueHDi 180 GT Auto.	10		0	43 750
Surcoût Active : Access + 3 300 €				
Surcoût Allure : Active + 2 750 €				
Surcoût GT Line : Allure + 2 000 €				
4008				
1.6 HDi 115 ch Style	6	M	113	34 800
508				
1.6 THP 165 ch Active	9	M	60	30 150
1.6 BlueHDi 120 ch Active	6		0	30 600
2.0 BlueHDi 150 ch Active	7		0	32 650
2.0 BlueHDi 180 ch Allure Auto.	9		0	37 850
Surcoût Allure : Active + 2 950 €				
Surcoût GT Line : Allure + 1 850 €				
Surcoût Féline : GT Line + 1 600 €				
Surcoût GT : Féline + 300 €				
508 SW (BREAK)				
Surcoût : berline + 1 200 € à 1 900 €				
508 RXH (BREAK)				
2.0 BlueHDi 180 ch Auto.	9		0	44 050
HYbrid4	8		0	48 350
BIPPER TEPEE				
1.3 HDi 80 ch Style	4		0	17 950
Surcoût Outdoor : Style + 600 €				
PARTNER TEPEE				
1.2 PureTech 110 ch Active	6		0	21 100
1.6 BlueHDi 75 Access	5		0	19 050
1.6 BlueHDi 100 Active	5		0	21 800
1.6 BlueHDi 120 ch Outdoor	6		0	25 400
Surcoût Outdoor : Active + 2 150 €				

PORSCHE

TYPE	CV	B/M*	PRIX
NOUVEAU 718 CAYMAN			
2.0	19	M 4 253	53 960
S	24	M 8 173	66 710
NOUVEAU 718 BOXSTER			
2.0	19	M 4 253	56 000
S	24	M 8 173	68 750
NOUVELLE 911 COUPE (TYPE 991 II)			
Carrera	25	M 9 973	98 975
Carrera 4	26	M 10 000	106 415
Carrera S	31	M 10 000	113 255
Carrera 4S	31	M 10 000	120 695
Targa 4	26	M 10 000	119 615
Targa 4S	31	M 10 000	133 895
Turbo	44	M 10 000	177 695
Turbo S	49	M 10 000	206 135
NOUVELLE 911 CABRIOLET (TYPE 991 II)			
Carrera	26	M 10 000	112 175
Carrera 4	26	M 10 000	119 615
Carrera S	31	M 10 000	126 455
Carrera 4S	31	M 10 000	133 895
Turbo	42	M 10 000	190 895
Turbo S	49	M 10 000	219 335
NOUVELLE PANAMERA			
4S	32	M 8 753	115 967
Turbo	46	M 10 000	156 287
4 E-Hybrid	31	B 1 000	110 222
4S Diesel	31	M 6 553	119 927
MACAN			
2.0	15	M 5 113	58 235
S	23	M 10 000	63 755
GTS	25	M 10 000	76 115
Turbo	29	M 10 000	86 510
S Diesel	16	M 3 473	63 155
CAYENNE			
S	31	M 10 000	87 290
GTS	33	M 10 000	104 690
Turbo	43	M 10 000	134 930
Turbo S	49	M 10 000	172 610
S E-Hybrid	20	B 0	88 760
Diesel	16	M 6 810	72 890
S Diesel	28	M 10 000	90 530

RENAULT

TYPE	CV	B/M*	PRIX
TWINGO			
1.0 SCe 70 ch Life	4	0	11 100
0.9 Energy TCe 90 ch Zen	4	0	13 600
GT	6	0	17 100
Surcoût Zen : Life + 1 500 €			
Surcoût Intens : Zen + 1 000 €			
ZOE			
Life	1	B 6 000	23 600
Charge rapide Life	1	B 6 000	24 100
Surcoût Zen : Life + 1 200 €			
Surcoût Intens : Zen + 800 €			
NOUVELLE CLIO			
1.2 75 ch Life	4	M 50	13 800
0.9 TCe 90 Zen	5	0	16 600
1.2 Energy TCe 120 Intens	6	0	19 550
RS EDC	11	M 140	26 500
RS Trophy 220 ch EDC	12	M 210	29 500
1.5 Energy dCi 75 Life	4	0	16 900
1.5 Energy dCi 90 Zen	4	0	19 500
1.5 Energy dCi 110 Intens	4	0	22 650
Surcoût Zen : Life + 1 800 €			
Surcoût Intens : Zen + 1 950 €			
Surcoût Initiale Paris : Intens + 3 450 €			
CLIO IV ESTATE (BREAK)			
Surcoût : berline + 600 €			
CAPTUR			
0.9 Energy TCe 90 ch Life	5	0	16 900
1.2 TCe 120 ch Zen	6	0	19 700
1.5 Energy dCi 90 ch Life	4	0	19 400
1.5 Energy dCi 110 ch Zen	5	0	22 500
Surcoût Zen : Life + 1 900 €			
Surcoût Intens : Zen + 1 700 €			
NOUVELLE MEGANE			
1.2 Energy TCe 100 ch Life	5	0	19 200
1.2 Energy TCe 130 ch Zen	7	0	23 400
1.6 Energy TCe 205 ch GT EDC	11	M 173	32 200
1.5 Energy dCi 90 ch Life	4	0	22 300
1.5 Energy dCi 110 ch Life	5	0	23 600
1.6 Energy dCi 130 ch Zen	6	0	26 800
Surcoût Zen : Life + 2 800 €			
Surcoût Intens : Zen + 2 200 €			
NOUVELLE MEGANE ESTATE			
Surcoût : berline + 900 € à + 1 700 €			
NOUVEAU SCENIC			
1.2 Energy TCe 115 ch Life	6	M 60	24 000
1.2 Energy TCe 130 Zen	7	M 60	26 800
1.5 Energy dCi 95 Life	5	0	25 500
1.5 Energy dCi 110 Life	5	0	26 500
1.5 dCi 110 Hybrid Assist Zen	nc	0	29 300
1.6 Energy dCi 130 Zen	7	0	29 900
1.6 Energy dCi 160 Intens EDC	8	0	35 600
Surcoût Zen : Life + 2 100 €			
Surcoût Intens : Zen + 2 600 €			
NOUVEAU GRAND SCENIC			
Surcoût : Scénic + 600 €			
KADJAR			
1.2 Energy TCe 130 Life	7	0	24 400
1.5 Energy dCi 110 Life	5	0	26 500
1.6 Energy dCi 130 Zen	7	0	29 900
Surcoût Zen : Life + 2 000 €			
Surcoût Intens : Zen + 2 500 €			
TALISMAN			
1.6 Energy TCe 150 ch Zen EDC	8	M 50	32 200
1.6 Energy TCe 200 ch Intens EDC	11	M 73	36 500
1.5 Energy dCi 110 ch Life	5	0	28 500
1.6 Energy dCi 130 ch Zen	6	0	31 800
1.6 Energy dCi 160 ch Intens EDC	8	0	37 200
Surcoût Zen : Life + 2 000 €			
Surcoût Intens : Zen + 3 000 €			
Surcoût Initiale Paris : Intens + 4 700 €			
TALISMAN ESTATE			
Surcoût : berline + 1 200 € à + 1 400 €			
ESPACE			
1.6 Energy TCe 200 ch Zen EDC	11	M 473	39 300
1.6 Energy dCi 130 ch Life	7	0	35 700
1.6 Energy dCi 160 ch Zen EDC	8	0	40 800
Surcoût Intens : Zen + 3 800 €			
Surcoût Initiale Paris : Intens + 3 900 €			
KANGOO			
1.2 Energy TCe 115 ch Life	6	M 473	20 050
1.5 Energy dCi 75 ch Life	4	0	20 050
1.5 Energy dCi 90 ch Life	5	0	20 850
1.5 Energy dCi 110 ch Zen	6	0	22 700
Surcoût Zen : Life + 1 350 €			
Surcoût Extrem : Zen + 850 €			
Surcoût Intens : Extrem + 400 €			
GRAND KANGOO			
1.5 Energy dCi 90 ch Life	5	0	22 450
1.5 Energy dCi 110 ch Zen	6	0	24 400
Surcoût Intens : Zen + 850 €			

ROLLS-ROYCE

TYPE	CV	B/M*	PRIX
Ghost	49	M 10 000	279 990
Wraith	nc	M 10 000	288 300
Dawn	nc	M 10 000	332 400
Phantom	39	M 10 000	421 080
Phantom Coupé	39	M 10 000	451 980
Phantom Drophead Coupé	39	M 10 000	469 500

SEAT

TYPE	CV	B/M*	PRIX
Mii (3 PORTES)			
1.0 60 ch Reference	3	0	9 765
1.0 75 ch Style	4	0	11 895
Surcoût Style : Reference + 1 630 €			
Mii (5 PORTES)			
Surcoût : 3 portes + 490 €			
IBIZA (5 PORTES)			
1.0 75 ch Référence	4	0	13 120
1.2 TSI 90 ch Style	5	0	15 660
1.2 TSI 110 ch FR	6	0	18 845
1.0 EcoTSI 110 ch FR DSG	6	0	20 425
1.4 TDI 75 ch Référence	4	0	16 120
1.4 TDI 90 ch Référence	4	0	16 645
1.4 TDI 105 ch FR	5	0	21 370
Surcoût Style : Référence + 1 465 €			
Surcoût FR : Style + 2 485 €			
TOLEDO			
1.2 TSI 110 ch Premium	6	0	22 120
NOUVELLE LEON			
1.2 TSI 110 ch Référence	6	0	19 990
1.0 EcoTSI 115 ch Style DSG	6	0	24 665
1.4 TSI ACT 150 ch Xcellence	8	0	27 265
1.8 TSI 180 ch Xcellence	10	M 353	27 420
1.6 TDI 115 ch Référence	6	0	22 620
2.0 TDI 150 ch Xcellence	8	0	28 930
2.0 TDI 184 ch Xcellence	10	0	30 085
Surcoût Style : Référence + 2 500 € à + 2 535 €			
Surcoût FR : Xcellence + 0 €			
LEON ST (BREAK)			
Surcoût : 5 portes + 1 150 €			
LEON X-PERIENCE (BREAK)			
1.8 TSI 180 ch DSG 4Drive	10	M 1 613	32 745
2.0 TDI 150 ch 4Drive	8	0	31 720
2.0 TDI 184 ch DSG 4Drive	10	M 410	35 290
NOUVEL ATECA			
1.0 TSI 115 ch Référence	6	0	21 990
1.4 EcoTSI 150 ch Style	6	0	26 600
1.6 TDI 115 ch Référence	6	0	25 300
2.0 TDI 150 ch Style 4Drive	8	M 60	32 235
2.0 TDI 190 ch Xcellence 4Drive DSG	10	M 210	37 515
Surcoût Style : Référence + 2 985 €			
Surcoût Xcellence : Style + 2 690 €			
ALHAMBRA			
1.4 TSI 150 ch Style	9	M 2 010	37 345
2.0 TDI 150 ch Référence	8	M 113	36 045
2.0 TDI 184 ch Premium 7 DSG	10	M 410	45 040
Surcoût Style : Référence + 3 330 €			
Surcoût Premium 7 : Style + 2 525 €			

SKODA

TYPE	CV	B/M*	PRIX
CITIGO (3 PORTES)			
1.0 MPI 60 ch Active	3	0	9 500
1.0 MPI 75 ch Ambition	3	0	11 100
Surcoût Ambition : Active + 1 030 €			
Surcoût Style : Ambition + 1 355 €			
CITIGO (5 PORTES)			
Surcoût : 3 portes + 535 €			
FABIA			
1.0 MPI 60 ch Active	3	0	12 870
1.0 MPI 75 ch Ambition	3	0	15 020
1.2 TSI 90 ch Ambition	4	0	15 970
1.2 TSI 110 ch Style	4	0	18 100
1.4 TDI 90 ch Ambition	3	0	18 060
1.4 TDI 105 ch Style	3	0	20 450
Surcoût Ambition : Active + 1 450 €			
Surcoût Edition : Ambition + 710 €			
Surcoût Style : Ambition + 1 680 €			
FABIA COMBI (BREAK)			
Surcoût : berline + 600 €			
RAPID			
1.2 TSI 90 ch Edition	4	0	20 825
1.2 TSI 110 ch Edition	4	0	21 635
1.4 TDI 90 ch Edition	4	0	22 565
1.6 TDI 116 ch Edition	4	0	23 985
RAPID SPACEBACK (5 PORTES)			
1.2 TSI 90 ch Edition	4	0	20 740
1.2 TSI 110 ch Edition	4	0	21 550
1.4 TSI 125 ch Edition DSG	7	0	23 890
1.4 TDI 90 ch Edition	4	0	22 480
1.6 TDI 116 ch Edition	4	0	23 900
OCTAVIA			
1.2 TSI 85 ch Active	5	0	18 890
1.0 TSI 115 ch Active	6	0	20 490
1.4 TSI 150 ch Style	7	0	26 980
1.8 TSI 180 ch Style	10	M 210	28 270
RS	13	M 613	31 450
RS 230	13	M 613	34 690
1.6 TDI 90 ch Active	4	0	21 470
1.6 TDI 110 ch Active	5	0	22 620
1.6 TDI 110 ch GreenLine	5	0	24 100
2.0 TDI 150 ch Style	7	0	29 110
RS TDI	10	0	32 200
Surcoût Edition : Active + 3 360 €			
Surcoût Style : Active + 4 950 €			
Surcoût Laurin & Klement : Style + 3 500 €			
OCTAVIA COMBI (BREAK)			
Surcoût : berline + 1 100 €			
OCTAVIA SCOUT (BREAK)			
1.8 TSI 180 ch DSG	10	M 1 873	31 950
2.0 TDI 150 ch	8	0	31 250
2.0 TDI 184 ch DSG	10	M 60	33 700
SUPERB			
1.4 TSI 125 ch Active	7	0	23 890
1.4 TSI 150 ch Ambition	8	0	29 090
1.8 TSI 180ch Style	10	M 173	34 390
2.0 TSI 280 ch L & K 4x4 DSG	17	M 2 773	46 390
1.6 TDI 120 ch Active	6	0	27 890
1.6 TDI 120 ch Greenline	6	0	30 590
2.0 TDI 150 ch Active	7	0	29 290
2.0 TDI 190 ch Style	10	0	37 390
Surcoût Ambition : Active + 2 700 €			
Surcoût Style : Ambition + 3 600 €			
Surcoût L & K : Style + 4 800 €			
SUPERB COMBI (BREAK)			
Surcoût : berline + 1 100 €			
YETI			
1.2 TSI 110 ch Active	6	M 53	21 330
1.4 TSI 125 ch Style	7	M 173	27 270
1.4 TSI 150 ch Style 4x4	8	M 1 050	31 320
2.0 TDI 110 ch Active	6	0	24 110
2.0 TDI 150 ch Style	8	0	30 790
Surcoût Edition : Active + 2 480 €			
Surcoût Style : Active + 5 280 €			
NOUVEAU KODIAQ			
1.4 TSI 125 ch Active	nc	nc	24 950
1.4 TSI ACT 150 ch Ambition 4x4	nc	nc	31 070
2.0 TDI 150 Active 4x4	nc	nc	32 050
2.0 TDI 190 Ambition DSG 4x4	nc	nc	37 470
Surcoût Ambition : Active + 2 620 €			
Surcoût Style : Ambition + 4 180 €			

SMART

TYPE	CV	B/M*	PRIX
FORTWO COUPE			
1.0 61 ch Pure	4	0	9 990
1.0 71 ch Pure	4	0	10 850
0.9 90 ch Passion	4	0	14 050
Brabus	5	0	19 350
Surcoût Passion : Pure + 2 175 €			
Surcoût Prime : Passion + 2 150 €			
Surcoût Brabus Xclusive : Brabus + 4 400 €			
NOUVELLE FORTWO CABRIO			
1.0 71 Pure	4	0	14 150
0.9 90 Passion	4	0	17 350
Brabus	5	0	22 650
Surcoût Passion : Pure + 2 175 €			
Surcoût Prime : Passion + 2 150 €			
Surcoût Brabus Xclusive : Brabus + 4 400 €			
FORFOUR			
1.0 61 ch Pure	3	0	10 890
1.0 71 ch Pure	4	0	11 750
0.9 90 ch Passion	4	0	14 950
Brabus	5	0	20 250
Surcoût Passion : Pure + 2 175 €			
Surcoût Prime : Passion + 2 150 €			
Surcoût Brabus Xclusive : Brabus + 4 400 €			

SSANGYONG

TYPE	CV	B/M*	PRIX
TIVOLI			
160 e-XGi Urban	7	M 1 260	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 410	25 490
REXTON			
220 e-XDi	11	M 6 810	31 990

* B Bonus écologique (en €) ; M Malus écologique (en €). Montants calculés en fonction de l'équipement pneumatique des finitions de base.

RODIUS

	CV	B/M*	PRIX
220 e-XDi	11	M 9 660	30 690

SUBARU

TYPE	CV	B/M*	PRIX
XV			
1.6i 114 ch Premium	7	M 1 490	24 990
2.0i 150 ch Premium	9	M 1 490	25 990
2.0D 147 ch Premium	8	M 540	28 990
Surcoût Luxury : Premium + 3 000 €			
WRX STI			
S	21	M 10 000	44 490
Surcoût S Aileron : S + 500 €			
Surcoût S Club : S Aileron + 4 500 €			
Surcoût S Club Aileron : S Club + 500 €			
FORESTER			
2.0i 150 ch Premium	8	M 2 773	30 990
2.0D 147 ch	8	M 1 153	30 990
Surcoût Premium : "base" + 3 000 €			
Surcoût Luxury : Premium + 3 000 €			
FORESTER SPORT			
2.0XT 240 ch Exclusive	15	M 10 000	40 990
2.0D 147 ch Exclusive	9	M 1 613	37 990
LEVORG			
1.6 Turbo 170 ch Exclusive Lineartronic	10	M 3 473	36 990
OUTBACK			
2.5i 173 ch Luxury Eyesight Lineartronic	10	M 2 940	44 990
2.0D 150 ch Premium	9	M 860	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 7 073	30 990
Surcoût Club : "base" + 2 000 €			

SUZUKI

TYPE	CV	B/M*	PRIX
CELERIO (5 PORTES)			
1.0 68 ch Avantage	4	0	8 990
1.0 VVT 68 ch Pack Plus	4	0	12 290
Surcoût Privilège : Avantage +1 700 €			
Surcoût Pack : Privilège + 800 €			
NOUVELLE IGNIS			
1.2 Dualjet Avantage	5	0	12 790
1.2 Dualjet Hybrid SHVS Pack	4	0	16 190
Surcoût Privilège : Avantage + 700 €			
Surcoût Pack : Privilège + 1 900 €			
SWIFT (3 PORTES)			
1.2 VVT 92 ch Avantage	5	0	12 090
Sport	8	M 1 050	17 480
Surcoût Privilège : Avantage + 800 €			
SWIFT (5 PORTES)			
Surcoût : 3 portes + 650 €			
Surcoût So'City : Privilège + 1 750 €			
BALENO			
1.2 Dualjet Privilège	4	0	14 490
1.2 Hybrid SHVS Pack	4	0	17 150
1.0 Boosterjet Pack	5	0	17 390
Surcoût Pack : Privilège + 1 700 €			
JIMNY			
1.3 VVT JX	6	M 3 113	13 860
Surcoût JLX : JX + 1 750 €			
VITARA			
1.6 VVT 120 ch Avantage	6	0	17 490
S	7	0	22 890
1.6 DDiS 120 ch Privilège	6	0	21 690
Surcoût Privilège : Avantage + 1 900 €			
Surcoût Pack : Privilège + 1 900 €			
NOUVEAU S-CROSS			
1.0 Boosterjet Avantage	6	0	19 390
1.4 Boosterjet Style	7	0	25 290
1.6 DDiS 120 ch Privilège	6	0	23 890
Surcoût Privilège : Avantage + 2 400 €			
Surcoût Style : Privilège + 4 300 €			

TESLA

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

TOYOTA

TYPE	CV	B/M*	PRIX
AYGO (3 PORTES)			
1.0 VVT-i 68 ch x	3	0	10 800
Surcoût x-play : x + 1 500 €			
AYGO (5 PORTES)			
Surcoût : 3 portes + 400 €			
YARIS (3 PORTES)			
1.0 VVT-i 69 ch Active	4	0	13 800
1.3 VVT-i 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	0	19 090
Surcoût : 3 portes + 600 €			
Surcoût Dynamic : France + 410 € à + 700 €			
NOUVEAU C-HR			
1.2T 116 ch Active	7	M 210	22 900
122h Dynamic	6	0	28 500
Surcoût Dynamic : Active + 3 000 €			
Surcoût Graphic : Dynamic + 3 000 €			
Surcoût Distinctive : Graphic + 0 €			
AURIS (5 PORTES)			
1.3 VVT-i 100 ch Tendance	5	M 53	20 600
1.2T 115 ch Dynamic	6	0	23 850
136h Tendance	4	0	25 800
1.4 D-4D 90 ch Tendance	5	0	24 050
1.6 D-4D 112 ch Design	6	0	26 850
Surcoût Design : Tendance + 2 050 €			
Surcoût Lounge : Design + 2 200 €			
AURIS TOURING SPORTS (BREAK)			
Surcoût : berline 5 p + 1 100 €			
VERSO			
1.6 VVT-i 132 ch Tendance	8	M 1 873	24 200
1.8 VVT-i 147 ch Dynamic CVT	8	M 1 740	26 200
1.6 D-4D 112 ch Tendance	7	0	26 900
Surcoût Dynamic : Tendance + 500 €			
Surcoût Design : Dynamic + 1 000 €			
PRIUS			
Dynamic	4	0	30 400
Surcoût Lounge : Dynamic + 3 300 €			
PRIUS +			
136h Active	4	0	32 200
Surcoût Dynamic : Active + 1 500 €			
Surcoût SkyView : Dynamic + 1 000 €			
Surcoût Lounge : SkyView + 2 550 €			
AVENSIS			
1.6 VVT-i 132 ch Dynamic	8	M 613	28 800
1.8 VVT-i 147 ch Dynamic	9	M 473	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 €			
AVENSIS TOURING SPORTS (BREAK)			
Surcoût : + 1 000 €			
RAV4			
2.0 VVT-i 151 ch Active AWD	9	M 2 010	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 9 973	37 000
Surcoût Life : Le Cap + 4 950 €			
Surcoût Légende : Life + 2 500 €			
Surcoût Lounge : Légende + 4 400 €			
LAND CRUISER (5 PORTES)			
4.0 VVT-i 280 ch Lounge Auto.	20	M 10 000	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 7 073	32 390

VOLKSWAGEN

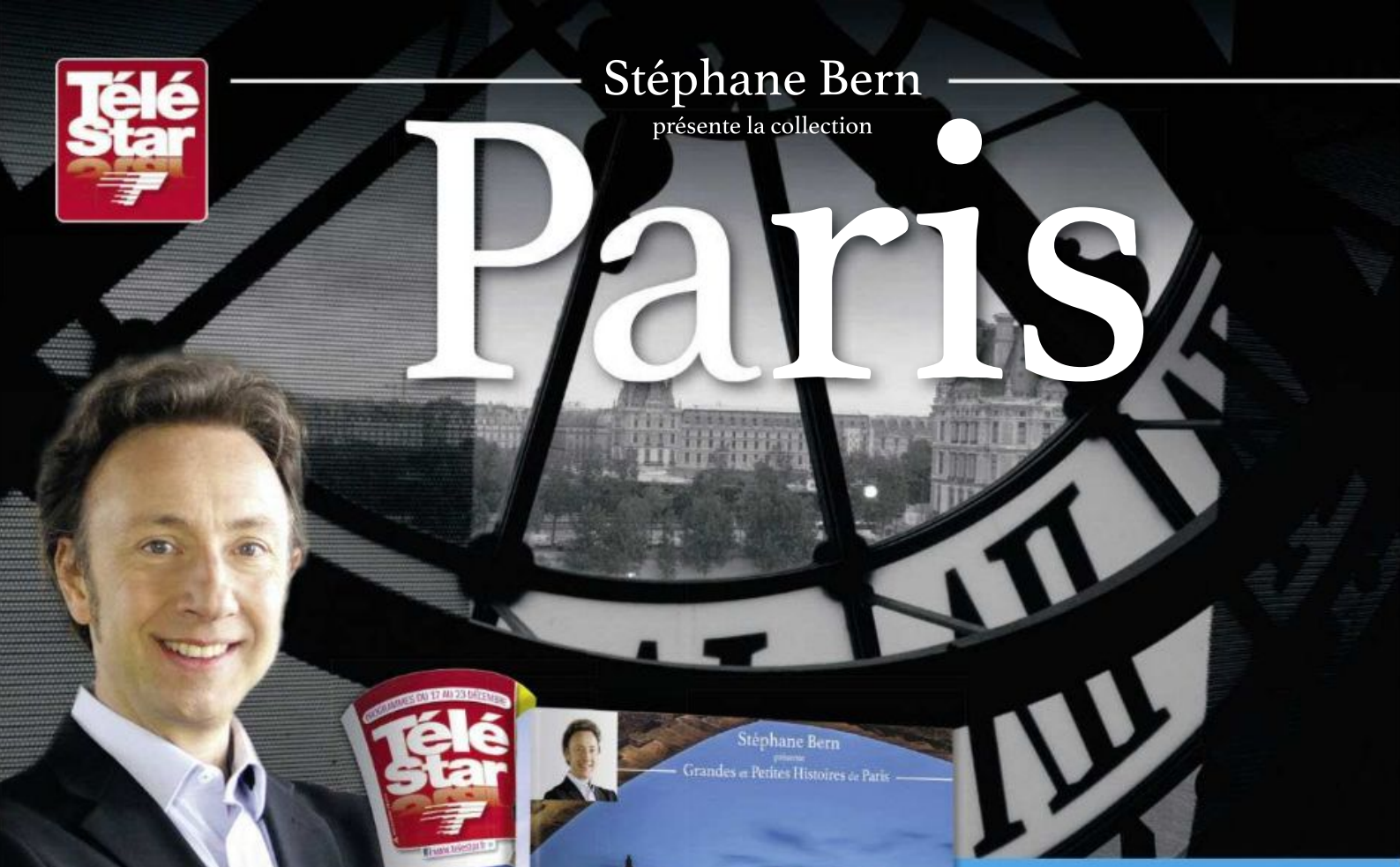
TYPE	CV	B/M*	PRIX
NOUVELLE UP! (3 PORTES)			
1.0 60 ch Take up!	3	0	10 400
1.0 75 ch Take up!	4	0	11 080
1.0 TSI 90 Move up!	5	0	13 690
Surcoût Move up! : Take up! + 1 910 €			
Surcoût High up! : Move up! + 1 790 €			
NOUVELLE UP! (5 PORTES)			
e-Up!	2	B 6 000	27 600
Surcoût : 3 portes + 500 €			
NOUVELLE CROSS UP!			
1.0 75	4	0	15 800
1.0 TSI 90	5	0	16 500
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 473	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
GOLF VII (3 PORTES)			
1.2 TSI 85 ch Trendline	5	0	19 060
1.2 TSI 110 ch Trendline	5	0	21 490
1.0 TSI 115 ch BlueMotion Trendline	6	0	22 490
1.4 TSI 125 ch Confortline	6	0	24 690
1.4 TSI ACT 150 ch Confortline	7	0	27 260
GTI	12	M 1 153	34 530
GTI Performance	13	M 1 153	35 650
GTI Clubsport	16	M 3 113	37 400
1.6 TDI 90 ch Trendline	4	0	23 870
1.6 TDI 110 ch Trendline	5	0	24 550
2.0 TDI 150 ch Confortline	7	0	29 410
GTD	9	0	35 540
Surcoût Confortline : Trendline + 2 200 €			
Surcoût Carat : Confortline + 2 390 €			
GOLF VII (5 PORTES)			
GTE	6	B 1 000	39 600
e-Golf	3	B 6 000	38 190
Surcoût : berline 3 p. + 830 €			
Surcoût Carat Exclusive : Carat + 3 530 €			
GOLF VII SW (BREAK)			
1.2 TSI 85 ch Trendline	5	0	20 450
1.2 TSI 110 ch Confortline	5	0	24 820
1.0 TSI 115 ch BlueMotion Trendline	6	0	23 660
1.4 TSI 125 ch Trendline	6	0	23 660
1.4 TSI 150 Confortline	8	0	27 930
R DSG	19	M 4 253	46 200
1.6 TDI 90 ch Trendline	5	0	25 080
1.6 TDI 110 ch Trendline	5	0	25 700
2.0 TDI 150 ch Confortline	7	0	30 530
GTD	10	0	36 570
Surcoût Confortline : Trendline + 2 170 €			
Surcoût Carat : Confortline + 2 150 €			
GOLF ALLTRACK			
1.6 TDI 110 ch	6	M 73	32 500
2.0 TDI 150 ch	8	0	35 270
2.0 TDI 184 ch DSG	10	M 60	37 730
GOLF SPORTSVAN			
1.2 TSI 85 ch Trendline	5	0	21 520
1.0 TSI 115 ch BlueMotion Trendline	6	0	24 600
1.4 TSI 125 ch Trendline	7	M 50	24 600
1.4 TSI 150 ch Confortline	8	0	28 850
1.6 TDI 90 ch Trendline	4	0	26 030
1.6 TDI 115 ch Trendline	5	0	27 160
2.0 TDI 150 ch Confortline	8	0	31 530
Surcoût Confortline : Trendline + 2 200 €			
Surcoût Carat : Confortline + 2 350 €			
Surcoût R-Line : Carat + 720 €			
NOUVELLE COCCINELLE			
1.2 TSI 105 ch Design	6	0	22 090
1.4 TSI 150 ch Design	8	M 113	25 260
2.0 TSI 220 ch Dune	13	M 1 740	32 860
2.0 TDI 110 ch Design	6	0	25 590
2.0 TDI 150 ch Design	8	0	28 160
Surcoût Dune : Design + 4 680 €			
NOUVELLE COCCINELLE CABRIOLET			
1.2 TSI 105 ch Design	6	M 50	26 290
1.4 TSI 150 ch Design	8	M 253	29 310
2.0 TSI 220 ch Dune	13	M 2 300	36 540
2.0 TDI 110 ch Design	6	0	29 790
2.0 TDI 150 ch Design	8	0	32 340
Surcoût Dune : Design + 4 150 €			
SCIROCCO			
1.4 TSI 125 ch	7	0	25 790
2.0 TSI 180 ch	10	M 613	29 010
2.0 TDI 150 ch	7	0	30 780
2.0 TDI 184 ch R-Line	10	0	36 040
Surcoût R-Line : "base" + 3 230 € à + 3 470 €			
Surcoût Carat : R-Line + 1 480 €			
TOURAN			
1.2 TSI 110 ch Trendline	6	M 53	25 070
1.4 TSI 150 ch Confortline	8	M 113	30 200
1.6 TDI 115 ch Trendline	6	0	28 310
2.0 TDI 150 ch Confortline	8	0	33 040
2.0 TDI 190 ch Carat DSG	10	0	38 720
Surcoût Confortline : Trendline + 3 010 €			
Surcoût Carat : Confortline + 2 610 €			
Surcoût R-Line : Carat + 690 €			
NOUVEAU TIGUAN			
1.4 TSI 125 ch Trendline	7	M 300	25 540
1.4 TSI ACT 150 Trendline	8	M 73	29 710
2.0 TSI 180 ch Carat 4Motion DSG	11	M 4 673	41 810
2.0 TDI 115 ch Trendline	7	0	29 380
2.0 TDI 150 ch Trendline	8	0	32 520
2.0 TDI 190 ch Confortline 4Motion DSG	11	M 1 260	41 240
2.0 Bi-TDI 240 Carat Edition 4Mot. DSG	14	M 4 050	49 400
Surcoût Confortline : Trendline + 3 000 €			
Surcoût Carat : Confortline + 3 000 €			
Surcoût Carat Edition : Carat + 2 500 € à + 3 500 €			
PASSAT			
1.4 TSI 125 ch Trendline	7	0	26 020
1.4 TSI ACT 150 ch Confortline	8	0	31 180
GTE	7	B 1000	48 430
1.6 TDI 120 ch Trendline	6	0	29 350
1.6 TDI 120 ch BlueMotion	6	0	29 350
2.0 TDI 150 ch Confortline	7	0	34 040
2.0 TDI 190 ch Carat DSG	10	0	42 740
2.0 TDI BiTurbo 240 ch Carat Ed. 4Mot. DSG	13	M 250	51 160
Surcoût Confortline : Trendline + 2 590 €			
Surcoût Carat : Confortline + 5 200 €			
Surcoût Carat Édition : Carat + 2 910 €			
PASSAT SW (BREAK)			
Surcoût berline : + 1 290 € à + 1 570 €			
PASSAT ALLTRACK			
2.0 TFSI 220 ch DSG	13	M 3 113	44 990
2.0 TDI 150 ch	8	M 60	41 400
2.0 TDI 190 ch DSG	10	M 210	45 030
2.0 TDI BiTurbo 240 ch DSG	14	M 1 373	49 490
SHARAN			
1.4 TSI 150 ch Trendline	8	M 1 373	35 270
2.0 TSI 220 ch Confortline DSG	13	M 4 050	42 050
2.0 TDI 115 ch Trendline	6	M 73	37 220
2.0 TDI 150 ch Confortline	8	M 73	40 330
2.0 TDI 184 ch Confortline	10	M 353	42 130
Surcoût Confortline : Trendline + 2 010 €			
Surcoût Carat : Confortline + 4 090 €			
TOUAREG			
3.0 TDI 204 ch Auto.	12	M 5 810	55 570
3.0 TDI 262 ch Carat Auto.	16	M 7 073	67 860
Surcoût Carat : "base" + 9 150 €			
Surcoût Carat Edition : Carat + 4 690 €			
CADDY			
1.2 TSI 84 ch Conceptline	5	M 90	16 280
1.4 TSI 125 ch Trendline	7	M 210	21 520
2.0 TDI 75 ch Conceptline	4	0	17 930
2.0 TDI 102 ch Trendline	5	0	22 980
2.0 TDI 122 ch Conceptline 4Motion	7	M 690	23 730
2.0 TDI 150 ch Trendline	8	M 60	26 110
Surcoût Trendline : Conceptline + 2 530 € à + 3 320 €			
Surcoût Confortline : Trendline + 1 920 € à + 3 110 €			
Surcoût Alltrack : Confortline + 2 830 €			
CADDY MAXI			
Surcoût : Caddy + 2 130 €			

VOLVO

TYPE	CV	B/M*	PRIX
NOUVELLE V40			
T2 Kinetic	6	M 50	24 340
T3 Momentum	8	M 50	28 350
T5 R-Design Geartronic	14	M 300	39 700
D2 Kinetic	5	0	25 560
D3 Momentum	7	0	29 550
D4 Momentum	10	0	32 050
Surcoût Momentum : Kinetic +2 050 €			
Surcoût R-Design : Momentum + 2 700 €			
Surcoût Inscription : R-Design + 1 200 €			
Surcoût Inscription Luxe : Inscription + 2 100 €			
NOUVELLE V40 CROSS COUNTRY			
T3 Momentum	8	53	30 340
T4 Summum AWD Geartronic	10	M 1 260	40 140
T5 Summum AWD Geartronic	16	M 1 260	44 990
D2 Momentum	6	0	29 600
D3 Momentum	8	0	31 540
D4 Momentum	10	0	34 040
Surcoût Summum : Momentum + 3 900 €			
Surcoût Xenium : Summum + 2 100 €			
S60			
T3 Momentum	8	M 90	31 710
T4 Momentum Geartronic	10	M 173	36 750
T6 R-Design AWD Geartronic	19	M 2 940	51 460
Polestar Geartronic	25	M 6 810	65 200
D2 Kinetic	6	0	29 100
D3 Kinetic	7	0	31 200
D4 Momentum	8	0	35 960
D5 Momentum Geartronic	12	0	42 950
Surcoût Momentum : Kinetic + 2 710 €			
Surcoût R-Design : Momentum + 3 560 €			
Surcoût Summum : R-Design + 300 €			
Surcoût Xenium : Summum + 3 990 €			
V60 (BREAK)			
Surcoût S60 + 1 500 €			
D6 Twin Engine Momentum	10	0	57 590
V60 CROSS COUNTRY			
D3 Summum	8	0	41 070
D4 Summum	10	0	43 120
Surcoût Xenium : Summum + 3 990 €			
NOUVELLE S90			
T5 Momentum Geartronic	15	M 1 260	49 900
T6 Momentum AWD Geartronic	21	M 3 660	58 800
D3 Momentum	nc	0	41 700
D4 Momentum	10	0	44 100
D5 Momentum AWD Geartronic	13	M 50	53 800
Surcoût Inscription : Momentum + 7 600 € à + 8 300 €			
Surcoût Inscription Luxe : Inscription + 4 010 €			
NOUVELLE V90			
Surcoût S90 + 2 250 € à + 2 900 €			
NOUVELLE V90 CROSS COUNTRY			
T6 AWD Geartronic	21	6 053	65 150
D4 AWD	10	173	53 550
D5 AWD Geartronic	14	410	60 150
Surcoût Pro : "base" + 6 000 €			
Surcoût Luxe : Pro + 4 460 € à + 4 500 €			
XC60			
T5 R-Design Geartronic	15	M 5 810	49 870
T6 R-Design AWD Geartronic	19	M 6 810	55 520
D3 Kinetic	8	0	35 900
D4 Momentum	8	0	40 710
D5 Momentum AWD	12	M 300	44 810
Surcoût Momentum : Kinetic + 2 410 €			
Surcoût R-Design / Summum : Momentum + 5 060 €			
Surcoût Xénium : Summum + 4 390 €			
XC90			
T6 Momentum Geartronic AWD	21	M 8 753	70 100
T8 Momentum Geartronic	18	0	81 000
D4 Kinetic Geartronic	10	M 253	50 600
D5 Kinetic Geartronic AWD	14	M 1 260	54 400
Surcoût Momentum : Kinetic + 7 600 €			
Surcoût R-Design : Momentum + 6 450 €			
Surcoût Inscription : Momentum + 6 450 €			
Surcoût Inscription Luxe : Inscription + 4 000 € à + 5 250 €			
Surcoût Excellence : Inscription Luxe + 33 450 €			

Stéphane Bern
présente la collection

Paris



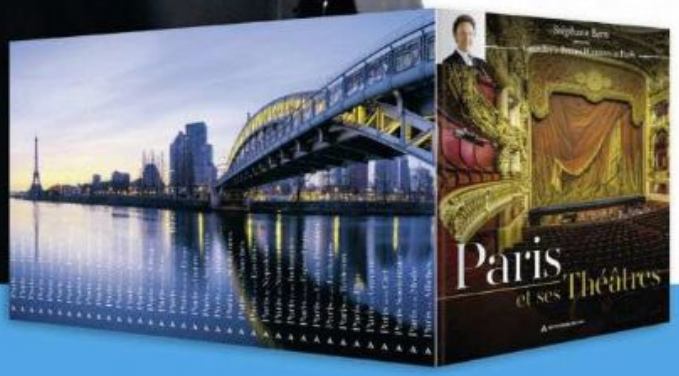


En vente actuellement

Paris et ses Gares

Nées dans l'effervescence de la révolution industrielle, les gares parisiennes construites, à partir de 1837, ont profondément transformé le paysage urbain et constituent un magnifique patrimoine architectural et historique du XIXème siècle.

4,90 €
en plus de Télé Star



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

Stéphane Bern

Chaque semaine chez votre marchand de journaux avec

© SEP / Laurent Menec

Référent sur le marché
de l'automobile premium

aj LES PROFESSIONNELS S'AFFICHENT



UNE ÉQUIPE À VOTRE ÉCOUTE :

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



www.aliantis.com

Aliantis Lecourbe
229, rue Lecourbe - 75 Paris
Tél. 01 55 76 50 76

Aliantis Porte d'Orléans
44-46 avenue Aristide Briand - 92 Montrouge
Tél. 01 58 35 17 70

Aliantis Chambourcy
37 route de Mantes - 78 Chambourcy
Tél. 01 30 65 50 50



L'hésitation n'est pas une option.

Audi A1 avec pack extérieur S line.
À partir de 230 €/mois(1) sans apport.

Plus sportive que jamais grâce à son pack extérieur S line, redécouvrez l'Audi A1 sublimée.
Pare-chocs avant et arrière sportifs, inscriptions S line, sorties d'échappement chromées...
Autant d'éléments exclusifs qui rehaussent son caractère déjà bien affirmé.



3 ans de Garantie(2) et Entretien avec pièces d'usure(3) inclus.

Offre de location longue durée sur 36 mois et 30 000 km avec Garantie(2), Entretien plus(3) et Assistance inclus.

Offre valable du 1er janvier au 31 mars 2017. (1) Exemple pour une Audi A1 Sportback Attraction 1.0 TFSI 82ch BVM 5 avec options incluses dans les loyers : pack extérieur S line et 1 an de garantie additionnelle. 36 loyers de 230 €. **Modèle présenté** : A1 Sportback S line 1.0 TFSI 82ch BVM 5 avec options incluses dans les loyers : pack extérieur S line, peinture métallisée, arches de pavillon de couleur contrastée, boîtiers de rétroviseurs extérieurs dans la couleur des arches de pavillon et 1 an de garantie additionnelle. 36 loyers de **370 €** en location longue durée sur 36 mois et pour 30 000 km maximum, hors assurances facultatives. (2) Garantie 2 ans + 1 an de garantie additionnelle incluse. Offre réservée aux particuliers chez tous les Distributeurs présentant ce financement, sous réserve d'acceptation du dossier par Volkswagen Bank GmbH – SARL de droit allemand – Capital 318 279 200 € – Succursale France : Bâtiment Ellipse – 1 S av de la Demi-Lune 95700 Roissy en France – RCS Pontoise 451 618 904 – ORIAS : 08 040 267 (www.orias.fr). (3) Entretien plus obligatoire souscrit auprès de Volkswagen Bank GmbH, détail et limites prévues dans les conditions générales, disponibles sur demande auprès de votre Distributeur. Tarifs au 08/12/2016. Publicité diffusée par le concessionnaire en qualité d'intermédiaire de crédit, à titre non exclusif, de Volkswagen Bank. Volkswagen Group France S.A. au capital de 7 750 000 € – 11 avenue de Boursonne Villers-Cotterêts – RCS Soissons B 602 025 538. Audi recommande **Castrol EDGE Professional.**

Gamme Audi A1 : consommation en cycle mixte (l/100km) : 3,6 - 7,2. Rejets de CO_2 (g/km) : 94 - 168.

www.aliantis.com

Aliantis Lecourbe
229, rue Lecourbe - 75 Paris
Tél. 01 55 76 50 76

Aliantis Porte d'Orléans
44-46 avenue Aristide Briand - 92 Montrouge
Tél. 01 58 35 17 70

Aliantis Chambourcy
37 route de Mantes - 78 Chambourcy
Tél. 01 30 65 50 50



ŠKODA FABIA SURÉQUIPÉE

À partir de **109 €** TTC/mois[1]

- Sécurité : Freinage automatique d'urgence[2]
- Technologie : Régulateur de vitesse adaptatif[2]
- Confort : Caméra de recul[2]

CONFIGUREZ ET RÉSERVEZ VOTRE ESSAI SUR SKODA.FR

Offre de Location Longue Durée sur 37 mois et 30 000 km avec Garantie*, Entretien et Assistance inclus, du 01/01/2017 au 31/03/2017.**
Modèle présenté : Fabia Berline Monte-Carlo 1.2 TSI 90 ch avec options, hors assurances facultatives. 1er loyer de 1 2 724 € suivi de 36 loyers de 159 €. Aides à la remise et à la reprise déduites du tarif du 02/01/2017. Exemple pour une Fabia Berline Drive 1.0 MPI 60 ch avec option Extension de Garantie 1 an, hors assurances facultatives, 1er loyer de 1 590 € suivi de 36 loyers de 109 €. Aides à la remise et à la reprise déduites du tarif du 02/01/2017. Offre réservée aux particuliers en France métropolitaine chez tous les distributeurs ŠKODA présentant ce financement, sous réserve d'acceptation du dossier par Volkswagen Bank GmbH. SARL de droit allemand – Capital 318 279 200 € - Succursale France : Bâtiment Ellipse, 15 Avenue de la Demi-Lune, 95700 Roissy-en-France - RCS Pontoise 451 618 904. Mandataires d'assurance et d'intermédiaire d'assurance n° ORIAS 08 040 267 (www.orias.fr). **(2) De série ou en option selon les versions.** *Garantie 2 ans + 1 an de garantie additionnelle incluse limitée à 60 000 km. **Contrat d'entretien VIP souscrit auprès de Volkswagen Bank GmbH. Publicité diffusée par les concessionnaires en qualité d'intermédiaire en opération de banque à titre non-exclusif de Volkswagen Bank. Volkswagen Group France - Division ŠKODA - 02600 Villers-Cotterêts - RCS Soissons B 602 025 538.

ŠKODA recommande **Castrol EDGE Professional.**
Consommations mixtes de la gamme Fabia (l/100 km) : 3,6 à 4,8. Émissions de CO_2 (g/km) : 93 à 110.

SKODA PARIS EST 124, boulevard Diderot 75012 PARIS
DAMREMONT PALACE AUTOS 120, rue Damrémont 75018 PARIS
COURTOISE MOTORS 242 avenue Jean Moulin 60880 JAUX
DANIEL AUTOMOBILES 820, rue des Madeleines 77100 MAREUIL LES MEAUX
ESPACE EUROPA 2, rue du Général Leclerc 77400 POMPONNE
SMDA 520, impasse de l'Epinet 77240 VERT SAINT DENIS
ESA 24, bis route du Petit Fossard 77130 VARENNES SUR SEINE
SPORT AUTOS 78 90, rue des Chantiers 78000 VERSAILLES
HEURTEL SA 14, rue Jacques Anquetil 91100 CORBEIL ESSONNES
SAS VEGA AUTOMOBILES 68, avenue Charles de Gaulle 91220 BRETIGNY S. ORGE
VEGA AUTOMOBILES SAS 35, route de Gometz 91940 LES ULIS
ADVANCE 35, avenue Paul Doumer 92210 RUEIL MALMAISON
VW PARIS EST 113, avenue de Rosny 93250 VILLEMOMBLE
METIN PARIS EST Rue Théodule Jourdain 94460 VALENTON
COURTOISE MOTORS 1,rue Marcel Cerdan 95140 GARGES LES GONESSE
NDS PARIS 5, avenue Robert Schumann 95350 ST. BRICE SS. FORET
NDS CITY CAR 10, rue Louis Delage 95310 ST. OUEN L'AUMONE



www.aliantis.com

Aliantis Lecourbe
229, rue Lecourbe - 75 Paris
Tél. 01 55 76 50 76

Aliantis Porte d'Orléans
44-46 avenue Aristide Briand - 92 Montrouge
Tél. 01 58 35 17 70

Aliantis Chambourcy
37 route de Mantes - 78 Chambourcy
Tél. 01 30 65 50 50



l'auto-journal
PRO FESSIONNELS
RÉSERVEZ VOTRE EMPLACEMENT ICI
CONTACTEZ
JULIE ALDABO 01 41 33 55 45
MARC QUEILLÉ 01 41 33 55 72

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

1er Voitures DE L'ANNÉE
Mercedes - BMW
Audi - VW
Direction et Collaborateur ALLEMAGNE
www.lesvoituresdelannee.com
06.09.78.09.20
aupe@lesvoituresdelannee.com



À PARTIR DE
399 €/MOIS(1)
FINANCEMENT EN LLD SUR 49 MOIS ET 60 000 KM
AVEC UN PREMIER LOYER MAJORÉ DE 1 400 €

SUBARU
Confidence in Motion

L'EXCEPTION AU QUOTIDIEN

RÉSERVEZ VOTRE ESSAI
CHEZ UN DES 80 CONCESSIONNAIRES SUBARU EN FRANCE

Très agile grâce à l'association de son moteur boxer et sa transmission intégrale de série, vous bénéficiez d'une sérénité à toute épreuve. Le Forester concentre la haute technologie Subaru au sein d'un vrai 4x4 très confortable pour vivre partout intensément.

- **Plus de 980 000 véhicules Subaru vendus dans le monde en 2015**
- **Top 10 des constructeurs aux USA**
- **Hausse de 15% de ses exportations dans le monde.**

RENDEZ-VOUS SUR SUBARU.FR

(1) Financement en Location Longue Durée (LLD) sur 49 mois et 60 000 km pour un SUBARU FORESTER 2.0D BVM6 : apport placé en **1er loyer de 1 400 €** suivi de **48 loyers mensuels de 399,8 € TTC** (hors assurances et prestations facultatives). Offre réservée aux particuliers, valable pour tout SUBARU FORESTER neuf commandé du 01/01/2017 au 31/03/2017, dans la limite des stocks disponibles et dans le réseau SUBARU participant, avantage client déduit, sous réserve d'acceptation du dossier par SEFIA, SAS au capital de 10 000 000 €, 69, avenue de Flandre 59708 Marcq-en-Baroeul Cedex – SIREN 491 411 542 – RCS Lille Métropole. **Modèle présenté :** FORESTER 2.0D Exclusive BVM6 (PM incluse) 39 600 € hors avantage client. Tarif public au 1er janvier 2017.
Consommations et émissions de CO_2 (sur parcours mixte) de la gamme Forester : de 5,7 à 8,5 l/100 km et de 148 à 197 g/km.

GARANTIE ASSISTANCE 3 ans

SUBARU PARTENAIRE DE FFA FFHG

RETROUVEZ TOUTE LA GAMME SUBARU



SWB
38, rue Pelloutier
77183 CROISSY BEAUBOURG
Tél : 01.64.68.40.00

MB CAR
CD 60, Rte de Vauhallan
91400 SACLAY
Tél : 01.69.41.83.13

SOGEL
10, rue Séré Depoin
95300 PONTOISE
Tél : 01.30.75.33.00

MELUN MOTORS
620, impasse de l'Epinet
77240 VERT SAINT DENIS
Tél : 01.64.09.21.73

AUTOMOTION
33, av. d'Argenteuil
92600 ASNIERES S/SEINE
Tél : 01.46.25.00.80

PELLETAN MOTOR SPORT
170, av. Maurice Berteaux
78500 SARTROUVILLE
Tél : 01.61.04.19.91

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





JUSQU'À -40% SANS NÉGOCIER

SATISFAIT OU 100% REMBOURSÉ

JUSQU'À 5 ans DE GARANTIE

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 ?

26 AGENCES PARTOUT EN FRANCE | APPELEZ-NOUS AU : 30 55 (Gratuit depuis un poste fixe) | OU SUR : ARAMISAUTO.COM

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 28/02/2017. 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

GARAGE DU CLOS

45 av. du Général de Gaulle - 91 Villebon sur Yvette **01 69 31 55 00**
Z.A.E de Linas - 2 av. Ettore Bugatti - 91 Linas **01 69 80 72 80**

À découvrir dans notre prochain numéro

N°976

du 2 février 2017



MINI

Mini Countryman II
Mini fut l'un des premiers à sentir la tendance SUV urbains. Alors que les rivaux (Audi Q2, BMW X2) débarquent, le nouveau Countryman gardera t-il une longueur d'avance ?

Le Toyota C-HR face au Nissan Qashqai
Son style moderne, taillé à la serpe, fait tourner les têtes. Mais pour être à la hauteur d'un des ténors de la catégorie, le nouveau SUV compact de Toyota devra avancer d'autres qualités.



YANN LEFEBVRE



CHRISTIAN MARTIN

10 000 km en Peugeot 3008
Salué par la critique et par les automobilistes, le 3008 semble promis au succès. Pour vérifier si l'engouement est mérité, nous l'avons soumis à notre test phare au cours d'un tour de France.

Et aussi... En kiosque

Et où que vous soyez, sur **SMARTPHONE et TABLETTE**



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.

l'auto journal
Une publication des Éditions Mondadori Axel Springer "EMAS" SNC
MONDADORI FRANCE **Président:** Ernesto Mauri
axel springer **Président Axel Springer France:** Ralph Büchi

RÉDACTION
8, rue François-Ory - 92543 Montrouge Cedex
Tél.: 01 41 33 50 00. **Fax:** 01 41 33 57 04
E-mail: autojournal@mondadori.fr
(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: Mélina Priam (chef de rubrique, 54 16), Stany Meurer (5307)
Service/Pratique: Pascal Richard (chef de rubrique, 55 66)
Technique: Vincent Coppin, Frédéric Haas
Convoyage: Sylvain Cambier (responsable)
Secrétaire général de rédaction: Denis Riflade
Secrétariat de rédaction: Valérie Frölich (1re secrétaire de rédaction), Alain Le Roch
Chef de studio: Nicolas Georgieff
Maquette: Frédéric Cauchy, Sabah Slimani
Photographes: Yann Lefebvre, Christian Martin
Responsable service photo: Jeanne-Marie Woitiée (56 50)

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)
Trafic: Stéphane Durand (53 12)
Service Opérations spéciales: 01 46 48 19 23

ANNONCES CLASSÉES
Tél.: 01 41 33 55 54
Directeur de publicité: Marc Queille
Commerciale: Julie Aldabo
Assistante/maquettiste: Sylviane Ragusa
Maquettiste: Alexandre Guillard

FABRICATION
Directeur des opérations industrielles: Dominique Aymard
Directeur de la fabrication: Isabel Delanoy
Chefs de fabrication: Alexia Froment (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: janvier 2017

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 Évreux Cedex 9
Abonnement France : 64 € (1 an, 25 numéros dont Spécial Salon), 78 € (1 an, 25 numéros + 5 hors-séries). Prix de vente incluant T.V.A. à 2,10 %. Belgique (Édigroup Belgique Sprl, tél. : 070 233 304, abobelgique@edigroup.org) : 89,95 € (1 an, 25 numéros). Suisse (Édigroup S.A. Tél. : 022 860 84 01, abonne@edigroup.ch) : 139 CHF (1 an, 25 numéros).



XC60 SIGNATURE EDITION
CITER CE QU'IL N'A PAS SERAIT BIEN PLUS RAPIDE.

TOIT OUVRANT PANORAMIQUE / SYSTÈME DE NAVIGATION GPS / OUVERTURE SANS CLÉ / SIÈGES AVANT ÉLECTRIQUES ET CHAUFFANTS / CAMÉRA DE RECUL / SYSTÈME AUDIO HARMAN KARDON® / ASSISTANCE ET APPLICATION VOLVO ON CALL / CONNEXION INTERNET AVEC HOTSPOT WIFI / ASSISE ET DOSSIER DES SIÈGES EN CUIR / JANTES ALLIAGE FINITION DIAMANT / VITRES ARRIÈRE SURTEINTÉES

SOIT UN AVANTAGE CLIENT DE 9 800 € (1)

À PARTIR DE 460 €*/MOIS.
LLD 36 MOIS ET 45 000 KM JUSQU'AU 31/03/17(2)**

RÉSERVEZ VOTRE ESSAI SUR VOLVOCARS.FR

(1) Par rapport au prix public conseillé d'un Volvo XC60 Summum D3 BM6 type 46-16 et des options individuelles au 02/11/2016. *Avec un premier loyer majoré de 4 500 €.
(2) Exemple de **Location Longue Durée sur 36 mois et 45 000 km pour la location d'un Volvo XC60 Signature Edition D3 BM6 aux conditions suivantes : apport de 4 500 € TTC, suivi de 35 loyers mensuels de 460 € TTC. Cette offre est réservée aux particuliers dans le réseau participant. Sous réserve d'acceptation du dossier jusqu'au 31/03/17 par le loueur Cetelem Renting, 414 707 141 RCS Nanterre, N° ORIAS : 07 026 602 (www.Orias.fr). Voir conditions sur volvocars.fr

Modèle présenté : Volvo XC60 Signature Edition D3 BM6 150 ch. 1er loyer de 4 500 €, suivi de 35 loyers de 460 €.
Volvo XC60 Signature Edition : Consommation Euromix (L/100 km) : 4.5-5.7 – CO_2 rejeté (g/km) : 117-149. Volvo Car France SAS, RCS Nanterre n° 479 807 141.

ABVV AUTOMOBILES
60 CHANTILLY - 03 44 57 73 74
93 EPINAY SUR SEINE - 01 55 830 830
95 GONESSE - 01 39 87 08 44
95 ST OUEN L'AUMÔNE - 01 34 30 40 40

GROUPE DUFFORT
91 LES ULIS - 01 64 86 21 00
92 MONTROUGE - 01 46 57 53 54

S.A. BIDAUD
91 ATHIS MONS - 01 69 38 81 81

ELYSEE AUTOMOBILES
75 PARIS 11e - 01 43 55 00 78
77 AVON - 01 60 74 57 77
77 CESSON - 01 64 09 61 91
77 MONTÉVRAIN (Marne la Vallée) - 01 64 77 33 10
94 CHENNEVIERES/MARNE - 01 45 93 04 00



MINI CLUBMAN.
ÉDITION SPÉCIALE HYDE PARK.

À PARTIR DE **340€/MOIS.** 36 MOIS. SANS APPORT. ENTRETIEN INCLUS.*

Inclus dans l'édition :
GPS avec écran 6,5", affichage tête haute, toit ouvrant, sellerie tissu-cuir, jantes 17", climatisation automatique, projecteurs antibrouillard et rétroviseurs rabattables électriquement.

MINI

* **Exemple pour un MINI ONE D CLUBMAN ÉDITION HYDE PARK. Location Longue Durée sur 36 mois et pour 30 000 km intégrant l'entretien** et l'extension de garantie. 36 loyers linéaires : 337,00 €/mois.** Offre réservée aux particuliers, valable pour toute commande d'un MINI ONE D CLUBMAN ÉDITION HYDE PARK **jusqu'au 31/03/2017** dans les MINI STORES participants. Sous réserve d'acceptation par MINI Financial Services - Département de BMW Finance - SNC au capital de 87 000 000 € RCS Versailles B 343 606 448 TVA FR 65 343 606 448. Courtier en Assurances immatriculé à l'ORIAS n°07 008 883 (www.orias.fr). Consommation en cycle mixte : **3,9 l/100 km.** CO_2 : **102 g/km** selon la norme européenne NEDC. L'extérieur de ce véhicule comporte des équipements de série ou en option en fonction de la finition. **Modèle présenté : MINI Clubman Cooper D Édition Hyde Park au prix de 435,05 €/mois. Consommations en cycles mixtes selon la norme européenne NEDC : 4,4 l/100 km. CO_2 : 115 g/km.** ** Hors pièces d'usures.