

l'auto-journal

DOSSIER **PREMIUM**

Et si vous arrêtiez les allemandes ?



3 COMPARATIFS SUV ET BERLINES



12 FUTURS MODÈLES DÉVOILÉS !

Citroën *s'attaque aux petits* **SUV**

PEUGEOT
2008



RENAULT CAPTUR

**FRAIS ET PÉTILLANT,
LE FUTUR C3 AIRCROSS
VISE LES STARS
DU MARCHÉ**



C3 AIRCROSS

FACE-À-FACE

**PEUGEOT 3008 HDi 150 /
VOLKSWAGEN TIGUAN TDI 150**

RASSURANT OU FLAMBOYANT,
VOTRE SUV COMPACT?



M 011117 - 9777 - F: 3,90 €



BEL: 4 € - ESP: 4 € - GR: 4 € - DOM: 5 € - ITA: 4 € - LUX: 4 € - PORT: 0,40 €
 CAN: 16,920 N - MAR: 45 DH - TUN: 500 DPF - TOM: 1000 CFP - CH: 8 CHF - TUN: 8 DTU



Le plaisir
de conduire



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

i PERFORMANCE



* 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 roulement et de la température. Consommations en cycle mixte des Nouvelles BMW 225xe Active Tourer et BMW 330e Berline : 1,9 à 2,1 l/100 km. Consommation électrique : 11 à 11,9 kWh/100 km. CO₂ : 44 à 49 g/km selon la norme européenne NEDC. BMW France, S.A. au capital de 2 805 000 € - 722 000 965 RCS Versailles - 3 avenue Ampère, 78180 Montigny-le-Bretonneux.

NOUVEAU
FORD KUGA
TREND 1.5 DIESEL TDCi 120 CH
249€
/MOIS*

LOA 48 MOIS. 15 000 KM/AN. 1^{ER} LOYER DE 3 930 €,
SUIVI DE 47 LOYERS DE 249 €/MOIS.
COÛT TOTAL SI ACHAT : 24 540,65 €.

Une autre façon de voir la vie.



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

*Exemple de location avec option d'achat 48 mois d'un Kuga Trend 1.5 TDCi 120 ch BVM6 4x2 Type 09-16. Prix maximum au 19/09/16 : 27 000 €. Prix remisé : 23 500 € incluant l'option Pack Style Plus. Kilométrage 15 000 km/an. Option d'achat : 8 910 €. Assurances facultatives. Décès-Incapacité dès 17,63 €/mois en sus du loyer. Coût total de l'assurance : 846,24 €. Délai légal de rétractation. Si acceptation par Ford Credit, 34 rue de la Croix de Fer, CS 90036, 78174 St-Germain-en-Laye Cedex. RCS Versailles 392 315 776, intermédiaire inscrit à l'ORIAS, N° 07 009 071. Produit « Assurance Emprunteur » assuré par les succursales françaises de FACL, SIREN 479 311 979 RCS Nanterre, et FICL, SIREN 479 428 039 RCS Nanterre, Groupe Axa, Terrasse 8, 51 rue des Trois Fontanot, 92200 Nanterre. Offre non cumulable réservée aux particuliers pour toute commande de ce Kuga neuf, du 01/01/17 au 28/02/17, dans le réseau Ford participant. **Modèle présenté :** Kuga ST-Line 1.5 TDCi 120 ch Stop & Start 4x2 avec options au prix déduit de la remise de 30 320 €, 1^{er} loyer de 3 930 €, option d'achat de 11 178 €, **coût total si achat : 32 695,87 €, 47 loyers de 374,21 €/mois. Consommation mixte (l/100 km) : 4,4. Rejets de CO₂ (g/km) : 115** (données homologuées conformément à la Directive 80/1268/EEC amendée).

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

ford.fr



Go Further

Sommaire [N° 977]

P.34
[DOSSIER]
**ET SI VOUS
ARRÈTEZ
LES ALLEMANDES ?**



44



48



52



88



56



82

MICHELIN
Ce numéro contient un encart *Ma Boutique L'Auto-Journal* jeté en 4^e de couverture pour les abonnés France métropolitaine.



39



37

*Tous les plaisirs
de l'automobile*

**du 16 février au
1^{er} mars 2017**



Conduire

[1^{ers} ESSAIS]

56 Honda Civic 1.0 i-VTEC

70 Volkswagen Golf 1.5 TSI 150

[FACE-À-FACE]

60 Peugeot 3008 2.0 BlueHDi 150 /

Volkswagen Tiguan 2.0 TDI 150

[GRAND ANGLE]

68 Citroën SpaceTourer XS BlueHDi 115

[LES EXPERTS]

74 Toyota C-HR Hybrid Graphic

[ESSAI]

76 Porsche Panamera 4 E-Hybrid

[DERNIER ESSAI]

81 Peugeot 5008

Vibrer

[REPORTAGE]

82 Michelin Pilot Experience 2017

[SPORT]

88 Formule E : les succès de Renault e.dams

[RÉTRO]

90 Chrysler Simca 1000 Rallye 1

Partager

[COURRIER DES LECTEURS]

94 La vie de vos autos

95 Le chef des essais vous répond

S'offrir

[CONFIGURATEUR]

96 Mercedes Classe E

[FICHE OCCASION]

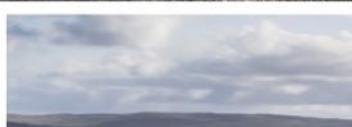
101 Fiat 500

[LE PRIX DU NEUF]

107 Le tarif des voitures neuves

[LES PROFESSIONNELS S'AFFICHENT]

115 Les petites annonces



60



76

CHAQUE SAMEDI
RETRouvez l'Auto-Journal
DANS L'ÉMISSION DE
PIERRE DE VILNO
TOUT ROULE / 18H10-18H45

Europe 1



AVENTUREZ-VOUS.

THE NEW MINI COUNTRYMAN.
LE CROSSOVER MINI.

Consommations et émissions de CO₂ du MINI Countryman en cycle mixte selon la norme européenne NEDC : de 4,3 à 7,1 l/100 km et de 113 à 162 g/km. BMW France, S.A. au capital de 2 805 000 € - 722 000 965 RCS Versailles - 3 avenue Ampère, 78180 Montigny-le-Bretonneux. The New - Nouveau.



NOUVELLE SEAT LEON

PRÊTE À TOUT, COMME VOUS.

LEON STYLE À 189 €/MOIS⁽¹⁾ AVEC:
/GPS ÉCRAN TACTILE 8"
/SIGNATURE FULL LED
/GARANTIE ET ENTRETIEN 3 ANS⁽²⁾⁽³⁾



RC5 5010005 B662025538

TECHNOLOGY TO ENJOY

TECHNOLOGY TO ENJOY = La technologie au service du plaisir.

(1) Location longue durée sur 37 mois. 1^{er} loyer de 2 500 € suivi de 36 loyers de 189 €, sous condition de reprise. Offre valable jusqu'au 31/03/2017. Exemple pour une Nouvelle SEAT Leon STYLE 1.2 TSI Start/Stop 110 ch en location longue durée sur 37 mois et pour 30 000 km maximum. (2) Contrat d'entretien VIP obligatoire souscrit auprès de Volkswagen Bank GmbH. (3) Garantie 2 ans + 1 an de garantie additionnelle. Offre réservée aux particuliers chez tous les Distributeurs SEAT présentant ce financement, sous réserve d'acceptation du dossier par Volkswagen Bank – SARL de droit allemand – Capital 318 279 200 € - Succursale France : Bâtiment Ellipse, 15 Avenue de la Demi-Lune, 95700 Roissy en France - RCS Pontoise 451 618 904 - Mandataire d'assurance et mandataire d'intermédiaire d'assurance enregistré à l'ORIAS 08 040 267 (www.orias.fr). Offre réservée aux particuliers et valable dans le réseau SEAT participant en France métropolitaine, pour toute commande passée d'une nouvelle SEAT LEON Style 1.2 TSI Start/Stop 110 ch avant le 31/03/2017 et livrée avant le 31/05/2017, sous condition de reprise de votre ancien véhicule. Voir conditions sur Seat.fr

Modèle présenté: NOUVELLE SEAT LEON FR 1.4 TSI Start/Stop 150 ch BVM6 ACT à 30 120 € avec options en location longue durée, 1^{er} loyer de 2 500 € suivi de 36 loyers de **354 € pour 30 000 km maximum au tarif n°111 du 02/01/2017, sous condition de reprise de votre ancien véhicule.**

NOUVELLE SEAT LEON FR 1.4 TSI Start/Stop 150 ch BVM6 ACT : consommation mixte (l/100km) : 5. Emissions de CO₂(g/km) : 117.

Retrouvez-nous sur  

SEAT.FR



ABONNEZ-VOUS!
Retrouvez toutes nos offres p. 80 et sur www.kiosquemag.com



ET À LA FIN, L'ALLEMAGNE GAGNE...

Certains lecteurs nous font parfois le reproche d'être inféodés aux constructeurs allemands.

Heureusement, il s'en trouve une proportion à peu près équivalente pour critiquer notre vision, à leur goût, aveuglément cocardière, de l'automobile. Cela rétablit l'équilibre. La plus élémentaire honnêteté – et des chiffres impitoyables! – pousse cependant à admettre que, lorsqu'il s'agit de marques premium, l'Allemagne vire largement en tête, devant le reste du monde. Est-ce gravé dans le marbre à jamais?

Des îlots de résistance se renforcent.

Venant d'Angleterre, d'Italie, du Japon, des marques anciennes et prestigieuses, d'autres plus récentes, tentent de mettre à mal l'hégémonie germanique. Ou, plus prosaïquement, de prendre leur part d'un gâteau plutôt rentable. C'est aussi le projet de DS, voire d'Alpine, en France, mais nous en sommes encore loin.

Avec quel succès? Commercialement, les courbes de ventes de ces "challengers" sont toutes ascendantes, parfois de manière spectaculaire. Tout en restant loin des volumes des "trois glorieuses" Mercedes, BMW et Audi. Mais sans vouloir casser le suspense des comparatifs que vous pourrez découvrir dans ce numéro, nous avons constaté que les Volvo, Jaguar, Alfa et autres puissances montantes du premium, peinent à écraser les références allemandes. Oh, il ne leur manque généralement pas grand-chose. C'est un retard sur les nouvelles technologies ici, des motorisations manquant de raffinement là, ou encore des lacunes de finition. Rien qui suffise à disqualifier ces concurrentes, ni à faire renoncer un client attiré par une ligne ou une philosophie qui le change des canons germaniques. Mais cela nous rappelle que cette première place, les constructeurs allemands ne l'ont pas volée.

On ne s'invite pas au festin du premium sans de lourds investissements. Il y a, finalement, une morale à l'affaire. Créer une image haut de gamme, un appétit pour une marque, n'est pas qu'une affaire de communication et de couleur du cuir. Il est question de contenu, d'innovation permanente, de technologie. Le côté positif de ce constat, c'est que cette réussite n'est pas liée à un quelconque tour de magie, ni à une fascination irrationnelle pour les produits d'outre-Rhin. C'est juste une affaire de temps et d'argent investi.

Rédacteur en chef
jeaneric.raoul@mondadori.fr

Jean-Eric Raoul

ÇA VOUS A FAIT RÉAGIR...

Dans votre édito du dernier numéro, consacré à la mortalité routière, vous mettez l'accent sur le manque de contrôles d'alcoolémie, de produits stupéfiants, ou l'utilisation du smartphone au volant. Je regrette que vous n'évoquez pas ce qui, pour moi, est aussi une cause d'accidents, à savoir les écrans tactiles qui regroupent de plus en plus de fonctions, une source fréquente d'inattention.

Jean-Claude Peney

Toutes les voitures ne sont pas égales dans leur ergonomie et, notamment, dans leur approche du "tout-écran". Lorsque cela constitue une gêne ou une source de distraction supplémentaire, nous ne manquons pas de le souligner.

Dans votre hors-série *Guide des essais*, je me suis intéressé à la part des véhicules en version diesel. Il est surprenant de constater qu'environ 70% des routières, 53% des familiales et 70% des compactes y sont présentées en diesel, alors que la tendance va en s'inversant sur le marché du neuf.

Joël Duret

Le mouvement de bascule du marché vers plus d'essence est un phénomène brutal et très récent. Nous en tenons compte dans le magazine, mais le hors-série *Le Guide*, qui compile les essais réalisés par le passé, ne peut pas encore en être le reflet. Les prochaines éditions feront bien sûr évoluer ces proportions.

ON A AIMÉ,
CETTE QUINZAINE



L'ESSENCE DE LA RENAISSANCE

Certains constructeurs surfent avec succès sur la mode du néo-rétro. Au sein de Jaguar Land Rover, on aime aussi le rétro tout court ! Après avoir proposé à prix d'or des reconstructions d'anciens modèles Jaguar, le groupe britannique va mettre sur le marché 10 exemplaires du tout premier Range Rover. Des exemplaires neufs, ou presque, tant la restauration a été poussée, comme en témoigne

le superbe Range 3 portes de 1978 qui orne ces pages et que la marque a présenté à Rétromobile pour annoncer ce programme baptisé "Reborn" (réincarné, en français). Avec un ticket d'entrée à 157 000 €, il faut évidemment être fortuné, mais vous aurez l'avantage de rouler dans un morceau d'histoire, le premier tout-terrain de luxe, autrement distingué et raffiné que les SUV actuels.



NOUVELLE LEXUS IS 300h

TOUT POUR RÉUSSIR



À partir de

399 € par mois⁽¹⁾
SANS CONDITION DE REPRISE

LOA* 49 mois, 1^{er} loyer de **2 850 €**
suivi de 48 loyers de **399 €**.

Montant total dû en cas d'acquisition : **38 662 €**.

Consommations mixtes (L/100 km) et émissions de CO₂ (g/km) : de 4,2 à 4,6 et de 97 à 107. Données homologuées CE.

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

* LOA : Location avec option d'achat.

(1) Exemple pour une **Lexus IS 300h (avec option minorante : suppression du Lexus Safety System +)** neuve au prix exceptionnel de **34 390 €**, remise de **5 000 €** déduite. LOA* **49** mois, 1^{er} loyer de **2 850 €** suivi de 48 loyers de **399 €/mois** hors assurances facultatives. Option d'achat : **16 660 €** dans la limite de **49** mois & **40 000 km**. Montant total dû en cas d'acquisition : **38 662 €**. Assurance de personnes facultative à partir de **37,83 €/mois** en sus de votre loyer, soit **1 853,67 €** sur la durée totale du prêt. Modèle présenté : **Lexus IS 300h F SPORT (Pack F SPORT + inclus)** neuve au prix exceptionnel de **46 390 €**, remise de **5 000 €** déduite. LOA* **49** mois, 1^{er} loyer de **2 850 €** suivi



IS 300h Hybride |

de 48 loyers de **579 €/mois** hors assurances facultatives. Option d'achat : **21550 €** dans la limite de **49 mois & 40000 km**. Montant total dû en cas d'acquisition : **52192 €**. Assurance de personnes facultative à partir de **51,03 €/mois** en sus de votre loyer, soit **2500,47 €** sur la durée totale du prêt. Offre réservée aux particuliers, valable jusqu'au **28/02/2017** chez les distributeurs Lexus 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.

L'épine de trop pour le Cactus

ILLUSTRATION JEAN-FRANÇOIS HUBERT



*Le futur C3 Aircross semble être
le fruit de l'union entre un C3 Picasso et
un C4 Cactus. Le résultat est séduisant.*



CEULI QU'IL REMPLACE

Citroën C3 Picasso

Apparue au Mondial de l'Auto (2008), l'auto n'aura vécu qu'un cycle sous les traits du monospace urbain. Sous son style tout en rondeurs, il dispose d'un habitacle très lumineux grâce à sa large surface vitrée. Sa belle modularité lui permet d'afficher un volume de coffre allant jusqu'à 500 dm³. Restylée en 2014, l'auto subit la vague des SUV sans pouvoir y répondre. Pourtant, une version C3 Aircross existe au Brésil depuis 2011 avec un petit look d'aventurier.



LES INFOS CLÉS

Prix estimé :
à partir de 16 000 €

Commercialisation :
Septembre



Le C3 Picasso vit ses dernières heures. Il sera, en effet, remplacé, à la fin de l'été, par une version plus baroudeuse baptisée C3 Aircross, inspirée du concept C-Aircross. Mais l'esprit du monospace urbain perdurera au travers de l'habitabilité et de la modularité. **Une question se pose alors : que reste-t-il au C4 Cactus ?** Par Florian Chopin

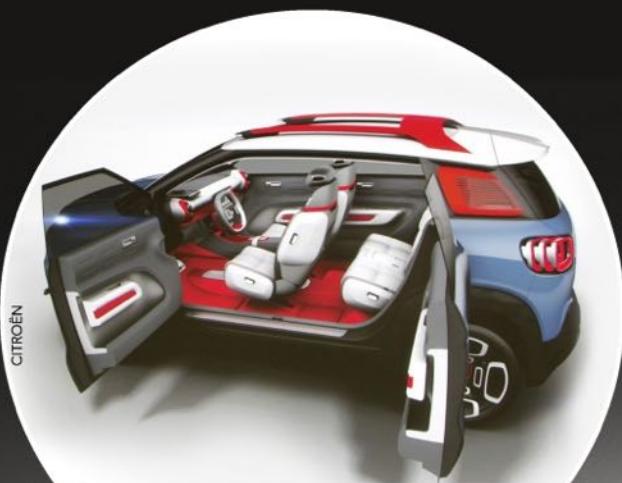
L'ère est au SUV, vous l'aurez remarqué. Ce genre de carrosserie haute sur pattes représente plus d'un quart du marché européen, tous segments confondus, et pourtant certains constructeurs n'ont toujours pas de propositions à faire. C'est le cas de Citroën. La marque dispose bien du C4 Aircross, mais le remaillage, certes réussi, du Mitsubishi ASX ne semble pas séduire (moins de 5 000 immatriculations en France en 2016, quand le Peugeot 3008 atteint presque les 40 000 unités). Pourtant, ce n'est pas l'envie qui manque à la marque française. Prenez la récente C3 qui, avec son petit look d'aventurière, avance de sérieux atouts. Mais elle n'en reste pas moins une citadine pouvant être typée SUV. Quid du C4 Cactus ? Citroën persiste à le positionner comme "une alternative aux berlines compactes", mais n'utilise jamais les appellations SUV ou Crossover dans sa communication. Pourtant, l'engin a fait siens de nombreux codes inhérents à cet univers.

Ce positionnement bancal pourrait expliquer, en partie, les faibles volumes : 20 372 immatriculations en France en 2016, alors que le Renault Captur dépasse les 70 000 exemplaires. Renault a finement joué en éliminant le Modus de sa gamme au profit de ce petit SUV. Pourquoi Citroën ne tenterait-il donc pas la même aventure en remplaçant son monospace C3 Picasso (15 566 unités en France en 2016) par une offre plus tendance ? Ce sera chose faite à la rentrée de septembre avec l'arrivée sur le marché du C3 Aircross. La référence à l'univers du monospace chez Citroën disparaît au profit d'une appellation reprise en interne pour désigner des



CONCEPT C-AIRCROSS

Juché sur des roues de 18 pouces, le concept affiche des dimensions généreuses pour un SUV urbain : 4,15 m de long pour 1,63 m de haut.



CITROËN



CITROËN

Comme tout concept qui se respecte, le C-Aircross dispose de portes arrière antagonistes et s'affranchit de tout montant central.

La version civilisée adoptera des ouvrants standards.



ILLUSTRATION JEAN-FRANÇOIS HUBERT

Le futur C3 Aircross adoptera des protections de bas de caisse, comme ses sortes d'airbumps qui pourront être personnalisables.



Le concept C-Aircross est réaliste à 95 %, mais les 5 % restants ne sont pas juste des détails...

SUV. D'ailleurs, dans sa communication sur le C-Aircross, l'inspirateur de l'auto, Citroën décrit son concept comme un SUV urbain...

Il est facile pour un concept équipé de jantes de 18 pouces d'arborer une stature haute. Mais qu'en sera-t-il sur une version de série avec des roues de taille standard ? C'est pourquoi *L'Auto-Journal* a souhaité vous proposer une vision civilisée du C-Aircross. Pour Pierre Authier, le responsable du style du programme, "*le concept représente la version finale à plus de 95 %.*" Il faut en déduire que les dimensions proposées par le C-Aircross (4,16 m de longueur, 1,74 de largeur, 1,63 m de hauteur) sont proches de celles qui feront le C3 Aircross et qui en feront un équivalent (la hauteur en plus) du C4 Cactus... Sur les premières esquisses du concept C-Aircross, la similitude avec ce dernier est flagrante. Il faut dire que les deux autos sont signées Frédéric Duvernier, responsable des concept cars Citroën.

Certains détails, comme l'avancée du pare-brise, rappellent néanmoins l'univers du monospace. Le C3 Aircross ne peut ici renier ses origines de Picasso. "*En avançant le pare-brise, on offre plus d'espace, plus de lumière à l'intérieur*", explique Pierre Authier. En revanche, il est dommage de ne pas avoir conservé les doubles montants de pare-brise. Notez le modelé à la fois doux et généreux des flancs, notamment au niveau des ailes. Un mouvement qui se poursuit sur le capot moteur. Toutes les formes qui composent l'auto sont simples, aucun élément ne vient surcharger les courbes. "*Une forme simple se retient mieux, et au final l'ensemble donne une véritable impression de pureté et de robustesse à la fois*", affirme Frédéric Duvernier.

Mais cette simplicité peut aussi s'agrémenter de détails pour pimenter le dessin. Ainsi les barres de toit, si elles ne seront pas proposées d'office dès l'entrée de gamme, permettent d'asseoir l'auto dans son univers baroudeur. Tout comme les protections des bas de caisse ou encore les protège-carter avant et arrière. À noter que sur le concept C-Aircross, Citroën a travaillé sur les plastiques de protection des passages de roues en vue, pourquoi pas, d'une personnalisation future...

Une personnalisation qui se retrouvera dans le choix des associations de couleurs, avec des rappels de certaines nuances ici et là sur la carrosserie, mais également à l'intérieur, comme une imbrication des deux mondes. ➔



CONCEPT C-AIRCROSS

Les imposants feux arrière du concept se feront plus discrets sur la version civilisée pour ne pas empiéter sur l'ouverture du hayon.



CITROËN

Point d'instrumentation dans le concept. Et si la version de série s'en affranchissait aussi ?

On retrouve la même simplicité de présentation et d'exécution dans l'habitacle. *“Notre volonté a été d'épurer au maximum la planche de bord”*, affirme Jean-Arthur Madelaine Advenier, responsable du design intérieur Citroën, déjà à l'origine de l'habitacle de la C3 III. D'où une certaine similitude entre les deux intérieurs. Sur le concept C-Aircross, le cahier des charges imposé allait jusqu'à s'affranchir de toute instrumentation face au conducteur pour ne conserver qu'une imposante lame faisant office d'affichage tête haute. Quant à savoir si cela correspondra à la réalité dans le véhicule de série, sourire du designer : *“Nous ne nous interdisons rien et nous explorons toutes les possibilités.”* Même celle d'intégrer un large écran tactile 12 pouces pour l'unique système de commandes pour l'info-divertissement et la climatisation ? Pourquoi pas... Un tel agencement permet d'accroître le nombre de rangements : une zone de dépose d'objets courant sur la largeur de la console (baptisée en interne plumier), des tiroirs en dessous, un large bac entre les passagers avant ou encore une dépose pour sac à main à la base de la console. *“N'oublions pas les sacoches intégrées à l'arrière des sièges avant, ni les emplacements dans les parties latérales”*, rappelle Céline Manetta, designer intérieur et artiste peintre. Il n'est pas certain que toutes ces idées seront reprises sur la version de série, mais il est fort probable que les rangements seront nombreux et pratiques. Autres points forts de ce futur C3 Aircross, son habitabilité et

Le concept C-Aircross adopte un large écran tactile de 12 pouces sur une console épurée. Le volant à large cerceau est monobranche.



ARNAUD SAUNIER

sa modularité. Si la banquette arrière du concept est fixe, elle sera bel et bien coulissante sur la version de série. Un sacré avantage par rapport au C4 Cactus... Ainsi, malgré une appartenance au segment des véhicules urbains, le C3 Aircross offrira plus d'espace et plus de facilité d'occupation que dans une auto qui prétend appartenir au segment supérieur. Un comble ! Et pour couronner le tout, le C3 Aircross disposera d'un très large hayon avec un seuil de chargement bas, pour un SUV... Vraiment, que reste-t-il au C4 Cactus ?



DS AUTOMOBILES

SPIRIT OF
AVANT-GARDE

DS 3 PERFORMANCE LINE



Découvrez DS 3 PERFORMANCE Line. Mise au point par nos designers, nos ingénieurs et la division sport de DS Automobiles, cette ligne inédite conjugue esprit Grand Tourisme, raffinement et dynamisme. Chaque silhouette* arbore fièrement les couleurs DS PERFORMANCE Line : Carmin pour la passion, Blanc pour la pureté et Gold pour la victoire. Entrez dans le cercle au volant d'une DS PERFORMANCE Line.

**DS PERFORMANCE
LINE ■■**

DS préfère TOTAL

DSautomobiles.fr

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

* Non disponible sur DS 4 Crossback. CONSOMMATIONS MIXTES ET ÉMISSIONS DE CO₂ DE DS 3 : DE 3,0 À 5,6 L/100 KM ET DE 79 À 129 G/KM. Automobiles Citroën RCS Paris 642 050 199

PEUGEOT 2008

Commercialisation: depuis avril 2013

Prix: à partir de 16050 €

À l'occasion de son restylage (2016), le 2008 a gagné une proue modernisée et une vraie boîte automatique.



PEUGEOT

Un sacré retard à combler

Le futur C3 Aircross s'aventure sur un marché en pleine expansion, et dominé par les français. Depuis leur arrivée, les Peugeot 2008 et Renault Captur sont les rois, aussi bien en France qu'en Europe. Le Citroën peut-il compléter le podium ? Par Florian Chopin

Malgré des silhouettes radicalement différentes, les Citroën C3 Aircross et Peugeot 2008 sont très proches au niveau encombrement: longueur et largeur similaires, seule la hauteur différera en faveur du Citroën (+ 6 cm environ). L'aisance au niveau du pavillon en sera plus grande. Le Renault joue dans un registre plus compact, mais cela ne l'empêchera pas de donner du fil à retordre en termes d'habitabilité au nouveau venu. En effet, grâce à sa banquette coulissante, il parvient à offrir plus d'espace qu'un C3 Picasso (mesures L'A). Avec un système similaire, le C3 Aircross fera-t-il mieux ? Côté coffre, le match sera également serré. Le Peugeot est, ici, en retrait, mais il se rattrape sur la qualité de présentation nettement au-dessus de celle du Captur. Ce dernier sera restylé à Genève et devrait améliorer ce point, comme ce fut le cas pour la Clio IV. Chez Citroën, on poursuivra la partition adoptée sur la récente C3 : une présentation rafraîchissante et colorée avec de nombreux rangements et une ergonomie simplifiée. Peut-être trop... En effet, peu de commandes physiques subsisteront, il faudra tout

faire ou presque via l'écran tactile (12 pouces comme sur le concept?), même pour la climatisation. Seul le Captur dissocie les deux. Et c'est tant mieux, car l'interface R-Link 2.0 s'avère peu réactive. Sur le plan dynamique, malgré une base technique commune (plate-forme PF1), la Citroën et la Peugeot proposeront des registres très différents. Le 2008 sera plus agile, quand le C3 Aircross se fera plus confortable. À ce propos, les ingénieurs maison ont pris grand soin de l'insonorisation, de l'acoustique (haut-parleurs dans les appuie-tête comme sur le concept?), ainsi que des assises qui s'annoncent très moelleuses. L'offre des motorisations sera quasi équivalente entre la Peugeot et la Citroën avec des blocs 3 cylindres essence (82, 110 et 130 ch) et des BlueHDi diesel (100 et 120 ch). La boîte automatique est au programme des deux protagonistes. Renault opte pour deux essence (90 et 120) et deux diesels (90 et 110), avec l'appui, pour certains, d'une boîte à double embrayage. Le duo PSA s'offre en plus le système Grip Control qui, certes, ne remplace pas une transmission 4x4, mais permet de se sortir des chemins glissants. Les premiers matchs s'annoncent passionnants.

RENAULT CAPTUR

Commercialisation: depuis avril 2013

Prix: à partir de 16 900 €

Le Captur sera restylé à l'occasion du Salon de Genève (du 9 au 19 mars). Sa qualité de présentation intérieure devrait s'améliorer.



LA FIN DU CACTUS?

Apparu en 2014, le C4 Cactus arbore un style original récompensé par de nombreux prix à travers le monde, dont le World Car Design Award remis lors du Salon de New York (2015). Intégré à la gamme C4, l'engin repose pourtant sur la même base technique que la C3 (plate-forme PF1) et propose des motorisations de puissances équivalentes. Malgré une présentation intérieure sympathique (banquette à l'avant, planche de bord épurée...), il pâche par son manque de modularité, d'habitabilité et de convivialité à l'arrière. Si le projet pourrait fusionner avec la future C4, le Cactus aura en tout cas redonné une âme aux Citroën...

CITROËN

ARNAUD SAUNIER



Le C3 Aircross adopte les codes de l'univers des SUV, mais conserve, à l'intérieur, des gênes de monospace.

ILLUST. J.-F. HUBERT

L'AVIS DE FLORIAN CHOPIN

C3 AIRCROSS: LE CACTUS TEL QU'IL AURAIT DÛ ÊTRE...

Enfin, Citroën débarque sur le marché des SUV avec une proposition digne de ce nom. Outre son style original et séduisant, assumant parfaitement tous les codes de l'univers des SUV, le C3 Aircross se positionne comme une véritable alternative aux offres existantes. En effet, Citroën a choisi de conserver un esprit monospace à travers une modularité et une habitabilité que tous ses rivaux n'auront pas. Dommage qu'il ne soit pas sorti deux ans plus tôt... à la place de l'actuel C4 Cactus.



L'ACTU DE VOTRE MARQUE

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



AUDI

A5 Cabriolet La nouvelle A5 Cabriolet part au combat en formation commando. Trois moteurs, pas plus, tous associés à la boîte robotisée à 7 rapports S tronic. Le diesel 2.0 TDI 190 est dispensé de la transmission 4x4 quattro. Voici les prix. En essence, le 2.0 TFSI

quattro de 252 ch s'affiche de 53 600 à 67 740 € (malus minimal: 773 €). En diesel, le 2.0 TDI 190 est compris entre 48 900 et 63 040 € (pas de malus quelle que soit la taille des jantes) ; le V6 3.0 TDI quattro de 218 ch varie de 55 560 à 69 790 € (malus minimal: 53 €).



CITROËN

C4 Cactus Il n'est jamais trop tard pour bien faire. Le C4 Cactus reçoit enfin la boîte automatique EAT6 qui lui faisait jusqu'ici tant défaut, couplée au 3 cylindres essence 1.2 PureTech 110. Côté prix, la finition Feel est facturée

20 400 €; la Shine, 22 150 €; la Rip Curl – dotée du Grip Control –, 23 250 €; la Feel Business – réservée aux entreprises – s'affiche à 21 750 €. Par rapport à la BVM5, le surcoût est de 1 400 €. Pas de malus à déplorer.



JAGUAR

F-Type La F-Type restylée repart au combat en gardant son offre moteur inchangée. Pour marquer le coup, Jaguar édite toutefois une série spéciale 400 Sport équipée du V6 3.0 porté à 400 ch – les versions 4x2/4x4, uniquement dotées de la BVA8, s'articulant entre 100 190 et 106 090 €. Quant à la gamme standard, elle oscille entre le V6 3.0 340 ch BVM6 (66 770 ou 71 610 €), le même V6 mais en BVA8 (69 290 ou 74 130 €), le V6 3.0 380 ch BVM6 (81 080 ou 85 920 €), la déclinaison BVA8 de ce dernier (83 600 ou 88 440 €), ou encore en 4x4 (95 400 €), le V8 5.0 550 ch BVA8 4x4 dit R (117 190 €) et enfin le V8 5.0 575 ch BVA8 4x4 dit SVR (140 580 €). Ajoutez 7 050 € pour le cabriolet à toutes les cases. Ces blocs suralimentés par un compresseur, V8 inclus, écoperont tous du malus de 10 000 €, sans exception. L'installation multimédia Touch Pro est fournie de série sur l'ensemble de la gamme.

Nouvelle Suzuki **IGNIS**

CHANGEZ DE POINT DE VUE



NOUVELLE SUZUKI IGNIS, le SUV ultra compact.

A partir de 10 690 €⁽¹⁾, Si vous avez envie de voir les choses autrement, venez essayer le premier SUV ultra compact de Suzuki. Système Hybrid SHVS⁽²⁾, technologie exclusive 4 roues motrices AllGrip, position de conduite surélevée, freinage actif d'urgence avec double caméra, dans seulement 3m70.... jamais une citadine ne s'est sentie aussi à l'aise partout.

Et vous, êtes-vous prêt à changer de point de vue ?

SUV (Sport Utility Vehicle) : concept urbain tout chemin. Equipements selon version. (1) Prix TTC de la nouvelle Suzuki Ignis 1.2 Dualjet Avantage, hors peinture métallisée, après déduction d'une remise de 2 100 € offerte par votre concessionnaire. Offre réservée aux particuliers valable pour tout achat d'une nouvelle Suzuki Ignis neuve du 12/12/2016 au 31/03/2017, en France métropolitaine dans la limite des stocks disponibles, chez les concessionnaires participants. Modèle présenté : Nouvelle Suzuki Ignis 1.2 Dualjet Pack : 13 590 €, remise de 1 800 € déduite + peinture métallisée : 470 €. Tarifs TTC clés en main au 12/12/2016. Consommations mixtes CEE gamme nouvelle Suzuki Ignis (/100 km) : 4,3 - 5,0. Emissions CO₂ (g/km) : 97 - 114. (2) Smart Hybrid Vehicle by Suzuki. *Un style de vie !

Garantie 3 ans ou 100 000 km au 1^{er} terme échu. www.suzuki.fr



Sorento Kia élargit la gamme du SUV Sorento vers le bas. Le diesel 2.2 CRDi de 200 ch reste le seul moteur proposé, mais il peut désormais entraîner les roues avant en alternative à la transmission 4x4, maintenue au catalogue. En parallèle, une inédite finition Active (climatisation automatique bizona, caméra de recul, écran tactile 7 pouces, GPS, services connectés,) ouvre la gamme, et ce faisant, les prix varient de 37 000 à 48 000 €, tous types de transmission confondus. Pour mémoire, le millésime 2016, composé de deux unités, débutait à 43 990 € et culminait à 49 990 €. Malus de 1 050 € pour les versions équipées de la BVM6 (en 4x2 ou 4x4), 5 573 € pour les déclinaisons équipées de la BVA6 (4x2 ou 4x4).



Kia Sorento



Mercedes GLA



GLA Le GLA restylé repart au combat en formation serrée. Trois blocs essence, trois diesels, versions AMG, BVM6 ou BVR7, 4x2 ou 4x4. Et quatre finitions sont proposées. Intuition : autoradio bituner (écran 7 pouces, Bluetooth, USB, lecteur CD, navigateur Internet, appels d'urgence, molette de commandes), clim manuelle, capteurs de pluie et de luminosité, régulateur-limiteur de vitesse, rails de toit, aide au démarrage en côte, jantes alliage 17 pouces, BVA7 (4 modes de conduite sélectifs en plus), transmission 4x4 4Matic (limiteur de vitesse en descente en plus). Inspiration (+ 1 800 €) : clim automatique bizona, commutateur feux de croisement/feux de route automatique, projecteurs à diodes, sellerie mixte similicuir/tissu, divers éléments de design. Sensation (+ 2 500 €) : écran 8 pouces,

caméra de recul, GPS 3D + info trafic + commandes vocales, rétros central/gauche jour/nuit automatiques, rétros rabattables électriquement, sièges sport, volant cuir, jantes 18 pouces. Fascination (+ 3 300 €) : direction paramétrique, châssis rabaissé de 15 mm, pneus roulage à plat, manœuvres de stationnement automatiques + radars de parking AV/AR, accès et démarrage mains-libres, sièges chauffants, supports lombaires électriques (les 2 sièges), jantes 19 pouces, design intérieur/extérieur typé AMG. Ladite version AMG reçoit les jantes de 20 pouces, le BVR7 SpeedShift + palettes au volant, l'ESP à trois niveaux d'assistance (On, Sport Handling et Off), le sélecteur de vitesse spécifique, la suspension sport. Le design intérieur/extérieur est en rapport.

LA GAMME MERCEDES GLA

| Motorisations/boîtes | Malus | Finitions | Prix |
|------------------------------|---------|-----------------------------------|------------------------|
| 180 - 1.6 122 ch BVM6 | 140 € | les 4 | de 29 700 à 37 300 € |
| 200 - 1.6 156 ch BVM6 | 173 € | les 4 | de 32 650 à 40 250 € |
| 250 - 2.0 211 ch BVM6 | 613 € | Inspiration/Sensation/Fascination | 38 500/41 000/44 300 € |
| 250 4x4 - 2.0 211 ch BVR7 | 1 373 € | Inspiration/Sensation/Fascination | 42 950/45 450/48 750 € |
| AMG 45 4x4 - 2.0 381 ch BVR7 | 5 113 € | AMG | 63 050 € |
| 180 d - 1.5 109 ch BVM6 | 0 € | les 4 | de 32 250 à 39 850 € |
| 200 d - 2.1 136 ch BVM6 | 0 € | les 4 | de 34 700 à 42 300 € |
| 200 d 4x4 - 2.1 136 ch BVR7 | 50 € | les 4 | de 39 050 à 46 650 € |
| 220 d - 2.1 177 ch BVR7 | 0 € | Inspiration/Sensation/Fascination | 40 650/43 150/46 450 € |
| 220 d 4x4 - 2.1 177 ch BVR7 | 50 € | Inspiration/Sensation/Fascination | 43 600/46 100/49 400 € |



Nissan Leaf



Leaf La Leaf 30 kWh (électromoteur de 109 ch, batterie 30 kWh et autonomie de 250 km) décline une version réservée aux entreprises. Une première pour une voiture électrique. Le prix de la finition Business Edition (écran tactile 5,8 pouces, caméra de recul, peinture métallisée, chargeur embarqué 6,6 kW) est de 33 400 € avant déduction du bonus de 6 000 €. La gamme destinée au grand public se compose de trois unités : Visia, Acenta et Tekna. Avant déduction du bonus de 6 000 €, elles s'affichent respectivement à 31 900, 33 900 et 36 300 €. La Leaf 24 kWh (autonomie de 199 km) disparaît du catalogue.

LEXUS
CT 200h
SPORT ÉDITION

LE LUXE VERSION
HYBRIDE



299 € /MOIS⁽¹⁾

SANS APPORT

SANS CONDITION DE REPRISE

LOA* 49 MOIS, 49 loyers de 299 € TTC.

Montant total dû en cas d'acquisition : 26 261 € TTC.

 **LEXUS**

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

Consommations (L/100 km) et émissions de CO₂ (g/km) en cycle mixte de 3,6 à 4,1 et de 82 à 94. Données homologuées CE.

* LOA : Location avec option d'achat. (1) Exemple pour une Lexus CT 200h neuve au prix exceptionnel de 24 890 €, remise de 3 800 € déduite. LOA* 49 mois, 49 loyers de 299 €/mois hors assurances facultatives. Option d'achat : 11 610 € dans la limite de 49 mois & 40 000 km. Montant total dû en cas d'acquisition : 26 261 €. Assurance de personnes facultative à partir de 27,38 €/mois en sus de votre loyer, soit 13 41,62 € sur la durée totale du prêt. Modèle présenté : Lexus CT 200h Sport Édition neuve au prix exceptionnel de 26 890 €, remise de 3 800 € déduite. LOA* 49 mois, 49 loyers de 339 €/mois hors assurances facultatives. Option d'achat : 11 750 € dans la limite de 49 mois & 40 000 km. Montant total dû en cas d'acquisition : 28 361 €. Assurance de personnes facultative à partir de 29,58 €/mois en sus de votre loyer, soit 1449,42 € sur la durée totale du prêt. Offre réservée aux particuliers, valable jusqu'au 28 février 2017 chez les distributeurs Lexus 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 Vauresson. RCS 412 653 180 - n° ORIAS 07 005 419 consultable sur www.orias.fr.

OCCASION

UN SUCCÈS SANS PRÉCÉDENT !



SHUTTERSTOCK

LES VENTES DE VOITURES NEUVES NE SONT PAS LES SEULES À CROÎTRE :
LE MARCHÉ DE L'OCCASION EST PRESQUE TROIS FOIS PLUS IMPORTANT,
 ET IL AUGMENTE DEPUIS TROIS ANS. VOICI POURQUOI ET COMMENT.

Par Brice Perrin

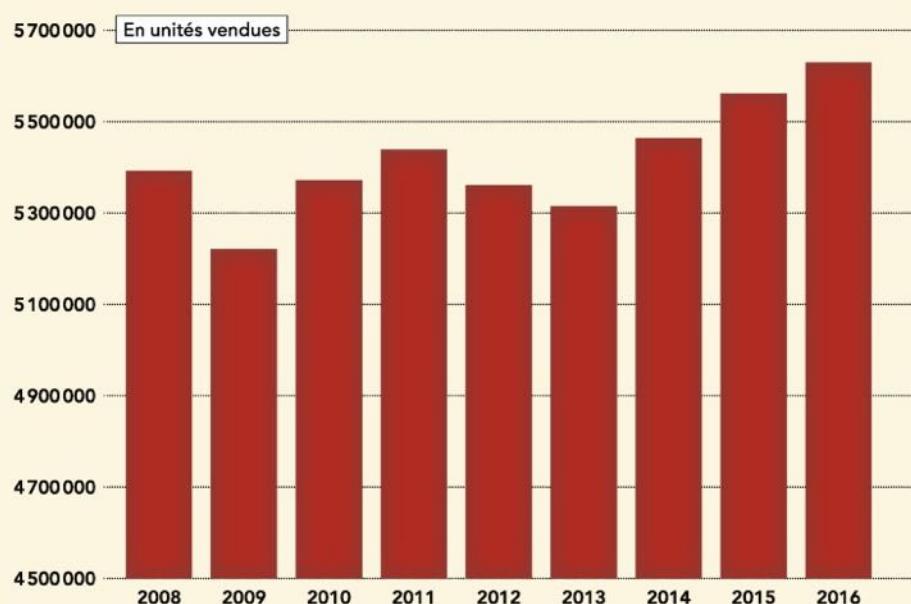
En 2016, le marché automobile hexagonal a retrouvé des couleurs, avec des immatriculations de voitures neuves qui ont dépassé la barre des 2 millions d'unités (2,013 pour être précis). Mais un événement est encore plus remarquable : le nombre de véhicules d'occasion immatriculés a battu un record historique avec plus de 5,6 millions de voitures ! En d'autres termes, pour chaque voiture neuve vendue, près de 2,8 voitures d'occasion étaient im-

matriculées. La proportion a augmenté de près de 50 % en moins de trois décennies, puisqu'au début des années 90, le rapport était de deux occasions pour une voiture neuve. Pourquoi une telle évolution ? D'abord parce que la proportion de particuliers qui achètent une voiture neuve baisse constamment : elle est passée de 59 % en 2005 à moins de 50 % l'an dernier. Ensuite parce que les véhicules ont une durée de vie plus longue ; ils restent donc plus longtemps dans le parc. Les 32 millions de voitures du parc

automobile français ont en moyenne 9 ans, un âge qui augmente année après année. Cependant, la durée de possession croît elle aussi : le CCFA* rappelle que «les ménages conservent en moyenne leur véhicule près de cinq ans et demi (contre cinq en 2010 et quatre en 1995)». Mais les véhicules de démonstration ou les flottes de loueurs constituent une masse considérable d'occasions récentes (de quelques mois à quelques années), essentiellement acquises par des particuliers, qui dynamisent le marché. ■

UN MARCHÉ VASTE ET EN CROISSANCE

Depuis le début des années 2000, le marché des voitures d'occasion se maintient au-dessus de 5 millions d'unités. Mais alors que ce secteur connaît traditionnellement une embellie quand le marché du neuf toussote, et s'oriente au contraire à la baisse quand les immatriculations d'autos neuves croissent à nouveau (notamment avec la création d'incitations fiscales telles que le bonus écologique ou la prime à la casse), les statistiques montrent que, depuis trois ans, les ventes de voitures neuves et d'occasion connaissent une croissance simultanée. En franchissant 5,6 millions d'immatriculations pour la première fois de son histoire, le marché de l'occasion se démarque un peu plus de la quantité de ventes neuves; le rapport entre immatriculations de voitures neuves et d'occasion, fluctuant aux environs de 2,5 depuis le début des années 2000, reste au-dessus de 2,8 depuis 2012, confirmant une tendance importante plus qu'un phénomène passager.



5 617 791

C'EST LE NOMBRE DE TRANSACTIONS DE VOITURES D'OCCASION EN FRANCE EN 2016, SOIT 17,5% DU PARC AUTOMOBILE FRANÇAIS: UN CHIFFRE RECORD, QUI DÉPASSE LA PERFORMANCE DE 2007, EN PLEINE CRISE ÉCONOMIQUE (5,57 MILLIONS D'UNITÉS).

LES FRANÇAIS CHAMPIONS DE L'OCCASION

10 points: c'est ce qui sépare les parts de marché des constructeurs français sur les ventes de voitures neuves et celles d'occasion. Si Renault, Peugeot, Citroën et DS se sont ainsi contentés de 44,8% du marché du neuf en 2016, ces quatre marques ont remporté 54,8% des immatriculations de voitures d'occasion! Monopolisant le podium, elles ne laissent que des miettes aux constructeurs étrangers: avec un peu plus de 400 000 ventes, Volkswagen s'accorde

un peu plus de 7% de parts de marché (à peine mieux que sa part dans le neuf, qui atteint 6,7%) et le cinquième, Ford, n'enregistre que 222 500 immatriculations de VO, soit 4% du marché de l'occasion, alors que la marque s'est octroyée l'an passé 4,3% du marché des autos neuves. Notez enfin que les marques premium allemandes ont la cote, Audi, BMW et Mercedes atteignant respectivement les 6^e, 8^e et 9^e places des ventes d'automobiles d'occasion en 2016.



Dans l'Hexagone, les marques françaises trustent le marché de l'occasion. Il se vend plus de 3 millions de voitures françaises, soit une part de marché supérieure à 50%.

LES JEUNES ET LES VIEILLES ONT LA COTE

| ÂGE | VO VENDUES EN 2016 |
|----------------|--------------------|
| 1 an et moins | 825 933 |
| 2 à 5 ans | 1 284 239 |
| 6 à 10 ans | 1 337 122 |
| 11 à 15 ans | 1 239 769 |
| Plus de 15 ans | 930 728 |

Les voitures de moins de 1 an et les occasions de plus de 15 ans sont les catégories les moins fournies: elles comptent chacune moins de 1 million d'unités immatriculées en 2016. Mais il suffit de se pencher sur l'évolution des chiffres pour constater une polarisation du marché de l'occasion, car ce sont également les seules catégories qui ont connu une hausse des ventes l'an passé: +5% pour les occasions de 1 an et moins, et +10% pour les voitures de plus de 15 ans, quand toutes les autres catégories ont enregistré un recul compris entre 0,5% et 3%. Les ventes d'occasions de moins de 1 an devraient continuer à croître, les particuliers achetant de moins en moins d'autos neuves, et les immatriculations de véhicules de démonstration ne faiblissant pas: elles atteignent désormais 15% des ventes de voitures neuves! En revanche, si les acheteurs d'occasions de plus de 15 ans ne rencontreront aucune restriction de circulation en milieu rural, ceux qui envisagent des escapades urbaines devront désormais être plus attentifs, puisque les zones à circulation restreinte (ZCR) vont se multiplier en France.



1^{re} Renault Clio
412 852



3^e Peugeot 206
187 349



4^e Citroën C4
171 077

2^{es} Renault Mégane et Scénic 389 280



5^e Renault Twingo 165 346

6^e Volkswagen Golf 157 781

7^e Citroën C3 155 126

8^e Peugeot 207 106 583

9^e Peugeot 308 105 545

10^e Peugeot 307 105 279

(ventes d'occasion en 2016)



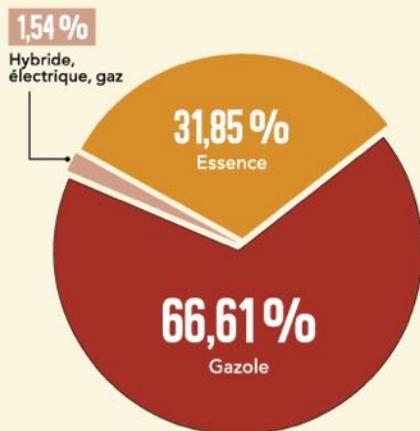
PAIEMENT: ÉVITEZ LES ARNAQUES!

Plus des deux tiers des ventes de voitures d'occasion se font entre particuliers, et la proportion est d'autant plus élevée que l'auto est âgée. Pour le vendeur, le risque est de se retrouver avec un paiement frauduleux: même un chèque de banque peut être falsifié, et aucun moyen de paiement n'offre une garantie totale. Par ailleurs, rappelons qu'en France, un paiement en espèces n'est plus limité, mais un document écrit doit être établi pour une transaction supérieure à 1500 €. Sentant le filon, plusieurs entreprises ont mis en place des systèmes pour sécuriser le paiement: elles servent d'intermédiaire entre l'acheteur et le vendeur, et séquestrent les fonds dans l'attente de la transaction. Par exemple, Depopass ou PayCar proposent ce service, facturé entre 20 € et 30 € au vendeur.

LES CITADINES ET LES COMPACTES PRIVILÉGIÉES

À nous les petites françaises! Ce n'est pas le titre d'un film comique de série B mais la synthèse du marché de l'occasion. Sur les 20 voitures les plus vendues en occasion l'an passé, 10 sont des citadines et 7 de ces 10 modèles sont français. Clio, 206, Twingo, C3, 207, Polo, 208, Fiesta, Corsa, 106... Les générations se mêlent mais une constante demeure: les citadines sont clairement privilégiées par les acheteurs d'occasion. En ne considérant que les 20 premières ventes, celles-ci s'octroient 52% des immatriculations. Prisées par les jeunes

acheteurs, ces autos parfois anciennes et fortement kilométrées sont souvent privilégiées comme première acquisition ou en tant que deuxième voiture du foyer. Notez que le top 20 des occasions les plus vendues ne comporte que des citadines et des compactes (berlines ou monospaces), seulement deux familiales (BMW Série 3 et Renault Laguna) et aucun SUV, dont l'omniprésence sur le marché du neuf est encore trop récente pour se répercuter de façon importante sur le marché de l'occasion. Mais ça ne saurait tarder!



LE DIESEL TOUJOURS NETTEMENT PLÉBISCITÉ

En 2016, la part du diesel dans les ventes de voitures neuves est tombée à 52%, alors qu'elle avait grimpé à plus de 77% en 2008. Mais du fait d'un parc encore majoritairement diesélisé (62% des voitures en France), et de l'inertie évidente du marché de l'occasion par rapport aux ventes de véhicules neufs, la part du diesel reste importante: en 2016, elle était de 66,6% dans les immatriculations d'occasion, après avoir culminé à 68% de 2012 à 2014, puis avoir légèrement fléchi à 67% en 2015. Dans les voitures d'occasion vendues, deux sur trois sont donc encore alimentées

avec du gazole, mais la part du marché de l'essence pourrait remonter plus rapidement dans les années à venir, du fait du rapprochement des taxes entre les carburants, et des mesures qui punissent explicitement le diesel, du Certificat qualité de l'air jusqu'à la décision de certaines agglomérations d'interdire carrément, à terme, la circulation de voitures diesel. Notez enfin que, du fait d'une présence encore très modeste dans le parc roulant, les modèles hybrides, entièrement électriques et alimentés au gaz totalisent un peu plus de 1% des ventes de voitures d'occasion.

L'avis de L'Auto-Journal

Avec un prix moyen d'achat proche de 15 000 €, contre environ 25 000 € en moyenne pour une voiture neuve, la voiture d'occasion a encore de beaux jours devant elle. Mais les restrictions de circulation à venir menacent la catégorie des plus de 10-15 ans, et les mesures antidesel pour-

raient, dès 2017, amener une réorientation nette du marché de l'occasion en faveur des petits modèles essence. Côté transactions, les méthodes de paiement sécurisé se développent pour contrer des arnaques persistantes mais des mesures pour limiter la fraude sur les véhicules eux-mêmes (fausse première main, kilométrage

falsifié, carnet et factures d'entretien) ne seraient pas un luxe, à l'image de ce que la Belgique a mis en place avec le Car-Pass, qui permet de certifier l'historique kilométrique. Selon une enquête des services de la répression des fraudes, près de 50% des ventes de voitures d'occasion en France ne respectent pas la législation.



TOUJOURS
MIEUX
TOUJOURS
PLUS LOIN

Toyota RAV4

HYBRIDE

197 ch



TOYOTA FRANCE - 20 bd de la République, 93420 Vaujours - SAS au capital de 1.125.127 € - N°CIS Numéro B 712 034 040 - [ZES]



NE SE BRANCHE PAS



SE RECHARGE EN ROULANT

50% DU TEMPS DE TRAJET*
EN ÉLECTRIQUE

À PARTIR DE

29 900€⁽¹⁾

SOUS CONDITION DE REPRISE⁽²⁾

Consommations mixtes (L/100 km) et émissions de CO₂ (g/km) : de 4,9 à 5,1 et de 115 à 118 (B). Données homologuées (CE).

* EN MOYENNE SUR UN PARCOURS MIXTE/URBAIN, selon conduite, chargement et facteurs extérieurs; tous résultats confondus en décembre 2016 des Essais Alternatifs Hybride Toyota.

(1) Tarif TTC au 01/01/2017 pour un RAV4 Hybride Tendance (hors peinture métallisée ou nacrée), déduction faite de 3 000 € de remise et de 1 200 € de prime Toyota (2) pour toute reprise d'un véhicule de plus de 8 ans. Offre non cumulable réservée aux particuliers, valable dans le réseau Toyota France participant pour toute commande d'un RAV4 Hybride Tendance passée avant le 28/02/2017. Modèle présenté : RAV4 Hybride 2WD Dynamic Pack Graphic Gris Acier à 32 200 €, déduction faite de 3 000 € de remise et de 1 200 € de prime Toyota.

TOYOTA
HYBRID



Les prototypes tournent depuis maintenant plus d'un an, mais cela ne fait que quelques jours qu'ils arborent la forme définitive des optiques.



La double sortie d'échappement n'est pas là que pour faire joli: plus de 300 ch en haut de la gamme, voire plus de 400 pour la version M.

PHOTOS SB MEDIEN

LE Z5 DE BMW BIENTÔT PRÊT !

Alors que le Z4 connaît une fin de carrière peu glorieuse, la marque munichoise s'apprête à lancer un tout nouveau roadster.

Un long capot, un habitacle reculé au maximum, un discret aileron sur la malle et un toit en dur qui cède la place à une capote en toile: le Z5 sera sportif!

Cela fait déjà près de trente ans que BMW s'est lancé dans les petits cabriolets sportifs, avec le confidentiel Z1 en 1988 puis, dès 1995, avec le Z3 décliné en roadster et en coupé. Et il est grand temps de remplacer la deuxième génération de Z4, dont le lancement remonte déjà à 2009! Pour désirable qu'il soit, l'engin peine à se vendre: moins de 11 000 unités en 2014, 8 000 en 2015 et même pas 4 500 sur les trois premiers trimestres 2016 du fait de l'arrêt

de la production en cours d'année...

Une diffusion si modeste complique la rentabilité, et cela explique qu'en

2012, BMW annonçait l'extension de son partenariat avec Toyota sur l'architecture et les pièces destinées à un *"futur véhicule sportif"*. Qui se traduira chez Toyota par un coupé héritier des gènes de feu la Supra, qui sera également présenté cette année, et que vous avez sous les yeux pour ce qui concerne BMW.

Baptisé G29 en interne, ce remplaçant du Z4 a du sang partiellement japonais dans les durits. Il conserve toutefois le charme de son aîné: long capot et propulsion sont toujours au programme. Et les puristes seront ravis de constater que l'engin marque un retour à la capote en toile, plus légère qu'un toit rigide rétractable et synonyme de lignes plus gracieuses. Ce nouveau roadster BMW demeure un strict 2 places, mais les dimensions générales augmentent par rapport au Z4, et le coffre devrait permettre d'envisager les périples au long cours. Le poids devrait toutefois rester contenu grâce à l'emploi d'aluminium, et les blocs essence à 4 et 6 cylindres de la marque se chargeront de démontrer le potentiel sportif de cette nouvelle plate-forme. Une version M de plus de 400 ch est au programme. Ce BMW Z5 sera présenté officiellement en fin d'année, et nous ne pouvons masquer notre impatience: ce retour aux sources de BMW concernant son roadster fait vraiment plaisir!



SB MEDIEN

LES INFOS CLÉS

Commercialisation :
début 2018

Prix: à partir de 35 000 €

Concurrent des Mercedes SLK, Audi TT Roadster, Porsche 718 Boxster



 BLIS
Blind Spot Monitoring System

spot the threat in time



PUB

Un faux pas signé Mazda

À ce stade, ce n'est même plus du mauvais goût...

Cette publicité Mazda conçue par l'agence Saatchi & Saatchi vante le système de surveillance des angles morts proposé par la marque japonaise.

La légende annonce :

“Déetectez la menace à temps”, et le visuel met en scène le président John F. Kennedy peu avant son assassinat, un reflet dans une vitre désignant le tireur.



PILE À COMBUSTIBLE Honda investit avec GM

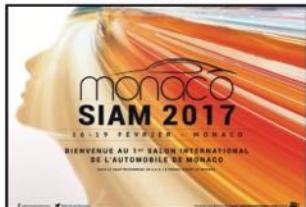
En dépit des rapides progrès des batteries lithium-ion, certains constructeurs persistent dans les recherches sur la pile à combustible. C'est le cas de Honda – dont les FCX et Clarity ne manquent pas de qualités – qui s'associe avec General Motors dans une joint-venture. Les partenaires vont investir 85 millions de dollars et installeront leur unité de production sur le site GM du Michigan. La production débutera autour de 2020.

(+0,76%)

C'EST LA HAUSSE MOYENNE QUE VONT SUBIR
LES TARIFS DES PÉAGES AUTOROUTIERS

À PARTIR DU 1^{er} FÉVRIER. Elle varie de +0,58% pour la Sanef et la SAPN à +1,20% pour l'ASF. Pour Daniel Quéro, président de l'association 40 Millions d'automobilistes : *“C'est plus de deux fois l'inflation, qui s'établit pour 2016 à +0,36%. C'est proprement scandaleux! Et on réduit encore l'accès des automobilistes au réseau le plus sécuritaire. C'est inacceptable!”* Une synthèse de la situation qui se révèle en effet assez pertinente.

DU 16 AU 19 FÉVRIER 1^{er} SALON AUTOMOBILE DE MONACO



L'ancien patron du Mondial de l'Auto, Thierry Hesse, organise le premier Salon international automobile en principauté. Avec une double spécialisation: véhicules éco-responsables et marques de prestige. Quatre lieux différents à ciel ouvert sont reliés par des navettes. 10 €, navette comprise (gratuit - de 10 ans).



ROLLS-ROYCE

La Phantom devient fantôme

Première Rolls-Royce conçue sous l'ère BMW, la Phantom, 7^e du nom, affichera bientôt quatorze années de carrière, soit le double de ce à quoi l'industrie automobile nous a habitués! Il est ainsi temps pour elle de céder la place à sa remplaçante... non sans offrir une gracieuse révérence, sous la forme de ce tout dernier et sublime exemplaire personnalisé sur le thème du nautisme et destiné à un collectionneur de la marque. Veinard!



TOM DE PEYRET / RENAULT

RÉCOMPENSE

TreZor et Giulia sont les plus belles

Si les prix attribués lors des précédentes éditions du Festival automobile international nous laissaient parfois dubitatifs, les récompenses attribuées lors du cru 2017 devraient satisfaire une majorité d'amateurs de la chose automobile : la Renault TreZor, dont la qualité de réalisation et le niveau de détails nous avaient épatisés, a été élue plus beau concept car de l'année, et la Giulia reçoit le titre convoité de plus belle voiture de l'année, décerné par les votes de près de 150 000 internautes. Si elle reste encore discrète dans nos rues du fait de ventes confidentielles, la familiale italienne affiche en effet un style très séduisant.

25 MARS LES COUPES DE PRINTEMPS

www.parisautoevents.com



Pour fêter le retour du soleil, le circuit de Montlhéry permettra aux voitures d'avant 1972 de se dégourdir les cardans sur l'anneau lors des coupes de printemps. Point de compétition ici, mais un roulage au sein de plateaux homogènes.

MARCHÉ

Le diesel dans la tourmente

Le mouvement s'est amorcé depuis plusieurs années, mais il s'accélère depuis quelques mois : de 73% en 2012, la part de marché du diesel dans le secteur des voitures neuves est passée à 52% en 2016. Et, au mois de janvier, elle est tombée sous la barre des 48%, ce qui n'était pas arrivé depuis plus de quinze ans ! L'essence est encore derrière avec un peu plus de 46% de part de marché, car les hybrides totalisent 4,30% des immatriculations, et les électriques près de 1,5%. Mais il ne fait plus aucun doute que d'ici la fin de l'année, les immatriculations de voitures diesel seront inférieures à celles des modèles essence.

Les chiffres du marché français en janvier 2017



+ 10,6 %

Immatriculations de voitures neuves par rapport à janvier 2016.

+ 17,3 %

C'est la hausse des immatriculations de Renault, qui enregistre une belle performance en janvier avec 27464 unités et talonne ainsi Peugeot (28530 voitures).

153055

C'est le nombre de voitures neuves immatriculées en France au mois de janvier.

8 714

C'est le nombre de Renault Clio immatriculées en janvier. Elle domine les ventes de ce début d'année, devant la Peugeot 208 (8268 autos) et la Peugeot 2008 (5666 unités).



INNOVATION

L'électrique enfin au prix du thermique ?

La plupart des constructeurs impliqués dans les véhicules électriques annonçaient pour ces derniers un prix identique à leur équivalent thermique à l'horizon 2020. L'objectif, grâce, il est vrai, aux dispositifs fiscaux, a été atteint plus vite que prévu: la Nissan Leaf 2017, déjà produite à plus de 260000 exemplaires, s'affiche 1400 € moins chère malgré la généralisation de la batterie de 30 kWh. Bonus écologique compris, elle s'échange donc contre 20000 €, soit à peine 1000 € de plus que la Pulsar d'entrée de gamme, de même puissance mais moins agréable et à l'équipement plus chiche. À méditer...



INDUSTRIE

Volkswagen numéro 1 mondial

Le scandale des diesels Volkswagen qui a éclaté fin 2015 n'aura finalement pas eu d'impact commercial sur les ventes du groupe. Et c'est peu dire: avec 10,3 millions de véhicules immatriculés sur l'année (soit une hausse de 3,8%), l'allemand devient même le 1^{er} industriel de l'automobile dans le monde, ravissant de peu la place du leader précédent, Toyota, qui affiche pour 2016 un peu plus de 10,17 millions de véhicules immatriculés. Par ailleurs, l'Europe n'est plus le 1^{er} marché de Volkswagen (4,2 millions d'unités): il vient de se faire doubler par l'Asie-Pacifique, avec 4,32 millions de véhicules dont 3,98 millions rien qu'en Chine!

SUPERCARS

McLaren en rajoute une couche

Avec trois gammes (Sport Series, Super Series et hypercars), McLaren est en train de devenir un généraliste de la supercar. Et ne compte pas s'arrêter en si bon chemin: la marque dévoilera au Salon de Genève la 720S, première représentante de la nouvelle gamme Super Series. Trois modes de conduite dont un réservé au circuit, un nouveau système de contrôle actif du châssis, un appui aéro deux fois supérieur à celui de la 650S, un mode drift paramétrable... en clair, l'accent sera mis sur l'efficacité mais aussi sur le plaisir du pilotage.



PATRICK GOSLING

Un moteur central pour la Corvette C8

Les mulets qui roulaient début 2015 donnaient le ton, et les derniers prototypes aperçus ne laissent plus aucun doute: la prochaine Corvette ne ressemblera pas du tout à l'actuelle, et pour cause... Elle troquera son architecture actuelle pour un moteur placé en position centrale arrière, et viendra taquiner certaines sportives italiennes et allemandes. Elle sera commercialisée au plus tôt fin 2018.

Le Hyundai Veloster bientôt renouvelé

S'il n'a pas connu un succès commercial remarquable dans nos contrées, l'original coupé compact de Hyundai prépare sa succession après six années de carrière. Son remplaçant a été aperçu, et si les lignes sont plus conventionnelles tout en demeurant plus sportives que celles d'une berline compacte, il conserve toujours son architecture typique, avec une seule porte côté conducteur et deux portières côté passager.

La prochaine 911 en développement

Présentée en 2011, réussie à tous points de vue et récemment restylée, la 911 a généralisé la suralimentation sur toute sa gamme, y compris sur la très récente déclinaison GTS. Mais Porsche prépare déjà la prochaine génération. Au menu: des évolutions esthétiques avec des boucliers et porte-à-faux modifiés, des ailes renflées et un aileron rétractable qui couvre désormais toute la largeur de la poupe. Elle ne sera pas lancée avant 2018.

ET SI VOUS ARRÊTEZ LES ALLEMANDES ?

LE CONCEPT DE HAUT DE GAMME N'EST PAS UN MONOPOLE TENU PAR QUELQUES MARQUES ALLEMANDES. VOICI UN DOSSIER SPÉCIAL DE 12 NOUVEAUTÉS, SUIVI DE TROIS COMPARATIFS MONTRANT QUE LA CONCURRENCE S'ORGANISE.

Par Florian Chopin



ILLUSTRATION JEAN-FRANÇOIS HUBERT





ILLUSTRATION JEAN-FRANÇOIS HUBERT



ILLUSTRATION JEAN-FRANÇOIS HUBERT



ILLUSTRATION MOTOR FORECAST

Lors de la présentation d'un nouveau modèle, quelle que soit la marque, il n'est pas rare que, dans son argumentaire, le constructeur évoque une tendance prononcée vers le premium. Un Graal qui semble être l'apanage de quelques labels, tous allemands (Audi, BMW, Mercedes, Porsche), et qui fait de nombreux envieux. Il faut dire que l'appartenance à ce cercle très élitaire permet d'assumer des tarifs plus élevés et de s'assurer une rentabilité plus confortable. Mais si les droits d'entrée s'avèrent importants en termes de qualité de présentation, de prestations, de services, voire de fiabilité, il ne sont pas inabordables. Certains, comme Jaguar, ont une légitimité naturelle à y adhérer, même s'ils ont su batailler dans le bon sens grâce à l'appui financier de Tata qui a également su tirer Land Rover vers le haut. D'autres, comme Lexus ou Infiniti, tentent de proposer une philosophie différente qui semble fonctionner outre-Atlantique mais qui a bien du mal à percer en Europe. Et, il y a les groupes automobiles, tels PSA ou FCA qui, disposant de plusieurs marques, parient sur l'une d'entre elles (DS pour le premier, Alfa Romeo pour le second) pour percer sur ces marchés. Mais il faut beaucoup de temps pour se créer une image irréprochable sur le haut de gamme. Sommes-nous prêts à patienter ?


**LA RIVALE ALLEMANDE À ABATTRE
AUDI Q3 II**

Commercialisation: courant 2018

Prix estimé: à partir de 31 000 €

LES SUV COMPACTS

Ça bouge du côté des allemands! Le Mercedes GLA se restyle, le BMW X1 se dédouble avec l'arrivée prochaine du X2, et l'Audi Q3 se renouvelle. Ce dernier reprendra la base technique de l'A3, ce qui lui permettra d'offrir un système hybride rechargeable. À bord, l'auto adoptera l'instrumentation digitale Virtual Cockpit. De quoi résister aux attaques d'Alfa, Lexus ou encore Volvo ?


 Commercialisation: courant 2018
Prix estimé: à partir de 29 000 €

Alfa Romeo Kamal

ÇA S'ENCHAÎNE

Le Stelvio n'est encore qu'un véhicule de Salon que l'on parle déjà de son petit frère, le Kamal. Si l'appellation n'a encore rien de définitif, elle fait référence au concept car éponyme présenté par Alfa Romeo au Salon de Genève en 2002... La firme italienne aura donc attendu seize ans et le renouvellement de l'Audi Q3 pour proposer son tout premier SUV compact.

Si le dessin sera proche de celui proposé jusqu'ici par les récentes productions, qu'en sera-t-il de la base technique? Il faudra certainement regarder du côté de Jeep et de son tout nouveau Compass (Los Angeles 2016). Le nouveau SUV américain repose sur un

empattement de 2,64 m, parfaitement en ligne avec ce que propose la concurrence. La présentation intérieure se rapprochera des nouvelles productions, avec un écran tactile bien intégré, mais sans instrumentation digitale... pour le moment!

Côté moteurs, si l'offre diesel reprendra les mêmes 1.6 et 2.0 JTDM dans des puissances revues à la hausse, la gamme essence se contentera, elle, de blocs 1,4 l turbo démarrant à 120 ch, épaulés en haut de la gamme par le 1750 cm³ de la version Veloce qui devrait dépasser les 250 ch. Concernant les boîtes et les transmissions, ce sera l'opulence: le choix sera possible entre manuelle, automatique ou à double embrayage, ainsi qu'entre 4x2 ou 4x4.

Lexus UX

NO LIMIT

Présenté au Mondial de l'automobile de Paris en octobre dernier, le concept UX donnera bel et bien naissance à un SUV compact qui viendra se placer dans la gamme sous l'étonnant NX. Si la version définitive affichera un style moins caricatural, le SUV en conservera néanmoins les dimensions (4,40 m de longueur) ainsi que la silhouette

atypique, un peu à l'image de celle de son cousin de chez Toyota, le C-HR. Les deux autos partageront d'ailleurs la même base modulaire issue de la Prius IV, ainsi qu'une partie des motorisations, dont la version hybride. L'arrivée de cette future gamme UX devrait par ailleurs mettre un terme à l'existence de la compacte CT, dont les ventes sont restées très marginales en Europe, et plus encore en France (911 unités en 2016).



Commercialisation: 2018

Prix estimé: à partir de 35 000 €

ET AUSSI... **Jaguar E-Pace** (commercialisation 2019), **Range Rover Evoque II** (commercialisation 2018), **Volvo XC40** (commercialisation début 2018)...



LA RIVALE ALLEMANDE À ABATTRE

BMW SÉRIE 3 VII

Commercialisation : fin 2018

Prix : à partir de 32 000 €

LES BERLINES FAMILIALES

Les berlines familiales reprennent de nombreux éléments technologiques des segments supérieurs. La future BMW Série 3 ne déroge pas à cette règle : elle repose sur la base technique des Série 5 et 7 et disposera de nombreux systèmes, notamment pour la conduite autonome. Un domaine sur lequel travaillent ardemment Volvo, Tesla et les autres...

ILLUSTRATIONS JEAN-FRANÇOIS HUBERT

PREMIUM
ET SI VOUS ARRÊTEZ
LES ALLEMANDES ?



Commercialisation : courant 2018

Prix estimé : à partir de 31 500 €

Volvo S60 III

PAS SI CLONE

Après une année 2017 très chargée en SUV (XC60 II suivi du XC40), Volvo se tournera vers ses berlines et breaks familiaux avec le renouvellement de l'offre S60/V60. Si la silhouette s'affichera peu ou prou comme une version modèle réduit des S90/V90, dans le détail, les nouvelles venues offriront des spécificités qui permettront de les distinguer aisément, comme les optiques collées à la calandre. L'auto s'allongera un peu, pour s'aventurer au-delà des 4,70 m, mais c'est surtout l'empattement qui grandira pour franchir la barre des 2,80 m. Cela permettra d'offrir de l'aisance aux passagers arrière. Un allongement rendu possible par l'utilisation de la plate-forme SPA (Scalable

Product Architecture), celle officiant déjà sur la gamme 90. Cette base technique permet d'alléger le poids global de l'engin tout en conservant une structure sécurisante. L'habitacle reprendra une ergonomie proche de celle connue depuis le XC90 II, avec un grand écran tactile.

Sur la partie mécanique, l'auto ne recevra que des 3 et 4 cylindres qui pourront, ou non, être associés à un ou deux électromoteurs. Concernant les technologies embarquées, la S60 disposera de nombreux systèmes d'aide à la conduite, mais il faudra attendre 2021 pour voir une Volvo équipée d'un système de conduite 100 % autonome. À ce stade, les dispositifs seront suffisamment redondants pour ne pas obliger le conducteur à reprendre la main en cas de défaillance.

Tesla Model 3

LA VOIE SACRÉE

La Model 3 doit permettre à Tesla de démocratiser son offre en s'affichant à partir de 40 000 € (la Model S débute à 79 400 €) sans dévier de son objectif premier : proposer un catalogue de véhicules 100 % électriques. L'auto pourra ainsi disposer, en option, de deux électromoteurs (un sur chaque essieu). Une configuration qui doit lui permettre, selon Tesla, d'atteindre les 100 km/h en

6 secondes. Par ailleurs, Tesla annonce une autonomie de 350 km, ce qui augure un poids conséquent en raison des batteries.

L'habitacle sera très dépouillé, pour ne conserver qu'un volant et un large écran tactile. Au rayon des assistances, Tesla poursuivra le développement de ses systèmes de conduite autonome pour réduire au maximum les interventions du conducteur. Un domaine fort de sa communication, mais sur lequel Tesla est au même niveau que la concurrence.



TESLA

ET AUSSI... Alfa Romeo Giulia break (commercialisation 2018), Infiniti Q50 (commercialisation 2019), Jaguar XE restylée (commercialisation 2018), Lexus IS (commercialisation 2019)...



LA RIVALE ALLEMANDE À ABATTRE

BMW X3 III

Commercialisation : fin 2017

Prix estimé : à partir de 40 000 €

LES SUV FAMILIAUX

Mercedes a repensé son offre avec le GLC, Audi a récemment remodelé son Q5 et BMW va offrir à son X3 la base technique des récentes Série 5 et 7.

De quoi procurer des sensations de conduite dignes des berlines. Ce sera également le cheval de bataille d'une concurrence, pourquoi pas française, qui relève ses manches pour se mettre au niveau.

ILLUSTRATION JEAN-FRANÇOIS HUBERT

Commercialisation : fin 2017

Prix estimé : à partir de 35 000 €



Volvo XC60 II

RESTER LE MEILLEUR

Sur le sol européen, il fait déjà la nique aux trois protagonistes allemands, et la nouvelle mouture ne devrait pas montrer de signes de faiblesse. Ainsi, sous une robe modernisée, le XC60 II démontrera tout le savoir-faire suédois en matière de présentation intérieure chaleureuse, d'ergonomie bien pensée autour d'un large écran tactile ou encore d'accueil

et de confort. Volvo démontrera également les bienfaits de sa plate-forme SPA (Scalable Product Architecture), déjà utilisée sur la gamme 90. Une base technique qui n'accueillera rien de plus gros que des blocs 4 cylindres (essence et diesel), mais certains pourront être couplés à un ou deux électromoteurs. En revanche, point de version 100 % électrique au programme. Sa présentation est prévue à Genève (du 9 au 19 mars).

Commercialisation : septembre

Prix estimé : à partir de 35 000 €





DS 7 Crossback

LE VRAI RENOUVEAU

Voici le tout premier modèle 100 % DS. Les autos proposées par la marque n'étaient, jusqu'ici, que des restylages de versions nées sous label Citroën. Ce SUV marque donc la véritable naissance de la marque et surtout doit l'ancrer sans rougir dans le monde du haut de gamme. Pour cela, DS a fait ce qu'il fallait pour venir taquiner les ténors allemands. À commencer par un design plus maîtrisé dans le modèle des flancs. La proue affiche néanmoins toujours une calandre béante encadrée par des chromes imposants. La ceinture de caisse est haute pour coller aux critères du marché des SUV. À l'intérieur, l'auto offrira un agencement moderne, soigné et ergonomiquement centré autour

d'un large écran tactile. On note la présence d'une instrumentation entièrement digitale, comme sur le Peugeot 3008 II.

Ce DS 7 Crossback partagera avec le SUV du Lion sa plate-forme EMP2 qui lui permettra d'offrir un toucher de route confortable. Il recevra les mêmes motorisations 3 et 4 cylindres, auxquelles il faudra ajouter, dès 2019, une offre hybride rechargeable avec la possibilité de deux moteurs électriques (un sur chaque essieu). Cette version 4x4 délivrera 300 ch (essence).

C'est au rayon des assistances à la conduite que DS fera un vrai bond en avant, avec un système de vision nocturne ou encore une suspension adaptative et proactive grâce à une caméra. De quoi offrir un réel confort, digne d'une DS...



ILLUS. JEAN-FRANÇOIS HUBERT

Alpine AX 110

PAR NÉCESSITÉ

Porsche a bien cédé aux sirènes du diesel et du SUV, avec le succès commercial que l'on sait... Pourquoi pas Alpine ? Le futur coupé (dont l'appellation officielle sera révélée le 7 mars prochain) ne pourra pas soutenir à lui seul la rentabilité de la marque. Pour perdurer, Alpine a donc besoin d'un véhicule rentable : un SUV. La banque d'organes de

Renault regorge d'éléments pouvant servir à une proposition cohérente avec l'image d'Alpine, comme la plate-forme CMF-C/D. Il reste aux ingénieurs maison à trouver un moyen de coupler la transmission intégrale avec le système des roues arrière directrices pour offrir un plaisir de conduite digne, voire supérieur à celui d'un Macan. Côté moteur, point de V6, le 4 cylindres sera la seule proposition. Alpine osera-t-il le diesel ?

Land Rover Range Rover Velar

LARGE D'ÉPAULES

Entre le Sport et ses 4,85 m de long et l'Evoque ne dépassant pas les 4,40 m, il y a, dans la famille Range Rover, un sacré gouffre. Ce nouveau venu, le Velar, aura pour rôle de le combler, aidé par ses 4,70 m de longueur. Peu ou prou l'encombrement du Jaguar F-Pace. Les deux autos partageront d'ailleurs la même plate-forme modu-

laire IQ en aluminium ainsi que les moteurs placés en position longitudinale. Toutefois, le nouveau Range pourrait accueillir, aux côtés des V6 essence et diesel, une paire de 4 cylindres, mais également une offre hybride ou encore un sulfureux V8. Le Velar pourra être proposé en simple propulsion ou avec une transmission 4x4 avec des capacités de franchisseur indéniables. Il ne devrait toutefois pas disposer de gamme courte.



Commercialisation: fin 2017

Prix estimé: à partir de 60 000 €

ET AUSSI... Lexus NX restylé (commercialisation 2018), Range Rover Evoque 7 places (commercialisation 2019), Tesla Model Y (commercialisation 2020)...



LA RIVALE ALLEMANDE À ABATTRE

AUDI A6 V

Commercialisation: 2018

Prix estimé: à partir de 41 500 €

LES BERLINES ROUTIÈRES ET LIMOUSINES

Ce marché est outrageusement dominé par les allemandes, et l'arrivée prochaine de la nouvelle A6 ne fera que confirmer ce constat. Pourtant, les prétendants sont légion.

Ainsi, aux côtés d'une Volvo S90 prometteuse (voir p. 48), Alfa Romeo tentera à nouveau l'aventure et Jaguar persistera.



Commercialisation: 2019

Prix estimé: à partir de 42 000 €

Alfa Romeo Alfetta AU BOULOT !

Baptisée en interne Tipo 961, la future grande berline d'Alfa Romeo pourrait faire revivre l'appellation Alfetta, rappelant ainsi un modèle des années 70-80. Pour rivaliser avec les ténors allemands, l'italienne devra offrir un look séduisant (on peut faire confiance à Alessandro Maccolini, responsable du style extérieur de la firme), disposer d'une présentation ne souffrant aucune critique (il y a du pain sur la planche !), mais aussi offrir un excellent confort à toutes les places, proposer des mécaniques puissantes et sobres et se doter de systèmes technologiques dernier cri. Un défi de taille, qui n'effraie toutefois pas les dirigeants de FCA, sûrs de leurs faits. Pour réaliser cette berline, Alfa Romeo se servira d'éléments existant

dans le groupe. C'est donc Maserati et sa Ghibli qui offriront châssis, trains roulants, moteurs et boîte (BVA8). Ainsi, avec un empattement de 3 m, l'Alfetta sera capable d'offrir une habitabilité très correcte. Sur le plan dynamique, cette propulsion disposera de blocs V6 (essence et diesel) affichant des puissances pouvant aller de 275 à plus de 400 ch, mais aussi des 4 cylindres moins nobles, mais plus sobres et plus accessibles – il faut bien pouvoir différencier l'Alfa de la Maserati. La transmission intégrale sera également au programme.

Au rayon des assistances à la conduite, si Alfa Romeo continuera de mettre en avant le plaisir pris au volant, la marque devra se soumettre à la tendance réclamant toujours plus de systèmes autonomes. Ainsi va le monde...

Jaguar XJ

LA RESCAPÉE

La prédominance des allemands sur ce marché est telle que les autres constructeurs s'interrogent sur l'utilité de reconduire, ou non, leur propre modèle. Ce fut le cas chez Jaguar, qui a bien failli rayer la XJ de son catalogue. Mais Ian Callum, responsable du style de la marque, s'est battu pour conserver cette proposition dont la future version pourrait apparaître courant 2018. Sa ligne

sera moins "coupé", pour offrir plus d'espace aux passagers. La base technique en aluminium de la XF sera reprise et intégrera de nombreux éléments en fibre de carbone pour encore abaisser le poids de l'auto. De quoi permettre aux V6 et V8 de libérer leur pleine puissance tout en restant le plus sobres possible. Des versions hybrides rechargeables sont également au programme. À l'intérieur, la XJ jouera une partition très tactile : écran et commandes sur la console.



Commercialisation: 2018

Prix estimé: à partir de 80 000 €

ET AUSSI... DS 6 (commercialisation 2019), Infiniti Q70 (commercialisation 2017), Infiniti Q80 (commercialisation 2018), Jaguar XF Sportsbrake (commercialisation 2017), Lexus LS 500 (commercialisation 2018), Lexus GS (commercialisation 2019), ...


LA RIVALE ALLEMANDE À ABATTRE
MERCEDES GLE II

Commercialisation : courant 2018

Prix : à partir de 58 000 €

LES SUV ROUTIERS

Sur ce marché des grands SUV, soit on achète allemand (Audi Q7 et bientôt Q8, BMW X5 et bientôt X7 ou Mercedes GLE, dont la nouvelle mouture arrivera l'an prochain...), soit on se tourne vers les gammes Range Rover ou Volvo. Toutefois, Alfa Romeo ambitionne de tenter l'aventure, tout comme Jaguar.

Commercialisation : 2018

Prix estimé : à partir de 70 000 €



ET AUSSI... Infiniti QX70 (commercialisation 2019), Lexus RX restylé (commercialisation 2018), Lexus RX 7 pl. (commercialisation 2019), Range Rover restylé (commercialisation 2018), Range Rover Sport restylé (commercialisation 2020)...

PREMIUM
ET SI VOUS ARRÊTEZ
LES ALLEMANDES ?



Commercialisation : 2019

Prix estimé : à partir de 60 000 €

Alfa Romeo Rombo

L'AMBITIEUX

Selon un énième plan produit dévoilé par la direction d'Alfa Romeo, entre 2017 et 2020, la marque proposera six nouveaux modèles, en plus du Stelvio. Parmi ces nouveautés, l'ambitieux (comme souvent) programme annonce deux projets spéciaux (coupés et/ou roadsters), une compacte (la remplaçante de la Giulietta), et deux SUV. Le premier, le Kamal, viendra se positionner face aux BMW X1 et consorts (voir p. 36), et le second envisagera de venir taquiner les Audi Q7 et autres mastodontes de la route. Pour cela, les ingénieurs Alfa se tourneront, comme pour l'Alfetta (voir p. 40), vers leurs amis

de Maserati. En effet, la gamme du trident propose depuis peu le Levante, un SUV aux dimensions généreuses (5 m de longueur, 3 m d'empattement). L'Alfa pourra ainsi disposer d'une transmission 4x4 sophistiquée, associée à une suspension adaptative quasi obligatoire à ce niveau de tarif.

Quant aux motorisations, les V6 disponibles feront parfaitement l'affaire et la version Quadrifoglio de 510 ch offrira une parfaite alternative au Porsche Cayenne V8. Pour l'intérieur, ce grand SUV partagera ses éléments avec la future berline Alfetta. Mais tout ceci est encore à prendre avec des pincettes, car chez Alfa Romeo, rien n'est vraiment assuré tant que le modèle n'est pas en concessions...

Jaguar J-Pace

UN SOMMET DANS LA GAMME

Au moment de trouver une déclinaison séduisante et rentable à la berline XJ, l'idée d'un grand SUV a pu faire polémique chez Jaguar. En effet, proposer un tel véhicule reviendrait à rouler sur les plates-bandes du Range Rover. Sacrilège ! Toutefois, les philosophies des deux marques haut de gamme peuvent parfaitement être complémentaires.

Ainsi, ce J-Pace reposerait bel et bien sur les mêmes éléments techniques en aluminium que le grand et luxueux Range, mais il n'offrirait que 5 places. Et ce, malgré les deux empattements possibles qui seraient proposés. Toutefois, afin de se démarquer par un esprit plus sportif, le J-Pace arborera des lignes plus dynamiques, en suivant l'exemple du F-Pace. Côté motorisations, le J-Pace reprendra l'offre proposée par le Range avec ses blocs V6 et V8, sans oublier une version hybride, mais rechargeable.

N O U V E A U

UN MAGAZINE D'EXCEPTION

DOSSIER PORSCHE TURBO

L'histoire des modèles 911, 924, 944 avec des essais, témoignages, et un guide d'achat

LA RIVALITÉ

Match retour entre la Lamborghini Countach et la Ferrari Testarossa

VOITURE D'EXCEPTION

La BMW 507 Roadster, un modèle rarissime

FORMULE 1

Niki Lauda:
Portrait par
Jean-Louis Moncet



PHOTOS EXCLUSIVES REPORTAGES INÉDITS



EN VENTE ACTUELLEMENT

[DOSSIER ESSAIS]

PREMIUM

ET SI VOUS ARRÊTEZ
LES ALLEMANDES ?

LES ALLEMANDES SONT-ELLES INCONTOURNABLES ?

Alfa Romeo, Jaguar, Lexus, Volvo
évoluent très souvent dans l'ombre
des constructeurs allemands. Injustice
ou réalisme ? Les trois comparatifs
que nous avons organisés apportent
un début de réponse.

Par Guy L'Hospital, Pascal Richard et Stany Meurer

On pourrait presque parler de réflexe tant cela semble évident. Au moment d'acheter un modèle haut de gamme, notre regard se pose immuablement sur l'une des trois marques allemandes. Il faut dire qu'au fil des années, Audi, BMW et Mercedes sont parvenues, à force de travail, à se bâtir une image en béton. Mais sont-elles pour autant devenues incontournables ? N'y a-t-il pas une autre voie, un autre choix ?

Pour le savoir, nous avons décidé de confronter les références allemandes à leurs plus sérieuses rivales. Venues d'horizons divers, ces voitures apportent un regard différent sur la notion de premium. Sans singer (ou presque !) les réalisations d'outre-Rhin, et sans oublier les fondamentaux qui s'appliquent à tous les modèles haut de gamme (finition, contenu technologique, motorisation...), ces autos apportent une once "d'exotisme" et d'originalité qui, à l'heure du choix, peuvent peut-être faire la différence. Pour en avoir le cœur net, nous avons organisé trois comparatifs afin de savoir si, vraiment, Audi, BMW et Mercedes sont devenues incontournables.

Sommaire

[LES FAMILIALES]

P.44 BMW 320d 190 ch Lounge Plus / Alfa Romeo Giulia 2.2 Diesel 180 ch Super / Jaguar XE 2.0 D 180 ch Prestige / Lexus IS 300 h 2.5 223 ch

[LES ROUTIÈRES]

P.48 Mercedes E 220 d 194 ch Executive / Jaguar XF 2.0 D 180 ch Prestige / Lexus GS 300h 2.5 223 ch Pack Business / Volvo S90 2.0 D4 190 ch Inscription

[LES SUV]

P.52 Audi Q7 3.0 TDI 272 ch Ambition Luxe /
Jaguar F-Pace 3.0 D 300 ch Portfolio / Lexus RX 450h 3.5 313 ch Luxe /
Volvo XC90 2.0 D5 235 ch Inscription Luxe



Les familiales



Les routières



Les SUV

UN PIÈGE TROP GROSSIER



JAGUAR XE
2.0 D 180 ch Prestige

ALFA ROMEO GIULIA
2.2 Diesel 180 ch Super

BMW 320d 190 ch
Lounge Plus



LEXUS IS 300h
2.5 223 ch

S'imposer dans cette catégorie suppose de faire trébucher la BMW Série 3. Pas simple, même si la menace n'a jamais été aussi proche pour la plus dynamique des familiales.

Par Guy L'Hospital Photos Arnaud Saunier



BMW 320d

● Si l'habitacle de la Série 3 n'est pas le plus gai de la catégorie, il reste bien fini. Surtout, l'ergonomie ne pose aucun problème. ● Avec son moteur turbo diesel de 190 ch, la 320d caracole en tête du tableau des performances. Ce qui ne l'empêche nullement de soigner le confort et même l'espace à l'arrière.



Accéder au rang de premium dans la catégorie des familiales réclame une certaine abnégation. Les constructeurs français en ont une cuisante expérience. Pour Alfa Romeo, Jaguar, Lexus ou encore Infiniti, pourtant reconnus comme appartenant à l'espèce, les choses ne sont guère plus simples. En effet, face à Audi, BMW ou Mercedes, les challengers doivent en faire un peu plus pour ne pas être qualifiés de pâles copies. En clair, se singulariser sans se marginaliser. Pour mesurer les qualités de nouvelles prétendantes, nous avons retenu la BMW 320d, réputée pour son dynamisme mais qui ne néglige ni le confort, ni l'habitabilité ni même la finition. Bref, une sacrée cliente.

Nul doute d'ailleurs que, pour Alfa Romeo qui vient de lancer – péniblement – sa Giulia, la Série 3 était la cible à abattre.

Il suffit de quelques tours de roues pour s'en rendre compte. La direction, précise comme un scalpel, dirige des trains roulants calibrés pour jouer avec les courbes. En termes de comportement routier, la Giulia en fait beaucoup. Trop ? Pas à mon goût. Le freinage est efficace et facile à doser, l'accélération peut être modulée via les différents modes de conduite du DNA et le moteur, qui manque clairement de savoir-vivre, est toujours prêt à monter dans les tours. Les performances en profitent, même si, avec 190 ch, la BMW 320d fait mieux.

La Jaguar XE n'est pas beaucoup plus vieille et sa philosophie n'est guère éloignée. Très agile, l'anglaise affiche un comportement routier de



1

ALFA ROMEO GIULIA

➊ La Giulia s'aventure sur le terrain de BMW. Propulsion agile, elle mériterait une suspension un peu plus prévenante. ➋ Direction incisive, différents modes de conduite, l'Alfa a choisi son camp, celui du dynamisme. ➌ Les sièges manquent de maintien et la finition, très flatteuse de prime abord, mériterait un peu plus de soin dans les détails.



2



3

EN MATIÈRE DE COMPORTEMENT ROUTIER, LA SÉRIE 3 TROUVE À QUI PARLER. IL LUI RESTE UN EXCELLENT CONFORT ●●●



2



3

JAGUAR XE

➊ Caractéristique de toute Jaguar qui se respecte: la commande de boîte rotative. ➋ Par son style comme par sa conduite, la XE montre qu'elle ne manque pas de caractère. ➌ Très plaisante à conduire, dotée d'une direction précise, elle manque de confort, tant sur le plan sonore que sur celui de la suspension. La finition est correcte.

PREMIUM
ET SI VOUS ARRÊTEZ
LES ALLEMANDES?

premier plan. Dommage que son moteur ne soit pas à la hauteur. Sur le papier, il affiche des caractéristiques similaires à celles de ses rivales mais, outre son tempérament rugueux, il n'apporte pas à la Jaguar les performances escomptées. Sur l'exercice du 0 à 100 km/h, la XE réclame plus d'une seconde supplémentaire par rapport à ses deux concurrentes équipées d'un moteur diesel.

Dans ce jeu de quilles, c'est l'IS 300h qui joue le rôle du chien.

Avec son 4 cylindres essence épaulé par un moteur électrique de 143 ch, la Lexus affiche une puissance cumulée de 223 ch. Ce qui lui permet de se hisser au niveau des trois autres en termes de performances. Hélas, ceci se paye en agrément. Le fait d'essayer de suivre la meute impose au conducteur de faire mouliner la mécanique. Et ce n'est pas la boîte de type à variation continue qui améliore les choses. Les distances de freinage, plus longues que les autres, montrent que l'IS n'apprécie que modérément un style de conduite musclé. Pourtant, le châssis ne manque pas de dynamisme même si cette agilité est obtenue au prix d'un confort affermi. Ce n'est pas beaucoup mieux chez Jaguar et Alfa, les deux modèles répondant sèchement aux déformations qu'elles rencontrent sur la chaussée. Si la Série 3 finit par manquer de précision en tenue de cap, c'est de loin celle qui offre le meilleur confort, tant sonore que de suspension. C'est aussi celle, avec la Giulia, qui néglige le moins les places arrière, offrant suffisamment d'aisance pour les jambes des passagers. Son coffre est aussi plus accueillant avec les bagages, une caractéristique qu'elle partage avec la Lexus. À l'intérieur, la Série 3 n'en fait pas trop, proposant un habitacle soigné et très ergonomique. Sur ce point, les trois autres voitures sont distancées. Il faut reconnaître des progrès chez Alfa et Jaguar. Dans le premier cas, la plupart des commandes sont bien positionnées, voire doublées pour faciliter l'accès au conducteur comme au passager, la commande rotative multimédia permet d'accéder assez rapidement aux



1



2



3

LEXUS IS

➊ La boîte automatisée de type à variation continue a tendance à mouliner lorsqu'on recherche les performances. ➋ Moins dynamique que la Série 3, l'IS présente aussi un confort de suspensions plus ferme. ➌ En ville, le couple supplémentaire du moteur électrique rend la conduite très agréable.

différents menus. Très germanique en quelque sorte. Au chapitre des regrets, nous listerons de multiples détails de finition et des rangements peu pratiques. La XE mise sur le tout-tactile, avec ses qualités et ses défauts. Au final, cette option n'est pas encore suffisamment aboutie pour être préférée à un système classique.

Enfin, pour être définitivement convaincu que l'innovation n'est pas toujours source de progrès, il suffit de s'installer à bord de l'IS et de manipuler la pseudo-souris qui sert à gérer l'ensemble multimédia : amusant trois minutes, agaçant le reste du temps. ■

LE CHOIX DE L'AUTO-JOURNAL

BMW SÉRIE 3

L'étau se resserre. Si la 320d reste sur la plus haute marche du podium grâce à un excellent rapport comportement/confort, elle voit ses rivales lui mordre les talons. En matière de dynamisme, Jaguar, et surtout Alfa, ne sont pas loin du but. La Lexus est distancée mais cette proposition décalée peut séduire.

BMW 320d 190 ch Lounge Plus /
ALFA ROMEO GIULIA 2.2 Diesel 180 ch Super /
JAGUAR XE 2.0 D 180 ch Prestige / **LEXUS IS** 300h 2.5 223 ch

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.



EN CHIFFRES

BMW 320d

Alfa Romeo Giulia

Jaguar XE

Lexus IS

| Moteur/Transmission | BMW 320d | Alfa Romeo Giulia | Jaguar XE | Lexus IS |
|--------------------------------------|---------------------------------|---------------------------------|---------------------------------|---|
| Puissance maxi | 190 ch à 4000 tr/mn | 180 ch à 3500 tr/mn | 180 ch à 4000 tr/mn | 223 ch* |
| Couple maxi | 400 Nm à 1750 tr/mn | 450 Nm à 1750 tr/mn | 430 Nm à 1750 tr/mn | 221 Nm à 4200 tr/mn + 300 Nm (électrique) |
| Type | 4 cyl. en ligne, turbo diesel | 4 cyl. en ligne, turbo diesel | 4 cyl. en ligne, turbo diesel | 4 cyl. en ligne, essence |
| Cylindrée/puissance fiscale | 1995 cm ³ /10 CV | 2143 cm ³ /9 CV | 1999 cm ³ /9 CV | 2494 cm ³ /9 CV |
| Transmission / boîte | aux roues arrière/automatique 9 | aux roues arrière/automatique 8 | aux roues arrière/automatique 8 | aux roues arrière/variation continue |
| Dimensions/Poids | BMW 320d | Alfa Romeo Giulia | Jaguar XE | Lexus IS |
| L/l/h/empattement | 4,63/1,82/1,43/2,81 m | 4,65/1,86/1,44/2,82 m | 4,67/1,85/1,42/2,84 m | 4,67/1,81/1,43/2,80 m |
| Poids/tractable freiné | 1595/1800 kg | 1541/1600 kg | 1676/1800 kg | 1726 kg/NC |
| Performances/Consommation | BMW 320d | Alfa Romeo Giulia | Jaguar XE | Lexus IS |
| 0 à 100 km/h | 7,9 s | 8,2 s | 9,4 s | 9,1 s |
| 90-130 km/h en Drive | 7 s | 7,4 s | 8,3 s | 7,6 s |
| Vitesse maxi | 222 km/h | 220 km/h | 215 km/h | 201 km/h |
| Freinage à 50/90/130 km/h | 10/33/66 m | 10/32/66 m | 10/32/64 m | 10/33/69 m |
| Consommation moyenne | 5,7 l/100 km | 6,3 l/100 km | 6,4 l/100 km | 7 l/100 km |
| À bord | BMW 320d | Alfa Romeo Giulia | Jaguar XE | Lexus IS |
| Longueur aux jambes AR | 28 cm | 28 cm | 24 cm | 22 cm |
| Volume de coffre | 461 dm ³ | 388 dm ³ | 392 dm ³ | 475 dm ³ |
| Niveau sonore au ralenti/90/130 km/h | 49,8/63,5/68,5 dB | 46,6/64,7/68,8 dB | 46,3/65,1/67,6 dB | 34,3/64,6/68,9 dB |
| Budget | BMW 320d | Alfa Romeo Giulia | Jaguar XE | Lexus IS |
| Prix | 43 350 € | 41 390 € | 44 100 € | 40 490 € |
| Malus écologique (CO ₂) | 0 € (106 g/km) | 0 € (109 g/km) | 0 € (109 g/km) | 0 € (97 g/km) |

*223 ch puissance cumulée (181 ch à 6000 tr/mn thermique + 143 ch électrique).

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie



MERCEDES CLASSE E
220 d 194 ch Executive

JAGUAR XF
2.0 D 180 ch
Prestige

LEXUS GS
300h 2.5 223 ch
Pack Business

**SANS
COMPLEXE !**



VOLVO S90
2.0 D4 190 ch
Inscription

Pour s'attaquer à la Mercedes Classe E, il faut plus que de bonnes intentions! Ça tombe bien, la Jaguar XF, la Lexus GS et la Volvo S90 ont aussi de solides arguments à lui opposer!

Par Pascal Richard Photos Yann Lefebvre



MERCEDES CLASSE E

➊ Entièrement digitale, l'instrumentation offre de multiples possibilités d'affichage. Elle se pilote via deux pavés tactiles situés sur le volant. ➋ En matière de confort, la Classe E n'a guère de rivale, surtout lorsqu'elle est équipée de la suspension pneumatique.



rendre le pouvoir est une chose, le conserver en est une autre! Ainsi, après avoir réussi à s'imposer dans la catégorie des routières, la nouvelle Mercedes Classe E doit désormais batailler contre la nouvelle BMW Série 5 (en attendant l'arrivée, en 2018, de la nouvelle Audi A6!) pour se maintenir au sommet. Mais comme si cela ne suffisait pas, elle doit aussi affronter la concurrence de berlines que certains considèrent comme plus "exotiques" mais qui possèdent tous les ingrédients et donc toute la légitimité nécessaire pour venir s'attaquer à la référence de la catégorie. Après avoir refait un petit tour avec la Classe E, ici en version 220 d, j'entame ma revue des troupes en commençant, noblesse oblige, par la Jaguar XF.

Cette imposante berline, née en 2015, partage la même plate-forme technique que la XE, une bonne base. D'ailleurs, lors d'une précédente prise en main, j'avais été plutôt séduit par cette auto. Du coup, avant de démarrer, je ne suis pas loin de penser que la belle pourrait bien bousculer notre teutonne référence. Mais ça, c'était avant, avant de mettre en route le 2 l diesel qui équipe cette version. Pas spécialement plaisant à l'oreille, ce bloc est rapidement débordé par les 1880 kg de cette imposante berline. C'est dommage, car par ailleurs, la XF a de réelles qualités à mettre en avant, à commencer par un comportement très dynamique. La présentation intérieure et le confort sont eux aussi très réussis mais la finition laisse apparaître quelques faiblesses. Ces faiblesses, la Classe E les ignore et comme,

**JAGUAR XF**

➊ Dommage que le moteur de la Jaguar ne soit pas à la hauteur de ses prestations dynamiques. ➋ À bord, les inserts en alu donnent une touche sportive qui colle bien avec la personnalité de la XF. ➌ Ici aussi, le confort est le maître mot et la sellerie joue bien le jeu !

LE PREMIUM, C'EST AUSSI UNE HISTOIRE D'AMBIANCE. ET DANS CE DOMAINE, LA VOLVO S90 APporte UN VRAI PLUS •••

**VOLVO S90**

➊ Concernant le style, la S90 marie avec talent originalité et élégance. ➋ Chaleureuse sans être baroque, sa présentation intérieure est un modèle d'élégance et de bon goût. ➌ La Volvo sait aussi faire parler les puces ! Ainsi, son immense écran permet de piloter l'ensemble des fonctions de manière très naturelle.

PREMIUM
ET SI VOUS ARRÊTEZ
LES ALLEMANDES ?

sur le plan mécanique, elle supplante aisément la Jaguar, on se dit que ce n'est pas elle qui viendra détrôner la Mercedes.

S'agira-t-il dans ce cas de la Lexus GS ? À votre mine boudeuse, je vois que vous n'êtes pas convaincus par ma proposition. Pourtant, l'idée (je vous rappelle que c'est la mienne !) est loin d'être sotte. D'abord, ici, point de diesel pour jouer les vertueuses en matière de consommation et donc d'environnement. La GS 300h mise sur l'hybridation. On trouve donc sous le capot de cette version un 4 cylindres essence associé à un moteur électrique, l'ensemble fournissant 223 ch. Une cavalerie respectable qui est associée à un poids "presque" raisonnable (1 773 kg). Du coup, notre japonaise revendique de bonnes performances. On se dit alors que tous les ingrédients sont réunis. Tous ? Non, malheureusement. Ainsi, on ne peut pas dire que la boîte de vitesses à variation continue soit d'un grand secours en matière d'agrément de conduite ! Jusqu'ici, ce type de transmission se rachetait en proposant une grande douceur, notamment en ville, mais aujourd'hui, les boîtes automatiques "classiques" les plus modernes, comme celle de la Classe E, font aussi bien dans ce domaine... et beaucoup mieux sur route. C'est dommage car, par ailleurs, le châssis de la GS est équilibré. À bord, on notera que la finition et le confort proposés sont, eux aussi, un peu en retrait par rapport à ce que propose la Mercedes.

Dernier outsider en liste, la Volvo S90. La suédoise est la plus récente de la bande. Un avantage ?

Sans doute, dans la mesure où, au niveau technologie, les choses vont vite. Pour s'en convaincre, il suffit de prendre place à bord de cette grande berline (4,96 m de longueur !). Très joliment présentée, la planche de bord s'organise autour d'un écran XXL qui permet de paramétriser l'ensemble des fonctions de la voiture (et elles sont nombreuses !) de manière très intuitive.

Autre point fort de la S90 : son sens de l'accueil. À côté d'une Mercedes qui manque un peu de



1



2

LEXUS GS

➊ À l'heure où la mode est à la présentation "zen", la planche de bord torturée de la GS choque quelque peu. ➋ Pas de diesel sous le capot de la GS, mais une motorisation hybride plutôt réussie, qui donne de bonnes performances. ➌ La sellerie de la Lexus se montre un peu moins convaincante que celle de ses rivales.



3

finesse en matière de design intérieur, la S90 fait preuve à la fois d'élégance et d'originalité. L'habitabilité est aussi une des forces de la Volvo, tout comme le confort d'ailleurs. Sur ces deux points, elle peut se targuer de tenir la dragée haute à la Classe E. Malheureusement, comme la Jaguar, la Volvo doit ici composer avec une mécanique un peu en retrait par rapport à ce que propose la Mercedes, notamment en agrément d'utilisation. Un constat qui vaut également pour son châssis. ■

LE CHOIX DE L'AUTO-JOURNAL

MERCEDES CLASSE E

La victoire de la Mercedes est incontestable, mais elle n'a pas été incontestée, notamment par la S90, sa rivale la plus sérieuse. La Jaguar s'appuie sur de belles qualités dynamiques pour convaincre mais son moteur déçoit. La Lexus, plus ancienne, se situe un petit cran en dessous.

MERCEDES CLASSE E 220 d 194 ch Executive / JAGUAR XF 2.0 D 180 ch Prestige / LEXUS GS 300h 2.5 223 ch Pack Business / VOLVO S90 2.0 D4 190 ch Inscription

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.



EN CHIFFRES

| | Mercedes Classe E | Jaguar XF | Lexus GS | Volvo S90 |
|--------------------------------------|-----------------------------------|-----------------------------------|--|---------------------------------|
| Moteur/Transmission | | | | |
| Puissance maxi | 194 ch à 3 800 tr/mn | 180 ch à 4 000 tr/mn | 223 ch* | 190 ch à 4 250 tr/mn |
| Couple maxi | 400 Nm à 1 600 tr/mn | 430 Nm à 1 750 tr/mn | 221 Nm à 4 200 tr/mn + 300 Nm (électrique) | 400 Nm à 1 750 tr/mn |
| Type | 4 cyl. en ligne, turbo diesel | 4 cyl. en ligne, turbo diesel | 4 cyl. en ligne, essence | 4 cyl. en ligne, turbo diesel |
| Cylindrée/puissance fiscale | 1 950 cm ³ /10 CV | 1 999 cm ³ /10 CV | 2 494 cm ³ /9 CV | 1 969 cm ³ /10 CV |
| Transmission/boîte | aux roues arrière / automatique 9 | aux roues arrière / automatique 8 | aux roues arrière / à variation continue | aux roues avant / automatique 8 |
| Dimensions/poids | | | | |
| L/l/h/empattement | 4,92/1,85/1,47/2,93 m | 4,96/1,88/1,46/2,96 m | 4,85/1,84/1,46/2,85 m | 4,96/1,88/1,44/2,94 m |
| Poids/tractable freiné | 1 833/1 900 kg | 1 880 kg/NC | 1 773/500 kg | 1 809/1 800 kg |
| Performances/Consommation | | | | |
| 0 à 100 km/h | 8,2 s | 10 s | 8,9 s | 8,8 s |
| 90-130 km/h en Drive | 7,1 s | 9,2 s | 7 s | 8,2 s |
| Vitesse maxi | 229 km/h | 205 km/h | 185 km/h** | 222 km/h |
| Freinage à 50/90/130 km/h | 10/32/66 m | 11/31/64 m | 10/33/69 m | 10/30/61 m |
| Consommation moyenne | 6 l/100 km | 7,3 l/100 km | 6,9 l/100 km | 6,6 l/100 km |
| À bord | | | | |
| Longueur aux jambes AR | 30 cm | 29 cm | 30 cm | 35 cm |
| Volume de coffre | 557 dm ³ | 542 dm ³ | 525 dm ³ | 488 dm ³ |
| Niveau sonore au ralenti/90/130 km/h | 43,7/62,5/66,9 dB | 45,5/65/68 dB | 45,4/62,4/66,7 dB | 46,4/63,6/67,5 dB |
| Budget | | | | |
| Prix | 53 600 € | 51 340 € | 54 300 € | 54 700 € |
| Malus écologique (CO ₂) | 0 € (102 g/km) | 0 € (114 g/km) | 0 € (109 g/km) | 0 € (116 g/km) |

*223 ch, puissance cumulée (181 ch à 6 000 tr/mn thermique + 143 ch électrique). **Autolimité. ■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

MENACE NORDIQUE



VOLVO XC90
2.0 D5 235 ch
Inscription Luxe

JAGUAR F-PACE
3.0 D 300 ch
Portfolio

AUDI Q7 3.0 TDI
272 ch Ambition Luxe



Dans la cour de la crème des SUV, les places sont chères. Porte-drapeau de la marque Audi, le Q7 trouve sur son chemin les Jaguar F-Pace, Lexus RX 450h et autre Volvo XC90. Est-il vraiment meilleur qu'eux ?

Par Stany Meurer Photos Denis Meunier



AUDI Q7

- Sobre mais raffinée, la présentation intérieure du Q7 ne souffre d'aucune critique. Facile à trouver, la position de conduite est la plus basse des trois.
- Le levier de vitesses est une commande par impulsion, très agréable et rapide.
- Le comportement du Q7 équipé de la suspension pneumatique optionnelle allie sportivité et confort.



Les constructeurs allemands excellent dans le premium. Et s'ils sont forts dans les segments inférieurs et redoutables dans les catégories intermédiaires, ils s'avèrent pratiquement imbattables dans la division supérieure. Un constat qui s'applique pour les berlines, pour les sportives mais aussi pour les SUV, secteur en vogue particulièrement lucratif. Rien d'étonnant donc à ce qu'ils y aient étoffé leur offre à l'envi avec une flopée de modèles. Un simple petit tour dans l'Audi Q7 permet de comprendre pourquoi il sera difficile aux rivaux venus du reste du monde de contester cette supériorité.

L'opération de séduction commence par un intérieur non seulement flatteur mais aussi parfaitement réalisé grâce à l'emploi de matériaux de qualité et à un assemblage zéro défaut. Ajoutez à cela le souci du détail bien pensé et vous en déduirez que le conducteur comme ses passagers ont été choyés. Ils ne seront pas déçus à l'usage, où le Q7 se révèle royal, surtout s'il est équipé de la suspension pneumatique. Le revers de la médaille, c'est un tarif costaud en définition de base et qui devient vite éhonté si l'on s'aventure dans la jungle des options. Mais comme le prix s'oublie lorsqu'on est comblé, est-ce vraiment un défaut ?

Le premier à s'attaquer à cette forteresse est le Jaguar.

Le F-Pace, puisque c'est de lui qu'il s'agit, c'est avant tout une gueule... et les performances qui vont avec ! L'engin britannique est sportif, un peu trop même pour l'amortissement du châssis, à la peine pour filtrer les remontées. Cela se



TBO

JAGUAR F-PACE

➊ Plus court que ses rivaux, le F-Pace est aussi le plus léger. Ce qui, bien aidé par son vaillant moteur, lui assure les meilleures performances. ➋ La présentation est originale, notamment avec le levier de vitesses rotatif. En revanche, la qualité des matériaux comme l'assemblage laissent à désirer. ➌ Dans ce ton cuir naturel, la sellerie se révèle flatteuse.



DANS CE COMPARATIF, DEUX VÉHICULES SE DÉTACHENT NETTEMENT, NE LAISSANT QU'UN PARFUM D'ORIGINALITÉ AUX DEUX AUTRES ...



LEXUS RX 450h
 ➊ Si l'assemblage est rigoureux, la qualité des matériaux est – parfois – décevante.
 ➋ De facture classique, l'instrumentation est celle d'un hybride.
 ➌ Plus que par les chiffres, le RX 450h déçoit par sa paresse. Où sont passés les 313 ch annoncés?

PREMIUM
 ET SI VOUS ARRÊTEZ
 LES ALLEMANDES?

traduit par de méchants coups de raquette au passage de ralentisseurs et un comportement de cheval sauvage sur routes défoncées, en passant par une sécheresse de suspension exagérée partout ailleurs. Dommage, l'engin avait de quoi susciter notre intérêt... après un examen rapide. En effet, avec un brin de lucidité qui dissipe rapidement l'aveuglement de la passion, on découvre une qualité de matériaux à bord indigne de la catégorie, des assemblages parfois approximatifs et des lacunes difficiles à ignorer. Parmi celles-ci, je citerai par exemple un moteur bruyant, vibrant exagérément à froid et au ralenti ainsi qu'une banquette arrière ne coulissant pas.

Le Jaguar éliminé, je monte à présent à bord du Lexus.

Celui-ci a fait le pari d'une motorisation hybride avec pas moins de trois moteurs, un V6 thermique à essence (c'est le seul de cette confrontation)... gourmand et deux électriques. Sur le papier, le japonais promet beaucoup, notamment grâce à sa puissance cumulée de 313 ch et un équipement très complet. Hélas, mille fois hélas, aucun de ces deux arguments ne se révèle convaincant. Certes, l'équipement fourni d'origine est abondant mais la présentation est datée et les plastiques trop nombreux. Quant aux 313 ch, il doit s'agir de poneys rassasiés – ce que confirment les chiffres. Le conducteur doute d'ailleurs de leur présence dès la première accélération où il doit, de surcroît, subir les désagréments de la boîte à variation continue dévoreuse d'énergie! Heureusement dans une certaine mesure pour le châssis, réglé exagérément souple ainsi que pour le freinage, moyennement efficace... Et je ne vous parlerai pas du coffre, peu pratique en raison d'une hauteur sous plafond trop faible. Heureusement, son plancher est rigoureusement plat aux places arrière, grâce à sa motorisation hybride qui a permis de réaliser une traction intégrale sans liaison mécanique entre les trains avant et arrière.

Le Volvo XC90 avance maintenant son museau. Rien à dire sur sa présentation intérieure très originale: c'est une belle découverte et le constructeur a choisi de vous installer très haut,



1



2



3

VOLVO XC90

➊ Proche d'une tablette, l'écran central tactile du Volvo est, de loin, le plus agréable à utiliser. ➋ L'ambiance intérieure rappelle celle des maisons suédoises : cocooning assuré et invitation au voyage. ➌ S'il n'est pas le plus puissant, le XC90 se montre en revanche très confortable. Et aussi très habitable. Son châssis n'est pas maladroit non plus.

dans un cocon à vocation familiale. L'équipement est somptueux, surtout eu égard au prix demandé. Bien sûr, sur la route, le 4 cylindres 2 l de 235 ch ne peut pas faire jeu égal avec le V6 3 l de l'Audi. Mais le bougre s'en sort plutôt bien, et si la performance n'est pas un critère déterminant pour vous, il vous satisfera pleinement. Quant au confort, sans atteindre le raffinement de celui d'un Q7 doté de la suspension pneumatique, il nous a parfaitement comblés. Inutile d'aller plus loin, vous l'avez compris, le seul rival à soutenir le choc face à l'Audi, c'est lui. ■

LE CHOIX DE L'AUTO-JOURNAL

VOLVO XC90

L'hésitation est légitime entre l'Audi et le Volvo. Le XC90, par son confort et l'atmosphère unique qui règne à bord, prend un léger avantage. Trop imparfait pour lutter équitablement, la Jaguar atteint la 3^e place. Quant au Lexus, il est aujourd'hui franchement dépassé.

AUDI Q7 3.0 TDI 272 ch Ambition Luxe / JAGUAR F-PACE 3.0 D 300 ch Portfolio / LEXUS RX 450h 3.5 313 ch Luxe / VOLVO XC90 2.0 D5 235 ch Inscription Luxe

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 Q7 | Jaguar F-Pace | Lexus RX 450h | Volvo XC90 |
|--------------------------------------|--|--------------------------------|---|--|
| Moteur/Transmission | | | | |
| Puissance maxi | 272 ch de 3250 à 4250 tr/mn | 300 ch à 4000 tr/mn | 313 ch* | 235 ch à 4250 tr/mn |
| Couple maxi | 600 Nm de 1500 à 3000 tr/mn | 700 Nm à 2000 tr/mn | 335 Nm à 4600 tr/mn + 335 Nm (électrique AV) et 139 Nm (électrique AR) | 480 Nm de 1750 à 2250 tr/mn |
| Type | 6 cylindres en V, turbo diesel | 6 cylindres en V, turbo diesel | 6 cylindres en V, essence | 4 cylindres en ligne, turbo diesel |
| Cylindrée/puissance fiscale | 2967 cm ³ /16 CV | 2993 cm ³ /19 CV | 3456 cm ³ /15 CV | 1969 cm ³ /14 CV |
| Transmission/boîte | intégrale/automatique 8 | intégrale/automatique 8 | intégrale/à variation continue | intégrale/automatique 8 |
| Dimensions/Poids | | | | |
| L/l/h/empattement | 5,06/1,97/1,74/3 m | 4,74/1,94/1,66/2,87 m | 4,89/1,90/1,69/2,79 m | 4,95/2,01/1,77/2,98 m |
| Poids/tractable freiné | 2346/2700 kg | 2064/2400 kg | 2174/2000 kg | 2154/2700 kg |
| Performances/Consommation | | | | |
| 0 à 100 km/h | 7,2 s | 7,3 s | 9,5 s | 9,2 s |
| 90-130 km/h en Drive | 6,4 s | 6,3 s | 7,2 s | 8,2 s |
| Vitesse maxi | 234 km/h** | 241 km/h** | 200 km/h*** | 220 km/h** |
| Freinage à 50/90/130 km/h | 10/30/64 m | 10/32/62 m | 11/34/68 m | 10/31/61 m |
| Consommation moyenne | 9,2 l/100 km (diesel) | 8,5 l/100 km (diesel) | 8,9 l/100 km (essence) | 8,9 l/100 km (diesel) |
| À bord | | | | |
| Longueur aux jambes AR | de 23 à 34 cm | 29 cm | de 25 à 37 cm | de 22 à 34 cm |
| Volume de coffre | 524 dm ³ (version 7 places) | 548 dm ³ | 547 dm ³ | 620 dm ³ (version 7 places) |
| Niveau sonore au ralenti/90/130 km/h | 44,9/60,6/64,8 db | 53,5/63,5/67,9 db | 41,6/62,1/64,8 db | 45,1/62,5/66 db |
| Budget | | | | |
| Prix | 73 420 € | 71 900 € | 72 900 € | 72 780 € |
| Malus écologique (CO ₂) | 953 € (146 g/km) | 2610 € (159 g/km) | 0 € (122 g/km) | 1 260 € (149 g/km) |

*131 ch, puissance cumulée (263 ch à 6 000 tr/mn moteur thermique + 167 ch moteur électrique AV + 68 ch moteur électrique AR).

Vitesse constructeur. *Autolimité.



EN CHIFFRES



Cultiver la différence

En quarante ans de carrière, la Civic a toujours occupé une place à part. Cette nouvelle génération ne déroge pas à la règle. Que ce soit sur le plan du style ou au niveau du gabarit, elle ne rentre toujours pas dans le rang. Et pour le reste ?



Pour rouler différent, roulez en Civic! S'il y en a une dont la silhouette se démarque de ses rivales, c'est bien celle de la japonaise. Depuis 1977, toutes les générations qui se sont succédé ont réussi à cultiver cette différence. Ce 10^e opus n'y échappe pas. Son look à part reste reconnaissable au premier coup d'œil. Même à la conduite,

la Civic s'est toujours distinguée par un toucher de route privilégiant les sensations.

Ouf! On n'est pas déçu. Avec son tout nouveau châssis, un centre de gravité abaissé, un poids allégé, la voiture reste bien campée sur ses quatre roues. Dans les enchaînements de virages, la faible prise de roulis, la direction précise (à peine plus de deux tours de volant de butée à butée!), le train avant rigoureux incitent

à hauser le rythme. Et grâce aux excellents pneumatiques Michelin Primacy de 17 pouces, l'auto ne dévie pas de sa trajectoire. Un comportement rassurant, mais pas tellement joueur. Même en conduite sportive, le train arrière reste rivé au sol.

Pour ce premier contact, nous avons essayé le petit moteur essence. Un inédit bloc 3 cylindres. Avec 129 ch, il affiche une puissance dans la ➔



L'avis de Charles Thouluc



Le gabarit m'a impressionné. Mais il s'oublie vite car la Civic répond au doigt et à l'œil : sympa !



moyenne de la catégorie. Souple à bas régime, volontaire à l'accélération, il est aussi discret à vitesse stabilisée. Dommage qu'il ne soit pas mieux épaulé par la boîte automatisée de type CVT. Une transmission à variation continue qui gomme la sensation de poussée à l'accélération en faisant brailler le moteur. Pour un meilleur agrément, la boîte manuelle à 6 rapports s'impose. D'autant que son petit levier, aux débattements courts, est plaisant à manipuler.

ASSIS BAS ET PROFITANT D'UNE DIRECTION PRÉCISE ET INCISIVE, LE CONDUCTEUR ÉPROUVE RAPIDEMENT DU PLAISIR AU VOLANT

L'autre fait marquant, c'est le gabarit de la voiture.

Comparée à l'actuelle Civic de 2012, la nouvelle mesure 4,52 m en longueur (+ 15 cm) et 1,80 m en largeur (+ 3 cm). Des cotes qui en font la plus grande de sa catégorie. À titre de comparaison, la nouvelle Renault Mégane, avec 4,36 m, est 16 cm plus courte. Et la Peugeot 308 (4,26 m) fait carrément 26 cm de moins ! Seule la hauteur du toit baisse de 36 mm. Conséquence de la ligne du pavillon, fuyante en partie arrière, donnant à la voiture sous certains angles un aspect de coupé.

Bonne nouvelle, ce gabarit XXL profite à l'habitabilité. À l'arrière, deux grands adultes s'installent confortablement, grâce à un espace généreux au niveau des jambes. Ce qui fait de cette compacte l'une des plus spacieuses du segment. Seule la place centrale, étroite et ferme, n'offre pas un confort optimal. À ce sens de

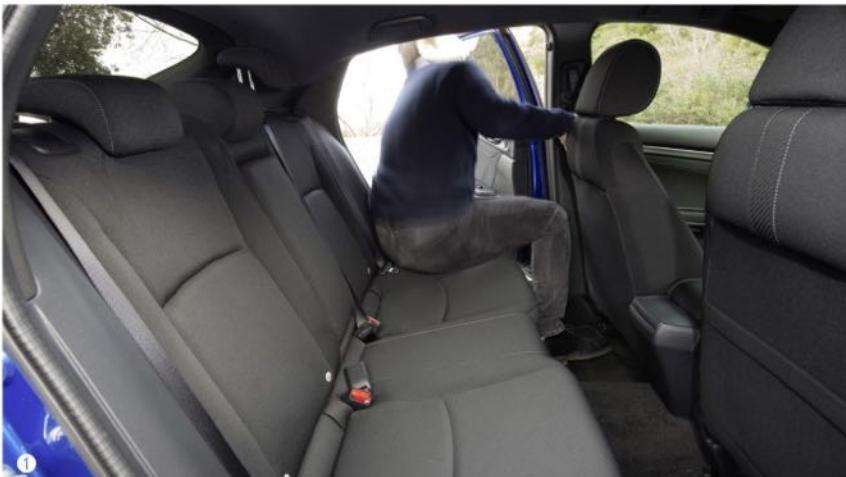
l'accueil s'ajoute un coffre gigantesque. Celui-ci affiche un volume record dans la catégorie (478 dm³). Dommage, les parois torturées ne facilitent pas le chargement d'objets encombrants. Autre regret : les assises restent fixes. Seuls les dossier se rabattent en deux parties mais sans offrir un plancher plat. Hélas, Honda n'a pas reconduit son système Magic Seats qui permettait de relever les assises à la verticale pour libérer un grand espace derrière les sièges avant. Désormais, vélos ou autres plantes vertes voyageront couchés dans le coffre.

Sous cet angle, le style n'a rien de consensuel. Notez que seules les versions équipées du 4 cylindres 1,5 l de 182 ch disposent d'une double sortie d'échappement au centre.





Avec 4,52 m de longueur, la Civic affiche le plus grand gabarit de sa catégorie. Elle est presque aussi longue qu'une DS 5 (4,53 m) classée dans le segment supérieur !



● À l'arrière, deux adultes profitent d'un espace royal. Mais au centre, la place étroite et ferme n'est pas la plus accueillante ni la plus confortable. ● Le petit 3 cylindres est ici secondé par une boîte à variation continue qui n'est pas sa meilleure alliée. ● Le grand hayon facilite l'accès au gigantesque coffre (478 dm³). Pour les gros chargements, seuls les dossier s se rabattent en 1/3-2/3. Sous le plancher, un bac de 60 dm³ accepte de menus objets supplémentaires.



Toujours à bord, Honda a soigné l'ergonomie. Malgré une assise abaissée de 3,5 cm par rapport à l'actuelle, le conducteur bénéficie d'une très bonne visibilité grâce aux montants de pare-brise reculés et à la planche de bord elle aussi plus basse de 6,5 cm. En outre, les commandes tombent bien sous la main et les différents réglages du volant et du siège permettent d'ajuster la position de conduite quasiment à la perfection. L'écran tactile de 7 pouces est quant à lui bien intégré dans la console centrale; dommage toutefois qu'il soit placé un peu bas, ce qui oblige à quitter la route des yeux pour le consulter.

Sur le plan du design, Honda a calmé le jeu. La présentation se montre plus classique. La Civic a perdu le côté soucoupe volante qui caractérisait l'habitacle de la génération actuelle. En outre, la

qualité progresse. Les matériaux font plus cossus. Ils sont aussi mieux ajustés, sans toutefois atteindre le chic et la précision d'une Volkswagen Golf. Enfin, à 26 200 € en finition de milieu de gamme, cette Civic présente un tarif bien placé dans la catégorie. D'autant qu'il s'accompagne

d'un équipement riche et moderne. Citons entre autres le système de freinage automatique d'urgence, le GPS, la caméra de recul... Et une garantie de 3 ans ou 100 000 km ! ■

PLUS
Habitabilité/coffre
Équipements
Tenue de route

MOINS
Agrément de la boîte
automatique CVT
Finition perfectible

HONDA CIVIC

1.0 i-VTEC 129 ch Executive CVT

EN CHIFFRES

DONNÉES CONSTRUCTEUR

Moteur/Transmission

| | |
|-------------------------------|-------------------------------------|
| Puissance maxi | 129 ch à 5500 tr/mn |
| Couple maxi | 180 Nm à 1700 tr/mn |
| Type | 3 cylindres en ligne, turbo essence |
| Cylindrée / puissance fiscale | 988 cm ³ / 7 CV |
| Transmission | aux roues avant |
| Boîte / nombre de rapports | à variation continue / 1 |

Châssis

| | |
|----------------------|-------------|
| Diamètre de braquage | 11,8 m |
| Pneumatiques | 235/45 R 17 |

Dimensions/Poids

| | |
|------------------------|-----------------------|
| L/l/h/empattement | 4,52/1,80/1,44/2,70 m |
| Poids/tractable freiné | 1284/800 kg |

Performances

| | |
|--------------|----------|
| 0 à 100 km/h | 11 s |
| Vitesse maxi | 200 km/h |

Habitabilité/Coffre

| | |
|------------------|---------------------|
| Volume de coffre | 478 dm ³ |
|------------------|---------------------|

LE BUDGET

| | |
|--------------------------|---------------------|
| Prix | 26 200 € |
| Malus (CO ₂) | 0 € (114 g/km) |
| Prix du modèle essayé* | 28 350 € |
| Garantie | 3 ans ou 100 000 km |

*Avec options et malus inclus.

Équipements de série

6 airbags, aide au démarrage en côte, aide au parking AV/AR, alerte de franchissement involontaire de ligne, antibrouillards, Bluetooth, caméra de recul, capteurs de pluie et de luminosité, clim. auto. bizona, frein de parking électrique, freinage d'urgence automatique, jantes alu 16 pouces, ordinateur de bord, palette de changements de vitesses au volant, régulateur/limiteur de vitesse adaptatif, rétroviseurs électriques et dégivrants, sièges AV chauffants, surveillance de la pression des pneus, système multimédia sur écran tactile couleur 7 pouces avec radio-mp3, GPS et prises USB/HDMI, vitres élec. AV/AR, volant cuir réglable en hauteur et profondeur...

Options

Attelage détachable (690 €), chargeur sans fil (330 €), kit carrosserie (de 1 020 € à 1 220 €), peinture métallisée (600 €)...

Consommations

| | |
|----------------------|------------------|
| Mixte | 5 l/100 km |
| Urbaine/extr-urbaine | 5,7/4,6 l/100 km |
| Réservoir | 46 l |

Note EuroNCAP

En cours

Pays de fabrication

Royaume-Uni

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL



Son style et son sens de l'accueil séduiront les amateurs de berlines compactes exotiques. De plus, fidèle à sa réputation, Honda a signifié la mise au point du châssis. Tonique, le 3 cylindres est lui aussi une bonne surprise. Pour un agrément au top, priviliez la boîte manuelle à la transmission CVT.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

60 [FACE-À-FACE] PEUGEOT 3008 2.0 BlueHDi 150 ch GT Line
VOLKSWAGEN TIGUAN 2.0 TDI 150 ch Carat



LE SOBRE ET
LE FLAMBOYANT



Ces deux-là nous promettent la même chose. Mais pour arriver à nous convaincre, ils empruntent des chemins différents. Reste à savoir lequel a choisi la route qui mène à la victoire...

Par Pascal Richard Photos Tibo

L'un provoque des torticolis pendant que l'autre se fond en toute discrétion dans la circulation. Une fois à bord, l'un vous en colle plein la vue, tandis que l'autre ne fait pas de vagues. Le flambeur, vous l'aurez compris, c'est le nouveau 3008. Face à lui, celui qui endosse le rôle du pasteur calviniste, c'est le Tiguan. Lui aussi est nouveau – il a juste quelques mois de plus – mais chez lui, point de révolution de style, juste une sage mais très réussie évolution. Peugeot, en revanche, n'y

est pas allé avec le dos de la cuillère ! Dit comme ça, nous pourrions croire que le 3008 cru 2016 casse la baraque côté design. Personnellement, je trouve au contraire qu'il rentre un peu dans le rang en devenant un SUV "comme un autre" alors que la génération précédente, qui semblait hésiter entre monospace et SUV, était plus originale. Ceci dit, le nouveau 3008 joue la carte du grand spectacle et ne laisse personne indifférent. Mais même s'il semble plus classique, le Tiguan a aussi son mot à dire... Lequel est le meilleur ? Le mieux est encore de les laisser s'expliquer. ➤

62 [FACE-À-FACE] PEUGEOT 3008 2.0 BlueHDI 150 ch GT Line VOLKSWAGEN TIGUAN 2.0 TDI 150 ch Carat

LA VIE À BORD

Je connais mal le milieu de la mode, mais j'imagine qu'un(e) spécialiste de la chose sait reconnaître au premier coup d'œil la patte d'un Lagerfeld, d'un Lacroix ou d'un Gaultier... En automobile aussi, chaque constructeur a ses petites manies. Et, comme dans la haute couture, ces dernières varient en fonction des tendances. Chez Peugeot par exemple, la marotte du moment, c'est le petit volant.

Après les 208 et 308, c'est au tour du 3008 d'adopter un "petit cerveau". Nous verrons plus loin si ce choix est pertinent à l'usage, mais force est de constater qu'il se marie bien avec la planche de bord au dessin pour le moins spectaculaire du SUV Peugeot. C'est d'ailleurs cette dernière qui crée cette ambiance si particulière à bord. Une ambiance qui, je l'avoue, ne me laisse pas de marbre.

En est-il de même avec le Tiguan ? Non, et ce n'est pas une surprise ! Volkswagen fait rarement dans la gaudriole en matière de présentation intérieure, et ce n'est pas le Tiguan millésime 2016 qui va bouleverser la tradition de la maison.

À bord du SUV teuton, la planche de bord affiche un dessin très classique.

Celui-ci ne s'autorise pas le moindre soupçon d'originalité. Dit ainsi, le tableau peut sembler bien sombre. Mais pour être tout à fait complet, il faut préciser que la planche de bord s'avère d'une ergonomie parfaite et d'une finition sans faille. Dans ce domaine, soulignons au passage que Peugeot n'est pas en reste. Le 3008 a suivi l'excellent exemple de sa petite sœur la 308, en soignant les détails et en utilisant des matériaux de belle facture.

Si, en décoration, nos deux protagonistes empruntent des routes radicalement différentes, ils se rejoignent lorsqu'on évoque l'instrumentation. En effet, à bord du 3008 comme du Tiguan, l'heure est au digital ! D'une part, Volkswagen adapte le fameux Virtual Cockpit des Audi, ici rebaptisé Active Info Display, et livré de série à partir de la finition Confortline. De l'autre, Peugeot innove davantage avec l'i-Cockpit. Présent sur l'ensemble de la gamme, celui-ci se montre lui aussi très convaincant. Flexible, il propose toute une gamme d'affichages tous plus réussis les uns que les autres. Ajoutons qu'à partir de la finition GT Line, le 3008 reçoit la version Amplify, qui propose une gamme de fonctions plus étendues. Seul petit grief : la "mise en scène" qui entrecoupe les différents types de présentation est un peu longue. S'il en est un qui n'a pas à se plaindre de l'am- ➤

PEUGEOT 3008



VOLKSWAGEN TIGUAN



L'ESPRIT DE FAMILLE, UN PEU... BEAUCOUP !

Dans le domaine du confort comme pour tout ce qui touche à l'habitabilité, nos deux compères sont bien placés, mais c'est le Tiguan qui prend le pas sur le 3008.

EN MATIÈRE DE PRÉSENTATION INTÉRIEURE, LE 3008 FAIT LE SPECTACLE DEVANT UN TIGUAN NETTEMENT PLUS RÉSERVÉ ...



DE VRAIS DÉMÉNAGEURS !

Avec plus de 500 dm³ dans les deux cas, le 3008 (547 dm³) et le Tiguan (526 dm³) se situent largement au-dessus de la moyenne de la catégorie (456 dm³) en ce qui concerne le volume de chargement.





1



2

- ➊ À bord du 3008, la meilleure place est celle du conducteur. Une philosophie qui n'est pas sans conséquence sur le plaisir de conduite !
- ➋ Contrairement au Tiguan, le 3008 ne propose pas de transmission intégrale.
- ➌ Côté confort, le Tiguan se montre très convaincant.



3



PEUGEOT 3008 2.0 BlueHDI 150 ch GT Line

VOLKSWAGEN TIGUAN

2.0 TDI 150 ch Carat



SUR LA ROUTE, LE 3008 PROPOSE UN COMPORTEMENT TRÈS ALERTE ; LE TIGUAN SE MONTRE UN PEU PLUS SAGE •••

iance particulièrement plaisante et originale du 3008, c'est bien le conducteur, qui bénéficie d'une position de conduite vraiment très agréable. Bien calé dans son "cockpit", il fait vraiment corps avec l'auto. Les passagers sont eux aussi bien reçus à bord, mais force est de reconnaître que, dans ce domaine, le Tiguan est un peu plus convaincant. Le Volkswagen propose une meilleure habitabilité, surtout au niveau de l'espace aux jambes à l'arrière (10 cm de plus). Autre avantage: sa suspension se montre bien plus prévenante que celle de son rival, lequel revendique tout de même un bilan bien supérieur à la moyenne. Nous n'en dirons pas autant de son insonorisation, qui mériterait davantage de soin. Là encore, le Tiguan marque des points.

Au final, la présentation à la fois iconoclaste et très bien exécutée *made in France* se heurte à la rigueur germanique. Et à défaut d'enlever

la manche, le 3008 accroche le match nul face à un Tiguan plus fade mais plus accueillant.

SUR LA ROUTE

Pour cette confrontation, nous avons opté pour des diesels de 150 ch. Nous retrouvons donc deux vieilles connaissances sous les capots, à savoir le 2.0 BlueHDI chez Peugeot et le 2.0 TDI chez Volkswagen. Dans les deux cas, pour peu que vous recherchiez un minimum de plaisir de conduite, ce niveau de puissance doit être considéré comme une sorte de minimum syndical. Pourquoi ? La réponse est fournie par la bascule ! 1 630 kg pour le 3008, 1 612 kg pour le Tiguan : pour des engins d'à peine plus de 4,40 m de longueur, c'est beaucoup, et pour tout dire beaucoup trop ! Mais, bien qu'elle soit significative, cette surcharge pondérale ne se ressent pas trop en ville. Il faut dire que, pour l'un comme pour l'autre, la valeur de couple





❶ Dans la catégorie des SUV, le 3008 fait figure de référence en matière de diamètre de braquage (10,9 m). ❷ Le moteur 2.0 HDI 150 ch met en valeur les bonnes dispositions du châssis. ❸ Le 2.0 TDI de 150 ch garantit au Tiguan des performances tout à fait correctes.



Le Tiguan propose un poste de conduite plus "classique" mais son ergonomie est parfaite.

est importante et qu'elle permet à nos deux compères d'évoluer sans mal sur un filet de gaz. Autre motif de satisfaction : leur bonne visibilité périphérique.

Tous deux reçoivent des radars de stationnement avant et arrière.

Le Tiguan va même un peu plus loin : il propose un système de parking automatique (en option à 500 € sur le 3008). Mais le Peugeot reprend la main en ce qui concerne la maniabilité, avec un très flatteur diamètre de braquage de 10,9 m alors que le Tiguan est tout juste dans la moyenne (11,5 m).

Bien motorisés, nos deux protagonistes n'ont aucune difficulté à adopter un bon rythme sur route ou autoroute. Et ce n'est pas la topographie ni les changements de rythme qui viendront les arrêter dans leur élan. Le Tiguan se montre tout de même un peu moins fringant que le 3008 sur le dernier rapport. Enfin, dans les deux cas, la tenue de cap n'appelle pas de critique. Une fois sorti de l'autoroute, le 3008, plus alerte, prend les devants. Restait à vérifier si son comportement allait s'accorder à son physique musclé et si l'ambiance sportive de son habitacle avait un sens ou s'il s'agissait seulement d'un effet de manches... ➔

PEUGEOT 3008



VOLKSWAGEN TIGUAN



VIVE LE GRAND ÉCRAN !

Arrivés à ce niveau de gamme, nos deux SUV reçoivent un écran tactile de 8 pouces qui permet de piloter facilement les différentes fonctions proposées par l'ensemble multimédia.



À GÉOMÉTRIE VARIABLE...

Le 3008 (sur toute la gamme) et le Tiguan (à partir de Confortline) reçoivent une instrumentation digitale qui propose différents styles d'affichage et permet de moduler l'importance des informations en fonction de vos besoins. Pratique.

L'avis de Pascal Richard

Le 3008 a su créer une ambiance à bord vraiment particulière, qui lui procure un réel supplément d'âme.



MÉCANIQUES GÉNÉREUSES, FINITIONS HAUT DE GAMME... AU FINAL, L'ADDITION FLIRTE AVEC LES 40 000 € ■■■

Pour répondre à cette question, il ne faut guère plus de trois ou quatre enchaînements de courbes. Bien posé sur ses grandes roues de 18 pouces, sûr, le 3008 avale les parties sinuuses avec gourmandise. Peu sensible au roulis, il est en outre doté d'un train avant très précis.

Appréciable également: la direction très directe.

Celle-ci est une heureuse conséquence de la présence du petit volant, qui impose une démultiplication adaptée. Et le Tiguan dans tout ça ? Eh bien, il suit sans faire de vagues. Il est sur la route comme dans sa présentation : sérieux, appliqué, efficace – les qualificatifs ne manquent pas – mais... sans fantaisie ! Un peu plus sensible au roulis, le Volkswagen se révèle considérablement moins agile. Mais sur chaussée dégradée, la plus grande prévenance de son amortissement s'apprécie. Rien à redire sur le freinage : 3008 et Tiguan affichent des résultats plus flatteurs que la moyenne de la catégorie.

Pour revenir à la question, oui, le 3008, plus dynamique et un peu plus tonique lors des relances, revendique un comportement en accord avec son physique. Un constat qui vaut également pour le sage Tiguan... Cette fois, le 3008 prend le pas sur son rival.

BUDGET

Pour ce face-à-face, nous avons affaire à un 3008 en finition GT Line face à un Tiguan paré de l'exécution Carat. Dans les deux cas, il s'agit de l'avant-dernier échelon de la gamme concernée. Autant dire que nous sommes plutôt sur le haut du panier. Résultat des courses: la barre des 35 000 € est largement franchie par le Peugeot tandis que le Tiguan se rapproche dangereusement des 40 000 €. À première vue, le français s'en sort donc mieux, avec un écart de 1 600 € en sa faveur. Sauf que le Tiguan se montre plus généreux en équipements de série. Ainsi, l'aide au stationnement automatique, le régulateur de vitesse adaptatif et le toit ouvrant

en verre panoramique sont inclus. Pour avoir ces trois raffinements sur le 3008, il vous faudra débourser... 2 300 €: match nul, balle au centre. Vous me rétorquerez que le français peut mettre en avant son détecteur d'angles morts monté de série (490 € sur le Tiguan), mais cela ne change pas grand-chose à l'affaire. À équipement équivalent, le chèque à signer au moment de l'achat est peu ou prou le même.

La consommation va-t-elle nous permettre de départager nos deux champions ? Même pas ! En effet, nous avons relevé une consommation moyenne de 6,4 l/100 km pour le 3008 et de 6,3 l/100 km pour le Tiguan. Un écart de 0,1 l, c'est un peu juste pour constituer un avantage déterminant ! Là aussi, nos deux belligérants se séparent sur un statu quo. ■

VERDICTS

LA VIE À BORD: ÉGALITÉ

SUR LA ROUTE: PEUGEOT 3008

LE BUDGET: ÉGALITÉ



L'avis de Pascal Richard

On ne tombe pas raide dingue du Tiguan. Mais on apprend à l'aimer au fil des kilomètres.



PEUGEOT 3008

PLUS

Agrément de conduite
Présentation originale et soignée
Relances efficaces

MOINS

Confort sur chaussée dégradée
Habitabilité juste moyenne
Rapport prix/équipement

VOLKSWAGEN TIGUAN

PLUS

Très bon confort
Finition sans faille
Équipement complet

MOINS

Tempérament effacé
Habitacle un peu austère
Prix élevé

PEUGEOT 3008 2.0 BlueHDI 150 ch GT Line

VOLKSWAGEN TIGUAN

2.0 TDI 150 ch Carat



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

Volkswagen Tiguan

Moteur/Transmission

| | | |
|-----------------------------|-------------------------------|-------------------------------|
| Puissance maxi | 150 ch à 3750 tr/mn | 150 ch à 3500 tr/mn |
| Couple maxi | 370 Nm à 2000 tr/mn | 340 Nm à 1750 tr/mn |
| Type | 4 cyl. en ligne, turbo diesel | 4 cyl. en ligne, turbo diesel |
| Cylindrée/puissance fiscale | 1997 cm ³ /8 CV | 1968 cm ³ /8 CV |
| Transmission | aux roues avant | aux roues avant |
| Boîte/nombre de rapports | manuelle/6 | manuelle/6 |

Châssis

| | | |
|----------------------|-------------|-------------|
| Diamètre de braquage | 10,9 m | 11,5 m |
| Pneumatiques | 225/55 R 18 | 235/55 R 18 |

Dimensions / poids

| | | |
|------------------------|-----------------------|-----------------------|
| L/l/h/empattement | 4,45/1,85/1,62/2,67 m | 4,49/1,84/1,63/2,68 m |
| Poids/tractable freiné | 1630/2000 kg | 1612/2000 kg |

Performances

| | | |
|---|----------------|---------------|
| 1000 m d.a. | 31,8 s | 31,8 s |
| 0 à 100 km/h | 9,8 s | 9,8 s |
| 90-130 km/h en 4 ^e /5 ^e /6 ^e | 8,5/9,9/13,6 s | 8,8/12/16,2 s |
| Vitesse maxi | 196 km/h | 192 km/h |
| Freinage à 50/90/130 km/h | 10/32/65 m | 10/31/65 m |

Habitabilité/Coffre

| | | |
|-------------------------|---------------------|---------------------|
| Longueur aux jambes AR | 24 cm | 34 cm |
| Largeur aux coude AV/AR | 149/148 cm | 153/147 cm |
| Volume de coffre | 547 dm ³ | 526 dm ³ |

Niveau sonore

| | | |
|------------------------|-------------------|-------------------|
| Au ralenti/90/130 km/h | 44,8/65,4/69,4 dB | 43,4/62,5/66,9 dB |
|------------------------|-------------------|-------------------|

LE BUDGET

| | | |
|-------------------------------------|--------------------|--------------------|
| Prix | 37 350 € | 38 960 € |
| Malus écologique (CO ₂) | 0 € (114 g/km) | 0 € (125 g/km) |
| Prix du modèle essayé | 39 790 € | 41 780 € |
| Garantie | 2 ans, km illimité | 2 ans, km illimité |

*Avec options et malus inclus

Équipements communs

6 airbags (7 sur le Tiguan), aide au stationnement AV/AR, climatisation automatique, connexion Bluetooth, ensemble multimédia avec écran tactile, jantes alliage de 18 pouces, ouverture des portes et démarrage mains-libres, rétroviseurs électriques/dégivrants et rabattables électriquement, système de navigation, volant ajustable en hauteur et profondeur.

Options

Peugeot 3008: aide au stationnement semi-automatique (500 €), hayon motorisé avec fonction mains-libres (450 €), peinture métallisée (640 €), régulateur de vitesse adaptatif (400 €), sellerie cuir + sièges avant massants à réglages électriques (2 500 €), toit ouvrant panoramique en verre (1 400 €).

Volkswagen Tiguan: hayon motorisé avec fonction mains-libres (420 €), peinture métallisée (650 €), sellerie cuir + siège conducteur à réglages électriques et sièges avant chauffants (1 680 €), système de surveillance des angles morts (490 €).

Consommations

| | | |
|-----------------------|----------------------|----------------------|
| Moyenne | 6,4 l/100 km | 6,3 l/100 km |
| Ville/Route/Autoroute | 6,6/5,6/5,2 l/100 km | 6,4/6,4/6,6 l/100 km |
| Autonomie/Réservoir | 828 km/53 l | 892 km/58 l |

Note EuroNCap

| | |
|------------------|------------------|
| 5 étoiles | 5 étoiles |
|------------------|------------------|

Pays de fabrication

| | |
|---------------|------------------|
| France | Allemagne |
|---------------|------------------|

LE CHOIX DE L'AUTO-JOURNAL

PEUGEOT 3008

C'est le flamboyant qui s'impose ! Mais n'allez pas croire que le 3008 a bâti sa victoire sur sa bonne mine. En effet, c'est avant tout son agrément de conduite qui fait la différence. En face, le Tiguan déroule une partition sans fausse note mais sans charme. Son sérieux est indéniable, mais le 3008 l'est tout autant, et en plus, il n'oublie pas de sourire !

FAMILLE, JE VOUS AIME

Et si les successeurs de feu les grands monospaces n'étaient pas les SUV, mais les vans, dans la plus pure tradition d'un Volkswagen Combi ? Derrière sa robe d'utilitaire (Jumpy), le SpaceTourer a tout pour reprendre le flambeau et séduire les amateurs de grands espaces.

Par Mélina Priam Photos Yann Lefebvre

L'avis de Mélina Priam



J'adore... pour aller chiner le dimanche ! Mais le SpaceTourer a du mal à se départir du tempérament propre à un utilitaire.



CŒUR VAILLANT

Sur le papier, un 1.6 diesel de 115 ch peut paraître un peu court pour animer les 2 tonnes ou presque d'un engin au Cx d'armoire normande. En pratique, il s'en sort fort bien... pour une utilisation familiale. Souple, volontaire et bien secondé par une boîte de vitesses à 6 rapports, il apparaît en outre économique. Nous avons relevé une moyenne de 7,6 l/100 km : pas mal, mais c'est tout de même 1,5 l/100 km de plus qu'un Grand C4 Picasso BlueHDi 120. Notez cependant que le malus écologique n'atteint que 140 €, dont vous serez exonéré si vous avez trois enfants à charge.



TALON D'ACHILLE

Si le comportement routier et l'agrément de conduite n'ont plus rien de commun avec ceux d'un banal utilitaire et tiennent (presque) la comparaison avec ceux d'un grand monospace, le freinage reste un point faible. Certes, la monte pneumatique hiver de notre véhicule d'essais jouait en sa défaveur. Mais surtout, certaines lois physiques sont intangibles : sa masse et son gabarit le pénalisent. Lancé à 130 km/h, il lui faut dix bons mètres de plus qu'une voiture pour s'immobiliser.



MESURES
Auto-Journal
SUR CIRCUIT D'ESSAIS

CITROËN SPACETOURER

XS BlueHDi 115 ch Feel

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 | 115 ch à 3500 tr/mn |
| Couple maxi | 300 Nm à 1750 tr/mn |
| Type | 4 cyl. en ligne, turbo diesel |
| Cylindrée / puissance fiscale | 1560 cm ³ /6 CV |
| Transmission | aux roues avant |
| Boîte / nombre de rapports | manuelle / 6 |

Châssis

| | |
|----------------------|-------------|
| Diamètre de braquage | 11,8 m |
| Pneumatiques | 225/55 R 17 |

Dimensions/Poids

| | |
|------------------------|-----------------------------|
| L/l/h/empattement | 4,61 / 1,92 / 1,91 / 2,93 m |
| Poids/tractable freiné | 1868 / 1800 kg |

Performances

| | |
|---|--------------------|
| 1000 m d.a. | 36 s |
| 0 à 100 km/h | 14 s |
| 90-130 km/h en 4 ^e /5 ^e /6 ^e | 15,9 / 17,7 / 22 s |
| Vitesse maxi | 156 km/h |
| Freinage à 50/90/130 km/h | 10 / 38 / 80 m |

Habitabilité/Coffre

| | |
|----------------------------|---------------------------|
| Longueur aux jambes AR | 6-34 cm* |
| Largeur aux coudes AV / AR | 150 / 156 cm |
| Volume de coffre | 824-1 115 dm ³ |

*Selon position des sièges coulissants

Niveau sonore

| | |
|----------------------------|-----------------------|
| Au ralenti / 90 / 130 km/h | 44,4 / 66,4 / 69,9 dB |
|----------------------------|-----------------------|

LE BUDGET

| | |
|--------------------------|---------------------------------|
| Prix | 37 350 € |
| Malus (CO ₂) | 140 € (133 g/km) ⁽¹⁾ |
| Prix du modèle essayé** | 41 990 € |
| Garantie | 2 ans ou km illimité |

⁽¹⁾Avec options et malus inclus. (1) 0 € avec l'abattement famille nombreuse (-20 g CO₂/enfant pour 3 enfants à charge et plus).

Équipements de série

4 airbags, aide au parking AR, clim. auto., détecteurs pluie/luminosité, jantes alliage 17 pouces, régul./limít. de vitesse, rétros et vitres élec., syst.multimédia...

Options

Banquette 3 places rang 3 (1 100 €), GPS (600 €), Grip Control (500 €), 2 portes latérales coulissantes mains-libres (1 900 €), peinture métal. ou spéciale (400 à 950 €), rétros rabattables élec. (150 €)...

Consommations

| | |
|---------------------------|--------------------------|
| Moyenne | 7,6 l/100 km |
| Ville / Route / Autoroute | 7,6 / 7,4 / 8,2 l/100 km |
| Autonomie / Réservoir | 907 km / 69 l |

Note EuroNCAP

3,5 étoiles

Pays de fabrication

France

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL



Le SpaceTourer, qui s'inspire des grands monospaces, rivalise en confort, équipements, espace et coffre XXL. Mais il doit encore progresser pour aller chercher les barons du genre que sont les Mercedes ou Volkswagen.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie



ESPACE ET ÉQUIPEMENTS À GOGO

À bord, ce n'est pas la place qui manque. Mais pour séduire la clientèle familiale, le SpaceTourer a compris qu'il fallait aussi soigner sa dot : accès mains-libres, surveillance d'angles morts, écran tactile avec GPS, lecture des panneaux de vitesse, affichage tête haute. Mais sur la version XS Feel, tout est en option, ce qui fait grimper une note déjà salée. Malgré de gros progrès, le mobilier intérieur reste marqué par l'univers des utilitaires.



SÉSAME, OUVE-TOI !

Le SpaceTourer est large (1,92 m) et haut. Le garer n'est déjà pas une sinécure, si en plus, il fallait ouvrir des portes battantes, toute sortie familiale serait compromise. Il opte donc pour une solution coulissante qui peut même être motorisée. Il suffit de glisser son pied au coin du bouclier arrière pour que les portes s'ouvrent toutes seules. Mais le service est payant : 1900 € pour la totale. De série, le SpaceTourer XS se contente du strict minimum, c'est-à-dire une seule porte latérale et manuelle : mesquin !



GÉOMÉTRIE VARIABLE

Reposant sur la même plate-forme que les Picasso et Grand Picasso, le SpaceTourer, version civile du Jumpy, se décline en trois carrosseries : XL (5,30 m), M (4,95 m) et la petite nouvelle, XS (4,60 m sur un empattement court de 2,93 m au lieu de 3,27 m). Sur le papier, le modèle XS n'est pas plus long qu'un Grand C4 Picasso. Mais avec 9 cm de plus en largeur et, surtout, 27 cm en hauteur, il en impose davantage et offre un espace intérieur plus vaste. Il peut recevoir une banquette 3 places en 3^e rang (1 100 €) pour voyager à 8. Mais celle-ci réduit le coffre à peau de chagrin.

Gestion de patrimoine

Star parmi les stars, la Golf profite d'un toilettage de mi-carrière pour entretenir la flamme chez ses fans. Comme d'habitude, ce n'est pas la révolution. Les changements portent surtout sur la technique: suffisant ou suffisance ?

Par Pierre Lefebvre Photos Thomas Antoine/Ace team





Pour faire parler d'elles, certaines stars décident de se teindre les cheveux en rose ou rivalisent d'excentricité en adoptant des tenues loufoques sur un coup de tête. À Wolfsburg, chez Volkswagen, on ne se prend pas pour une vedette d'Hollywood. C'est même plutôt

l'inverse. La preuve avec la star de la maison, Sa Majesté la Golf qui, une fois de plus, évolue tout en subtilité. À tort ou à raison ? Si ce monument automobile est loin d'être en péril, cette 7^e génération est, en dépit des 3 millions d'exemplaires écoulés, la moins vendue de l'histoire. Il n'y a pas une explication à cela mais plusieurs. Qui n'ont rien à voir avec un

éventuel manque de qualités d'une voiture lancée il y a cinq ans déjà. Mais entre le trio infernal BMW-Mercedes-Audi qui lui chipe de plus en plus de clients, les constructeurs généralistes (Peugeot et sa 308 en tête) qui font de même en tirant leurs produits vers le haut, et surtout, une tendance difficile à gérer de désaffection pour les berlines compactes ➤

au profit des SUV, la Golf est prise en étau. Plutôt que de capitaliser sur un grand bombardement stylistique aux résultats incertains, le constructeur a choisi, une nouvelle fois, la carte du conservatisme et de la technologie.

La Golf change peu et se contente d'un coup de frais sur les boucliers.

En revanche, les optiques ont davantage été mises à contribution, dans un but bien précis. En fonction des finitions, Volkswagen propose

désormais pas moins de trois (!) phares avec des signatures visuelles à diodes différentes. Et sur la finition haut de gamme, les feux arrière sont aussi spécifiques et adoptent des clignotants à défilement. Cela peut relever du détail pour certains, mais cela n'a pourtant rien d'innocent et témoigne de l'envie de chasser deux gibiers à la fois. D'un côté, le client type du haut de gamme qui souhaite se démarquer, et de l'autre M. Tout-le-Monde qui permet à l'allemand de vendre sa Golf comme des petits pains.

QUELQUES GADGETS EN NOUVEAUTÉ. MAIS SUR LE FOND, LA GOLF RESTE UNE RÉFÉRENCE •••

Cette dualité se retrouve également à bord. Là encore, Volkswagen s'est contenté de quelques menus ajustements, mais ils relèvent de la même stratégie. Nous retrouvons donc le même habitacle, toujours un brin austère, mais aussi une finition au cordeau, des places arrière spacieuses, un coffre généreux et... quelques nouveautés technologiques, histoire de susciter envie et curiosité.

La première, ce sont les compteurs écrans digitaux vus sur le Tiguan et sur... certaines Audi.

La seconde, c'est un nouvel écran tactile multimédia de grande taille baptisé Discover Pro, qui permet, comme dans une BMW Série 7, de changer de station de radio sans même le toucher, uniquement en passant la main devant. Hélas, durant notre essai, cette fonctionnalité n'a pas brillé par sa fiabilité. Plus gênant, ces deux raffinements ne sont évidemment pas de série, le constructeur ne les offrant qu'avec l'onéreuse finition Carat Exclusive.

Tout cela laisserait presque à penser aux esprits mal tournés que la Golf n'a plus que des gadgets à proposer pour exister. C'est heureusement faux. La compacte allemande profite aussi de



❶ S'il n'est hélas pas de série, le compteur écran s'avère simple à utiliser. On peut avoir la carte du GPS en grand format. ❷ Position de conduite parfaite, planche de bord austère mais à la finition et l'ergonomie sans reproche, la Volkswagen chouchoute son conducteur. ❸ À mener, la Golf séduit par sa grande homogénéité: une valeur sûre.



PLUS
Conduite plaisante
Habitacle spacieux
et bien fini
Équipement
modernisé...

MOINS
... mais en option
et parfois "gadget"
Style quasiment
inchangé
Habitacle austère



L'avis de Pierre Lefebvre



On aime ou pas son classicisme. Moi, j'adore son homogénéité : une valeur sûre, sans défaut majeur.



sa mise à jour pour s'offrir un nouveau moteur. Remplaçant le 1,4 l TSI, ce 1,5 l de 150 ch est la première déclinaison d'une nouvelle famille de mécaniques essence (la version 130 ch est déjà prévue) et il brille par son agrément. Aussi souple que silencieux, doté, comme son prédecesseur, du système ACT de désactivation de la moitié des cylindres lorsqu'on ne les sollicite pas trop, il peut aussi être associé à une nouvelle boîte à double embrayage DSG à 7 rapports que nous n'avons hélas pas eu l'occasion d'essayer. Mais même avec un étagement long, la transmission manuelle de notre version d'essai s'est avérée plaisante.

Signe que la Golf reste l'une des meilleures élèves de sa catégorie, ses géniteurs se sont abstenus de toucher son châssis. Tant mieux !

Facile, agile, rassurante en toutes circonstances et confortable – surtout comme ici avec la suspension pilotée optionnelle –, la Golf n'est certes pas la plus dynamique ni la plus moelleuse de sa catégorie, mais elle est sans conteste l'une des plus homogènes, pour ne pas écrire la plus homogène. C'est sans doute là que réside le secret de cette saga depuis des décennies : ne pas faire trop de vagues pour séduire le plus grand nombre et continuer de plaire à ses fans, au risque de passer pour trop lisse aux yeux des autres. On peut prendre cela pour de la suffisance, surtout lorsqu'on se penche sur ses tarifs, mais Volkswagen a toujours procédé ainsi pour sa star et n'avait pas de raisons de tout remettre en question. Comme on dit : on ne change pas une équipe qui gagne ! ■



➊ Trois phares différents en fonction des finitions ! Ici, il s'agit des feux haut de gamme à doubles diodes et directionnels, facturés 360 € en finition Carat. ➋ Le 1.5 TSI séduit par sa grande douceur. ➌ Quatre programmes de conduite, dont un personnalisable, sont disponibles.

VOLKSWAGEN GOLF 1.5 TSI 150 ch Carat EN CHIFFRES

DONNÉES CONSTRUCTEUR

Moteur / Transmission

| | |
|-------------------------------|--|
| Puissance maxi | 150 ch à 5000 tr/mn |
| Couple maxi | 250 Nm à 1500 tr/mn |
| Type | 4 cylindres turbo essence, injection directe + désactivation des cylindres |
| Cylindrée / puissance fiscale | 1495 cm ³ / 8 CV |
| Transmission | aux roues avant |
| Boîte / nombre de rapports | manuelle / 6 |

Châssis

| | |
|----------------------|-------------|
| Diamètre de braquage | 10,9 m |
| Pneumatiques | 225/45 R 17 |

Dimensions / Poids

| | |
|------------------------|-------------------------|
| L/l/h / empattement | 4,26/1,79/1,49 / 2,62 m |
| Poids/tractable freiné | 1294/1500 kg |

Performances

| | |
|--------------|----------|
| 0 à 100 km/h | 8,3 s |
| Vitesse maxi | 216 km/h |

Habitabilité / Coffre

| | |
|------------------|---------------------|
| Volume de coffre | 380 dm ³ |
|------------------|---------------------|

LE BUDGET

| | |
|--------------------------|--------------------|
| Prix | 30 330 € |
| Malus (CO ₂) | 0 € 115 g/km |
| Prix du modèle essayé* | 33 650 € |
| Garantie | 2 ans, km illimité |

*Avec options et malus inclus.

Équipements de série

7 airbags, accès et démarrage mains-libres, Bluetooth, caméra de recul, clim. auto., freinage auto. d'urgence, jantes alliage 16 pouces, phares à diodes et clignotants à défilement, radars de stationnement AV/AR, régulateur de vitesse adaptatif, sièges AV sport, système multimédia avec écran tactile, GPS, prise USB et services connectés avec abonnement de 3 ans.

Options

Airbags latéraux AR (350 €), compteurs écrans (580 €), grand écran tactile (1 500 €), jantes alliage 17 pouces (720 €), Pack Drive Assist : alerte au franchissement de ligne, détecteurs d'angles morts, gestion feux de route/croisement auto., et stationnement auto (750 €), sellerie cuir (1 790 €), suspension pilotée (1 190 €)...

Consommations

| | |
|-------------------------|------------|
| Mixte | 5 l/100 km |
| Urbaine / extra-urbaine | NC |
| Réservoir | 50 l |

Note EuroNCAP 5 étoiles

Pays de fabrication Allemagne

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL



Ce nouveau 1.5 TSI lui va comme un gant ! Et pour le reste, si la Golf ne change pas beaucoup sur la forme, elle reste convaincante sur le fond. Avec elle, il n'y a pas de surprise, bonne ou mauvaise : c'est sans doute pour cela qu'elle reste une référence !

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

LES EXPERTS AJ

Les SUV sont à la mode. Le look du Toyota C-HR attire les regards et sa motorisation hybride, totalement dans l'air de temps, a tout pour séduire. Sur le papier, il semble promis à un beau succès. Reste à convaincre nos Experts, ce qui n'est pas gagné.

Son look ne laisse pas indifférent et le C-HR consomme peu. Mais le plaisir de conduite est en berne sur la route.



TOYOTA C-HR

Hybrid Graphic - 31 600 € - Malus écologique : 0 €

Habitabilité arrière et coffre font les frais du design. Le C-HR, c'est le gabarit d'un Qashqai mais l'espace intérieur d'un Captur!



PHOTOS YANN LEFEVRE



L'ambiance à bord est aussi très originale et ne nuit pas à l'ergonomie. Les matériaux sont de bonne facture et la finition soignée.

Le C-HR n'étant pas un hybride rechargeable, il n'a plus droit à aucun bonus écologique depuis le 1^{er} janvier. Dommage car même s'il est très bien équipé, il n'est pas donné pour autant.



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.

“
Pour moi, cette transmission CVT est rédhibitoire. J'ai l'impression de conduire une mobylette. C'est vraiment dommage.
”

L'avis du pilote



C'est Dr. Jekyll et Mr. Hyde, ce C-HR! J'ai rarement eu des impressions aussi contrastées au volant. J'adore son look et son originalité à bord – qui ne plaira peut-être pas à tout le monde. Juste un peu déçu par le graphisme du GPS. Je suis bien installé, l'ergonomie est bien pensée, et comme il est souple en amortissement, il est assez confortable. Si je faisais juste le tour du pâté de maisons, je pourrais lui mettre 100%. Certes, on sent que ce n'est pas la puissance qui l'étouffe et qui va mettre à mal le châssis. Mais là n'est pas l'essentiel. Le vrai problème surgit dès que l'on accélère franchement pour s'insérer dans le trafic ou doubler. La transmission CVT donne l'impression de patiner et fait hurler le moteur. Sur autoroute, c'est infernal. De plus, en cas d'urgence, le C-HR manque d'efficacité au freinage et louvoie trop.

“
Avec un petit effort d'adaptation à la transmission CVT et une bonne paire de boules Quies, le C-HR n'est pas désagréable.
”

L'avis de la journaliste



J'ai envie de me faire l'avocate de ce C-HR! C'est vrai, la transmission CVT est une plaie. Mais il existe une parade : s'adapter et y aller mollo sur la pédale de droite. Vraiment mollo. Si l'on accepte de revoir ses habitudes de conduite, le C-HR devient (presque) agréable : silencieux, confortable et économique. En ville, terrain où l'hybride est le plus à son avantage, il se contente de 5,1 l/100 km : pas mal pour un SUV de 4,36 m! Un Kadjar TCe 130 ch réclame, lui, 8,2 l/100 km. Sur autoroute, outre le fait qu'il est impossible, même aux plus vertueux, d'échapper à la punition CVT, le gain est moindre mais pas anodin (6,1 l contre 7,7 l/100 km). Mais pour l'adrénaline et l'agrément, on repassera... Le C-HR a aussi pour lui un bon rapport prix/équipement. Cette version Graphic se révèle d'ailleurs richement dotée.

“
Sa ligne ainsi que sa présentation moderne et bien pensée me feraient facilement craquer. Mais la conduite est décevante.
”

L'avis du taxi



Je ne vais pas en remettre une couche sur la transmission, il n'empêche, je n'achèterais pas ce C-HR à cause d'elle. Sans cela, j'adore! Sa ligne et son intérieur futuristes sont très réussis. Quand je m'installe au volant, j'ai le sentiment de conduire la voiture de demain : c'est gratifiant. En prime, je suis bien au volant. Les assises sont accueillantes, maintiennent bien et l'accoudoir central est idéalement positionné. Et l'originalité ne nuit pas à la lisibilité des infos de bord. L'écran du système multimédia est imposant, mais bien placé. Toyota a aussi beaucoup soigné la qualité des matériaux et la finition. C'est moderne et même classieux. En revanche, vu le gabarit, il n'y a quère de place à l'arrière. Au niveau des jambes, passe encore, mais difficile de tenir à trois, et le coffre n'est pas immense. L'habitabilité a été sacrifiée sur l'autel du design.

Écolo pas ran

La version hybride se reconnaît à ses logos verts qui fleurissent sur la carrosserie. Les accélérations n'ont rien de politiquement correct.





nollo



La version hybride de la Panamera promet d'allier performances de haute volée et consommations rikiki. Mais quid du plaisir de conduite ? Rassurez-vous, il est bien là.

Par Sylvain Vétaux Photos Yann Lefebvre

C'est sûr, une Tesla Model S pousse plus fort que cette Panamera 4 E-Hybrid. Mais la Porsche a un atout de taille : le plaisir que l'on ressent à son volant. Non pas que la Tesla, avec ses accélérations de fusée, soit d'un ennui mortel, mais son comportement plus pantouflard et l'absence totale de bruit à bord perturbera à coup sûr les vieux de la vieille. Ceux qui aiment entendre les pistons s'énerver. Ceux pour lesquels une auto, aussi puissante soit-elle, ne se résume pas au coup du lapin qu'elle assène à chaque accélération. Ceux enfin qui, soucieux d'émettre moins de rejets nocifs, ne veulent pas de cette chaîne à la patte que constitue, encore aujourd'hui, l'autonomie restreinte des voitures électriques. Pour eux, la berline Porsche, proposée également en version limousine baptisée Executive (dont l'empattement allongé de 15 cm laisse augurer de véritables voyages en classe affaires pour les heureux occupants de l'arrière), est tout indiquée.

De l'espace, à l'arrière comme pour le conducteur.

Notez bien que la Panamera "courte" satisfera déjà l'immense majorité des plus exigeants. Les sièges du second rang sont suffisamment creusés pour accueillir les plus grands, et l'espace aux jambes, même lorsqu'un grand gaillard prend le volant, est conséquent. Comme sa rivale la Tesla, la Panamera a fait le choix du tout-tactile pour la console centrale. Cette version hybride ajoute au menu déroulant de l'écran un accès aux fonctionnalités écologiques de l'auto. On choisit entre E-Power (uniquement électrique), Hybrid Auto (alternance ou combinaison des deux motorisations), E-Hold (maintien de la

charge) et E-Charge (le V6 vient alimenter la batterie). Il est possible de voir en temps réel le chemin de l'électricité, que celle-ci vienne alimenter la nouvelle batterie ou le moteur électrique fort de 136 ch et 400 Nm. Attardons-nous sur l'accu: il est sous le plancher du coffre, composé de cellules lithium-ion, refroidi par eau, et sa capacité énergétique fait un bond de 9,4 à 14,1 kWh. Malgré ce surcroît de puissance, Porsche revendique le même poids pour la batterie. Cette dernière se recharge en près de 6 heures sur une prise domestique classique (10 A), mais moyennant 720 € (chargeur embarqué de 7,2 kWh), il est possible de faire chuter ce délai à quasiment 3 h 30.

Au menu: la nouvelle boîte robotisée PDK à 8 rapports.

Pour ponctuer ce topo technique, ajoutons que la Panamera 4 E-Hybrid emmène comme ses frangines moins écologiques une nouvelle boîte PDK à 8 rapports et que la liaison entre moteur électrique et thermique ne se fait plus par un système électrohydraulique (comme sur la première version) mais électromécanique.



➊ Le 2,9 l est réservé au modèle hybride mais développe la même puissance que le 3 l de la Panamera "normale". ➋ Même les physiques généreux se sentent à l'aise dans la Panamera. ➌ La climatisation quatre zones, au design futuriste, vous coûtera 1 548 €.



MÊME LORSQUE LA SUSPENSION PILOTÉE BASCULE EN MODE SPORT +, LA QUALITÉ DE L'AMORTISSEMENT EST SAISISSANTE •••



PORSCHE PANAMERA 4 E-Hybrid 462 ch EN CHIFFRES

DONNÉES CONSTRUCTEUR

Moteur/Transmission

| | |
|-----------------------------|---|
| Puissance maxi | 462 ch à 6000 tr/mn |
| Couple maxi | 700 Nm à 1100 tr/mn |
| Type | 6 cylindres en V, turbo essence + moteur électrique |
| Cylindrée/puissance fiscale | 2894 cm ³ /NC |
| Transmission | intégrale |
| Boîte/nombre de rapports | robotisée/8 |

Châssis

| | |
|----------------------|---|
| Diamètre de braquage | 11,9 m (11,4 m avec roues AR directrices) |
| Pneumatiques AV/AR | 265/45 / 295/40 ZR 19* |

Dimensions/Poids

| | |
|------------------------|-----------------------|
| L/l/h/empattement | 5,05/1,94/1,42/2,95 m |
| Poids/tractable freiné | 2170 kg/- |

Performances

| | |
|--------------|-----------------------------------|
| 0 à 100 km/h | 4,6 s |
| Vitesse maxi | 278 km/h (140 km/h en électrique) |

Habitabilité/Coffre

| | |
|------------------|---------------------|
| Volume de coffre | 405 dm ³ |
|------------------|---------------------|

LE BUDGET

| | |
|-------------------------------------|--------------------|
| Prix | 110 222 € |
| Bonus écologique (CO ₂) | 1 000 € (56 g/km) |
| Prix du modèle essayé** | 147 334 € |
| Garantie | 2 ans, km illimité |

*Modèle essayé avec pneus de 275/35 & 315/30 ZR 21

**Avec options et malus inclus.

Équipements de série

8 airbags, aide au parking AV et AR, antipatinage, boîte de vitesses à double embrayage, climatisation auto, bizona, contrôle de pression des pneus, contrôle de trajectoire, feux de jour et clignotants à LED, fixations Isofix, GPS, hayon automatique, jantes de 19 pouces, rétroviseur intérieur électrochrome, régulateur de vitesse, suspension pneumatique pilotée, sièges AV électriques, système audio avec 10 HP, volant cuir réglable en hauteur et profondeur.

Options

Caméra de recul (660 €), chargeur embarqué 7,2 kW (720 €), intérieur tout cuir (3 588 €), jantes Sport Design 21 pouces (3 312 €), pack extérieur Sport Design (4 680 €), peinture métallisée Bleu Saphir (1 248 €), roues arrière directrices (2 064 €), seuils de portes en carbone (720 €), sièges sport adaptatifs avec pack Mémoire (3 288 €), système audio Burmester (6 804 €), toit ouvrant panoramique (2 124 €)...

Consommations

| | |
|-----------|--------------|
| Mixte | 2,5 l/100 km |
| Réservoir | 80 l |

Note EuroNCAP

Non notée

Pays de fabrication

Allemagne

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL



S'il n'y avait ce tarif délivrant, j'en commanderai déjà une. La Panamera 4 E-Hybrid combine la sécurité d'une transmission intégrale, des consommations ridicules, des performances de vraie Porsche et un attrait technologique spectaculaire.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

L'avis de Sylvain Vétaux



La Panamera 4 E-Hybrid concilie exigences contemporaines et plaisir de conduite. Je suis juste bluffé.



1

- Avec les roues arrière directrices (optionnelles), la Panamera se joue des virages – presque – comme une 911.
- L'infographie spécifique permet de vérifier en temps réel le chemin de l'électricité, qu'elle soit produite ou dissipée.
- La console centrale est tactile mais avec un retour sensitif.



2



3

Les présentations étant faites, revenons donc sur l'atout majeur de la Porsche: son dynamisme. En règle générale, celui-ci s'accompagne d'un confort dégradé afin de juguler au mieux les mouvements de caisse. Pas ici. On note bien

quelques trépidations supplémentaires mais elles sont liées à notre monte optionnelle de 21 pouces. Même lorsque la suspension pilotée bascule en mode Sport +, la qualité de l'amortissement est saisissante, en compression comme en détente.

Lorsqu'elle démarre, la Panamera 4 E-Hybrid n'émet aucun bruit, fonctionnant uniquement avec son moteur électrique. Une fois la batterie pleine, l'autonomie serait de 50 km, ce qui nous semble envisageable. Nous avons pu en effet rouler plusieurs dizaines de kilomètres sur les autoroutes sud-africaines, uniquement à la force électrique, et sans ménager l'accélérateur. En modes Sport et Sport +, le réveil du V6 2,9 l est très sonore. Ce moteur dérive très étroitement du 3 l qui

équipe une partie de la gamme. Il est downsize à 2,9 l mais conserve la même puissance, 330 ch, et le même couple, 450 Nm. Lorsque tout le système hybride fonctionne de concert, accélérations et relances sont réellement sportives. Notre modèle d'essai ayant droit

aux roues arrière directrices optionnelles, il se joue des virages serrés avec un aplomb et une désinvolture que pourraient envier quelques GT. La direction électromécanique fait du bon boulot, que ce soit en termes de guidage ou de ressenti.

La 2^e génération de la Panamera nous avait déjà séduits. Ce modèle hybride enfonce le clou et Porsche prouve que plaisir de conduite, performances, polyvalence et respect de l'environnement sont tout à fait conciliables. À l'issue de notre prise en main, l'ordinateur indiquait une consommation moyenne de 8,2 l/100 km, ce qui, compte tenu du rythme parfois effréné, de la puissance et du poids de l'auto, relève de l'exploit. ■

Biographie

SITE DE PRODUCTION

SOCHAUX

(France)

EXEMPLAIRES VENDUS

11 941 en France en 2016.

À titre de comparaison,

Citroën a vendu

14 629 exemplaires

de son C4 Picasso sur

la même période.

MOTORISATIONS

DIESEL: de 120 à 165 ch

ESSENCE: de 110 à 163 ch

MODÈLE LE PLUS VENDU

1.6 HDi/BlueHDi

110/120 ch

Sa seconde vie
en occasion

Comme tous les monospaces de cette catégorie, le 5008 est un voyageur au long cours. Taillé pour les balades en famille, il mérite une mécanique à la hauteur. Parmi les plus recommandables, nous avons un faible pour le 2.0 BlueHDi 150 ch. Ainsi motorisé, le 5008 se montre à l'aise sur tous les terrains. Autre avantage : ce bloc met en lumière ses excellentes dispositions dynamiques.



TIBO

Né en 2009
Fin de carrière 2017

Peugeot 5008

Pouvoir se faire plaisir au volant d'un monospace, c'est rare. Voilà pourquoi nous allons regretter le 5008... Par Pascal Richard

Totalement dévoués au confort des familles qu'ils transportent, les monospaces n'hésitent pas à se plier en 5 ou en 7 pour offrir à leurs passagers des conditions de confort optimales. Reste que, sans être le parent pauvre de la troupe, le conducteur doit, en matière de plaisir de conduite, revoir ses prétentions à la baisse. Heureusement, en automobile comme en grammaire, il y a des exceptions ! Ainsi, à sa sortie en 2009, le 5008 était l'un des rares de sa classe en mesure de rivaliser avec une

bonne berline sur un parcours sinuieux. Vous me direz que là n'est pas la vocation première de ce type d'auto. Certes. Mais si cette aisance ne nuit pas aux qualités attendues par ailleurs et va de pair avec un solide esprit de famille, il n'y a pas de mal ! Avec le 5008, nous avions, comme on dit, le beurre et l'argent du beurre (pour la suite, voyez vous-même avec la crème). Nous sommes donc impatients de savoir si le 5008 cru 2017 qui s'est mué en SUV, saura apporter le même petit grain de folie. ■



Lorsque le V12 atmosphérique de l'Aston Martin Vulcan gronde, il couvre le bruit de toutes les autres sportives.



Caprice de gosse

Par Guy L'Hospital Photos Dominique Fontenat

Pour le lancement de son pneumatique haute performance Pilot Sport 4S, Michelin s'est livré à une démonstration de force: 114 voitures de 300 à 900 ch, 1 400 trains de pneumatiques, des pilotes, des people... et moi. Excité comme un gosse.



Celles-ci ne sont là que pour faire joli. C'est dommage, car j'aurais bien fait mon marché parmi ces supercars. En fait, je les aurais toutes essayées.

Qu'il s'agisse de la 2, de la 3 ou de la 4, je les "M" toutes, surtout lorsqu'il s'agit d'enchaîner les tours à vive allure sur le circuit du Thermal Club, près de Palm Springs.



Plus jeune – beaucoup plus en fait –, je comptais mes voitures. J'en avais des tonnes, de la Fiat 127 avec le chien qui sortait sa tête par la vitre à la BMW Série 7 en passant par une Simca 1100 bleu métallisé en plusieurs exemplaires. Je pouvais rester des heures à les aligner de diverses manières, mais quelle qu'ait été la disposition de mon garage virtuel, les grands noms restaient désespérément absents : Lamborghini, Aston Martin, Ferrari, Porsche manquaient à l'appel. Alors, je continuais à rêver. En grandissant, je suis passé à autre chose. Mais l'idée même d'avoir devant les yeux les modèles les plus exceptionnels, rien que pour moi, me met

à nouveau en transe. Il aura donc fallu attendre une vingtaine d'années de métier pour que ce rêve se réalise.

Le problème, parce qu'il y en a un, c'est que la proposition vient d'un manufacturier de pneumatiques, et qu'à *L'Auto-Journal*, nous ne faisons pas d'essai de pneumatiques. Pas parce que nous ne saurions pas faire, pas parce que cela n'est pas intéressant. Mais parce que, pour essayer un pneumatique, il faut l'isoler de la voiture et être capable de le comparer à ses concurrents. Il faudrait donc faire cela de manière méthodique et répétitive, ce qui demande beaucoup de temps et d'argent. Donc... c'est mort ! Sur la préliste envoyée par Michelin pour le lancement de son ➔





Embouteillage
sur la ligne droite
des stands. Ça va
être mon tour.
Sur quel modèle
vais-je tomber ?

nouveau pneu haute performance Pilot Sport 4S, à Palm Springs, en Californie, figurent des Ferrari GTC4Lusso, Porsche Singer, Aston Martin Vulcan, Mercedes-AMG GTR, Koenigsegg, Honda Acura, Hennessey Venom, Vuhl 05, McLaren P1, Porsche 918 Spyder, Corvette Z06, W Motors Lykan. Mais ce n'est pas tout: Alain Prost, Michèle Mouton, Sébastien Loeb, Allan McNish, David Coulthard, Marc Webber, ainsi que de nombreux people devraient être de la fête.

En fait, pour moi, c'est un peu comme si j'avais un énorme gâteau à la crème sous les yeux mais que j'avais interdiction de le manger. Et je suis un sacré gourmand. J'ai donc décidé de faire le pied de grue devant le

bureau de mon redac'chef et, comme le chat qui réclame sa pitance, réussi à l'avoir à l'usure... *"Mais pas d'essai de pneu, c'est compris?"*

En sortant de l'aéroport de Los Angeles, sous des trombes d'eau, les rues inondées, les voitures noyées, j'aurais dû me douter que quelque chose ne tournait pas rond...

Ni Alain Prost, ni Michèle Mouton, ni même Sébastien Loeb ne semblent avoir fait le déplacement. Sur la liste définitive des invités et des voitures, certains grands noms ont disparu. En revanche, vu la quantité de bus qui se rendent à Palm Springs, photographes, gratte-papier, blogueurs et

Le Cobra du Nevada joue à domicile ici.
Je ne sais pas si c'est la Pony Car ou le
Peterbilt qui m'impressionne le plus.





Pilot Sport 4S: certifié TUF

Nombre de manufacturiers prétendent avoir le meilleur pneumatique en faisant leur propre comparatif sans citer les concurrents. Michelin s'est lui aussi adonné à cette pratique. Résultat, tout le monde avait toujours le meilleur pneu. Le fabricant français a donc décidé de faire tester son Pilot Sport 4S par le Technischer Überwachungsverein (TUV). Les pneus sont prélevés au hasard pour une série de tests objectifs et subjectifs. Dans tous les domaines, le Pilot Sport domine ses cinq concurrents, l'écart étant quelquefois minime et le fruit d'une moyenne. Si la triche semble exclue, la mise en exergue des résultats les plus valorisants reste tout à fait possible.



Départ pour le parcours routier avec des Ferrari California T, Audi R8 et Mercedes C 63 AMG... et aussi un Ford Edge de la Highway Patrol qui dicte le rythme.



Impossible de s'arrêter dans le splendide parc de Joshua Tree pour faire des photos des différents modèles. Un supplice pour les photographes.

autres *digital natives* sont bien là. Ça sent la bagarre ! La journée d'essai démarre dès 6 heures du matin. Sur le site trône une centaine de voitures allant de la Ford Focus RS pour la plus petite à la Ford Mustang Shelby pour la plus méchante.

L'image impressionne mais, comme pour mon garage d'enfant, ce n'est pas le nombre qui fait la collection d'exception. Le premier atelier me redonne le moral. Une demi-douzaine de BMW M3 et M4 sont mises à notre disposition pour user de la gomme. L'exercice est plaisant mais donne finalement peu d'informations sur le comportement du pneumatique. Selon ses concepteurs qui s'appuient sur les tests certifiés par

le TUV (voir encadré ci-dessus), il domine de la tête et des épaules l'ensemble de ses concurrents en matière de freinage sol sec, sol mouillé, comportement dynamique, résistance au roulement comme à l'usure. Aux États-Unis, Michelin garantit 30 000 km. "Sur des voitures de plus de 500 ch, la performance n'est pas mince, précise Yannick Leneuf, chef de projet pour la ligne Sport, nous sommes les seuls à utiliser une technologie bigomme issue du monde de la compétition. Une partie du pneu est parfaitement adaptée à une conduite sportive sur sol sec, l'autre répond aux exigences d'un freinage sur sol mouillé." Les tests sur sol mouillé sont en effet très probants. Face à un Pirelli P Zero Nero, il prend moins de roulis, ➔





Ben Collins, ex-Stig de l'émission *Top Gear*, salue Justin Bell, fils de Derek, ancien vainqueur du Mans.

économise plus de 5 mètres sur chaque freinage réalisé au-dessus de 100 km/h. Problème : le Pirelli en question n'est pas directement comparable. De toute façon, on avait dit : *"Pas d'essai de pneu"...*

Pendant la pause-déjeuner, les techniciens s'activent. Depuis le chapiteau, on entend quelques moteurs démarrer.
Ce n'est plus tout à fait la même musique. "V8 et même V10", analysent les oreilles les plus fines. Moi, j'ai besoin de voir. Deux rangées de Ferrari California T, Audi R8 ou encore Mercedes C 63 AMG nous attendent pour un long périple dans le très beau parc de Joshua Tree. Problème

– parce qu'il y a encore un problème – : il va falloir rouler en convoi, surveillés par deux Ford Edge de la Highway Patrol. Très vite, la croisière s'amuse, chacun essayant de prendre un peu de distance pour s'offrir une petite accélération qui fera résonner la mécanique. Mais ça finit par être lassant. Si la California n'est pas la plus agréable du lot, je finis par accepter ses défauts, ouvre le toit en grand et profite des paysages magnifiques. Vous avez noté ? Je n'ai pas parlé de pneus. De toute façon, qu'en dire ? Qu'ils génèrent un peu de bruits de roulement, rapidement estompés par la mécanique. Pour le reste, la vitesse de pointe n'ayant pas vraiment dépassé les 120 km/h...





EMILY WINIKER

Le soleil baisse pavillon, nous remontons celui de la California. La lumière est très belle sur le circuit. Une foule de journalistes semble déja faire la queue. Un bruit de tonnerre me parvient aux oreilles. Au volant de la Vulcan, Ben Collins, ex-Stig de l'émission anglaise *Top Gear* et doublure de Daniel Craig lorsqu'il broie quelques Aston Martin.

Il lance son engin dans un bruit fracassant et un nuage de fumée. Donc, on ne m'avait pas menti.

Je vais sans aucun doute pouvoir faire un tour avec un pilote et une voiture d'exception. Mais laquelle, je vais pouvoir choisir. Je prends mon temps.

Je les détaille toutes. Comme quand j'étais gosse devant la vitrine au coin de la rue. La Singer est bien présente, tout comme la Nissan GT-R dont la puissance a été portée à plus de 700 ch. Plus loin, je repère une AMG GT jaune, une Honda Acura, une ancienne NSX, une Mustang Shelby, et aussi deux Focus RS et deux M4 dont une GTS. On peut choisir? Ah, non! Mon tour arrive. J'entends l'Aston pétarader, trop loin pour rentrer au stand. La Singer? Elle vient de repartir. C'est la M4 GTS qui fait son entrée dans la ligne des stands. Je ne demande même pas le nom du pilote. Il est pourtant doué, fait ce qu'il veut de la voiture. Je suis déçu. Pas de quoi faire un caprice pour autant. Quoique! Ah, ces gosses... ■





Alain Prost
(à gauche) et
Jean-Paul Driot
entourent
Sébastien Buemi
sur le podium de
Marrakech.
Les hommes clés
de la réussite.

RENAULT E.DAMS

LE SECRET DE LEURS SUCCÈS

Double championne en titre des constructeurs, l'équipe française a encore remporté les deux premières manches du championnat 2016-2017. Explication d'une réussite durable.

Par François Dauré

Les faits sont têtus et les chiffres ne mentent pas. Première saison de la Formule E en 2014-2015: Renault e.dams est sacrée championne des constructeurs, son leader, Sébastien Buemi, s'inclinant d'un point derrière Nelson Piquet Jr pour la couronne des pilotes. Saison 2: Renault e.dams conserve le titre des teams et Sébastien Buemi s'adjuge celui des pilotes. Saison 3: Sébastien Buemi gagne les deux premières courses, à Hong Kong et à Marrakech. Avant l'e-Prix de Mexico, ce 18 février 2017, le bilan se révèle donc digne

d'éloges pour l'équipe française, avec trois titres sur quatre et onze victoires (huit pour Buemi et trois pour son équipier Nicolas Prost) en 23 courses. Ce n'est pas "l'überdomination" de Mercedes sur la Formule 1 ces dernières années, mais, incontestablement, Renault e.dams mène la charge en Formule électrique.

Toute réussite a une histoire, et celle-ci commence avec Jean-Paul Driot. Fondateur et patron de la structure DAMS, multiple championne des formules de promo-

tion (Formule 3000, GP2, Formule Renault 3.5), il crée e.dams à part égale avec Alain Prost en 2014. Ambassadeur de Renault, l'icône française de la F1 entraîne la marque dans son sillage, en tant que sponsor lors de la saison inaugurale de la Formule E, 2014-2015, puis comme constructeur du groupe propulseur. Des bases extrêmement solides qui permettent aujourd'hui à Jean-Paul Driot de livrer cette analyse de tant de succès: "La première année, nous avons bénéficié de l'expérience de DAMS dans les courses monotypes, comme le GP2 ou la

FR 3.5 dans lesquelles chacun dispose de châssis et de moteurs identiques. Ensuite, l'an dernier, Renault nous a fourni un excellent train arrière, moteur électrique, inverseur et boîte de vitesses. Il faut également ajouter deux très bons pilotes, Sébastien Buemi et Nicolas Prost, qui sont très complémentaires."

Néanmoins, l'investissement de Renault en tant que constructeur lors de la deuxième saison pouvait entraîner des craintes. Du genre : à quelle sauce le géant industriel va-t-il manger la petite structure e.dams ? Un an et demi plus tard, la réponse est claire, ainsi que le souligne Jean-Paul Driot : "Si l'ensemble fonctionne aussi bien, cela vient d'une très bonne coordination, d'une très bonne compréhension entre les techniciens de Renault et d'e.dams. Il n'y a pas de confrontation entre les deux entités, mais de l'écoute, du dialogue et de l'humilité de chaque côté."

Le monde des Bisounours en compétition automobile ?

Quand même pas. Mais en interne, chez e.dams, on corrobore les propos du patron : "L'inquiétude de voir des ingénieurs de Renault prendre les rênes de manière autoritaire s'est évanouie d'entrée. En fait, nous échangeons énormément. Cela n'interdit pas des discussions où chacun défend son point de vue. Comme sur

le principe de la boîte de vitesses, par exemple. Renault privilégiait une boîte à quatre rapports, nous pensions qu'un seul rapport avant serait plus efficace. Finalement, ils ont adopté notre solution."

Des connexions impeccables, donc, qui permettent aux pilotes de s'exprimer en pleine lumière.

Parce que le sport automobile reste, avant tout, une histoire de pilotes. Sur ce plan, Renault e.dams peut compter sur un duo très complémentaire et stable. Entre Sébastien

Buemi et Nicolas Prost s'est créée une relation aux antipodes de l'attitude chien et chat type Hamilton-Rosberg. La fougue et l'exceptionnel talent de Sébastien, véritable pit-bull en course, s'allient à l'intelligence analytique de Nicolas, digne fils de son père.

À ce stade de la troisième saison, tous les drapeaux seraient doncverts, si un caillou ne venait gripper les engrenages. Engagés parallèlement en championnat du monde d'Endurance (WEC), respectivement avec Toyota et Rebellion, Sébastien Buemi et Nicolas Prost devraient participer aux 6 Heures du Nürburgring le 16 juillet et pas aux deux manches de Formule E à New York, programmées le même week-end.

De quoi déclencher le courroux de Jean-Paul Driot : "Si Sébastien et l'équipe perdaient les titres à cause de cette absence, ce serait dur à avaler. D'autant que, au-delà de nous, six autres pilotes sont concernés par ce doublon. Franchement, entre le WEC et la FE, si on n'arrive pas à trouver seize dates différentes entre octobre et fin juillet, c'est consternant !"

Face à une concurrence toujours plus pressante, Renault e.dams garde une emprise sur la Formule E, mais l'équipe française aura besoin de toutes ses forces, en effet, pour conserver ses couronnes. ■

II L'inquiétude de voir des ingénieurs de Renault prendre les rênes de manière autoritaire s'est évanouie d'entrée. Nous échangeons énormément.

Un membre de l'écurie e.dams



Préparation méthodique, parfaite cohésion entre Renault et e.dams, et pilotes au top (ici Sébastien Buemi), le cocktail gagnant pour la Formule E.





*C'était en
mars 1972
dans L'Auto-Journal...*



EN MESURES

LxLxh:
3,79 x 1,48 x 1,39 m

Poids: 800 kg

Puissance:
60 ch DIN à
5400 tr/mn

1000 m d.a.: 36,1 s

V. max.:
149,4 km/h

Consommation
à 90 km/h:
7,35 l/100 km

LA CHRYSLER SIMCA 1000 RALLYE 1 À L'ESSAI

Au début des années 70, la jeunesse française, plus libre qu'aujourd'hui, pouvait vivre pleinement sa passion pour le sport auto, grâce à la vente de bombinettes abordables... et une relative clémence des pouvoirs publics ! Une aubaine pour relancer la Simca 1000, grimée en méchante "Rallye 1" !

Par **Bernard Carat** (1972) / **Thomas Riaud** (2017)

Extraits...

■ "Ce modèle, vivant dans la pénombre depuis de longues années, revient en force sous les feux de l'actualité automobile. Son nom fait preuve de beaucoup d'optimisme sur ses possibilités mais, avec un moteur 1300 cm³ et des performances améliorées, il constitue une base de départ pour le jeune peu fortuné et enthousiaste de la conduite sportive."

■ "À Poissy, à défaut de beaucoup d'imagination, on fait preuve d'un bel entêtement. La Simca 1000 à moteur arrière n'est plus au goût du jour et cependant, après dix ans de carrière en dents de scie, une nouvelle version voit encore le jour : la Rallye 1."

■ "La boîte de vitesses n'a guère changé, avec

toutefois une synchronisation plus efficace. Mais deux rapports de pont sont homologués, ce qui permettra aux clients sportifs d'utiliser la démultiplication la plus courte."

■ "Extérieurement, la nouvelle Rallye se reconnaît toujours à son capot et à ses bandes noires ainsi qu'à une discrète inscription sur les ailes arrière. Le rouge est toujours la couleur de base."

■ "On sait que Simca est régulièrement optimiste pour annoncer la vitesse de pointe de ses voitures. La première Rallye donnée pour 150 atteignait 142 km/h réels. La nouvelle, qui prétend atteindre 155 km/h, n'a pas dépassé, à Montlhéry, 149,4 km/h."

“

La Rallye 1 compte sur un argument important : son prix de vente peu élevé par rapport à ses performances.

”



La Rallye 1 est pauvrement équipée, mais l'instrumentation se distingue par l'adoption d'aiguilles rouges et jaunes, et non blanches.

↑ *Ses qualités*

BONNE VITESSE DE POINTE

“La Rallye pourra peut-être dépasser légèrement 150 km/h. Ces performances nous paraissent satisfaisantes pour une telle voiture, d'autant que les accélérations sont plutôt brillantes.”

NERVOSITÉ INTÉRESSANTE

“Départ arrêté, avec 2 personnes à bord, la nouvelle Simca passe aux 400 m en 18,8 s et aux 1 000 m en 36,1 s. Cela dénote une nervosité intéressante.”

STABILITÉ AMÉLIORÉE

“Le train arrière modifié bénéficie d'une très bonne adhérence, ce qui est bien agréable, et le carrossage négatif augmente encore la stabilité.”

↓ *Ses défauts*

VOITURE TRÈS SENSIBLE AU VENT

“En ligne droite, la tenue de cap est toujours aléatoire, tandis que le vent latéral donne naissance à des réactions très désagréables.”

MAUVAISE SUSPENSION

“Le nouveau raidissement de la suspension n'est pas fait pour améliorer le confort, que l'on peut qualifier de rudimentaire. L'arrière réagit très sévement par manque de débattement.”

LEVIER DE VITESSES UN PEU DUR

“Le renforcement de la boîte donne des verrouillages plus durs qui demandent un peu plus d'effort au moment des changements à haut régime.”



1

● Vive et légère, cette “tout à l'arrière” a été une bonne voiture école pour de nombreux apprentis-pilotes. ● La Rallye 1 soigne son look avec le capot noir mat, le rétro “obus”, les bandes noires, sans oublier la gazelle sur l'aile avant! ● Le siège baquet dédié au copilote est ici livré en option!

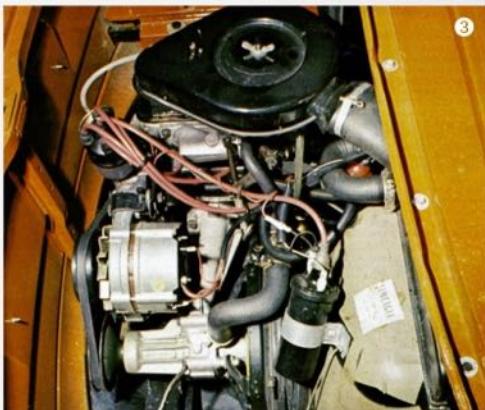


2

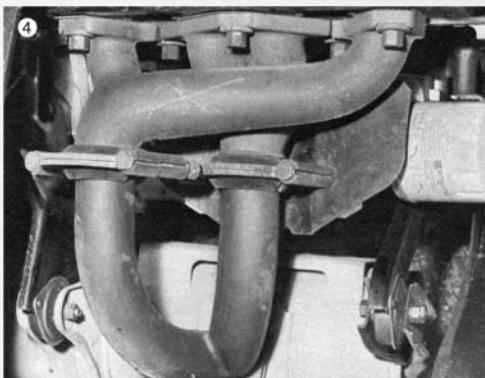


3

“ L'option “Rallye” comprend un siège baquet pour le passager avant, des phares supplémentaires à iodé et un avertisseur de route à compresseur. ”



➊ Afin de supprimer les reflets gênants, les essuie-glace sont également peints en noir mat. ➋ L'inscription "Rallye 1" est ostensiblement présente sur les ailes arrière. ➌ Ce brave 4 cylindres réalisé à 1 294 cm³ développe désormais 60 ch DIN à 5 400 tr/mn. ➍ Le collecteur d'échappement en fonte à double sortie permet de gagner quelques chevaux.



Extraits...

■ "Malgré la direction directe, les écarts sont à peu près incontrôlables. En revanche, sous la pluie, la voiture réagit sainement, tant que l'adhérence des pneus avant reste suffisante."

■ "Naturellement, avec un coffre chargé et quatre personnes à bord, le confort se trouve sensiblement amélioré."

■ "La voiture est pauvrement équipée avec un tableau de bord à quatre petits cadans, dont un compte-tours et un compteur de vitesse à aiguille rouge, au lieu de blanche, plus lisible. On dispose aussi d'une jauge à essence et d'un voltmètre, tandis que six voyants sans repérage contrôlent la température d'eau, la charge, la réserve d'essence, les phares, les veilleuses et les clignotants."

■ "Aucune concession n'est faite au faux luxe ou à l'apparence soignée. En supplément, on peut obtenir un pare-brise feuilletté et une lunette arrière dégivrante."

■ "Ce modèle pourra peut-être devenir la voiture d'initiation à la compétition, tant souhaitée par les jeunes. Son prix est intéressant tandis que ses performances sont devenues honorables, avec la nouvelle cylindrée."

■ "Une vitesse de pointe proche des 150 km/h n'est pas négligeable et les accélérations se révèlent aussi plus convaincantes."



Par Thomas Riaud

Vu d'aujourd'hui

Proposer une voiture sportive abordable pour les jeunes paraît, de nos jours, à l'opposé de la tendance actuelle! D'ailleurs, au nom du "principe de précaution", un constructeur qui se risquerait aujourd'hui à faire de même serait sans doute traîné devant nos tribunaux pour "incitation à la délinquance routière"! Ce n'est pourtant pas cette "bien-pensance" qui tuera Simca, mais ses absorptions successives par les marques Chrysler, puis Talbot... qui se fera elle-même racheter par Peugeot.

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 MERCEDES

“J'ai parcouru 114 000 km avec mon GLK de 2011 (acheté neuf) sans problème, toujours entretenu chez Mercedes. Lors d'une révision, le concessionnaire Mercedes Launay de Limoges a effectué la vidange de la boîte. Après quelques milliers de kilomètres, un bruit est apparu au niveau de la boîte de transfert. Diagnostic, il faut changer la boîte : 7 000 € ! Lors du démontage du cache du pont, le technicien a découvert un tournevis ! Mercedes France a accepté de prendre à sa charge les pièces, et le concessionnaire la moitié de la main-d'œuvre, avec 1 500 € à ma charge. Je salue l'effort du concessionnaire et de Mercedes, mais avec un doute quant à l'origine de la panne...”

Alain Marsat

Jean-Luc Menet nous parle de sa Peugeot RCZ R

ACHETÉE NEUVE EN MAI 2014
27 000 km PARCOURS



“Cette voiture est vraiment unique par son look, son moteur coupleux, sa tenue de route exemplaire sur route montagneuse. Elle ne consomme en moyenne que 8,3 l/100 km. J'ai changé les pneus avant à 19 000 km, mais par précaution, car je n'avais pas encore atteint les témoins d'usure. Nous sommes allés sur la Costa Brava, pour le week-end de Pentecôte, et nous avons participé à un rassemblement de RCZ dans le Languedoc Roussillon. C'était super, et 50 % des participants qui avaient eu une première RCZ sont passés à la RCZ R !”

Claude Roger nous parle de sa BMW 330d Pack

“Que du bonheur avec cette voiture, ma troisième BMW en plus de trente ans, après deux Série 5.”



“Cette voiture a été achetée essentiellement pour des longs voyages, une petite Clio servant aux déplacements urbains. À la concession BMW de Tours, l'accueil fut parfait, et il l'est encore à chaque passage pour les révisions. Tout, absolument tout est d'origine, n'ont été changés que les pneumatiques à 110 000 km, et par deux fois les balais d'essuie-glace. Contrôle technique : RAS, et pour ce qui est de la consommation, je vais de Tours à Nice par l'autoroute avec un plein. En France, je respecte les limitations mais j'ai eu l'occasion de lâcher un peu les

chevaux sur autoroute allemande et à des vitesses inavouables, aucune vibration, ni bruit excessif. Le service BMW à Tours est exceptionnel. L'entretien est effectué pour environ 250 € tous les 25 à 30 000 km. Je n'ai aucun reproche à faire à cette BMW, même le coffre est très logeable. Nous sommes souvent partis en vacances à 4 ou 5. Il n'y a aucun bruit de fonctionnement aujourd'hui, le moteur ronronne tranquillement à 2 500 tr/mn pour 130 km/h ; il est difficile de croire que cette voiture a 14 ans. Il n'y a aucune trace de vieillissement ni extérieur, ni intérieur.”

ACHETÉE NEUVE EN JUIN 2002, 171 000 km PARCOURS, CONSO. MOYENNE : 6,5 l/100 km.

PANNE : aucune pièce changée, tout est d'origine comme les plaquettes de frein, les disques, les amortisseurs, la batterie. FRAIS D'ENTRETIEN : 2 500 € sur quatorze années, plus 700 € pour les pneus et essuie-glace.



aj L'avis de Brice Perrin

De très loin, la E46 est ma génération de Série 3 préférée. À choisir, j'opterais volontiers pour une 330 Ci mais il faut reconnaître que la 330d n'a rien perdu de sa superbe : très performante, confortable, peu gourmande et d'une fiabilité remarquable pour ce qui concerne l'exemplaire que possède Claude !

Vos autos nous intéressent

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



CLEMENT CHOULOT

Retrouvez toutes nos actualités et nos essais sur

lautojournal.fr

Le chef des essais vous répond

Par Guy L'Hospital



Volkswagen Polo

YANN LEFFEBRE

Moteurs essence, VW ou Citroën?

Quel moteur essence offre le plus de plaisir de conduite entre les trois choix suivants :

- 1.2 PureTech 130 Peugeot/Citroën
- 1.6 THP 165 Peugeot/Citroën
- 1.4 TSI 150 Volkswagen ?

Entre la Citroën DS3 et la VW Polo, quelle est la plus confortable ? **G. L.**

Le moteur qui offre le meilleur compromis performances/consommation est sans doute le 1.2 PureTech 130. Hélas, il vibre un peu trop au ralenti. Le THP 165 n'est pas très sportif mais souple et plaisant. Il a en revanche tendance à consommer exagérément. La remarque vaut dans une moindre mesure pour le 1.4 TSI de Volkswagen. C'est toutefois ce dernier qui réunit le plus de qualités : souplesse, performances et innovations technologiques (coupure des cylindres et mode roues libres). Quant aux voitures, en ce qui me concerne, j'attendrais les prochaines versions des Polo mi-2017 ou DS3 qui devraient arriver en concessions début 2018.

Pourquoi pas d'hybride rechargeable sur le BMW X1 ?

Quand sera commercialisé le BMW X1 Hybride rechargeable ? Le 25xe Active Tourer existe depuis plus d'un an. Le X1 allongé est commercialisé en Chine depuis septembre 2016 et la Mini Countryman Hybride Rechargeable est annoncée pour février 2017. Conducteur d'un BMW X1 220d dont je suis très satisfait, je suis impatient de le remplacer par le X1 25xe. Pourquoi BMW n'écoute-t-il pas ses clients ? **G. M.** Peu d'informations filtrent sur le BMW X1 Hybride Rechargeable. Mais BMW devrait vous écouter. Ce que l'on sait : - il reprend la plate-forme du Série 2 Active Tourer, donc il devrait pouvoir recevoir une version hybride rechargeable. - BMW privilégiérait plutôt la version courte que longue pour cette motorisation en Europe. Sans trop nous avancer, il est probable que BMW dévoile un X1 25xe avant la fin de l'année et le commercialise au plus tard début 2018.



GEORGES STEINMETZ

Pourquoi pas un comparatif SUV essence ?

J'aimerais savoir si la rédaction de *L'Auto-Journal* a prévu d'organiser un comparatif entre SUV essence compacts. Je pense notamment aux Renault Kadjar 1.2 TCe 130 ch, Peugeot 3008 II PureTech 130 ch, Seat Ateca 1.4 TSI 150 ch, Volkswagen Tiguan II 1.4 TSI 150 ch, Kia Sportage IV 1.6 GDi 132 ch... **P. P.**

Vous êtes nombreux à réclamer ce genre de comparatif. Nous pensons vous proposer prochainement un dossier complet sur le sujet. Il est vrai que nous avons tendance à réaliser les comparatifs avec des versions diesel, les essence étant principalement traitées en essais simples.



SUV compacts

MERCEDES CLASSE E

Si vous recherchez une berline de grand standing et que vos finances sont en accord avec vos ambitions, la Mercedes Classe E va vous plaire ! Par Pascal Richard Photos Pilou

Même si Mercedes cherche – avec un certain succès d'ailleurs – à rajeunir son image via des berlines au style très dynamique telle que la CLA, ou encore des SUV comme le GLA ou le GLC, le constructeur allemand ne délaisse pas pour autant ses berlines les plus emblématiques, au premier rang

desquelles on trouve la Classe E. Totalement repensée en 2016, cette grande berline affiche une silhouette proche de celle de sa grande sœur, la Classe S. Très aboutie sur le plan technologique, la Classe E cru 2016 met également en avant un très haut niveau de confort et de belles prestations routières.

Côté mécanique, les nouveautés sont nombreuses... et heureuses ! Du coup, la grande Mercedes peut également mettre en avant un bel agrément de conduite. C'est donc avec un plaisir non feint que nous allons nous plonger au sein de cette gamme afin de vous dénicher la version la plus intéressante.

Pour apprécier pleinement la nouvelle Classe E, rien de tel qu'une belle route !



LA GAMME

| Moteurs/Prix | Classe E | Executive | Sportline | Fascination | AMG | Bonus/malus écologique |
|---------------|----------|-----------|-----------|-------------|----------|---------------------------|
| 200 d | 45 100 € | 49 500 € | 52 000 € | 58 600 € | – | malus 0 € |
| 220 d | 49 200 € | 53 600 € | 56 100 € | 62 700 € | – | malus 0 € |
| 220 d 4Matic | – | 56 000 € | 58 500 € | 65 100 € | – | malus de 0 à 60 € |
| 350 d | – | 62 500 € | 65 000 € | 71 600 € | – | malus de 140 à 773 € |
| 200 | 44 750 € | 49 150 € | 51 650 € | 58 250 € | – | malus de 113 à 1 740 € |
| 200 4Matic | – | 54 150 € | 56 650 € | 63 250 € | – | malus de 1 613 à 3 113 € |
| 250 | 49 500 € | 53 900 € | 56 400 € | 63 000 € | – | malus de 113 à 613 € |
| 300 | – | 56 500 € | 59 000 € | 65 600 € | – | malus de 773 à 2 153 € |
| 350 e Hybride | – | 65 500 € | 68 000 € | 74 600 € | – | bonus de 1 000 € |
| 400 4Matic | – | 67 900 € | 70 400 € | 77 000 € | – | malus de 5 340 à 6 810 € |
| 43 AMG 4Matic | – | – | – | – | 81 400 € | malus de 9 050 à 10 000 € |



➊ Sur le plan dynamique, la nouvelle Classe E propose un bel équilibre. ➋ À bord, la présentation est fastueuse. Ici, en finition Fascination, la Mercedes se met en quatre pour le bien-être de ses occupants.

LES TRANSMISSIONS

MANUELLE

Seule la E 200 reçoit une boîte de vitesses manuelle. Cette dernière compte 6 rapports, mais franchement, quels que soient ses mérites, nous lui préférions, et de loin, son homologue automatique disponible en option (2 600 €).

❤ AUTOMATIQUE

Présente de série sur quasiment l'ensemble de la gamme, la nouvelle boîte de vitesses automatique

à 9 rapports est une réussite. Douce, rapide, très finement gérée, c'est la nouvelle référence.

INTÉGRALE

Livrée de série sur les E 400 et E 43 AMG, la transmission intégrale 4Matic est proposée en option sur la E 220 d (2 400 €) et E 200 (2 400 € + 2 600 € de boîte auto obligatoire). À envisager si vous affrontez régulièrement des conditions de circulation difficiles.

L/I/h/empattement: 4,92/1,85/1,47/2,94 m

MOTEURS DIESEL

| | 200 d* | ❤ 220 d | ❤ 350 d |
|--------------------------------------|-------------|-------------|-------------|
| Puissance maxi (ch à tr/mn) | 150 à 3 200 | 194 à 3 800 | 258 à 3 400 |
| Couple maxi (Nm à tr/mn) | 360 à 1 400 | 400 à 1 600 | 620 à 1 600 |
| Performances | | | |
| Vitesse maxi (km/h) | 224 | 229 | 250 |
| Accélération 0-100 km/h (s) | 8,4 | 8,2 | 6,8 |
| Reprise 90-130 en 4 ^e (s) | NC | 7,1 | 5,6 |
| Budget | | | |
| Consommation moyenne (l/100 km) | 4,3 | 6 | 7,5 |

MOTEURS ESSENCE

| | 200 | 250* | 300* | ❤ 350 e* | 400 4Matic* | 43 AMG 4Matic* |
|--------------------------------------|-------------|-------------|-------------|-------------------------|-------------|----------------|
| Puissance maxi (ch à tr/mn) | 184 à 5 500 | 211 à 5 500 | 245 à 5 500 | 211 à 5 500 + 82 élec. | 333 à 5 250 | 401 à 6 100 |
| Couple maxi (Nm à tr/mn) | 300 à 1 200 | 350 à 1 200 | 370 à 1 300 | 350 à 1 200 + 440 élec. | 480 à 1 200 | 520 à 2 500 |
| Performances | | | | | | |
| Vitesse maxi (km/h) | 240* | 250 | 250 | 250 | 250 | 250 |
| Accélération 0-100 km/h (s) | 9 | 6,9 | 6,2 | 6,2 | 5,2 | 4,6 |
| Reprise 90-130 en 4 ^e (s) | 8,4 | NC | NC | NC | NC | NC |
| Budget | | | | | | |
| Consommation moyenne (l/100 km) | 8,5 | 6,3 | 6,9 | 2,5 | 7,9 | 8,4 |

* Données constructeur

LES MOTEURS

DIESEL

200 d

Ce moteur développe 150 ch, une puissance un peu juste pour une berline de ce format.

❤ 220 d

Même bloc que précédemment mais ici, il est doté de 194 ch, ce qui change pas mal de choses en matière d'agrément de conduite ! Une réussite qui sait rester sobre.

❤ 350 d

L'arrivée d'un V6 apporte beaucoup en termes de standing, d'agrément et de... chronos. Reste à financer la bête.

ESSENCE

200

Ce 2 l manque de nerf mais il s'en sort. Autre avantage : c'est le seul bloc essence avec un malus écologique "acceptable".

250

Toujours le même 2 l mais si la puissance progresse (27 ch), le caractère reste placide.

300

Malgré l'appellation, on est toujours sur un 2 l, cette fois de 245 ch. À défaut de brio, cette mécanique propose de bonnes prestations.

❤ 350 e

Même moteur que sur la E 250, mais ici, un bloc électrique vient en renfort. Du coup, cette version revendique 286 ch. Les batteries autorisent une autonomie de 30 km en mode tout électrique.

400

Fort de 333 ch, ce V6 colle bien au standing de la Classe E, mais le prix est élevé et le malus écologique décourageant.

AMG

On trouve ici la 43 AMG équipée d'un V6 biturbo un peu fade ainsi que les futures 63/63 S AMG (commercialisées au printemps) dotées d'un V8 biturbo au caractère plus vindicatif.

ÉQUIPEMENTS COMMUNS À TOUTES LES VERSIONS

7 airbags, banquette AR fractionnable, 40/20/40, climatisation automatique, ensemble audio avec connexion Bluetooth, prise USB et navigateur internet, déclenchement automatique des phares et des essuie-glace, régulateur-limiteur de vitesse, rétroviseurs électriques/dégivrants, système de navigation, volant ajustable en hauteur/profondeur.

ÉQUIPEMENTS / OPTIONS

| | Classe E | Executive | Sportline | Fascination | AMG |
|--|------------------------|-----------|-----------|-------------|-------|
| Aide au stationnement actif avec radars AV/AR + 4 caméras pour une vision à 360° | 3 600 € ⁽¹⁾ | série | série | série | série |
| Détecteur d'angles morts | 3 600 € ⁽¹⁾ | série | série | série | série |
| Garniture intérieure en similicuir | 600 € | série | série | — | — |
| Garniture intérieure en cuir | — | 1 800 € | 2 700 € | série | série |
| Rétroviseurs rabattables électriquement | — | série | série | série | série |
| Sièges AV chauffants | 3 600 € ⁽¹⁾ | série | série | série | série |
| Toit ouvrant panoramique | 2 200 € | 2 200 € | 2 200 € | série | série |

(1) Options groupées

LES FINITIONS**CLASSE E**

À défaut de patronyme, la finition d'entrée de gamme peut mettre en avant une solide dotation d'équipements. Ici, on trouve une climatisation automatique, un ensemble multimédia incluant un système de navigation et la connexion Bluetooth. Un navigateur internet est également au programme. Côté moteurs, on trouve les 200 d et 220 d chez les diesel ainsi que les 200 et 250 pour les essence.

♥ EXECUTIVE

Pour passer de la finition d'entrée de gamme à l'Executive, il vous faudra débourser 4 400 €. Cette somme vous permettra de profiter de garnitures intérieures en similicuir, de sièges ayant chauffants, d'un système de stationnement semi-automatique, d'une vision à 360° de votre voiture, du pilotage par le biais d'un pavé tactile de l'ensemble multimédia et d'une présentation plus soignée.

SPORTLINE

Ici, la Classe E se donne des airs de "sportive". Un contre-emploi ? Un peu mais il faut avouer qu'avec ses roues de 19 pouces, ses boucliers et bas de caisse spécifiques, ses sièges sport et sa garniture intérieure simili cuir Artico, la grande Mercedes ne manque pas d'allure. Côté finances, le passage de la finition Executive à la Sportline revient à 2 500 €.

♥ FASCINATION

En finition haut de gamme, la Classe E dispose d'une dotation d'équipements solide et, surtout, d'une présentation fastueuse. Magnifique, mais le prix augmente de 6 600 € par rapport à l'exécution Sportline.

AMG

Il ne s'agit pas là à proprement parler d'une finition mais davantage d'un modèle à part entière. À noter qu'en matière d'équipements, cette variante sportive reprend la dotation de la finition Fascination.



❶ Garer sa voiture via son smartphone, c'est possible avec la Classe E ! ❷ La voiture autonome, on y arrive ! En tout cas, la Classe E propose de belles avancées. ❸ Débarrassée du levier de boîte de vitesses (il est au volant), la console centrale propose un vaste espace de rangement occultable. ❹ Paramétrier votre Classe E vous occupera quelques soirées. ❺ Les places arrière sont très généreuses. ❻ L'éclairage intérieur s'avère très soigné.



CHRISTIAN MARTIN





Malgré un gabarit et un poids imposants, la Classe E fait preuve d'une étonnante agilité.

LES PRINCIPALES OPTIONS

❤ PACK D'ASSISTANCE

À LA CONDUITE PLUS (2 400 €)

Ce pack regroupe le régulateur de vitesse adaptatif, le système Pre-Safe pour les chocs latéraux et, surtout, le Drive Pilot. Ce dernier point étant l'une des principales innovations apportées par la Classe E. Une fois le Drive Pilot enclenché, la grande Mercedes prend les commandes ! Entendez par là qu'elle est capable de se conduire toute seule dans les embouteillages, mais aussi sur route et autoroute, en prenant en charge la vitesse mais également la direction jusqu'à 210 km/h.

CONSEILLÉ PAR L'AJ

PACK TECHNOLOGIQUE (4 400 €)

Voilà un pack qui colle bien avec l'image high-tech de la Classe E. Ainsi trouve-t-on l'affichage tête haute, la reconnaissance des panneaux, l'intégration de votre smartphone ou plutôt des applications de ce dernier dans le système multimédia et surtout le poste de conduite Widescreen. Ce dernier se compose de deux écrans haute résolution de 31,2 cm. Configurable à souhait, cet ensemble se pilote via deux petits pavés tactiles situés sur le volant.

CONSEILLÉ PAR L'AJ

❤ AIR BODY CONTROL (2 300 €)

Pour profiter au maximum des vertus de grande routière de la Classe E, nous ne saurions trop vous conseiller cette suspension pneumatique qui garantit

une filtration des inégalités de la chaussée absolument remarquable. Autre avantage, un correcteur d'assiette permet à la voiture de conserver un niveau constant. Enfin, la garde au sol peut être relevée de 35 mm, tandis qu'à haute vitesse, elle s'abaisse afin de réduire la résistance à l'air.

CONSEILLÉ PAR L'AJ

PACK AIR BALANCE (500 €)

On s'est parfois un peu moqué des parfumeurs d'ambiance proposés par Citroën. Pourtant, on s'aperçoit aujourd'hui que de nombreux constructeurs ont pris la roue de la marque aux chevrons et y vont à leur tour de leur "sent-bon". Parmi eux, Mercedes qui, sur la nouvelle Classe E, nous propose l'Air Balance, un diffuseur de parfum couplé à un ioniseur d'air chargé d'ions négatifs destinés à purifier l'atmosphère... Tout un programme, mais vu le prix, on s'en passera !

DÉCONSEILLÉ PAR L'AJ

PACK PROTECTION SOLAIRE (700 €)

Si le prix du pack Air Balance peut faire sourire, celui du pack Protection solaire, autrement plus utile, a en revanche de quoi agacer ! En effet, avoir à l'avant un pare-soleil latéral et à l'arrière des rideaux de protection peut s'avérer bien pratique mais Mercedes facture l'ensemble bien trop cher. Du coup, on restera avec nos Ray-Ban à l'avant et nos pare-soleil Mickey à l'arrière !

DÉCONSEILLÉ PAR L'AJ

NOTRE CHOIX 220 d Executive

53 600 € hors options - Malus écologique : 0 €

Très belle prestation de la nouvelle Classe E qui se place au sommet de la catégorie des routières. Elle est enfin servie par une mécanique diesel à la hauteur, couplée en outre à une boîte de vitesses automatique remarquable de douceur et d'efficacité. Côté financier, la barre des 50 000 € est atteinte dès le second niveau de finition... Nous nous en tiendrons donc là, d'autant que la dotation d'équipements est satisfaisante.

LES TEINTES

Peintures unies gratuites



Blanc Polaire



Noir

Peintures métallisées 1 200 €



Argent Diamant



Argent Iridium



Bleu Cavansite



Brun Citrine



Gris Sélénite



Noir Obsidienne



Vert Kallaite

Peintures spéciales



Blanc Diamant
2 100 €



Rouge Jacinthe
1 600 €

LES JANTES



Jantes alliage montées en entrée de gamme.



Jantes alliage avec la finition Executive.



Jantes alliage avec la finition Sportline.



Jantes alliage avec la finition Fascination.

LES CROISIÈRES

l'auto-journal

SÉLECTIONNÉES PAR VOTRE MAGAZINE



DUBROVNIK - MLJET - KORCULA - SIBENIK - TROGIR - SPLIT - HVAR - VIS - KOTOR

À PARTIR DE
1 305 €

8 JOURS / 7 NUITS
AU DÉPART DE PARIS,
TOUT COMPRIS

La CROATIE et le MONTÉNÉGRO

L'Adriatique, ses îles enchanteresses et les bouches de Kotor

DÉPARTS D'AVRIL À SEPTEMBRE 2017 et ...



La croisière spéciale lecteurs

Jean-Luc Evêque, directeur de croisière et chef de cœur, vous invite à partager des moments inoubliables.
Au programme : chorale, spectacles exclusifs, divertissements !

Du 27 juillet au 3 août 2017



Appelez-nous ! c'est rapide,
facile et cela n'engage à rien !

Téléchargez la brochure complète sur

www.croisieres-lecteurs.com/aj

ou écrivez-nous en renvoyant le coupon ci-dessous.

INFORMATIONS & RÉSERVATIONS

01 41 33 59 00

Du lundi au vendredi de 9h à 18h et le samedi 9h à 12h

Complétez, découpez et envoyez ce coupon à L'AUTO-JOURNAL - CROISIÈRE CROATIE - CS 90125 - 27091 EVREUX CEDEX 9

l'auto-journal

OUI, je souhaite recevoir GRATUITEMENT et SANS ENGAGEMENT la documentation complète de cette croisière proposée par L'Auto-Journal.

Nom : Prénom :

Adresse :

Code postal : Ville :

Tél. : Email :

Oui, je souhaite bénéficier des offres de l'Auto-Journal et de ses partenaires.

Avez-vous déjà effectué une croisière (maritime ou fluviale) ?

OUI NON

Conformément à la loi " Informatique et Liberté " du 6 janvier 1978, nous vous informons que les renseignements ci-dessus sont indispensables au traitement de votre commande et que vous disposez d'un droit d'accès, de modification, de rectification et de suppression de ces données par simple courrier. Crédits photos : CroisiEurope * iStockPhoto

Cette croisière est organisée en partenariat avec CroisiEurope. L'Auto-Journal est une publication du groupe Mondadori France Axel Springer (EMAS), siège social : 8 rue François Ory 92543 Montrouge Cedex.

CE17CROP

CroisiEurope
Les croisières sont notre métier

FIAT 500

Avec la 500, Fiat remet au goût du jour le plus mythique de ses modèles.

Agréable à conduire, cette citadine chic demande quand même de faire un petit effort financier pour se l'offrir. Le prix d'une fiabilité sans souci ? Par Pascal Serres

Destinée à concurrencer les petites citadines les plus chics du marché, la Fiat 500 joue à fond la carte de la nostalgie en actualisant avec talent le style de sa glorieuse aînée. L'habitacle pour sa part est à la fois aguicheur et ludique, tout en sachant rester ergonomique. Les matériaux utilisés ne sont toutefois pas tous d'une qualité irréprochable et certains se montrent sensibles aux rayures. Attention donc sur les occasions les plus anciennes.

Côte motorisations, la Fiat 500 emprunte bon nombre de blocs à la Panda, que ce soit en essence ou en diesel. Attention à ces derniers, car les modèles qui ne roulent qu'en milieu urbain rencontrent pas mal de soucis. Le comportement routier et le confort ne souffrent pas vraiment de critique et sont tout à fait acceptables. Mais c'est bien sûr en ville que la petite Fiat, maniable et vive, trouve son terrain de jeux préféré.

LA GAMME

| Modèles | Puissance moteur (ch) | Conso. moy. (l/100 km) | Notre avis |
|-------------|-----------------------|------------------------|--|
| 0.9 Twinair | 85 | 4 | Un petit bloc bicylindre intéressant et très agréable en ville mais un peu juste sur route. Une version très agréable sur tous les types de routes et qui rendrait presque l'auto polyvalente. |
| 0.9 Twinair | 105 | 4,2 | |
| 1.2 | 69 | 5 | |
| 1.4 | 100 | 6 | |
| Abarth | 135 / 140 / 160 / 180 | 9 | Les performances sont au rendez-vous et le plaisir de conduite aussi, mais l'agrément au quotidien l'est moins. |
| 1.3 Mjt | 75 | 4 | Ce diesel est bien adapté à l'usage de la voiture et permet de rouler à moindre frais. |
| 1.3 Mjt | 95 | 4 | |

Essence

Diesel





NOTRE CHOIX
0.9 TWINAIR 105 CH
de 2014

1^{er} prix prospecté: **9 900 €**
26 866 km



NOS MESURES

Moteur/Transmission

| | |
|-----------------------------|--------------------------------------|
| Puissance maxi | 105 ch à 5 500 tr/mn |
| Couple maxi | 145 Nm à 2 000 tr/mn |
| Type | 2 cylindres en ligne essence + turbo |
| Cylindrée/puissance fiscale | 875 cm ³ /5 CV |
| Transmission | aux roues avant |
| Boîte/nombre de rapports | BVM/6 |

Châssis

| | |
|----------------------|-------------|
| Diamètre de braquage | 9,8 m |
| Pneumatiques AV/AR | 195/45 R 16 |

Dimensions/Poids

| | |
|------------------------|----------------------|
| L/l/h/empattement | 3,55/1,63/1,49/2,3 m |
| Poids/tractable freiné | 1085 kg/800 kg |

Performances

| | |
|-------------------------|------------------|
| 1000 m d. a. | 33,8 s |
| 0 à 100 km | 12 s |
| 90 à 130 km en 6°/5°/4° | 10,2/11,7/15,5 s |
| Vitesse maxi | 182 km/h |
| Freinage à 90/130 km/h | 32/66 m |

Habitabilité/Coffre

| | |
|--------------------------|---------------------|
| Longueur aux jambes AR | 17 cm |
| Largeur aux coudes AV/AR | 136/133 cm |
| Volume de coffre | 207 dm ³ |

LE BUDGET

| | |
|-------------------|-------------------------|
| Assurance*: 630 € | Carte grise**: 166,50 € |
|-------------------|-------------------------|

Consommations

| | |
|-----------------------|----------------------|
| Moyenne | 6,5 l/100 km |
| Ville/Route/Autoroute | 6,2/6,4/6,8 l/100 km |
| Autonomie/Réservoir | 538 km/35 l |

Coût de l'entretien

| | | | |
|-----------------|-------|-----------------|--------|
| Amortisseurs AV | 180 € | Distribution | chaîne |
| Amortisseurs AR | 165 € | Embrayage | 270 € |
| Disques AV | 250 € | Catalyseur | 350 € |
| Disques AR | 160 € | Pneus (1 paire) | 250 € |
| Plaquettes AV | 120 € | Feu AV | 280 € |
| Plaquettes AR | 120 € | Feu AR | 140 € |
| Filtre à air | 40 € | Bouclier AV | 380 € |
| Filtre huile | 32 € | Bouclier AR | 300 € |

■ 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 35,30 € par cheval.

LES PANNS

PANNES IMMOBILISANTES/ PÉNALISANTES

MOTEUR DIESEL

Sur les modèles qui font exclusivement de la ville : augmentation du niveau d'huile pouvant conduire à la casse du moteur. Le problème est dû à la dilution du carburant dans l'huile lors des phases de régénération du filtre à particules.

DIRECTION

Bug entre le moteur électrique de l'assistance de direction et le Neiman pouvant empêcher le démarrage du moteur.

AUTRES DÉFAILLANCES

MOTEURS ESSENCE

Difficulté de démarrage à froid sur le 1.4 16V imposant une mise à jour du logiciel moteur.

Allumage du voyant moteur à cause du capteur de régime défectueux sur les 1.2 et 1.4. Sur le 1.2, le régime de ralenti peut être irrégulier en raison d'un problème de la sonde de température d'air.

MOTEUR DIESEL

Bruits et cognements importants dus à la mauvaise fixation de la ligne d'échappement.

HABITACLE

Dysfonctionnements récurrents du système Blue&Me qui imposent des mises à jour du système. Sensibilité aux rayures des matériaux et apparition de vibrations et de bruits au niveau de la planche de bord. Mauvaise conception des grilles d'aération dont les ailettes se détachent.

LES RAPPELS

MAJEURS

CEINTURE DE SECURITÉ (MARS 2015)

Les ancrages de ceintures de sécurité risquent de se briser en cas de choc violent sur les Fiat 500 produites en septembre et octobre 2014.

AIRBAG GENOUX (FÉVRIER 2015)

Sur les Fiat 500L (avec option Pack Sécurité), l'airbag de protection des genoux est non-conforme. Le module de commande doit être remplacé.

PORTES (OCTOBRE 2013)

Sur les 500 Abarth de 2012, la mauvaise conception de la garniture de portes peut causer des blessures aux passagers en cas de choc latéral.

FREINS (DÉCEMBRE 2012)

Sur les voitures avec numéro de châssis compris entre 878 086 et 890 578, le connecteur du servofrein peut être défectueux et engendrer une réduction de l'assistance de freinage.

EMBRAYAGE (MAI 2010)

Risque de rupture des vis de fixation du maître-cylindre d'embrayage sur les versions 1.3 Mjet construites entre février et avril 2010.

FREINS (JUIN 2009)

Sur les modèles fabriqués entre septembre 2008 et février 2009, les roues arrière peuvent se bloquer à cause d'un défaut de fixation du mécanisme de freinage.

& MINEURS

SIÈGE (SEPTEMBRE 2016)

Sur les Fiat 500 produites en décembre 2015 et janvier 2016, les rails de guidage du siège avant droit manquent d'efficacité. Le siège peut alors, soit ne pas rester correctement en place, soit se déplacer inopinément.

CAMÉRA FRONTALE

(NOVEMBRE 2015)

Défaillance de la fixation de la caméra sur le pare-brise sur les Fiat 500L.

LE BILAN FIABILITÉ

Le bilan est plutôt mitigé et les soucis persistent sur la Fiat 500. Heureusement, ils ne concernent généralement plus les organes mécaniques principaux qui ne souffrent plus de problèmes chroniques, mais surtout les équipements annexes qui trinquent en matière de fiabilité.

PROSTATE :
DU NOUVEAU !

Pourquoi les 5 actifs de Prostadium 100% naturels et testés cliniquement permettent d'en finir avec les problèmes de prostate

Pour faire suite à cet étonnant témoignage, nous avons voulu en savoir plus et nous sommes allés interviewer Jean Dutour, biologiste spécialisé dans les actifs naturels qui a mis au point l'étonnante formule de Prostadium

Bonjour Monsieur Dutour, nous avons reçu beaucoup de courrier concernant votre tout nouveau procédé contre les problèmes de prostate, pouvez-vous nous en dire plus ?

Jean Dutour : Avant de vous dire en quoi consiste cet étonnant mélange, laissez-moi vous dire que si je me suis intéressé à ce problème de prostate c'est que j'avais dû moi-même y faire face il y a de cela 5 ans alors que j'étais âgé de seulement 52 ans. Biologiste spécialisé dans les actifs naturels, je me suis dit qu'il devait bien exister un moyen de lutter contre ces problèmes de prostate. Je me suis donc documenté et j'ai plutôt été à la fois rassuré et à la fois inquiet.

Question : Comment cela ?

Jean Dutour : Rassurez car je n'étais pas seul ; savez-vous que 50% des hommes de plus de 50 ans et 75% des hommes de 60 à 70 ans souffre de la prostate et des ennuis que cela entraîne : difficulté d'uriner, réveils et j'en passe.

Inquiété ; car on ne doit pas négliger les risques de cancer associés à la prostate. En effet, cet élargissement de la prostate, cette glande qui entoure l'urètre, à la sortie de la vessie, et dont la taille peut augmenter après l'adolescence même s'il s'agit d'un trouble physique naturel, il ne faut pas l'ignorer. Il débouche aussi sur des troubles beaucoup plus grands. Alors j'ai tout lu. On proposait des régimes très contraignants ou de faire du sport à haute dose et pourquoi pas les 2. Personnellement, même si je faisais un peu de sport je n'étais pas capable de suivre toutes ces recommandations qui m'auraient gâché la vie.

Question : Et que vous êtes-vous dit ?

Jean Dutour : C'est à ce moment que je me suis posé la question de savoir ce qui existait dans les médecines naturelles du monde entier de la Chine à l'Afrique en passant par l'Europe. Bien sûr, j'avais entendu parler des pépins de

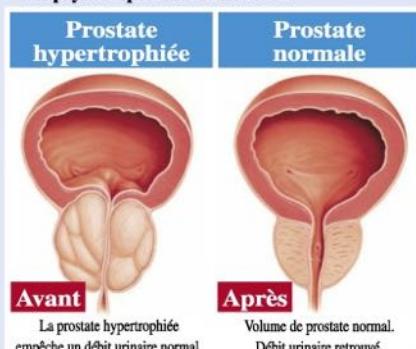
courage mais je recherchais une solution bien plus efficace et surtout définitive.

J'ai assez rapidement (c'est normal, j'étais motivé à en finir vite) isolé les 5 actifs naturels les plus puissants contre les ennuis de prostate.

J'les ai sélectionnés sur la base de 6 critères.

Chacun de ces actifs devait répondre à ces 6 conditions :

- 1 - Reposer sur des études scientifiques qui montrent une action indiscutable et bénéfique sur la prostate.
- 2 - Être déjà bien connu en médecine naturelle pour leur effet sur la fonction urinaire même dans les endroits les plus reculés du monde.
- 3 - Être 100 % naturel.
- 4 - Ne pas comporter d'effets secondaires.
- 5 - Pouvoir être associé entre eux sans perdre d'efficacité.
- 6 - Leur consommation devait être possible dans tous les pays européens sans restriction.



Ceci n'est pas un médicament, il est recommandé de faire un dépistage cancéreux avant toute prise régulière.

www.prostadium.fr

GARANTIE

Il est bien entendu que vous disposez de 6 mois pour juger des résultats. Si à n'importe quel moment pendant cette période, vous n'êtes pas satisfait par votre cure (débit urinaire retrouvé, nuits entières, meilleure libido), il vous suffira de renvoyer vos flacons entamés ou même vides et dès réception, nous vous rembourserons le montant de votre cure par chèque à votre nom.

Coupon pour vous débarrasser de vos problèmes urinaires, grâce à Prostadium

À renvoyer à Simply Forte 27, Avenue de l'Opéra TSA 30 033 75039 PARIS CEDEX 01 | **0825 720 401** | Service 20 €/min + prix appel

OUI, je veux essayer Prostadium sans risquer un euro pour en finir avec mes problèmes urinaires et de prostate.

OUI, il est bien entendu que si je ne suis pas satisfait par ma cure, je dispose de 6 mois après la fin de celle-ci, pour vous renvoyer mes pots entamés ou même vides. Et, dès réception, je serai remboursé par chèque à mon nom du montant de ma cure.

Sous ces conditions, je vous demande de bien vouloir m'expédier :

1 cure d'Essai Starter d'1 mois Prostadium
au prix de lancement de 59 €, au lieu de 99 €, **économise 40 €.** **59,00 €**

1 cure d'Attaque de 2 mois Prostadium
au prix de lancement de 99 €, au lieu de 199 €, **économise 100 €.** **99,00 €**

1 cure Radicale de 4 mois Prostadium dont 1 cure d'1 mois GRATUITE
au prix de lancement de 147 €, au lieu de 297 €, **économise 150 €.** **147,00 €**

TOTAL DE MA COMMANDE

Frais de préparation et d'expédition

MONTANT DE MON PAIEMENT

| | |
|---------|--|
| € | |
| Gratuit | |
| € | |

Je règle le montant de ma commande :

Par chèque à l'ordre de Simply Forte, dans ce cas, je peux si je le désire, payer en 3 fois pour les cures 2 mois et 4 mois (3 chèques de 33 € pour 2 mois et 3 chèques de 49 € pour 4 mois, le premier chèque étant encaissé à l'expédition de ma cure, les 2 autres 1 mois et 2 mois après).

Par carte bancaire : VISA Mastercard

Numéro :

Expiré fin :

Code CVV obligatoire*

Signature :

* le code CVV est un code de sécurité se trouvant au dos de votre carte : les 3 derniers chiffres imprimés sur la partie signée de la carte.

Date : / /

J'indique ci-dessous mes coordonnées :

Nom : Prénom :

N° de la rue : Rue :

Code postal : Ville :

Téléphone* :

E-mail* :

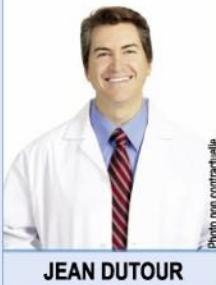


Photo non contractuelle

PROSTATE :
DU NOUVEAU !

Comment, grâce à une étrange rencontre sur le vol Paris-New York, j'en ai fini avec mes problèmes de prostate. //



Quand je suis entré dans le compartiment business de ce vol Paris-New York, le 26 février 2016, je ne savais pas encore que, seulement quelques semaines plus tard, j'en aurais fini avec mes soucis urinaires vieux de 10 ans.

**Lettre ouverte
de Damien Gladec,
63 ans, à tous ceux dont
la prostate gâche la vie,
les nuits et bien
d'autres choses aussi :
Je me levais 10 fois pour
aller aux toilettes**

Vous savez, si je continue à travailler à plus de 63 ans c'est que mon métier m'a toujours passionné. Je suis ingénieur spécialiste des plateformes pétrolières. Je suis parti à la retraite il y a déjà 3 ans mais je continue d'effectuer des missions de conseil auprès de grandes compagnies internationales dont je tai-rai le nom mais que vous connaissez très bien. J'avais pris l'habitude depuis plus de 30 ans de voler sur des longs courriers pour me rendre aux 4 coins du monde. Mais je dois dire que ce qui était une routine pour moi jusque-là devenait un véritable cauchemar. Pendant un vol de 10 heures, je me levais au minimum 8 à 10 fois pour aller aux toilettes. Pire, j'avais constamment envie d'y aller tout en sortant sans l'impression d'avoir vidé ma vessie.

Je refusais de prendre des médicaments

Même si je voyageais en business, le plus important pour moi était de réserver un siège « couloir » pour ne pas déranger mon voisin toutes les ½ heures. Bien sûr, ce problème avait aussi des conséquences sur ma vie de couple. La nuit, j'avais au fur et à mesure des années pris l'habitude de me lever 5-6 fois et même parfois plus. Emilie, mon épouse depuis plus de 30

ans, ne supportait plus d'être réveillée en permanence. Nous avions pris la décision de faire chambre à part. J'avais bien essayé quelques trucs à la mode comme les pépins de courge mais sans résultats vraiment convaincants. J'étais allé voir mon médecin qui m'avait dit que la pression en avion n'arrangeait pas les choses, sans apporter de vraies

moi, Armel, était un Parisien spécialisé dans l'internet. Il semblait plus jeune d'une dizaine d'années. Évidemment, comme d'habitude, j'ai dû interrompre notre conversation une bonne dizaine de fois pour aller aux toilettes.

Ses problèmes avaient disparu

C'est au bout de la 5^e ou 6^e fois qu'il me lança une petite plaisanterie « la prostate, ça ne pardonne pas ». Je lui ai répondu « À votre âge vous avez encore du temps ». Mais j'ai été surpris par sa réponse. Il était plus jeune que moi mais pas autant que je pensais. En fait, il avait 56 ans et il m'expliqua que lui aussi avait souffert de problèmes urinaires liés à la prostate à partir de 55 ans mais qu'ils avaient disparu.

5 actifs 100 % naturels et testés cliniquement allaient me convaincre

En réalité, ses problèmes n'avaient pas disparu d'eux-mêmes. Il en attribuait tout le mérite à une pilule mise au point par un laboratoire français et qui, depuis 2 ans était un succès dans le monde entier. Comme nous avions une connexion internet sur ce vol, il m'a fait découvrir le site où était commercialisée cette gélule. On découvrait que les 5 actifs qui composaient Prostabium (c'est le nom de cette gélule), en plus d'être 100% naturels, bénéficiaient de tests cliniques démontrant leur efficacité à éliminer les problèmes de prostate. Pour vous dire la vérité, j'ai même passé une commande immédiatement depuis l'avion pour être sûr de trouver cette cure à mon arrivée. Avec Armel, nous avons échangé nos cartes et j'ai promis de le rappeler.../...



Photo non contractuelle

Mon médecin avait été formel, la taille de ma prostate rendait l'opération inévitable.

solutions. Je n'avais pas l'habitude de prendre des médicaments.

Ce voyage aurait pu être le dernier

Bref, avec la fatigue liée à des réveils permanents la nuit, j'avais même envisagé d'arrêter mes missions internationales au risque de me retrouver un peu déprimé sans ce travail qui me passionnait encore. Ce voyage aurait pu être le dernier si je n'avais pas fait cette fameuse rencontre. Vous savez ce que c'est, sur ce genre de vol en pleine journée en business class. Il est rare que l'on ne fasse pas connaissance avec son voisin. La personne à côté de

.../...

et de lui payer un déjeuner lors de mon prochain passage à Paris. Si la cure avait autant d'effet sur lui, pourquoi pas sur moi...

Nous avons repris chambre commune avec mon épouse

Dès mon retour, j'ai commencé la cure et ce que m'avait raconté mon voisin s'est vérifié. Vous êtes libre de le croire ou non mais après 2 semaines, je ne me levais quasiment plus la nuit. Mais il me restait le test de l'avion à faire. Cela tombait 5 semaines après le début de ma cure et croyez-moi : je ne me levais plus du tout la nuit. Nous avons même repris chambre commune avec mon épouse (pour dire l'exacte vérité, j'ai dû me lever 2 fois les 2 dernières semaines). J'avais quand même réservé un siège couloir au cas où.

J'ai retrouvé le moral et une pêche d'enfer



On peut dire que Prostabium a sauvé notre vie de couple. Ma femme peut en témoigner, j'ai retrouvé une vigueur que je n'avais plus.

Le test fut concluant ; sur un vol Paris-Singapour de 12 heures avec 2 repas, je me suis levé 2 fois seulement. Et franchement, j'aurais pu éviter la deuxième fois 1 heure avant d'atterrir, je voulais plus me dégourdir les jambes qu'autre chose. Maintenant, je regarde les allers-retours aux toilettes d'une autre façon. Ma vie a vraiment changé. J'ai retrouvé le moral car je pense encore faire des missions pendant 5

Faites ce test avant qu'il ne soit trop tard :

| | oui | non |
|--|-----|-----|
| Vous vous levez plusieurs fois la nuit ? | | |
| Votre débit urinaire n'est pas suffisant ? | | |
| Vous avez du mal à arrêter l'écoulement de votre urine ? | | |
| Vous sentez que votre vessie n'est pas vidée ? | | |
| Vous allez souvent aux toilettes la journée et sans envie réelle ? | | |
| Votre libido est altérée par ces difficultés ? | | |
| Vous ressentez des douleurs au bas-ventre ? | | |
| Vous avez des brûlures au moment d'uriner ? | | |

Si vous répondez oui à une seule de ces questions, Prostabium est là pour vous aider à en finir avec ces problèmes qui sont le plus souvent dus à votre prostate.

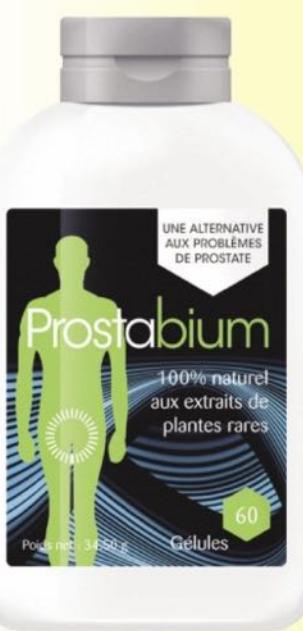
à 6 ans alors qu'il y a 2 mois j'étais prêt à arrêter. Comme je dors mieux, j'ai une pêche d'enfer ! Tout le monde s'en aperçoit, aussi bien mes collègues de mission, que les amis ou bien ma femme. Chose promise chose due, j'ai appelé Armel et nous avons déjeuné il y a 15 jours à Paris. C'est bien la

moindre des choses que je lui devais. Je lui serai toujours reconnaissant de m'avoir fait découvrir la cure Prostabium car elle a changé ma vie. C'est lui qui m'a encouragé à témoigner comme il l'avait fait lui aussi il y a déjà 2 ans. Je ne pouvais rien lui refuser.

Damien



Maintenant je peux faire de longues randonnées avec mon épouse. Je ne risque plus les envies pressantes incessantes qui me mettaient dans des situations inconfortables.



Voici les 5 plantes qui feront de vos problèmes de prostate un vieux souvenir :



Saw Palmetto : les Indiens d'Amérique l'utilisent depuis des siècles pour décongestionner les voies urinaires et traiter les problèmes d'ordre génital.



Epilobium : elle est utilisée par des tribus d'Amérique du sud et des études scientifiques ont montré son rôle d'inhibiteur de la prostaglandine et donc son action effective sur la prostate.



Pygeum : les Africains utilisent l'écorce de prunier d'Afrique pour soigner les troubles de la vessie et soulager les personnes souffrant de la prostate.



Urtica Dioica : la feuille d'Urtica Dioica regorge de stérols et plus particulièrement de b-sitostérol qui améliore les symptômes affectant la prostate.



Curcuma : les médecines traditionnelles chinoises et indiennes en reconnaissent les actions anti-inflammatoires sur la prostate.

Prostabium est offert à ces conditions privilégiées uniquement au travers de cette offre et sur notre site www.prostabium.fr

Votre
nouvelle
voiture
à partir de

90€/mois



Financer sa voiture devient
un jeu d'enfant

Pas envie de vous lancer dans la jungle des offres de financement encore trop souvent complexes et opaques ?
Pas de panique, on est là pour vous !

Avec les solutions de financement Aramisauto, vous pouvez facilement construire votre projet automobile personnalisé, en crédit ou en LOA, et obtenir une réponse de principe immédiate, en agence ou en ligne.



Aramisauto.com

Vous faisiez comment pour acheter une voiture avant ?

Un crédit vous engage et doit être remboursé. Vérifiez vos capacités de remboursement avant de vous engager.
Exemple de financement en LOA (Location avec Option d'Achat) donné à titre indicatif et sans valeur contractuelle pour une Nissan Micra 1.2 80 Visia Pack disponible à la vente au 1er février 2017 sur www.aramisauto.com au prix de **9 290 € TTC**. 1er loyer majoré de **2 500 €** suivi de 59 loyers de **89 €** hors assurances facultatives. Option d'achat : **3 950 €** dans la limite de 60 mois et 50 000 km. Montant total dû en cas d'acquisition hors assurances facultatives : **11 701 €**. Publicité diffusée par ARAMIS SAS au capital de 1 001 000 euros, immatriculée au registre du commerce de Crétell sous le n° B 439 289 265 dont le Siège est situé au 23 avenue Aristide Briand 94 110 Arcueil. Inscrit à l'ORIAS N° 08040955 en qualité de mandataire non exclusif en opération de banque et en services de paiement (MOBSP) de CAPITOLE FINANCE - TOFINSO, filiale à 100% de la Caisse d'Épargne de Midi-Pyrénées, établissement de crédit n°14648, SA à Directoire et Conseil de Surveillance au capital de 32 293 310 euros, immatriculée à l'ORIAS sous le numéro 08040602 et située 2839, avenue La Lauragaise - BP 28208 - 31682 Labège Cedex, RCS Toulouse 433 952 918. Les offres de financement en LOA sont faites sous réserve d'acceptation du dossier par CAPITOLE FINANCE - TOFINSO et après expiration du délai légal de rétractation. Service Client joignable par téléphone au 09 72 72 22 20.

LE PRIX DU NEUF aj

| ALFA ROMEO | | | |
|-----------------------------------|----|------|---------------|
| TYPE | CV | B/M* | PRIX |
| NOUVELLE MITO | | | |
| 1.4 MPI 78 ch | 5 | 0 | 15 490 |
| 0.9 TwinAir 105 ch Super | 5 | 0 | 19 090 |
| 1.4 T MultiAir 140 ch Super TCT | 7 | 0 | 22 550 |
| Veloce TCT | 9 | 0 | 25 890 |
| 1.3 JTDm 95 ch Super | 4 | 0 | 20 790 |
| Surcoйт Super : "base" + 1 900 € | | | |
| Surcoйт Lusso : Super + 1 800 € | | | |
| GIULIETTA | | | |
| 1.4 T-Jet 120 ch | 7 | 0 | 22 190 |
| 1.4 T MultiAir 150 ch | 8 | 0 | 24 690 |
| 1.4 T MultiAir 170 ch Super TCT | 9 | 0 | 29 990 |
| Veloce TCT | 14 | 0 | 35 600 |
| 1.6 JTDm 120 ch | 6 | 0 | 24 990 |
| 2.0 JTDm 150 ch | 7 | 0 | 26 990 |
| 2.0 JTDm 175 ch Super TCT | 9 | 0 | 32 800 |
| Surcoйт Super : "base" + 2 090 € | | | |
| Surcoît Lusso : Super + 2 750 € | | | |
| NOUVELLE GIULIA | | | |
| 2.0 Turbo 200 ch Auto | 11 | 0 | 353 37 090 |
| 2.0 Turbo 280 ch Veloce Auto. Q4 | nc | 0 | 153 53 790 |
| Quattroporte | 40 | 0 | 10 000 79 790 |
| 2.2 Diesel 136 ch | 7 | 0 | 30 990 |
| 2.2 Diesel 150 ch | 7 | 0 | 32 990 |
| 2.2 Diesel 180 ch Super | 9 | 0 | 39 290 |
| 2.2 Diesel 210 ch Veloce Auto. Q4 | nc | 0 | 50 990 |
| Surcoйт Super : "base" + 2 900 € | | | |
| Surcoйт Lusso : Super + 4 700 € | | | |
| 4C | | | |
| Standard Edition | 14 | 0 | 2 300 63 200 |
| 4C SPYDER | | | |
| Surcoйт : coupé + 9 800 € | | | |
| ASTON MARTIN | | | |
| TYPE | CV | B/M* | PRIX |
| V8 Vantage S Coupé | nc | 0 | 120 811 |
| V8 Vantage S Roadster | nc | 0 | 120 912 |
| V12 Vantage S Coupé | nc | 0 | 184 643 |
| V12 Vantage S Roadster | nc | 0 | 196 744 |
| DB11 Coupé Auto. | nc | 0 | 206 430 |
| Vanquish Touchtronic | nc | 0 | 259 920 |
| Vanquish Veloce Touchtronic | nc | 0 | 275 051 |
| Rapide S Touchtronic | nc | 0 | 197 455 |



Audi

Premium Murat
105 bd Murat - Porte de St-Cloud - Paris 16e
Tel. : 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 | 0 | 31 113 35 598 |
| 1.4 TDI 90 ch | 4 | 0 | 20 100 |
| 1.6 TDI 116 ch | 5 | 0 | 21 440 |
| Surcoйт Ambiente : "base" + 2 100 € | | | |
| Surcoйт Ambiente : 600 € | | | |
| Surcoйт Ambiente : 2 800 € | | | |
| Surcoйт Ambiente : Line + 700 € | | | |
| A1 SPORTBACK (5 PORTES) | | | |
| Surcoйт : 3 portes + 600 € | | | |
| NOUVEAU Q2 | | | |
| 1.0 TFSI 116 ch | 6 | 0 | 24 900 |
| 1.4 TFSI CDO 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 | 0 | 34 800 |
| Surcoйт : "base" + 2 800 € | | | |
| Surcoйт Design : Sport + 0 € | | | |
| Surcoйт S line : Design + 3 400 € | | | |
| Surcoйт Design Luxe : Line + 2 400 € | | | |
| NOUVELLE A3 (3 PORTES) | | | |
| 1.0 TFSI 115 ch | 6 | 0 | 24 400 |
| 1.4 TFSI CDO 150 ch | 7 | 0 | 26 400 |
| 2.0 TFSI 190 ch | 10 | 0 | 28 400 |
| S3 | 20 | 0 | 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 |
| Surcoйт Sport : "base" + 2 600 € | | | |

| | | | |
|---|----|---|----------------|
| Surcoйт S line : Design + 2 900 € | | | |
| Surcoйт Design Luxe : S line + 2 600 € | | | |
| NOUVELLE A3 BERLINE (4 PORTES) | | | |
| Surcoйт : 3 portes + 1 750 € | | | |
| NOUVELLE A3 SPORTBACK (5 PORTES) | | | |
| e-tron Design | 6 | 0 | 1 000 41 400 |
| Surcoйт : 3 portes + 1 200 € | | | |
| NOUVELLE A3 CABRIOLET | | | |
| 1.4 TFSI 115 ch | 6 | 0 | 31 400 |
| 1.4 TFSI CDO 150 ch | 7 | 0 | 33 400 |
| 2.0 TFSI 190 ch | 10 | 0 | 53 590 |
| S3 tronic | 20 | 0 | 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 | 0 | 41 200 |
| Surcoйт Sport : "base" + 2 600 € | | | |
| Surcoйт Design : Sport + 0 € | | | |
| Surcoйт S line : Design + 2 900 € | | | |
| Surcoйт Design Luxe : S line + 2 600 € | | | |
| NOUVELLE A3 | | | |
| 1.8 TFSI 180 ch | 10 | 0 | 173 36 620 |
| 2.0 TFSI 230 ch | 13 | 0 | 300 41 830 |
| S Quattro | 20 | 0 | 3 473 57 060 |
| 2.0 TDI 184 ch | 9 | 0 | 41 220 |
| Surcoйт : coupé + 3 000 € | | | |
| TT ROADSTER | | | |
| 1.8 TFSI 180 ch | 10 | 0 | 173 36 620 |
| 2.0 TFSI 230 ch | 13 | 0 | 300 41 830 |
| RS Quattro S tronic | 23 | 0 | 1 000 63 420 |
| RS Performance Quattro S tronic | 26 | 0 | 1 000 66 960 |
| 2.0 TDI 180 ch | 6 | 0 | 30 470 |
| 2.0 TDI Ultra 150 ch | 8 | 0 | 32 220 |
| 2.0 TDI 150 Quattro | 8 | 0 | 34 450 |
| 2.0 TDI 184 ch Quattro S tronic | 10 | 0 | 113 39 560 |
| Surcoйт Ambiente : "base" + 2 500 € | | | |
| Surcoйт S line : "base" + 4 500 € | | | |
| A5 | | | |
| 1.4 TFSI 125 ch | 7 | 0 | 150 30 500 |
| 1.4 TFSI CDO 150 ch | 8 | 0 | 32 000 |
| 2.0 TFSI 180 ch Quattro S tronic | 10 | 0 | 1 373 38 360 |
| RS Quattro S tronic | 23 | 0 | 1 000 63 420 |
| RS Performance Quattro S tronic | 26 | 0 | 1 000 66 960 |
| 2.0 TDI 180 ch | 6 | 0 | 30 470 |
| 2.0 TDI Ultra 150 ch | 8 | 0 | 32 220 |
| 2.0 TDI 150 Quattro | 8 | 0 | 34 450 |
| 2.0 TDI 184 ch Quattro S tronic | 10 | 0 | 113 39 560 |
| Surcoйт Ambiente : "base" + 2 500 € | | | |
| Surcoйт S line : "base" + 4 500 € | | | |
| A6 ALLROAD QUATTRO | | | |
| 3.0 TDI 190 ch Ambiente S tronic | 11 | 0 | 880 57 700 |
| 3.0 TDI 210 ch Ambiente S tronic | 13 | 0 | 880 60 020 |
| 3.0 TDI 227 ch Ambiente S tronic | 16 | 0 | 1 260 63 390 |
| 3.0 TDI 320 ch Ambiente Line Tiptronic | 21 | 0 | 5 113 73 650 |
| Surcoйт Ambiente Luxe : Ambiente + 7 200 € | | | |
| Surcoйт Ambiente Luxe : Ambiente + 2 600 € | | | |
| A6 SPORTBACK | | | |
| 2.0 TFSI 252 ch Ambiente S tronic | 15 | 0 | 300 61 240 |
| S7 Quattro S tronic | 34 | 0 | 1 000 108 780 |
| RS7 Quattro Tiptronic | 47 | 0 | 1 000 135 870 |
| RS7 Performance Quattro Tiptronic | 52 | 0 | 1 000 144 550 |
| 3.0 TDI 190 ch Ambiente S tronic | 10 | 0 | 60 970 |
| 3.0 TDI 210 ch Ultra Ambiente S tronic | 12 | 0 | 63 460 |
| 3.0 TDI 227 ch Ambiente Quattro S tronic | 16 | 0 | 233 70 150 |
| 3.0 TDI 320 ch Ambiente Quattro Tiptronic | 32 | 0 | 1 313 74 290 |
| Surcoйт Ambiente Luxe : Ambiente + 4 100 € | | | |
| Surcoйт Ambiente Luxe : S line + 2 400 € | | | |
| Surcoйт Ambiente Luxe : S line + 6 000 € | | | |
| Surcoйт Ambiente Luxe : Extended : Ambiente + 6 000 € | | | |
| A7 | | | |
| 6.3 TFSI 500 ch W12 Tiptronic Limousine | 41 | 0 | 10 000 161 270 |
| S8 Tiptronic | 42 | 0 | 10 000 138 850 |
| M20i | 52 | 0 | 10 000 173 910 |
| 3.0 TDI Clean Diesel 262 ch Tiptronic | 16 | 0 | 1 260 89 760 |
| 4.2 TDI Clean Diesel 385 ch Tiptronic | 27 | 0 | 9 660 108 760 |
| Surcoйт Avus : Extended : Avus + 6 000 € | | | |
| Surcoйт Avus : Extended : Avus + 6 000 € | | | |
| A8 | | | |
| 3.0 TDI Ultra Clean Diesel 218 ch Tiptronic | 12 | 0 | 773 61 270 |
| 3.0 TDI Clean Diesel 272 ch Tiptronic | 15 | 0 | 1 260 65 620 |
| SQ7 Tiptronic | 32 | 0 | 9 660 106 770 |
| e-tron | 13 | 0 | 82 680 |
| Surcoйт S line : "base" + 4 400 € à + 7 200 € | | | |
| Surcoйт Avus : Ambiente Luxe + 6 000 € à + 7 700 € | | | |
| Surcoйт Avus : Extended : Avus + 5 500 € à + 6 100 € | | | |
| R8 | | | |
| V10 S tronic | 45 | 0 | 10 000 169 600 |
| V10 Plus S tronic | 49 | 0 | 10 000 202 100 |
| V10 S tronic | 45 | 0 | 10 000 184 000 |
| NOUVELLE A5 SPORTBACK | | | |
| 2.0 TFSI 252 S tronic | 15 | 0 | 253 46 500 |
| S5 Tiptronic | 24 | 0 | 4 673 75 700 |
| Surcoйт Design Luxe : S line + 2 300 € | | | |
| Surcoйт Design Luxe : Sport + 0 € | | | |
| Surcoйт S line : Design + 3 400 € | | | |
| Surcoйт Design Luxe : Line + 2 400 € | | | |
| NOUVELLE A5 CABRIOLET | | | |
| 1.8 TFSI 180 ch | 10 | 0 | 173 36 620 |
| 2.0 TFSI 230 ch S tronic | 13 | 0 | 300 41 830 |
| S5 Tiptronic | 24 | 0 | 4 673 75 700 |
| Surcoйт Design Luxe : S line + 2 300 € | | | |
| Surcoît Design : Sport + 0 € | | | |
| Surcoйт S line : Design + 3 400 € | | | |
| Surcoйт Design Luxe : Line + 2 400 € | | | |
| NOUVELLE A3 (3 PORTES) | | | |
| 1.0 TFSI 115 ch | 6 | 0 | 24 400 |
| 1.4 TFSI CDO 150 ch | 7 | 0 | 26 400 |
| 2.0 TFSI 190 ch | 10 | 0 | 28 400 |
| S3 | 20 | 0 | 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 |
| Surcoйт Sport : "base" + 2 600 € | | | |
| Surcoйт Design : Sport + 0 € | | | |
| Surcoйт S line : Design + 3 400 € | | | |
| Surcoйт Design Luxe : Line + 2 400 € | | | |

Votre voiture reprise & payée en 24h

sans obligation d'en acheter une nouvelle !

Estimation gratuite de votre voiture



APPELEZ-NOUS AU : **30 55**
(Gratuit depuis un poste fixe)

| BENTLEY | | | |
|----------------------------------|----|------|----------------|
| TYPE | CV | B/M* | PRIX |
| Flying Spur V8 | NC | 0 | 10 000 185 280 |
| Flying Spur V8 S | NC | 0 | 10 000 185 280 |
| Flying Spur W12 | NC | 0 | 10 000 200 680 |
| Flying Spur W12 S | NC | 0 | 10 000 219 000 |
| Continental GT V8 | NC | 0 | 10 000 176 040 |
| Continental GT V8 S | NC | 0 | 10 000 190 560 |
| Continental GT | NC | 0 | 10 000 195 120 |
| Continental GT Speed | 57 | 0 | 10 000 218 640 |
| Continental Supersports | NC | 0 | 10 000 267 000 |
| Continental GT V8 Convertible | NC | 0 | 10 000 193 680 |
| Continental GT V8 S Convertible | NC | 0 | 10 000 209 640 |
| Continental GT Convertible | 52 | 0 | 10 000 214 680 |
| Continental GT Speed Convertible | 57 | 0 | 10 000 240 480 |
| Bentley W12 | NC | 0 | 10 000 210 240 |
| Bentley Diesel | NC | 0 | 10 000 175 800 |
| Mulsanne | NC | 0 | 10 000 289 688 |
| Mulsanne Speed | NC | 0 | 10 000 326 640 |

| BMW | | | |
|-------------------------------------|-----|---------------|--------------|
| TYPE | CV | B/M* | PRIX |
| 135i | 135 | 0 | 29 700 |
| 170d 60 Ah | 3 | 0 | 6 300 35 790 |
| 170d 94 Ah | 3 | 0 | 6 300 36 690 |
| SÉRIE 1 (3 PORTES) | | | |
| 116 Première | 6 | 0 | 22 990 |
| 118 Lounge | 7 | 0 | 27 100 |
| 120 Lounge | 10 | 0 | 29 950 |
| 125 Lounge Auto. | 13 | 0 | 73 36 350 |
| M140i | 23 | 0 | 6 810 45 600 |
| 114d Première | 5 | 0 | 21 000 |
| 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 |
| Surcoйт Lounge : Première + 1 750 € | | | |
| Surcoйт Lounge : Sport + 3 000 € | | | |
| Surcoйт UrbanChic : Sport + 1 500 € | | | |
| Surcoйт M Sport : UrbanChic + 900 € | | | |
| SÉRIE 1 (5 PORTES) | | | |
| Surcoйт 3 portes + 750 € | | | |
| SÉRIE 2 COUPÉ | | | |
| 218i Lounge | 7 | 0 | 29 990 |
| 220i Lounge | 10 | 0 | 33 390 |
| 230i Lounge | 15 | 0 | 613 36 800 |
| M20i | 23 | 0 | 6 810 48 150 |
| 26 | 0 | 10 000 61 650 | |
| 218d Lounge | 8 | 0 | 32 100 |
| 220d Lounge | 10 | 0 | 35 490 |
| 225d Lounge | 12 | 0 | 40 450 |
| Surcoйт Sport : Lounge + 3 400 € | | | |

| SÉRIE 2 GRAN TOURER | | X4 | |
|--|----|--------|-------------|
| 216i Première | 6 | 53 | 26 490 |
| 218i Lounge | 7 | 0 | 31 490 |
| 220i Lounge | 11 | 860 | 35 000 |
| 21d Première | 5 | 0 | 29 490 |
| 21d Première | 6 | 0 | 30 950 |
| 21d Lounge | 8 | 0 | 34 800 |
| 220d Lounge Auto. | 10 | 0 | 37 850 |
| Surcôt Lounge: Première + 1 750 € + 1 910 € | | | |
| Surcôt Lounge: Sport + 2 650 € + 3 000 € | | | |
| Surcôt Lounge: Sport + 2 350 € | | | |
| Surcôt M Sport: Lounge + 650 € + 750 € | | | |
| X1 | | | |
| schre18i Lounge | 7 | 0 | 31 950 |
| xDrive20i Lounge Auto. | 11 | 960 | 39 950 |
| xDrive25i Lounge Auto. | 13 | 960 | 42 700 |
| schre16d Lounge | 6 | 0 | 32 150 |
| schre18d Lounge | 7 | 0 | 34 600 |
| schre20d Lounge | 8 | 0 | 37 850 |
| xDrive24d Lounge Auto. | 13 | 140 | 44 150 |
| Surcôt Sport: Lounge + 4 150 € | | | |
| Surcôt xLine: Sport + 800 € | | | |
| Surcôt M Sport: xLine + 1 200 € | | | |
| SÉRIE 3 BERLINE | | | |
| 318i Lounge | 7 | 0 | 32 100 |
| 320i Lounge | 10 | 800 | 35 350 |
| 330i xDrive Lounge Plus Auto. | 15 | 350 | 48 800 |
| 340i Lounge Plus | 21 | 510 | 49 800 |
| M3 | 32 | 10 000 | 84 500 |
| M3 Pack Compétition | 34 | 11 000 | 91 200 |
| 330e Lounge Plus | 8 | 1000 | 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 | 60 | 49 900 |
| 335d xDrive Lounge Plus Auto. | 20 | 600 | 56 500 |
| Surcôt Lounge: Lounge + 1 000 € | | | |
| Surcôt Lounge: Sport + 1 300 € | | | |
| Surcôt M Sport: Sport + 2 550 € | | | |
| SÉRIE 3 TOURING (BREAK) | | | |
| Surcôt: berline + 1 350 € + 1 650 € | | | |
| NOUVELLE SÉRIE 3 GRAN TURISMO | | | |
| 320d Lounge Auto. | 10 | 800 | 113 470 500 |
| 330d Lounge xDrive Auto. | 15 | 800 | 149 450 |
| 340i Lounge xDrive Auto. | 21 | 4 250 | 144 550 |
| 318d Lounge | 8 | 0 | 37 850 |
| 320d Lounge Auto. | 10 | 0 | 41 300 |
| 330d Lounge Auto. | 15 | 610 | 50 250 |
| 335d Lounge xDrive Auto. | 20 | 1 130 | 56 250 |
| Surcôt Sport: Lounge + 2 500 € | | | |
| Surcôt Lounge: Sport + 2 500 € | | | |
| Surcôt M Sport: Sport + 2 500 € | | | |
| SÉRIE 4 COUPE | | | |
| 420i Lounge | 10 | 173 | 39 250 |
| 430i Lounge | 15 | 690 | 43 500 |
| 440i Lounge | 20 | 510 | 50 350 |
| M4 | 32 | 10 000 | 65 400 |
| M4 Pack Compétition | 34 | 10 000 | 92 200 |
| 418d Lounge | 8 | 0 | 38 200 |
| 420d Lounge | 10 | 0 | 41 200 |
| 430d Lounge Auto. | 15 | 60 | 50 150 |
| 435d xDrive Lounge Auto. | 20 | 600 | 56 200 |
| Surcôt Sport: Lounge + 4 500 € | | | |
| Surcôt Lounge: Sport + 3 600 € | | | |
| Surcôt M Sport: Sport + 3 000 € | | | |
| SÉRIE 4 GRAN COUPE | | | |
| 420i Lounge | 10 | 173 | 39 250 |
| 430i Lounge | 15 | 1 870 | 43 500 |
| 440i Lounge | 21 | 5 570 | 52 550 |
| 418d Lounge | 7 | 0 | 38 200 |
| 420d Lounge | 10 | 0 | 41 200 |
| 430d Lounge Auto. | 10 | 173 | 50 150 |
| 435d xDrive Lounge Auto. | 15 | 950 | 56 200 |
| Surcôt Sport: Lounge + 4 500 € | | | |
| Surcôt Lounge: Sport + 3 600 € | | | |
| Surcôt M Sport: Sport + 3 000 € | | | |
| SÉRIE 4 CABRIOLET | | | |
| 420i Lounge | 10 | 173 | 39 250 |
| 430i Lounge | 15 | 1 870 | 43 500 |
| 440i Lounge | 20 | 5 570 | 52 550 |
| M4 | 32 | 10 000 | 65 400 |
| M4 Pack Compétition | 34 | 10 000 | 92 200 |
| 418d Lounge | 8 | 0 | 38 200 |
| 420d Lounge | 10 | 0 | 41 200 |
| 430d Lounge Auto. | 10 | 173 | 50 150 |
| 435d xDrive Lounge Auto. | 15 | 950 | 56 200 |
| Surcôt Sport: Lounge + 4 500 € | | | |
| Surcôt Lounge: Sport + 3 600 € | | | |
| Surcôt M Sport: Sport + 3 000 € | | | |
| SÉRIE 4 X3 | | | |
| xDrive20i Lounge Auto. | 11 | 2 150 | 42 600 |
| xDrive28i Lounge Auto. | 15 | 3 110 | 50 200 |
| xDrive35i Lounge Plus Auto. | 20 | 10 000 | 58 700 |
| schre18d Lounge | 8 | 0 | 39 350 |
| schre20d Lounge | 10 | 0 | 45 200 |
| xDrive30d Lounge Auto. | 15 | 1 260 | 53 900 |
| xDrive35d Lounge Plus Auto. | 20 | 2 300 | 62 500 |
| Surcôt Lounge Plus: Lounge + 4 700 € | | | |
| Surcôt xLine Lounge Plus + 4 000 € + 4 350 € | | | |
| Surcôt M Sport: Lounge + 5 000 € + 2 800 € | | | |

| NOUVELLE SÉRIE 5 | | C4 | |
|---|--------------|---------------------------|---------|
| 530i Business Lounge xDrive Auto. | 15 | 3 113 | 57 700 |
| M40i Auto. | 25 | 10 000 | 70 000 |
| xDrive20d Lounge Plus | 10 | 210 | 52 500 |
| xDrive30d Lounge Plus Auto. | 15 | 1 260 | 61 400 |
| xDrive35d Lounge Plus Auto. | 20 | 2 300 | 65 400 |
| Surcôt Lounge: Lounge Plus + 4 550 € + 7 460 € | | | |
| Surcôt Sport: Lounge Plus + 4 550 € + 7 460 € | | | |
| Surcôt M Sport: Lounge Plus + 4 550 € + 7 460 € | | | |
| NOUVELLE GRAN TURISMO | | NOUVELLE SÉRIE 6 COUPE | |
| 535i xDrive Lounge Plus Auto. | 20 | 10 000 | 69 100 |
| 520d Lounge Plus Auto. | 10 | 773 | 56 100 |
| 530e Lounge Plus Auto. | 15 | 1 740 | 63 550 |
| 535i xDrive Lounge Plus Auto. | 20 | 4 253 | 71 100 |
| Surcôt Lounge: Lounge Plus + 8 100 € + 8 400 € | | | |
| Surcôt M Sport: Lounge Plus + 8 100 € + 8 400 € | | | |
| NOUVELLE 6 COUPE | | NOUVELLE 6 GRAN COUPE | |
| 640i Lounge Plus Auto. | 21 | 5 113 | 85 300 |
| 650i Lounge Plus Auto. | 34 | 10 000 | 98 700 |
| M6 xDrive | 47 | 10 000 | 136 900 |
| M6 Pack Compétition xDrive | 52 | 10 000 | 146 050 |
| 640d Lounge Plus | 20 | 410 | 88 550 |
| Surcôt Lounge: Lounge Plus + 12 800 € + 12 900 € | | | |
| Surcôt M Sport: Lounge Plus + 10 000 € + 10 250 € | | | |
| NOUVELLE 6 GRAN COUPE | | NOUVELLE 6 GRAN COUPE | |
| 640i Lounge Plus Auto. | 21 | 5 573 | 87 500 |
| 650i Lounge Plus Auto. | 34 | 10 000 | 100 900 |
| M6 xDrive | 47 | 10 000 | 141 650 |
| M6 Pack Compétition xDrive | 52 | 10 000 | 150 050 |
| 640d Lounge Plus | 20 | 773 | 97 650 |
| Surcôt Lounge: Lounge Plus + 11 000 € + 11 100 € | | | |
| Surcôt M Sport: Lounge Plus + 9 700 € + 9 950 € | | | |
| X5 | | SÉRIE 6 CABRIOLET | |
| 640i Lounge Plus Auto. | 21 | 6 053 | 94 400 |
| 650i Lounge Plus Auto. | 34 | 10 000 | 107 800 |
| M6 xDrive | 47 | 10 000 | 144 350 |
| M6 Pack Compétition xDrive | 52 | 10 000 | 154 250 |
| 640d Lounge Plus | 20 | 0 | 73 650 |
| Surcôt Lounge: Lounge Plus + 11 000 € + 11 100 € | | | |
| Surcôt M Sport: Lounge Plus + 10 200 € + 10 250 € | | | |
| NOUVELLE 6 CABRIOLET | | NOUVELLE 6 GRAND COUPE | |
| 640i Lounge Plus Auto. | 21 | 6 053 | 94 400 |
| 650i Lounge Plus Auto. | 34 | 10 000 | 107 800 |
| M6 xDrive | 47 | 10 000 | 144 350 |
| M6 Pack Compétition xDrive | 52 | 10 000 | 154 250 |
| 640d Lounge Plus | 20 | 0 | 73 650 |
| Surcôt Lounge: Lounge Plus + 11 000 € + 11 100 € | | | |
| Surcôt M Sport: Lounge Plus + 10 200 € + 10 250 € | | | |
| X6 | | NOUVELLE 6 GRAND COUPE | |
| xDrive35i Lounge Plus Auto. | 20 | 10 000 | 70 700 |
| xDrive50i Lounge Plus Auto. | 25 | 10 000 | 86 350 |
| M Auto | 49 | 10 000 | 127 650 |
| xDrive40e Lounge Plus | 13 | 0 | 73 650 |
| schre25d Lounge Auto. | 13 | 410 | 55 650 |
| xDrive40d Lounge Plus Auto. | 16 | 0 | 2 153 |
| M50d Auto. | 26 | 5 540 | 97 150 |
| Surcôt Lounge: Lounge Plus + 6 450 € | | | |
| Surcôt xLine: Lounge Plus + 4 850 € + 5 750 € | | | |
| Surcôt Lounge: xLine + 5 000 € + 5 900 € | | | |
| Surcôt M Sport: xLine + 500 € + 3 400 € | | | |
| SÉRIE 7 | | NOUVELLE 7 | |
| 740i Auto. | 21 | 1 873 | 92 250 |
| 750i xDrive Auto. | 34 | 10 000 | 109 050 |
| 740e | 13 | 1 000 | 94 450 |
| 730e Auto. | 15 | 0 | 87 650 |
| 740d xDrive Auto. | 20 | 60 | 97 650 |
| 750d xDrive Auto. | 28 | 1 260 | 109 050 |
| Surcôt Lounge: Lounge + "base" + 13 000 € | | | |
| Surcôt M Sport: Lounge + 10 750 € + 10 750 € | | | |
| SÉRIE 7 | | NOUVELLE LOGAN MCV | |
| 1.0 SCE 75 | | nc | 0 |
| 0.9 Tce 90 ch Ambiance | | 5 | 0 |
| 1.5 dCi 75 ch Ambiance | | 4 | 0 |
| 1.5 dCi 90 ch Laureate | | 4 | 0 |
| Surcôt Laureate: Ambiance + 1 100 € | | | |
| NOUVELLE SANDERO STEPWAY | | NOUVELLE SANDERO STEPWAY | |
| 0.9 Tce 90 | | 5 | 0 |
| 1.5 dCi 90 | | 5 | 0 |
| NOUVELLE LOGAN | | NOUVELLE LOGAN MCV | |
| 1.0 SCE 75 | | nc | 0 |
| 0.9 Tce 90 ch Ambiance | | 5 | 0 |
| 1.5 dCi 75 ch Ambiance | | 4 | 0 |
| 1.5 dCi 90 ch Laureate | | 4 | 0 |
| Surcôt Laureate: Ambiance + 1 100 € | | | |
| NOUVELLE LOGAN | | NOUVELLE LOGAN | |
| 1.0 SCE 75 | | nc | 0 |
| 0.9 Tce 90 Silver Line | | 5 | 0 |
| 1.5 dCi 75 Silver Line | | 4 | 0 |
| 1.5 dCi 90 Silver Line | | 4 | 0 |
| Surcôt Black Line: Silver Line + 1 350 € | | | |
| NOUVELLE LODGY STEPWAY | | NOUVELLE LODGY STEPWAY | |
| 1.2 Tce 115 ch | | nc | 0 |
| 1.5 dCi 110 ch | | nc | 0 |
| DUSTER | | DUSTER | |
| 1.6 SCE 115 ch | 6 | 860 | 11 990 |
| 1.2 PureTech 82 ch Shine | 7 | 353 | 15 250 |
| 1.5 dCi 90 ch | 5 | 0 | 13 600 |
| 1.5 dCi 110 ch Silver Line | 6 | 0 | 15 950 |
| Surcôt Silver Line: "base" + 1 750 € + 1 760 € | | | |
| Surcôt Laureate Plus: Silver Line + 1 000 € | | | |
| Surcôt Black Touch: Laureate Plus + 1 000 € | | | |
| NOUVELLE DOKKER | | NOUVELLE DOKKER | |
| 1.6 SCE 100 ch | nc | 9 650 | |
| 1.2 Tce 115 ch Silver Line | nc | 12 850 | |
| NOUVELLE 500L | | NOUVELLE 500L | |
| 595C | 8 | 410 | 20 800 |
| 596C Turisme | 9 | 410 | 22 600 |
| 595C Compétition | 10 | 410 | 27 900 |
| NOUVELLE 500L (CABRIOLET) | | NOUVELLE 500L (CABRIOLET) | |
| 595C | 4 | 0 | 14 550 |
| 596C Turisme | 4 | 0 | 18 490 |
| 595C Compétition | 4 | 0 | 19 240 |
| Abarth 595 | | Abarth 595 | |
| 595C | 6 | 410 | 16 100 |
| 596C Turisme | 5 | 0 | 19 790 |
| 595C Compétition | 5 | 0 | 20 890 |
| Abarth 500L | | Abarth 500L | |
| 595 | 1 495 ch Pop | 6 | 410 |
| 596 Turisme | 4 | 0 | 18 490 |
| 596 Compétition | 5 | 0 | 19 140 |
| Abarth 595C | | Abarth 595C | |
| 595C | 4 | 0 | 14 550 |
| 596C Turisme | 4 | 0 | 18 490 |
| 596C Compétition | 5 | 0 | 19 240 |
| Abarth 500L | | Abarth 500L | |
| 595 | 1 495 ch Pop | 6 | 410 |
| 596 Turisme | 5 | 0 | 19 790 |
| 596 Compétition | 5 | 0 | 20 890 |
| Abarth 500L (CABRIOLET) | | Abarth 500L (CABRIOLET) | |
| 595 | 1 495 ch Pop | 6 | 410 |
| 596 Turisme | 5 | 0 | 19 790 |
| 596 Compétition | 5 | 0 | 20 890 |
| Fiat 500 | | Fiat 500 | |
| 500 | 1 269 ch Pop | 4 | 0 |
| 500 TwinAir 85 ch Lounge | 4 | 0 | 16 490 |
| 500 TwinAir 105 ch Lounge | 5 | 0 | 17 240 |
| 500 TwinAir 105 ch Popstar | 5 | 0 | 17 140 |
| Fiat 500L | | Fiat 500L | |
| 500L | 1 269 ch Pop | 4 | 0 |
| 500L TwinAir 85 ch Popstar | 5 | 0 | 16 490 |
| 500L TwinAir 105 ch Popstar | 5 | 0 | 17 240 |
| Fiat 500C | | Fiat 500C | |
| 500C | 1 269 ch Pop | 4 | 0 |
| 500C TwinAir 85 ch Popstar | 5 | 0 | 16 490 |
| Fiat 500C (CABRIOLET) | | Fiat 500C (CABRIOLET) | |
| 500C | 1 269 ch Pop | 4 | 0 |
| 500C TwinAir 85 ch Popstar | 5 | 0 | 16 490 |
| Fiat 500L (CABRIOLET) | | Fiat 500L (CABRIOLET) | |
| 500L | 1 269 ch Pop | 4 | 0 |
| 500L TwinAir 85 ch Popstar | 5 | 0 | 16 490 |
| Fiat 500L (CABRIOLET) | | Fiat 500L (CABRIOLET) | |
| 500L | 1 269 ch Pop | 4 | 0 |
| 500L TwinAir 85 ch Popstar | 5 | 0 | 16 490 |
| Fiat 500L (CABRIOLET) | | Fiat 500L (CABRIOLET) | |
| 500L | 1 269 ch Pop | 4 | 0 |
| 500L TwinAir 85 ch Popstar | 5 | 0 | 16 490 |
| Fiat 500L (CABRIOLET) | | Fiat 500L (CABRIOLET) | |
| 500L | 1 269 ch Pop | 4 | 0 |
| 500L TwinAir 85 ch Popstar | 5 | 0 | 16 490 |
| Fiat 500L (CABRIOLET) | | Fiat 500L (CABRIOLET) | |
| 500L | 1 269 ch Pop | 4 | 0 |
| 500L TwinAir 85 ch Popstar | 5 | 0 | 16 490 |
| Fiat 500L (CABRIOLET) | | Fiat 500L (CABRIOLET) | |
| 500L | 1 269 ch Pop | | |

| 500L TREKKING | |
|-----------------------------|----------------|
| 1.4 95 ch Popstar | 6 □ 773 19 290 |
| 0.9 TwinAir 105 ch Popstar | 5 0 20 790 |
| 1.3 MultiJet 95 ch Popstar | 5 0 21 690 |
| 1.6 MultiJet 120 ch Popstar | 5 0 22 890 |

| 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 |

Surcôt Lounge: Popstar + 1500 €

| 500X | |
|-------------------------------------|------------------|
| 1.6 e-Torq 110 ch Pop | 6 □ 410 17 990 |
| 1.4 MultiAir 140 ch Popstar | 8 □ 410 21 490 |
| 1.4 MultiAir 170 ch Cross 4x4 Auto. | 10 □ 2300 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 □ 73 26 590 |

Surcôt Popstar: Pop + 1700 €

Surcôt Lounge: Popstar + 2400 €

Surcôt Cross: Popstar + 1000 €

Surcôt Cross Plus: Cross + 2400 €

| 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 |

Surcôt Pop: "base" + 1000 €

Surcôt Easy: Pop + 1000 €

Surcôt Lounge: Easy + 1000 €

| 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 |

Surcôt Rock: Cross + 1500 €

| PUNTO (5 PORTES) | |
|-------------------------|----------------|
| 1.2 69 ch | 4 0 11 090 |
| 1.4 77 ch Easy | 5 □ 113 13 590 |
| 0.9 TwinAir 105 ch Easy | 5 0 15 090 |
| 1.3 Diesel 95 ch Pop | nc 0 15 590 |

Surcôt Pop: "base" + 1000 €

Surcôt Easy: Pop + 1000 €

Surcôt Lounge: Easy + 1000 €

| NOUVELLE TIPO BERLINE | |
|-------------------------|----------------|
| 1.4 95 ch | 5 □ 140 12 490 |
| 1.3 MultiJet 95 ch | 4 0 14 990 |
| 1.6 MultiJet 120 ch Pop | 4 0 17 590 |

Surcôt Pop: "base" + 1300 €

Surcôt Easy: Pop + 1300 €

Surcôt Lounge: Pop + 1300 €

| NOUVELLE TIPO 5 PORTES | |
|-------------------------|----------------|
| 1.4 95 ch | 5 □ 113 13 990 |
| 1.6 110 Easy ATX | 6 □ 953 18 490 |
| 1.4 Jet 120 ch Easy | 7 □ 410 18 490 |
| 1.3 MultiJet 95 ch | 5 0 16 490 |
| 1.6 MultiJet 120 ch Pop | 6 0 19 490 |

Surcôt Pop: "base" + 1500 €

Surcôt Easy: Pop + 1500 €

Surcôt Lounge: Pop + 1500 €

| NOUVELLE TIPO STATION WAGON | |
|-----------------------------|--|
| Surcôt: 5 Portes + 1500 € | |

| NOUVEAU 124 SPIDER | |
|---------------------|-----------------|
| 1.4 MultiAir 140 ch | 8 □ 1153 26 290 |

Surcôt Lisse: "base" + 2000 €

Surcôt Lisse Plus: Lisse + 2000 €

| NOUVEAU ARABARTH 124 SPIDER | |
|-----------------------------|-----------------|
| 1.4 MultiAir 170 ch | 9 □ 1153 40 000 |

| NOUVEAU QUBO | |
|-----------------------------|------------|
| 1.3 MultiJet 80 ch Trekking | 4 0 16 140 |
| 1.3 MultiJet 95 Trekking | 5 0 16 640 |

| DOBLO | |
|----------------------------|-----------------|
| 1.4 95 ch Pop | 6 □ 5340 16 490 |
| 1.6 MultiJet 95 ch Lounge | 5 0 22 390 |
| 1.6 MultiJet 120 ch Lounge | 6 0 22 890 |

Surcôt Lounge Pack: Lounge + 1000 €

Surcôt Trekking Lounge Pack: 0 €

| DOBLO MAXI | |
|----------------------------|------------|
| 1.6 MultiJet 120 ch Lounge | 6 0 23 690 |

Surcôt Lounge Pack: Lounge + 1000 €

| FORD | |
|-------------------|--|
| TYPE CV B/M* PRIX | |

| NOUVELLE KA + | |
|---------------------------|------------|
| 1.2 T-VCT 70 ch Essential | 4 0 9 990 |
| 1.2 T-VCT 85 ch Ultimate | 5 0 11 490 |

Surcôt Black & White Edition: Ultimate + 500 €

| FIESTA (3 PORTES) | |
|--------------------|------------|
| 1.25 82 ch Edition | 5 0 14 390 |

Surcôt 100 ch Edition

1.0 EcoBoost 100 ch Edition

1.0 EcoBoost 125 ch Titanium

1.5 TDCi 75 ch Edition

1.5 TDCi 95 ch Titanium

Surcôt: Titanium + 1500 €

Surcôt ST-Line: Titanium + 0 €

| FIESTA (5 PORTES) | |
|----------------------------------|--|
| Surcôt: berline 3 portes + 600 € | |

| FOCUS | |
|-----------------------|----------------|
| 1.6 T-VCT 85 ch Trend | 5 □ 410 18 100 |

1.0 EcoBoost 100 ch Trend

1.0 EcoBoost 125 ch Trend

1.5 EcoBoost 150 ch Titanium

1.5 EcoBoost 182 ch Titanium

1.5 TDCi 75 ch Trend

1.5 TDCi 95 ch Titanium

Surcôt: Titanium + 1500 €

Surcôt: "court" + 600 €

| FOCUS (BREAK) | |
|-------------------------|--|
| Surcôt: berline + 600 € | |

| GRAND TOURNEO CONNECT | |
|-------------------------|--|
| Surcôt: "court" + 600 € | |

| FOCUS (SW) | |
|-------------------------|--|
| Surcôt: berline + 600 € | |

| TOURNEO CONNECT | |
|-------------------------|--|
| Surcôt: berline + 600 € | |

| TOURNEO COURIER | |
|-------------------------|--|
| Surcôt: berline + 600 € | |

| TOURNEO | |
|-------------------------|--|
| Surcôt: berline + 600 € | |

| TOURNEO | |
|-------------------------|--|
| Surcôt: berline + 600 € | |

| TOURNEO | |
|-------------------------|--|
| Surcôt: berline + 600 € | |

| TOURNEO | |
|-------------------------|--|
| Surcôt: berline + 600 € | |

| TOURNEO | |
|-------------------------|--|
| Surcôt: berline + 600 € | |

| TOURNEO | |
|-------------------------|--|
| Surcôt: berline + 600 € | |

| TOURNEO | |
|-------------------------|--|
| Surcôt: berline + 600 € | |

| TOURNEO | |
|-------------------------|--|
| Surcôt: berline + 600 € | |

| TOURNEO | |
|-------------------------|--|
| Surcôt: berline + 600 € | |

| TOURNEO | |
|-------------------------|--|
| Surcôt: berline + 600 € | |

| TOURNEO | |
|-------------------------|--|
| Surcôt: berline + 600 € | |

| TOURNEO | |
|-------------------------|--|
| Surcôt: berline + 600 € | |

| TOURNEO | |
|-------------------------|--|
| Surcôt: berline + 600 € | |

| TOURNEO | |
|-------------------------|--|
| Surcôt: berline + 600 € | |

| TOURNEO | |
|-------------------------|--|
| Surcôt: berline + 600 € | |

| TOURNEO | |
|-------------------------|--|
| Surcôt: berline + 600 € | |

| TOURNEO | |
| --- | --- |

</

| F-PACE | | | |
|---------------------------------|----|--------|--------|
| 3.0 340 ch Pure 4x4 Auto. | 23 | 10 000 | 61 100 |
| 3.0 380 ch S 4x4 Auto. | 27 | 10 000 | 82 650 |
| 2.0 D 180 ch Pure | 10 | 0 | 44 350 |
| 3.0 D 300 ch Prestige 4x4 Auto. | 19 | 2 610 | 64 950 |

| X1 | | | |
|-----------------------------------|----|--------|---------|
| 3.0 340 ch Luxe Premium AWD Auto. | nc | 10 000 | 93 260 |
| Auto. | nc | 10 000 | 144 250 |
| 3.0 D 300 ch Luxe Auto. | nc | 1 260 | 83 100 |

Surcot Prestige : Pure + 5 190 € à + 5200 €

Surcot Portfolio : Prestige + 6 940 € à + 7 470 €

Surcot R-Sport : Prestige + 4 270 € à + 4 280 €

Surcot S : R-Sport + 9 050 €

JEEP

| TYPE | CV | B/M* | PRIX |
|----------|----|------|------|
| RENEGADE | | | |

| | | | |
|---|----|-------|--------|
| 1.6 E-torQ Evo 110 ch Sport. | 6 | 540 | 18 950 |
| 1.4 MultiAir 140 ch Longitude | 8 | 473 | 22 150 |
| 1.4 MultiAir 170 ch Limited 4x4 Auto. | 10 | 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 | 173 | 30 350 |
| 2.0 MultiJet 170 ch Trailhawk 4x4 Auto. | 10 | 1 480 | 33 300 |

Surcot Longitude : Sport + 7 100 €

Surcot Limited : Longitude + 4 100 €

Surcot Limited Advanced Technologies : Limited + 2 000 €

Surcot Trailhawk Advanced : Trailhawk + 2 250 €

WRANGLER (2 PORTES)

| | | | |
|---------------------|----|--------|--------|
| 3.6 284 ch Sahara. | 20 | 10 000 | 40 000 |
| 2.8 CRD Sport Auto. | 13 | 10 000 | 33 400 |

Surcot Sahara : Sport + 7 100 €

Surcot Rubicon : Sahara + 2 000 €

WRANGLER UNLIMITED (4 PORTES)

| | | | |
|-----------------------------|--|--|--|
| Surcot : Wrangler + 2 500 € | | | |
|-----------------------------|--|--|--|

CHEROKEE

| | | | |
|---------------------------------------|----|-------|--------|
| 2.0 MultiJet 140 ch Sport | 8 | 410 | 31 950 |
| 2.2 MultiJet 185 ch Auto. Longitude | 10 | 180 | 42 650 |
| 2.2 MultiJet 200 ch 4x4 Auto. Limited | 12 | 1 260 | 47 450 |

Surcot Longitude : Sport + 4 400 €

Surcot Longitude Executive : Longitude + 2 800 €

Surcot Limited : Longitude Executive + 2 200 €

Surcot Overland : Limited + 2 800 €

GRAND CHEROKEE

| | | | |
|--|----|--------|--------|
| 3.6 Pentastar 266 ch Limited Pack Nav. Auto. | 19 | 210 | 58 100 |
| SRT Auto. | 39 | 10 000 | 83 500 |
| 3.0 CRD 250 ch Limited | 16 | 8 173 | 56 900 |

Surcot Limited Pack Navigation : Limited + 200 €

Surcot Overland : Limited Pack Navigation + 5 800 €

Surcot 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 | 5 | 0 | 15 290 |

1.4 CRD 90 ch Origins
 4 | 0 | 17 490 |

Surcot Origins Premium : Origins + 1 200 €

RIO (5 PORTES)

| | | | |
|-----------------------|---|---|--------|
| 1.2 85 ch Origins | 5 | 0 | 15 290 |
| 1.4 CRD 90 ch Origins | 4 | 0 | 17 490 |

Surcot Origins Premium : Origins + 1 200 €

VENGA

| | | | |
|-----------------------|---|-----|--------|
| 1.4 90 ch Motion | 5 | 37 | 16 100 |
| 1.6 125 ch Active | 7 | 410 | 19 800 |
| 1.6 CRD 115 ch Active | 6 | 0 | 21 800 |

Surcot Active : Motion + 2 500 €

Surcot Premium : Active + 1 300 €

NOUVEAU SOUL

| | | | |
|--------------------|----|-------|--------|
| 1.6 GDI 132 Active | nc | 1 153 | 20 600 |
| Sport DCT | nc | 2 153 | 27 600 |
| 1.6 GDI 136 Active | nc | 50 | 23 100 |

Surcot Premium : Active + 3 000 €

PRO CEE'D

| | | | |
|-----------------------|----|-------|--------|
| 1.0 70 ch Active | 6 | 0 | 21 990 |
| GT | 12 | 4 673 | 29 290 |
| 1.6 CRD 136 ch Active | 7 | 0 | 23 290 |

Surcot GT Line : Active + 1 700 €

CEE'D SW (BREAK)

Surcot : 5 portes + 1 100 €

CARENS

| | | | |
|------------------------|---|-----|--------|
| 1.6 GDI 135 ch Motion | 7 | 690 | 22 490 |
| 1.7 CRD 115 ch Motion | 6 | 0 | 24 690 |
| 1.7 CRDI 141 ch Active | 7 | 0 | 28 490 |

Surcot Active : Motion + 3 200 €

Surcot Premium : Motion + 2 600 €

NOUVEAU NIRO

| | | | |
|---------|---|-------|--------|
| Motion | 5 | 0 | 26 990 |
| Premium | 5 | 4 000 | 27 990 |

Surcot Active : Motion + 2 000 €

Surcot Premium : Active + 4 000 €

| SPORTAGE | | | |
|--|----|-------|--------|
| 1.6 GDI 132 ch Motion | 7 | 1 050 | 23 090 |
| 1.6 T-GDI 177 ch GT Line Pk Premium 4x4 DCT | 10 | 5 610 | 37 590 |
| 1.7 CRDI 155 ch Motion | 6 | 0 | 25 690 |
| 2.0 CRDI 136 ch GT Line | 7 | 50 | 32 990 |
| 1.7 CRDI 141 Active DCT | 7 | 60 | 30 990 |
| 2.0 CRDI 185 ch GT Line Pk Premium 4x4 Auto. | 11 | 3 653 | 40 790 |

Surcot Active : Motion + 3 900 €

Surcot Premium : GT Line Premium + 0 €

OPTIMA

| NOUVELLE OPTIMA SW | | | |
|--|----|--------|--------|
| GT Auto | nc | 10 000 | 42 990 |
| 1.7 CRDI 141 ch Premium | nc | 0 | 33 990 |
| Surcot Premium : GT Line Premium + 6 000 € | | | |

LAMBORGHINI

| TYPE | CV | B/M* | PRIX |
|-------------------------------------|----|-------|--------|
| SORRENTO | | | |
| 2.2 CRDI 200 ch Active | 12 | 1 260 | 37 000 |
| Surcot Premium : Active + 4 000 € | | | |
| Surcot Ultimate : Premium + 4 000 € | | | |

LANCIA

| TYPE | CV | B/M* | PRIX |
|------------------|----|------|--------|
| YPSILON 5 PORTES | | | |
| 1.2 69 ch Gold | 4 | 0 | 15 200 |

LAND ROVER

| TYPE | CV | B/M* | PRIX |
|---------------------------|----|-------|--------|
| EVOQUE/EVOQUE COUPE | | | |
| 2.0 Si4 240 ch Pure Auto. | 15 | 7 340 | 44 400 |
| 2.0 d 150 ch Pure | 9 | 0 | 36 000 |
| 2.0 TD4 180 ch Pure | 12 | 0 | 40 800 |

Surcot SE : Pure + 3 900 €

Surcot SE : Dynamic + 2 600 €

Surcot SE : Autobiography : Dynamic + 6 000 €

Surcot SE : HSE : Dynamic + 3 600 €

Surcot SE : HSE : Executive + 4 600 €

Surcot SE : HSE : Luxury : HSE + 6 600 €

DISCOVERY SPORT

| | | | |
|---------------------------|----|--------|--------|
| 2.0 Si4 240 ch Pure Auto. | 15 | 10 000 | 41 000 |
| 2.0 d 150 ch Pure | 8 | 0 | 36 812 |
| 2.0 TD4 180 ch Pure | 8 | 173 | 36 400 |

Surcot SE : Pure + 5 000 € à + 4 800 €

Surcot SE : HSE : SE + 5 000 €

Surcot SE : HSE : Executive : SE + 6 000 €

Surcot SE : HSE : Luxury : HSE + 6 600 €

DISCOVERY SPORT

| | | | |
|-------------------------|----|--------|--------|
| 3.0 Si4 240 ch SE Auto. | nc | 10 000 | 59 300 |
| 3.0 Si4 240 ch S Auto. | nc | 3 290 | 50 900 |
| 2.0 Si4 240 ch S Auto. | nc | 3 423 | 54 800 |

Surcot SE : S + 2 450 € à + 2 500 €

Surcot SE : SE + 8 400 € à + 8 420 €

Surcot SE : HSE : SE + 6 600 €

RANGE ROVER SPORT

| | | | |
|---------------------------|----|--------|---------|
| 5.0 Si6 HSE Auto. | nc | 10 000 | 76 900 |
| 4.0 Si6 HSE Dynamic Auto. | 43 | 10 000 | 96 700 |
| SVR Auto. | nc | 1 000 | 131 400 |
| 2.0 SD4 150 ch S Auto. | 34 | 3 473 | 63 300 |
| 3.0 TDV6 SE Auto. | 14 | 7 613 | 67 600 |

Surcot SE : HSE + 4 860 €

Surcot SE : HSE + 8 400 €

Surcot SE : HSE + 10 200 €

Surcot SE : Autobiography : HSE + 10 200 €

Surcot SE : Autobiography : HSE + 14 100 €

Surcot SE : Autobiography : HSE + 25 300 €

Surcot SE : Autobiography : HSE + 31 700 €

Surcot SE : Autobiography : HSE + 36 700 €

Surcot SE : Autobiography : HSE + 41 000 €

LEXUS

<table

| | | | |
|----------------------------|----|--------|---------|
| 250 Auto. | 12 | 73 | 44 050 |
| 300 Executive Auto. | 14 | 690 | 51 450 |
| 400 Executive 4Matic Auto. | 22 | 5113 | 59 500 |
| 43 AMG 4Matic Auto. | 25 | 6553 | 68 450 |
| 63 AMG Auto. | 36 | 10 000 | 92 900 |
| 63 AMG S Auto. | 40 | 10 000 | 101 250 |
| 220 d | 9 | 0 | 40 750 |
| 250 d Auto. | 11 | 0 | 46 300 |

Survol Executive: "base" + 4 100 €

Survol Sportline: Executive + 2 650 €

Survol Fascination: Sportline + 4 650 €

NOUVELLE CLASSE C CABRIOLET

Survol: coupé + 7 450 €

| | SLC | | |
|--------------|-----|-------|--------|
| 180 | 8 | 113 | 36 100 |
| 200 | 10 | 613 | 41 000 |
| 300 Auto. | 14 | 173 | 48 900 |
| 43 AMG Auto. | 25 | 6 553 | 66 000 |
| 250 d Auto. | 11 | 0 | 45 200 |

Survol Executive: "base" + 4 700 €

Survol Sportline: Executive + 3 000 €

Survol Fascination: Sportline + 3 500 €

CLASSE GLC

| | | | |
|------------------------|----|-------|--------|
| 250 4Matic Auto. | 12 | 1 613 | 44 450 |
| 43 AMG 4Matic Auto. | 25 | 9 680 | 66 150 |
| 350 d Executive 4Matic | 10 | 1 000 | 55 950 |
| 220 d 4Matic Auto. | 9 | 60 | 46 600 |
| 250 d 4Matic Auto. | 11 | 60 | 47 950 |
| 350 d 4Matic Auto. | nc | 2 610 | 55 900 |

Survol Executive: "base" + 4 700 €

Survol Sportline: Executive + 1 550 €

Survol Fascination: Sportline + 5 000 €

NOUVEAU GLC COUPE

| | | | |
|------------------------------|----|--------|--------|
| 250 Executive 4Matic Auto. | 12 | 2 610 | 53 000 |
| 43 AMG 4Matic Auto. | 25 | 10 000 | 70 000 |
| 350 d Executive 4Matic | 10 | 1 000 | 59 800 |
| 220 d Executive 4Matic Auto. | 9 | 60 | 55 150 |
| 250 d Executive 4Matic Auto. | 11 | 60 | 56 500 |
| 350 d Executive 4Matic Auto. | nc | 2 940 | 59 750 |

Survol Sportline: Executive + 3 200 €

Survol Fascination: Sportline + 5 000 €

NOUVELLE CLASSE E

| | | | |
|----------------------------|----|--------|---------|
| 200 | 10 | 113 | 44 750 |
| 250 Executive Auto. | 12 | 613 | 49 500 |
| 300 Executive Auto. | 14 | 613 | 56 500 |
| 400 Executive 4Matic Auto. | 22 | 6 810 | 67 900 |
| 43 AMG 4Matic Auto. | 29 | 9 050 | 81 400 |
| 63 AMG 4Matic+ Auto. | 48 | 10 000 | 119 000 |
| 63 S AMG 4Matic+ Auto. | 53 | 10 000 | 130 900 |
| 350 d Executive | nc | 1 000 | 65 500 |
| 200 d Auto. | 7 | 0 | 45 100 |
| 220 d Auto. | 10 | 0 | 49 200 |
| 350 d Executive Auto. | 15 | 140 | 62 500 |

Survol Executive: "base" + 4 400 €

Survol Sportline: Executive + 2 500 €

Survol Fascination: Sportline + 6 600 €

NOUVELLE CLASSE E BREAK

| | | | |
|----------------------------|----|--------|--------|
| 200 Auto. | 10 | 353 | 50 150 |
| 250 Auto. | 12 | 353 | 52 300 |
| 400 Executive 4Matic Auto. | 23 | 7 073 | 70 700 |
| 43 AMG 4Matic Auto. | 29 | 10 000 | 84 200 |
| 200 d Auto. | 8 | 0 | 47 900 |
| 220 d Auto. | 10 | 0 | 52 000 |
| 350 d Auto. | 16 | 473 | 65 300 |

Survol Executive: "base" + 4 400 €

Survol Sportline: Executive + 2 500 €

Survol Fascination: Sportline + 6 600 €

NOUVELLE CLASSE E ALL-TERRAIN

| | | | |
|--------------------|----|-----|--------|
| 220 d 4Matic Auto. | nc | 300 | 62 600 |
|--------------------|----|-----|--------|

NOUVELLE CLASSE E COUPE

| | | | |
|----------------------------|----|-------|--------|
| 200 Executive Auto. | nc | 410 | 53 150 |
| 300 Executive Auto. | nc | 1 373 | 59 700 |
| 400 Executive 4Matic Auto. | 7 | 7 890 | 69 300 |
| 220 d Executive Auto. | nc | 0 | 55 000 |

Survol Sportline: Executive + 6 300 €

Survol Fascination: Sportline + 7 400 €

CLASSE CLS COUPÉ

| | | | |
|---------------------|----|--------|---------|
| 400 Auto. | 22 | 3 473 | 73 100 |
| 500 Executive Auto. | 30 | 10 000 | 95 200 |
| 63 AMG Auto. | 47 | 10 000 | 133 700 |
| 63 AMG S Auto. | 50 | 10 000 | 148 700 |
| 220 d Auto. | 9 | 0 | 59 500 |
| 250 d Auto. | 11 | 0 | 63 500 |
| 350 d Auto. | 15 | 300 | 70 550 |

Survol Executive: "base" + 6 750 €

Survol Sportline: Executive + 5 950 €

Survol Fascination: Sportline + 800 €

CLASSE CLS SHOOTING BRAKE

| CLASSE S | | | |
|---------------------|----|--------|---------|
| 400 4Matic Auto. | 22 | 3 473 | 73 100 |
| 500 Executive Auto. | 34 | 10 000 | 118 600 |
| 600 d Auto. | 44 | 10 000 | 187 700 |
| 63 AMG Auto. | 50 | 10 000 | 173 100 |
| 65 AMG S Auto. | 57 | 10 000 | 250 800 |
| 400 h | 19 | 410 | 97 200 |
| 500 d L Executive | 20 | 0 | 126 400 |
| 350 d Auto. | 15 | 983 | 90 800 |
| 300 h | 19 | 0 | 90 800 |

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

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

CLASSE S COUPE

| | | | |
|------------------|----|--------|---------|
| 400 4Matic Auto. | 26 | 10 000 | 118 000 |
| 500 Auto. | 35 | 10 000 | 137 300 |
| 63 AMG Auto. | 50 | 10 000 | 183 300 |
| 65 AMG Auto. | 57 | 10 000 | 253 800 |

CLASSE S CABRIOLET

| | | | |
|--------------|----|--------|---------|
| 500 Auto. | 35 | 10 000 | 153 900 |
| 63 AMG Auto. | 50 | 10 000 | 202 600 |
| 65 AMG Auto. | 56 | 10 000 | 265 900 |

SL

| | | | |
|---------------------|----|--------|---------|
| 400 Auto. | 25 | 8 100 | 105 700 |
| 500 Executive Auto. | 35 | 10 000 | 135 600 |
| 63 AMG Auto. | 48 | 10 000 | 181 400 |
| 65 AMG Auto. | 56 | 10 000 | 256 900 |

AMG GT

| | | | |
|------|----|--------|---------|
| GT | 35 | 10 000 | 126 200 |
| GT S | 41 | 10 000 | 145 300 |
| GT R | 48 | 10 000 | 174 800 |

NOUVELLE AMG GT ROADSTER

| | | | |
|------|----|--------|---------|
| GT | nc | 10 000 | 139 400 |
| GT S | nc | 10 000 | 171 200 |

CLASSE G

| | | | |
|--------------|----|--------|---------|
| 500 Auto. | 31 | 10 000 | 106 400 |
| 63 AMG Auto. | 47 | 10 000 | 144 400 |
| 65 AMG Auto. | 57 | 10 000 | 202 800 |
| 350 d Auto. | 15 | 10 000 | 91 800 |

CLASSE GLE COUPE

| | | | |
|----------------------------|----|--------|---------|
| 400 4Matic Auto. | 23 | 10 000 | 72 750 |
| 43 AMG 4Matic Auto. | 29 | 10 000 | 89 050 |
| 500 Executive 4Matic Auto. | 35 | 10 000 | 96 750 |
| 63 AMG 4Matic Auto. | 48 | 10 000 | 132 350 |
| 63 S AMG 4Matic Auto. | 51 | 10 000 | 142 850 |
| 350 d 4Matic Auto. | 16 | 7 073 | 70 500 |

Survol Executive: "base" + 6 200 €

Survol Sportline: Executive + 2 000 €

Survol Fascination: Sportline + 7 000 €

CITAN TOURER LONG

| | | | |
|--------------|----|-----|--------|
| 112 Pure | nc | 473 | 22 728 |
| 108 CDI Pure | nc | 0 | 22 416 |
| 109 CDI Pure | nc | 0 | 22 924 |
| 111 CDI Pure | nc | 0 | 23 940 |

CITAN PLUS: Pure + 2 886 €

Survol Prime: Pure + 3 916 €

CITAN TOURER EXTRA-LONG

| | | | |
|--------------|----|---|--------|
| 111 CDI Pure | nc | 0 | 26 916 |
| 112 Pure | nc | 0 | 26 916 |

CITAN PRIME: Pure + 2 796 €

Survol Prime: Plus + 2 796 €

CITAN TOURER LONG

| | | | |
|----------|----|---|--------|
| 112 Pure | 5 | 0 | 17 350 |
| 108 CDI | 5 | 0 | 18 750 |
| 109 CDI | 7 | 0 | 20 750 |
| 110 CDI | 11 | 0 | 24 500 |

CITAN D 95

| | | | |
|------------|---|---|--------|
| One D 95 | 5 | 0 | 20 300 |
| One D 116 | 5 | 0 | 22 200 |
| One SD 170 | 9 | 0 | 27 000 |

CITAN MINI CABRIO

| | | | |
|-------------------|----|---|--------|
| Cooper | 7 | 0 | 25 000 |
| Cooper S | 11 | 0 | 29 850 |
| John Cooper Works | 13 | 0 | 31 500 |
| One D 95 | 5 | 0 | 20 300 |

CITAN CLUBMAN

| | | | |
| --- | --- | --- | --- |
| One | 5 | 0 | 23 200 |

<tbl_r cells="4

| 108 TOP / (5 PORTES) | | | |
|---|----|------|------------------|
| Surofit: 5 portes + 1100 € | | | |
| Surofit Roland Garros : Collection + 1400 € | | | |
| 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 |
| Surofit Active : Access + 2 000 € | | | |
| Surofit Allure : Active + 1 950 € | | | |
| Surofit GT Line : Allure + 900 € | | | |
| 208 (5 PORTES) | | | |
| Surofit: 3 portes + 600 € | | | |
| Surofit Feline : 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 |
| Surofit Active : Access + 2 100 € | | | |
| Surofit Style : Active + 600 € | | | |
| Surofit Allure : Active + 1 950 € | | | |
| Surofit GT Line : Allure + 1 000 € | | | |
| Surofit 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 | 20 900 |
| 1.2 PureTech 130 ch Allure | 6 | 0 | 26 100 |
| 1.6 THP 205 ch GT | 8 | 0 | 31 350 |
| GTi | 16 | 0 | 41 370 |
| 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 |
| Surofit Active : Access + 2 200 € | | | |
| Surofit Style : Active + 400 € | | | |
| Surofit Allure : Active + 1 950 € | | | |
| Surofit GT Line : Allure + 1 000 € | | | |
| Surofit Crossway : Feline + 2 350 € | | | |
| 308 SW | | | |
| Surofit: 5 portes + 850 € + 950 € | | | |
| NOUVEAU 3008 | | | |
| 1.2 PureTech 130 ch Access | 7 | 0 | 25 900 |
| 1.6 THP 165 ch Auto | 9 | 0 | 33 750 |
| 1.6 BlueHDi 100 Access | 5 | 0 | 27 400 |
| 1.6 BlueHDi 120 Active | 6 | 0 | 29 900 |
| 2.0 BlueHDi 150 Active | 8 | 0 | 34 950 |
| 2.0 BlueHDi 180 GT Auto | 10 | 0 | 41 650 |
| Surofit Active : Access + 1 800 € | | | |
| Surofit Allure : Active + 2 750 € | | | |
| Surofit GT Line : Allure + 2 000 € | | | |
| NOUVEAU 5008 | | | |
| 1.2 PureTech 130 ch Access | 7 | 0 | 26 400 |
| 1.6 THP 165 ch Auto | 9 | 0 | 35 750 |
| 1.6 BlueHDi 100 Access | 5 | 0 | 27 900 |
| 1.6 BlueHDi 120 Active | 6 | 0 | 31 900 |
| 2.0 BlueHDi 150 Active | 8 | 0 | 36 950 |
| 2.0 BlueHDi 180 GT Auto | 10 | 0 | 43 750 |
| Surofit Active : Access + 3 300 € | | | |
| Surofit Allure : Active + 2 750 € | | | |
| Surofit GT Line : Allure + 2 000 € | | | |
| 4008 | | | |
| 1.6 HDI 115 ch Style | 6 | 0 | 34 800 |
| 508 | | | |
| 1.6 THP 165 ch Active | 9 | 0 | 30 150 |
| 1.6 BlueHDi 120 ch Active | 6 | 0 | 30 600 |
| 2.0 BlueHDi 150 Active | 7 | 0 | 32 650 |
| 2.0 BlueHDi 180 ch Allure Auto | 9 | 0 | 37 850 |
| Surofit Nutri : Active + 2 950 € | | | |
| Surofit GT Line : Allure + 1 850 € | | | |
| Surofit Feline : GT Line + 1 600 € | | | |
| Surofit GT : Feline + 300 € | | | |
| 508 SW (BREAK) | | | |
| Surofit: berline + 1 200 € + 1 900 € | | | |
| 508 RXII (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 |
| Surofit 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 | 25 650 |
| Surofit Outdoor : Active + 2 600 € | | | |
| PORSCHE | | | |
| TYPE | CV | B/M* | PRIX |
| NOUVEAU 718 CAYMAN | 19 | 0 | 42 253... 53 990 |

| NOUVELLE 911 COUPÉ (TYPE 991 II) | | | | |
|--|----|------|--------|---------|
| Carrera | 25 | □ | 9 973 | 98 975 |
| Carrera 4 | 26 | □ | 10 000 | 106 415 |
| Carrera S | 31 | □ | 10 000 | 113 255 |
| Carrera 4S | 31 | □ | 10 000 | 120 655 |
| Targa 4 | 26 | □ | 10 000 | 119 615 |
| Targa 4S | 31 | □ | 10 000 | 133 895 |
| Turbo | 44 | □ | 10 000 | 177 695 |
| Turbo S | 49 | □ | 10 000 | 206 135 |
| NOUVELLE 911 CABRIOLET (TYPE 991 II) | | | | |
| Carrera | 26 | □ | 10 000 | 112 175 |
| Carrera 4 | 26 | □ | 10 000 | 119 615 |
| Carrera S | 31 | □ | 10 000 | 126 455 |
| Carrera 4S | 31 | □ | 10 000 | 133 895 |
| Turbo | 42 | □ | 10 000 | 190 895 |
| Turbo S | 49 | □ | 10 000 | 219 335 |
| NOUVELLE PANAMERA | | | | |
| 4S | 32 | □ | 8 753 | 115 967 |
| Turbo | 46 | □ | 10 000 | 156 287 |
| 4 E-Hybrid | 31 | □ | 10 000 | 112 220 |
| 4S Diesel | 31 | □ | 6 553 | 119 927 |
| MACAN | | | | |
| 2.0 | 15 | □ | 5 113 | 58 235 |
| GTS | 23 | □ | 10 000 | 63 755 |
| Turbo | 25 | □ | 10 000 | 76 115 |
| Turbo S | 29 | □ | 10 000 | 86 510 |
| S Diesel | 16 | □ | 3 473 | 63 155 |
| CAYENNE | | | | |
| S | 31 | □ | 10 000 | 87 290 |
| GTS | 33 | □ | 10 000 | 104 690 |
| Turbo | 43 | □ | 10 000 | 134 930 |
| Turbo S | 49 | □ | 10 000 | 172 610 |
| S-E-Hybrid | 20 | □ | 0 | 88 760 |
| Diesel | 16 | □ | 6 810 | 72 890 |
| S Diesel | 28 | □ | 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: 160 + 1 500 € | | | | |
| Surcoût Intens: 160 + 1 000 € | | | | |
| ZOE | | | | |
| Life | 1 | □ | 6 000 | 23 600 |
| Charge rapide Life | 1 | □ | 6 000 | 24 100 |
| Surcoût Zen: Life + 1 200 € | | | | |
| Surcoût Intens: Zen + 800 € | | | | |
| NOUVELLE CLIO | | | | |
| 1.2 75 ch Life | 4 | □ | 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 | □ | 140 | 26 500 |
| RS Trophy 220 ch EDC | 12 | □ | 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 Intens: Paris : Intens + 3 450 € | | | | |
| CLIO IV ESTATE (BREAK) | | | | |
| Surcoût: before + 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 MÉGANE | | | | |
| 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 | □ | 173 | 32 200 |
| 1.5 Energy dCi 90 ch Life | 4 | 0 | 22 300 | |
| 1.5 Energy dCi 110 ch Zen | 5 | 0 | 23 600 | |
| 1.6 Energy dCi 130 ch Zen | 6 | 0 | 26 600 | |
| Surcoût Zen: Life + 2 800 € | | | | |
| Surcoût Intens: Zen + 2 000 € | | | | |
| NOUVELLE MÉGANE ESTATE | | | | |
| Surcoût: before + 900 € + 1 700 € | | | | |
| NOUVEAU SCÉNIC | | | | |
| 1.2 Energy TCE 115 ch Life | 6 | □ | 60 | 24 000 |
| 1.2 Energy TCE 130 Zen | 7 | □ | 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 SCÉNIC | | | | |
| 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 | <input type="checkbox"/> | 50 | 32 200 |
| 1.6 Energy TCe 200 ch Intens EDC | 11 | <input type="checkbox"/> | 73 | 36 500 |
| 1.5 Energy dCi 110 ch Life | 5 | <input type="checkbox"/> | 0 | 28 000 |
| 1.6 Energy dCi 130 ch Zen | 6 | <input type="checkbox"/> | 0 | 31 800 |
| 1.6 Energy dCi 160 ch Intens EDC | 8 | <input type="checkbox"/> | 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 | <input type="checkbox"/> | 473 | 39 300 |
| 1.6 Energy dCi 130 ch Life | 7 | <input type="checkbox"/> | 0 | 35 700 |
| 1.5 Energy dCi 160 ch Zen EDC | 8 | <input type="checkbox"/> | 0 | 40 800 |
| Surcoût Intens : Zen + 3 800 € | | | | |
| Surcoût Initiale Paris : Intens + 3 900 € | | | | |
| KANGOO | | | | |
| 1.2 Energy TCe 115 ch Life | 6 | <input type="checkbox"/> | 473 | 20 050 |
| 1.5 Energy dCi 75 ch Life | 4 | <input type="checkbox"/> | 0 | 20 050 |
| 1.5 Energy dCi 90 ch Life | 5 | <input type="checkbox"/> | 0 | 20 850 |
| 1.5 Energy dCi 110 ch Zen | 6 | <input type="checkbox"/> | 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 | <input type="checkbox"/> | 0 | 22 450 |
| 1.5 Energy dCi 110 ch Zen | 6 | <input type="checkbox"/> | 0 | 24 400 |
| Surcoût Intens : Zen + 850 € | | | | |
| ROLLS-ROYCE | | | | |
| TYPE | CV | B/M* | PRIX | |
| Ghost | 49 | <input type="checkbox"/> | 10 000 | 279 990 |
| Wrath | nc | <input type="checkbox"/> | 10 000 | 288 300 |
| Dawn | nc | <input type="checkbox"/> | 10 000 | 332 400 |
| Phantom | 39 | <input type="checkbox"/> | 10 000 | 421 080 |
| Phantom Coupé | 39 | <input type="checkbox"/> | 10 000 | 451 980 |
| Phantom Drophead Coupé | 39 | <input type="checkbox"/> | 10 000 | 468 500 |
| SEAT | | | | |
| TYPE | CV | B/M* | PRIX | |
| MII (3 PORTES) | | | | |
| 1.0 60 ch Reference | 3 | <input type="checkbox"/> | 0 | 9 765 |
| 1.0 75 ch Style | 4 | <input type="checkbox"/> | 0 | 12 025 |
| Surcoût Style : Reference + 1 760 € | | | | |
| MII (5 PORTES) | | | | |
| Surcoût : 3 portes + 490 € | | | | |
| IBIZA (5 PORTES) | | | | |
| 1.0 75 ch Référence | 4 | <input type="checkbox"/> | 0 | 13 120 |
| 1.2 TSI 90 ch Style | 5 | <input type="checkbox"/> | 0 | 15 660 |
| 1.2 TSI 110 ch FR | 6 | <input type="checkbox"/> | 0 | 18 845 |
| 1.0 EcoTSI 110 ch FR DSG | 6 | <input type="checkbox"/> | 0 | 20 425 |
| 1.4 TDI 75 ch Référence | 4 | <input type="checkbox"/> | 0 | 16 120 |
| 1.4 TDI 90 ch Référence | 4 | <input type="checkbox"/> | 0 | 16 645 |
| 1.4 TDI 105 ch FR | 5 | <input type="checkbox"/> | 0 | 21 370 |
| Surcoût Style : Référence + 1 465 € | | | | |
| Surcoût FR : Style + 2 485 € | | | | |
| TOLEDO | | | | |
| 1.2 TSI 110 ch Premium | 6 | <input type="checkbox"/> | 0 | 22 470 |
| NOUVELLE LEON | | | | |
| 1.2 TSI 110 ch Référence | 6 | <input type="checkbox"/> | 0 | 19 990 |
| 1.0 EcoTSI 115 ch Style DSG | 6 | <input type="checkbox"/> | 0 | 24 665 |
| 1.4 EcoTSI ACT 150 ch Xcellence | 8 | <input type="checkbox"/> | 0 | 27 265 |
| 1.8 TSI 180 ch Excellence | 10 | <input type="checkbox"/> | 353 | 27 420 |
| 1.6 TDI 115 ch Référence | 6 | <input type="checkbox"/> | 0 | 22 620 |
| 2.0 TDI 150 ch Excellence | 8 | <input type="checkbox"/> | 0 | 28 930 |
| 2.0 TDI 184 ch Excellence | 10 | <input type="checkbox"/> | 0 | 30 085 |
| Surcoût Style : Référence + 2 500 € à + 2 535 € | | | | |
| Surcoût FR : Excellence + 0 € | | | | |
| LEON ST (BREAK) | | | | |
| Surcoût : 5 portes + 1 150 € | | | | |
| LEON X-PERIENCE (BREAK) | | | | |
| 1.8 TSI 180 ch DSG 4Drive | 10 | <input type="checkbox"/> | 1 613 | 32 745 |
| 2.0 TDI 150 ch 4Drive | 8 | <input type="checkbox"/> | 0 | 31 720 |
| 2.0 TDI 184 ch DSG 4Drive | 10 | <input type="checkbox"/> | 410 | 35 290 |
| NOUVEL ATECA | | | | |
| 1.0 TSI 115 ch Référence | 6 | <input type="checkbox"/> | 0 | 21 990 |
| 1.4 EcoTSI 150 ch Style | 6 | <input type="checkbox"/> | 0 | 27 045 |
| 1.6 TDI 115 ch Référence | 6 | <input type="checkbox"/> | 0 | 25 745 |
| 2.0 TDI 150 ch Style 4Drive | 8 | <input type="checkbox"/> | 60 | 32 680 |
| 2.0 TDI 190 ch Xcellence DSG 4Drive | 10 | <input type="checkbox"/> | 210 | 37 900 |
| Surcoût Style : Référence + 2 985 € | | | | |
| Surcoût Xcellence : Style + 2 540 € + 2 690 € | | | | |
| ALHAMBRA | | | | |
| 1.4 TSI 150 ch Style | 9 | <input type="checkbox"/> | 2 010 | 37 765 |
| 2.0 TDI 150 ch Référence | 8 | <input type="checkbox"/> | 113 | 36 395 |
| 2.0 TDI 184 ch Premium 7 DSG | 10 | <input type="checkbox"/> | 410 | 45 470 |
| 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 | <input type="checkbox"/> | 0 | 9 500 |
| 1.0 MPI 75 ch Ambition | 3 | <input type="checkbox"/> | 0 | 11 100 |
| Surcoût Ambition : Active + 1 030 € | | | | |
| Surcoût Style : Ambition + 1 355 € | | | | |
| CITIGO (5 PORTES) | | | | |
| Surcoût : 3 portes + 535 € | | | | |

| FABIA | | | | |
|--|----|------|---------------|--|
| TYPE | CV | B/M* | PRIX | |
| 1.0 MPI 60 ch Active | 3 | 0 | 13 060 | |
| 1.0 MPI 75 ch Ambition | 3 | 0 | 15 220 | |
| 1.2 TSI 90 ch Ambition | 4 | 0 | 16 170 | |
| 1.2 TSI 110 ch Style | 4 | 0 | 18 310 | |
| 1.4 TDI 90 ch Ambition | 3 | 0 | 18 350 | |
| 1.4 TDI 105 ch Style | 3 | 0 | 20 750 | |
| Succès Ambition: Active + 1 460 € | | | | |
| Succès Style: Ambition + 1 690 € | | | | |
| FABIA COMBI (BREAK) | | | | |
| Succès: 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 TDI 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 | 0 | 28 2870 | |
| RS | 13 | 0 | 31 450 | |
| RS 230 | 13 | 0 | 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 | |
| HS 101 | 10 | 0 | 32 200 | |
| Succès Edition: Active + 3 360 € | | | | |
| Succès Style: Active + 4 950 € | | | | |
| Succès Laurin & Klement: Style + 3 500 € | | | | |
| OCTAVIA COMBI (BREAK) | | | | |
| Succès: berline + 1 100 € | | | | |
| OCTAVIA SCOUT (BREAK) | | | | |
| 1.8 TSI 180 ch DSG | 10 | 0 | 1873 31 950 | |
| 2.0 TDI 150 ch | 8 | 0 | 31 250 | |
| 2.0 TDI 164 ch DSG | 10 | 0 | 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 | 0 | 34 390 | |
| 2.0 TDI 260 ch & K 4x4 DSG | 17 | 0 | 27 773 46 390 | |
| 1.6 TDI 120 ch Active | 6 | 0 | 27 690 | |
| 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 | |
| Succès Ambition: Active + 2 700 € | | | | |
| Succès Style: Ambition + 3 600 € | | | | |
| Succès L & K: Style + 4 800 € | | | | |
| SUPERB COMBI (BREAK) | | | | |
| Succès: berline + 1 100 € | | | | |
| YETI | | | | |
| 1.2 TSI 110 ch Active | 6 | 0 | 53 21 330 | |
| 1.4 TSI 125 ch Style | 7 | 0 | 173 27 270 | |
| 1.4 TSI 150 ch Style 4x4 | 8 | 0 | 1 050 31 320 | |
| 2.0 TDI 110 ch Active | 6 | 0 | 24 110 | |
| 2.0 TDI 150 ch Style | 8 | 0 | 30 790 | |
| Succès Edition: Active + 2 480 € | | | | |
| Succès Style: Active + 2 520 € | | | | |
| NOUVEAU KODIAK | | | | |
| 1.4 TSI 125 ch Active | nc | nc | 24 950 | |
| 1.4 TSI 150 ch Ambition 4x4 | nc | nc | 31 070 | |
| 2.0 TDI 150 ch Active | nc | nc | 32 050 | |
| 2.0 TDI 190 Ambition DSG 4x4 | nc | nc | 37 470 | |
| Succès Ambition: Active + 2 620 € | | | | |
| Succès 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 | |
| Succès Passion: Pure + 2 175 € | | | | |
| Succès Prime: Passion + 2 150 € | | | | |
| Succès 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 | |
| Succès Passion: Pure + 2 175 € | | | | |
| Succès Prime: Passion + 2 150 € | | | | |
| Succès 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 | |
| Succès Passion: Pure + 2 175 € | | | | |
| Succès Prime: Passion + 2 150 € | | | | |
| Succès Brabus Xclusive: Brabus + 4 400 € | | | | |

| SSANGYONG | | | |
|--|----|------|---------------|
| TYPE | CV | B/M* | PRIX |
| TIVOLI | | | |
| 160 e-XDi Urban | 7 | 0 | 12 620 |
| 160 e-XDi Urban | 6 | 0 | 19 490 |
| Surcoût France: Sport Bi-ton + 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 | 0 | 410 25 490 |
| REXTON | | | |
| 220 e-XDi | 11 | 0 | 6 810 31 990 |
| RODRIUS | | | |
| 220 e-XDi | 11 | 0 | 9 660 30 690 |
| SUBARU | | | |
| TYPE | CV | B/M* | PRIX |
| WRX STI | | | |
| SAleron | 21 | 0 | 10 000 44 990 |
| Surcoût S Club Aleron : S Aleron + 5 000 € | | | |
| FORESTER | | | |
| 2.0i 150 ch Premium | 8 | 0 | 2 773 32 990 |
| 2.0XT 240 ch Exclusive Lineartronic | 15 | 0 | 10 000 44 990 |
| 2.0i 147 ch | 8 | 0 | 1 153 31 990 |
| Surcoût Premium : "base" + 3 000 € | | | |
| Surcoût Luxury : Premium + 3 000 € | | | |
| LEVORG | | | |
| 1.6 Turbo 170 ch Exclusive Eyeight Lineartr | 10 | 0 | 3 473 39 990 |
| OUTBACK | | | |
| 2.5i 173 ch Exclusive Eyeight Lineartronic | 10 | 0 | 2 940 49 990 |
| 2.0i 150 ch Premium | 9 | 0 | 860 41 990 |
| Surcoût Luxury Eyeight : Premium + 5 000 € | | | |
| Surcoût Exclusive Eyeight : Luxury Eyeight + 3 000 € | | | |
| BRZ | | | |
| 2.0i 200 ch | 12 | 0 | 7 073 32 990 |
| SUZUKI | | | |
| TYPE | CV | B/M* | PRIX |
| CELERIO (5 PORTES) | | | |
| 1.0 68 ch Avantage | 4 | 0 | 8 990 |
| 1.0 WVT 68 ch Pack Plus | 4 | 0 | 12 290 |
| Surcoût Privilège : Avantage + 1700 € | | | |
| Surcoût Pack : Privilège + 800 € | | | |
| NOUVELLE IGNIS | | | |
| 1.2 Dualjet Avantage | 5 | 0 | 12 790 |
| 1.2 Dualjet Hybrid SWS Pack | 4 | 0 | 16 190 |
| Surcoût Privilège : Avantage + 700 € | | | |
| Surcoût Pack : Privilège + 1 800 € | | | |
| SWIFT (3 PORTES) | | | |
| 1.2 WVT 92 ch Avantage | 5 | 0 | 12 090 |
| Sport | 8 | 0 | 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 SWS Pack | 4 | 0 | 17 150 |
| 1.0 Boosterjet Pack | 5 | 0 | 17 390 |
| Surcoût Pack : Privilège + 1 700 € | | | |
| JIMNY | | | |
| 1.3 WVT JX | 6 | 0 | 3 113 13 860 |
| Surcoût JX : JX + 1750 € | | | |
| VITARA | | | |
| 1.6 WVT 120 ch Avantage | 6 | 0 | 17 490 |
| S | 7 | 0 | 22 890 |
| 1.6 DDIS 120 ch Privilège | 8 | 0 | 21 690 |
| Surcoût Privilège : Avantage + 1900 € | | | |
| Surcoût Pack : Privilège + 1900 € | | | |
| 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 | 23 690 |
| Surcoût Privilège : Avantage + 2 400 € | | | |
| Surcoût Style : Privilège + 4 300 € | | | |
| TESLA | | | |
| TYPE | CV | B/M* | PRIX |
| MODEL S | | | |
| 60 | 1 | 0 | 6 000 79 400 |
| 75 | 1 | 0 | 6 000 86 600 |
| 90D | 1 | 0 | 6 000 102 900 |
| P100D | 1 | 0 | 6 000 153 200 |
| NOUVEAU MODÈL X | | | |
| 75D | 1 | 0 | 6 000 99 800 |
| 90 | 1 | 0 | 6 000 110 300 |
| P100D | 1 | 0 | 6 000 154 400 |
| TOYOTA | | | |
| TYPE | CV | B/M* | PRIX |
| AYGO (3 PORTES) | | | |
| 1.0 WVT 68 ch | 3 | 0 | 10 800 |
| Surcoût x-play : x+1500 € | | | |
| AYGO (5 PORTES) | | | |
| Surcoût 3 portes + 400 € | | | |

| YARIS (3 PORTES) | | | |
|--|----|------|---------------|
| TYPE | CV | B/M* | PRIX |
| 1.0 WVT 68 ch Active | 4 | 0 | 13 800 |
| 1.3 WVT 100 ch France | 6 | 0 | 15 650 |
| 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 | | | |
| 1.2 T 116 ch Active | 7 | 0 | 210 22 900 |
| 1.2 Dynamic | 6 | 0 | 28 500 |
| Surcoût Dynamic : Active + 3 000 € | | | |
| Surcoût Graphic : Dynamic + 3 000 € | | | |
| Surcoût Graphic : Graphic + 0 € | | | |
| AURIS (5 PORTES) | | | |
| 1.3 WTI 100 ch Tendance | 5 | 0 | 20 600 |
| 1.2 T 115 ch Dynamic | 6 | 0 | 23 650 |
| 1.6i 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 + 100 € | | | |
| VERSOS | | | |
| 1.6 WTI 132 ch Tendance | 8 | 0 | 1873 24 200 |
| 1.8 WTI 147 ch Dynamic CVT | 8 | 0 | 1740 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 + | | | |
| 1.5h Active | 4 | 0 | 32 200 |
| Surcoût Dynamic : Active + 1 500 € | | | |
| Surcoût Styling : Dynamic + 1 000 € | | | |
| Surcoût Lounge : SkyView + 2 550 € | | | |
| AVENSIS | | | |
| 1.6 WTI 132 ch Dynamic | 8 | 0 | 613 28 800 |
| 1.8 WTI 147 ch Dynamic | 9 | 0 | 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 € | | | |
| AVENSIS TOURING SPORTS (BREAK) | | | |
| Surcoût + 1 000 € | | | |
| RAV4 | | | |
| 2.0 WTI 151 ch Active AWD | 9 | 0 | 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 | 0 | 9 973 37 100 |
| Surcoût Lite : Le Cap + 950 € | | | |
| Surcoût Légende : Lite + 2 500 € | | | |
| Surcoût Lounge : Légende + 4 400 € | | | |
| LAND CRUISER (5 PORTES) | | | |
| 4.0 WTI 260 ch Lounge Auto | 20 | 0 | 10 000 61 950 |
| Surcoût 3 portes + 2 700 € à + 6 000 € | | | |
| Surcoût Lounge Pack Lounge + 6 400 € à + 8 400 € | | | |
| NOUVEAU GT86 | | | |
| 2.0 200 ch | 12 | 0 | 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! : Move up! + 1 790 € | | | |
| NOUVELLE UP! (5 PORTES) | | | |
| e-Up! | 2 | 0 | 6 000 27 600 |
| Surcoût 3 portes + 500 € | | | |
| NOUVELLE CROSS UP! | | | |
| 1.0 75 ch | 4 | 0 | 15 800 |
| 1.0 TSI 90 | 5 | 0 | 16 500 |
| POLO (3 PORTES) | | | |
| 1.0 60 ch Trendline | 4 | 0 | 13 570 |
| 1.0 75 ch Trendline | 4 | 0 | 14 280 |
| 1.2 TSI 80 ch BMT Confortline | 5 | 0 | 17 500 |
| 1.0 TSI 95 ch BlueMotion | 5 | 0 | 16 900 |
| 1.2 TSI 110 ch BMT R-Line | 6 | 0 | 20 960 |
| 1.4 TSI ACT 150 ch BlueGT | 7 | 0 | 23 620 |
| GTI | 11 | 0 | 473 26 900 |
| 1.4 TDI 75 ch BMT Trendline | 4 | 0 | 16 620 |
| 1.4 TDI 90 ch BMT Trendline | 4 | 0 | 17 330 |
| Surcoût Confortline : Trendline + 1 950 € | | | |
| Surcoût Lounge : Confortline + 2 400 € | | | |
| Surcoût Confortline : R-Line + 1 210 € | | | |
| POLO (5 PORTES) | | | |
| Surcoût berline 3 p + 660 € | | | |
| CROSS POLO | | | |
| 1.2 TSI 90 ch BMT | 5 | 0 | 18 530 |
| 1.4 TDI 90 ch BMT | 4 | 0 | 20 660 |
| NOUVEAU C-HR | | | |
| NOUVELLE GOLF VII (3 PORTES) | | | |
| 1.0 TSI 85 ch Trendline | 5 | 0 | 19 060 |
| 1.0 TSI 110 ch Trendline | 6 | 0 | 21 300 |
| 1.4 TSI 125 ch Confortline | 6 | 0 | 24 820 |
| 1.5 TSI EVO 150 ch Cat | 8 | 0 | 29 490 |
| R | 20 | 0 | 7 073 43 960 |
| 1.6 TDI 90 ch Trendline | 5 | 0 | 23 540 |
| 1.6 TDI 115 ch Trendline | 6 | 0 | 24 240 |
| 2.0 TDI 150 ch Confortline | 7 | 0 | 29 583 |
| GTD | 10 | 0 | 35 800 |
| NOUVELLE GOLF VII (5 PORTES) | | | |
| Surcoût berline 3 p + 840 € | | | |
| Surcoût Confortline : Confortline + 2 370 € | | | |
| NOUVELLE GOLF VIII (5 PORTES) | | | |
| Surcoût berline 3 p + 100 € | | | |
| NOUVELLE TOUREG | | | |
| 1.4 TSI 150 ch Trendline | 8 | 0 | 1 373 35 670 |
| 2.0 TSI 220 ch Confortline DSG | 13 | 0 | 4 050 42 490 |
| 2.0 TDI 115 ch Trendline | 6 | 0 | 73 37 620 |
| 2.0 TDI 150 ch Confortline | 8 | 0 | 35 770 |
| 2.0 TDI 164 ch Confortline | 10 | 0 | 353 42 570 |
| SHARAN | | | |
| 1.4 TSI 150 ch Trendline | 8 | 0 | 1 373 35 670 |
| 2.0 TDI 164 ch Confortline | 13 | 0 | 4 050 42 490 |
| TOUAREG | | | |
| 1.4 TDI 204 ch Auto | 12 | 0 | 5 810 55 570 |
| 3.0 TDI 262 ch Canal Auto | 16 | 0 | 7 073 67 660 |
| CADDY | | | |
| 1.2 TSI 84 ch Conceptline | 5 | 0 | 90 16 280 |
| 1.4 TSI 125 ch Trendline | 7 | 0 | 21 250 |
| 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 | 0 | 690 23 730 |
| 2.0 TDI 150 ch Trendline | 8 | 0 | 26 110 |
| Surcoût Confortline : Trendline + 2 520 € | | | |
| Surcoût Confort : Confortline + 2 370 € | | | |
| CADDY MAXI | | | |
| Surcoût Caddy : Caddy + 2 130 € | | | |
| VOLVO | | | |
| TYPE | CV | B/M* | PRIX |
| NOUVELLE V40 | | | |
| T2 Kinetic | 6 | 0 | 50 24 340 |
| T3 Momentum | 8 | 0 | 50 28 350 |
| T5 R-Design Geartronic | 14 | 0 | 30 39 000 |
| D2 Kinetic | 5 | 0 | 25 256 |
| D3 Momentum | 7 | 0 | 29 550 |
| D4 Momentum | 10 | 0 | 32 050 |
| NOUVELLE V40 CROSS COUNTRY | | | |
| T3 Momentum | 8 | 0 | 53 30 340 |
| T4 Summum AWD Geartronic | 10 | 0 | 1 280 40 140 |
| T5 Summum AWD Geartronic | 16 | 0 | 1 260 44 990 |
| D2 Momentum | 6 | 0 | 29 600 |
| D3 Momentum | 8 | 0 | 31 540 |
| D4 Momentum | 10 | 0 | 34 040 |
| D5 Momentum Geartronic | 10 | 0 | 34 020 |
| Surcoût Summum : Momentum + 3 900 € | | | |
| Surcoût Xenium : Summum + 2 100 € | | | |
| S60 | | | |
| T3 Momentum | 8 | 0 | 90 31 710 |
| T4 Momentum Geartronic | 10 | 0 | 173 36 750 |
| T6 R-Design AWD Geartronic | 19 | 0 | 2 940 51 460 |
| Polestar Geartronic | 25 | 0 | 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) | | | |
| 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 S60 | | | |
| T5 Momentum Geartronic | 15 | 0 | 1 280 49 900 |
| T6 Momentum AWD Geartronic | 21 | 0 | 3 660 58 800 |
| D3 Momentum | rc | 0 | 41 700 |
| D4 Momentum | 10 | 0 | 44 100 |
| D5 Momentum AWD Geartronic | 13 | 0 | 50 53 800 |
| Surcoût inscription : Momentum + 7 600 € à + 8 300 € | | | |
| Surcoût inscription : Xenium : inscription + 4 010 € | | | |
| NOUVELLE V60 | | | |
| Surcoût S60 + 2 250 € à + 2 900 € | | | |
| NOUVELLE V60 CROSS COUNTRY | | | |
| T6 AWD Geartronic | 21 | 0 | 6 053 65 150 |
| D4 AWD | 10 | 0 | 173 53 550 |
| D5 AWD Geartronic | 14 | 0 | 410 60 150 |
| Surcoût Pro : "base" + 6 000 € | | | |
| Surcoût Luxe : Pro + 4 460 € à + 4 500 € | | | |
| XC60 | | | |
| T5 R-Design Geartronic | 15 | 0 | 5 810 49 870 |
| T6 R-Design AWD Geartronic | 19 | 0 | 6 810 55 520 |
| D3 Kinetic | 8 | 0 | 35 900 |
| D4 Momentum | 8 | 0 | 40 710 |
| D5 Momentum AWD | 12 | 0 | 300 44 610 |
| Surcoût Momentum : Kinetic + 2 410 € | | | |
| Surcoût R-Design : Summum : Momentum + 5 060 € | | | |
| Surcoût Xenium : Summum + | | | |

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

Réfèrent 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

Audi
**Même à l'arrêt
elle vous transporte.**

Nouvelle Audi A5 Sportback.

Audi Vorsprung durch technik

Volkswagen Group France S.A. au capital de 7750000 €
13 avenue de Bourgogne Villers-Cotterêts RCS Soissons B 602 025 538.
Audi recommande Castrol EDGE Professional.
Vorsprung durch technik = avance par la technologie.

Nouvelle Audi A5 Sportback : consommation en cycle mixte (l/100km) : 4,1 - 6,3.
Rejets de CO₂ (g/km) : 106 - 144.

Journées découvertes les 2, 3 et 4 Mars 2017

Premium Automobiles
105, Bld Murat
75016 Paris
Tél. 01 40 71 35 30
www.audi-paris16.com

Premium II
15, Av. des Prés
78180 Montigny le Bretonneux
Tél. 01 61 37 27 00
www.audi-montigny.com

Premium Vélizy
17-19, Avenue Louis Breguet
78140 Vélizy-Villacoublay
Tél. 01 78 74 20 20
www.audi-velizy.com



***Offre de Location Longue Durée sans option d'achat portant sur un véhicule XC90 D5 AWD R-DESIGN 235 CH 7 PLACES BOÎTE GEARTRONIC 8 avec option peinture métallisée exclusive et jantes alliage 22" 5 branches double-diamant. Offre édictée sur la base du tarif au 02/11/2016. Le contrat de location longue durée sera impérativement souscrit pour une durée de 48 mois et un kilométrage de 60 000 km incluant nécessairement les prestations entretien - assistance, gestion des portes totales. Carte grise non incluse. Bonus ou Malus éventuels non inclus. Offre valable pour toute commande adressée valablement par écrit à Volvo Automobiles Fleet Services avant le 31/03/2017, sauf modifications du tarif constructeur, des taux financiers directeurs ou de la réglementation en vigueur et notamment de la réglementation fiscale (variation du taux de TVA, etc...). Offre de location longue durée sans option d'achat et de services associés réservée aux professionnels, réglée par les conditions générales de location longue durée et des services optionnels disponibles auprès de TEMSYS et sous réserve d'acceptation du dossier par TEMSYS, société anonyme au capital de 66 000 000 EUR, siège social : 15, allée de l'Europe - 92100 Clichy, RCS NANTERRE 351 867 692. Société de courtage d'assurances - Garantie financière et assurance de la responsabilité civile professionnelle conformes aux articles L512-6 et L512-7 du code des assurances N° ORIAS 07 026 677. XC90 D5 : Consommation Euromix (L/100 km) : 5,7 - CO2 rejeté (g/km) : 149.**

NOUVEAU FORESTER



À PARTIR DE
399 €/MOIS⁽¹⁾

FINANCEMENT LLD SUR 49 MOIS ET 60 000 KM
AVEC UN PREMIER LOYER MAJORE DE 1 400 €

AKADEVYS *La Confiance en Mouvement.

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.



(1) Financement en Location Longue Durée (LLD) sur 49 mois et 60 000 km pour un SUBARU FORESTER 2.0D BVM6 : apport placé en 1^{er} 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 SERIA, SAS au capital de 10 000 000 €, 69, avenue de Flandre 59708 Marcq-en-Barœul Cedex - SIREN 491 411 542 - RCS Lille Métropole. **Modèle présenté** : FORESTER 2.0D Exclusive BVM6 (PMS incluse) 39 600 € hors avantage client. Tarif public au 1^{er} janvier 2017. **Consommations et émissions de CO₂ (sur parcours mixte) de la gamme Forester : de 5,7 à 8,5 l/100 km et de 148 à 197 g/km.**

RETRouvez TOUTE LA GAMME SUBARU



SUBARU XV



FORESTER



OUTBACK



LEVORG



WRX STI



SUBARU BRZ



- 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.

L'EXPO BELLAMY

6 rue Donnet Zedel
25300 PONTARLIER
Tél : 03.81.38.77.89

SWA METZ

10 rue du Pr Talange
57140 WOIPPY / METZ
Tél : 03.87.32.34.36

MECA SPORT

369 rue Georges Charpak
76150 SAINT JEAN DU CARDONNAY / ROUEN
Tél : 02.32.10.63.67

GARAGE VIZINOT

4 rue du Port
90400 BOTANS / BELFORT
Tél : 03.84.90.24.83

S.A.S C.I.T

356 route de Lyon
01980 PERONNAS / BOURG EN BRESSE
Tél : 04.74.32.71.71

PWA

16 rue Léna Bernstein - Cité de l'automobile
51100 REIMS
Tél : 03.26.83.82.82



Même à l'arrêt elle vous transporte.

Nouvelle Audi A5 Sportback.
Découvrez les codes du design
exaltants et élégants.



Audi Vorsprung durch technik

Volkswagen Group France S.A. au capital de 7 750 000 €
11, avenue de Bourgogne Villers-Cotterêts RCS Soissons B 602 025 538.
Audi recommande Castrol EDGE Professional.
Vorsprung durch technik = L'avance par la technologie

Nouvelle Audi A5 Sportback : consommation en cycle mixte (l/100km) : 4,1 - 6,3.
Rejets de CO₂ (g/km) : 106 - 144.

Journées découvertes les 23, 24 et 25 Février 2017

Paris Est Evolution - Marne-la-Vallée

332, rue Berthe Morisot - St Thibault-des-Vignes - Tél. 0160354636 - www.audi-marnelavallee.fr

PROFESSION ATHLETE.

NOUVELLE BMW SÉRIE 5.

La **Nouvelle BMW Série 5** est l'incarnation de la berline de société moderne. Grâce à sa ligne à la fois dynamique et élégante, elle répond à toutes les attentes que l'on peut avoir avec un véhicule de cette catégorie: une **esthétique athlétique et le plaisir de conduire** toujours à la **pointe de la technologie**.

Réservez, dès à présent, votre **essai personnalisé** dans l'une de vos concessions BMW NEUBAUER.

NEUBAUER Le Chesnay
46-48, rue Moxouris
Tél. 01 84 73 20 12

NEUBAUER Chambourcy
33, route de Mantes
Tél. 01 84 47 03 06

NEUBAUER Mirabeau
71, avenue de Versailles, Paris 16.
Tél. 01 46 47 00 00

NEUBAUER
DISTRIBUTEUR

N O U V E A U

GUIDE **F1** 2017

DÈS LE **10** MARS

148 PAGES

20 CIRCUITS

20 PILOTES

10 ÉCURIES

4 CHAMPIONS



Sport auto RECRUTE



Mondadori Magazine France, 3^{ème} éditeur de presse magazine en France recrute pour son magazine Sport Auto et dérivés un :

COMMERCIAL PUBLICITE H/F - CDI

- Mission : Développer le chiffre d'affaires publicitaire et gérer un portefeuille de clients des magazines Sport Auto, Sport Auto Classiques, Hors-Série Sport Auto et produits digitaux. Vous aurez un rôle d'expert en communication auprès des professionnels du secteur de l'automobile de luxe, de sport et de collection. Vous appliquerez la stratégie commerciale avec un souci permanent de dépassement de vos objectifs.

- Profil : de formation supérieure, vous avez une indispensable et excellente culture automobile ainsi qu'une expérience significative et réussie de commercialisation. Vos connaissances des secteurs de la communication, des médias et du digital seront des éléments déterminants. Esprit créatif et novateur, vous avez le goût du challenge, de grandes qualités commerciales et vous êtes passionné(e) par l'automobile.

Poste basé à Montrouge (92) - Véhicule indispensable

Merci d'adresser votre candidature [CV + Photo + Lettre de motivation] par mail à nicolas.berthy@mondadori.fr



Votre voiture reprise & payée en 24h

sans obligation d'en acheter une nouvelle !



Estimation gratuite de votre voiture

(A) Aramisauto.com

APPELEZ-NOUS AU : **30 55**
(Gratuit depuis un poste fixe)

Véhicules du Personnel

Véhicules de Direction

Véhicules Neufs

Usine de POISSY

PEUGEOT & CITROËN

Tél : 01 30 19 55 00

06 18 40 80 86

vwo@info-auto.org

www.info-auto.org

lesvoituresdelanee.com

Mercedes - BMW

Audi - VW

Direction et Collaborateur ALLEMAGNE

www.lesvoituresdelanee.com

06.09.78.09.20

aupe@lesvoituresdelanee.com

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

4 FOIS SANS FRAIS

Test de consommation : -12%

Recherchons Revendeurs et Commerciaux



AUTOS

BATEAUX

CAMPING CAR

POIDS LOURDS

AGRICOLE



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

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

voir conditions. Réserve à la compétition.

GAIN DE COUPLE

GAIN DE PIUSSANCE

DÉCOUVREZ DE NOUVELLES SENSATIONS



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

À découvrir dans notre prochain numéro

N° 978

du 2 mars 2017



Peugeot 5008

Après le 3008, c'est au tour du grand frère de faire sa mue. Si lui aussi quitte la robe de monospace pour celle, plus sexy, de SUV, il garde l'esprit de famille avec ses 7 places. Premier essai sur les routes lusitanaises.



THOMAS ANTOINE / ACE TEAM

Mazda MX-5 RF

Pas envie de ruiner son brushing le long de la côte ? L'icône cabriolet Mazda remet le haut : la version RF échange la classique capote en toile contre un toit rigide escamotable. Mais sans rien perdre de son charme.



YANN LEFEBVRE

Alfa Romeo Stelvio

La Giulia a réveillé le segment des berlines familiales. Le Stelvio promet, lui, de perturber la hiérarchie des SUV haut de gamme. Est-il vraiment de taille pour inquiéter les BMW X3, Audi Q5 et autre Jaguar F-Pace ? Verdict dans 15 jours.

Et aussi... En kiosque



L'AUTO-JOURNAL ÉVASION & 4x4 N°79 164 pages

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

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

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

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

Technique: Vincent Coppin, Frédéric Haas

Convoyage: Sylvain Cambier (responsable)

Secrétaire général de rédaction: Denis Riffade

Secrétariat de rédaction: Valérie Fröhlich (1^{re} secrétaire de rédaction), Alain Le Roch

Chef de studio: Nicolas Georgieff

Maquette: Frédéric Cauchy, Sabah Slimani

Photographes: Yann Lefebvre, Christian Martin

Responsable service photo: Jeanne-Marie Woitiéa (56 50)

Ont collaboré à ce numéro: Caroline Hazard, Danielle Molson

DIRECTION - ÉDITION

Directeur de la publication: Carmine Perna

Directeur exécutif: Stéphane Haïtaian

Éditeur: Tommaso Albinati

DIFFUSION

www.vendezplus.com

Directeur diffusion: Jean-Charles Guérault

Responsable diffusion marché: Philippe Merrien

MARKETING

Directrice marketing: Sylvie Sigaret

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

Contact 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 Bruneaut (48 42)

Responsable service préresse: Sylvain Boularand (29 88)

Adjoint responsable service préresse: 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: février 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 (Edigroup Belgique Sprl, tél. : 070 233 304, abobelgique@edigroup.org) : 89,95 € (1 an, 25 numéros). Suisse (Edigroup S.A. Tél. : 022 860 8401, abonne@edigroup.ch) : 139 CHF (1 an, 25 numéros).



XC60 INITIATE EDITION DEVANT UN TEL DESIGN, ON S'ARRÊTE. DEVANT UNE TELLE OFFRE, ON Y VA.

Design extérieur et intérieur unique, système de navigation GPS,
connexion Internet, technologie City Safety...
Jamais vous n'auriez imaginé vous offrir un tel SUV.

À PARTIR DE
36 500 €⁽¹⁾
SOIT UN AVANTAGE CLIENT DE
5 500 €⁽²⁾



RÉSERVEZ VOTRE ESSAI SUR VOLVOCARS.FR

(1) Prix public conseillé en euros TTC pour toute commande passée à compter du 12/10/2016. Assistance 3 ans incluse. (2) Par rapport au prix public conseillé d'un Volvo XC60 Momentum D3 BM6 type 46-16 et des options individuelles au 02/11/2016. Offre exclusivement réservée aux particuliers. Tarifs valables uniquement en France métropolitaine dans le réseau participant.

Modèle présenté :

Volvo XC60 Initiate Edition D4 BM6 190 ch avec option peinture métallisée : **39 900 €**

Volvo XC60 Initiate Edition : Consommation Euromix (L/100 km) : 4.5-5.7 - CO₂ rejeté (g/km) : 117-149. Volvo Car France SAS, RCS Nanterre n° 479 807 141.

ABV 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

28 CHARTRES - 02 37 91 25 30
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 11^e - 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



RENAULT
La vie, avec passion

Il y a les occasions à petits prix avec la garantie Renault.
Et celles qui vous laissent à poil.



Credit photo Getty Images.

Renault OCCASIONS Prix Futé⁽¹⁾

Garantie 6 mois sur des véhicules de 2 à 8 ans

Renault OCCASIONS c'est en étant exigeant qu'on reste n° 1.⁽²⁾ 1^{ER} RÉSEAU DE FRANCE DE VENTE DE VÉHICULES D'OCCASION AUX PARTICULIERS.⁽²⁾

(1) L'offre Prix Futé vous permet de profiter de 4 engagements : une garantie 6 mois pièces et main-d'œuvre avec une assistance 24/24h en France métropolitaine et dans 30 pays européens, l'essai du véhicule avant l'achat, un contrôle de 82 points essentiels du véhicule, un contrôle gratuit à 2000km ou 1 mois après l'achat, au 1^{er} des 2 termes atteint. Voir conditions de l'offre prix futé sur Renault.fr. (2) Source Argus® juin 2016 : volume des ventes réseaux aux particuliers en 2015.