l'auto-journal
Du 27 avril au 10 mai 2017
Tous les plaisirs de l'automobile
N°982

l'auto-journal

TOUS LES DÉTAILS ET NOTRE 1RE ÉVALUATION

UN NOUVEAU RIVAL POUR LES PEUGEOT 3008 ET RENAULT KADJAR

CITROËN C5 AIRCROSS

ESSAI

PEUGEOT 5008

LE PETIT DIESEL EST-IL SUFFISANT ?

CONFIGURATEUR

TOYOTA C-HR

NOTRE GUIDE D'ACHAT DU NOUVEAU PETIT SUV À LA MODE

DOSSIER VOITURES "PROPRES"

7 MODÈLES HYBRIDES ET ÉLECTRIQUES À L'ESSAI

LE MATCH ENTRE LA NOUVELLE RENAULT ZOE ET LA CLIO

M 05361 - 982 - F: 6,80 € - RD

COUP DE FOUDRE DE

NOUVELLE BMW SÉRIE 5 HYBRIDE RECHARGEABLE.

LA MOTORISATION HYBRIDE RECHARGEABLE DE LA NOUVELLE BMW 530e iPERFORMANCE PERMET UN FONCTIONNEMENT ENTIÈREMENT ÉLECTRIQUE JUSQU'À 140 KM/H AVEC UNE AUTONOMIE DE 50 KILOMÈTRES.

Consommations en cycle mixte de la Nouvelle BMW 530e iPerformance BVA8 340 ch : **1,9 à 2 l/100 km.** Émissions de CO_2 : **44 à 46 g/km** selon la norme NEDC.
BMW France, S.A. au capital de 2 805 000 € - 722 000 965 RCS Versailles - 3 avenue Ampère, 78180 Montigny-le-Bretonneux.

SÉRIE.

Le plaisir
de conduire

COM20853 - V04/17 - Imp 04/17 - Réalisation Alloscan (Groupe Amalthéa), Crédit photo : Getty Images.

ALLIANZ ASSURE DÈS AUJOURD'HUI LA VOITURE DE DEMAIN

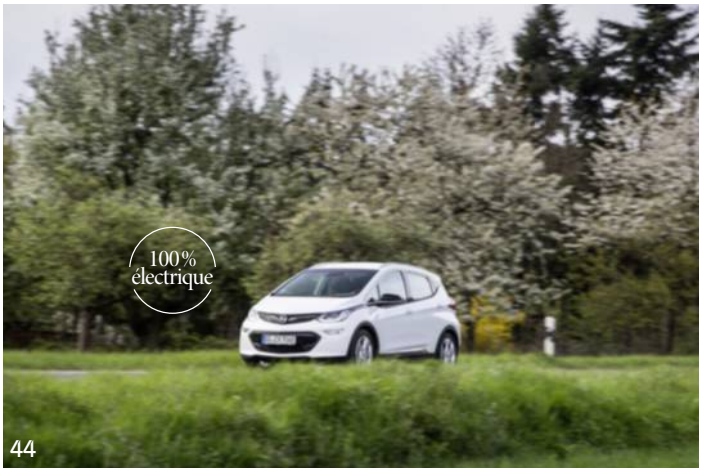
Chez Allianz, nous encourageons l'utilisation de nouvelles technologies embarquées dans les véhicules qui contribuent à rendre les routes plus sûres. C'est pourquoi pour toute souscription, en agence, d'une assurance véhicule semi-autonome, vous bénéficiez d'une réduction de 25 %. Voir conditions en agence.

Avec vous de A à Z

Allianz

Allianz IARD - Entreprise régie par le Code des assurances - Société anonyme au capital de 991.967.200 € - 1, cours Michelet - CS 30051 - 92076 Paris La Défense Cedex - 542 110 291 RCS Nanterre.

Sommaire [N° 982]



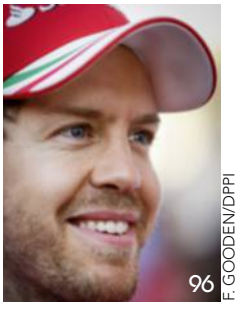
44

64

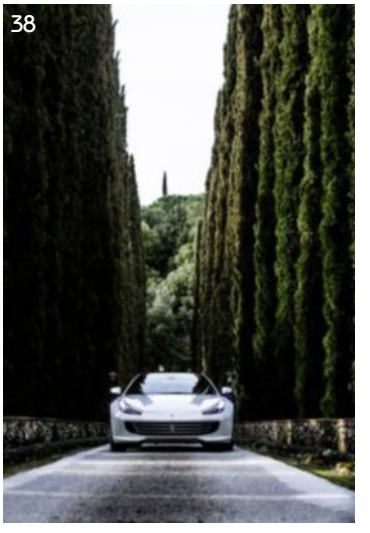
78

Tous les plaisirs de l'automobile

du 27 avril au 10 mai 2017


96

F. GOODEN/DPPI


38

54

84

50

70

Découvrir

[NOUVEAUTÉS]
14 Citroën C5 Aircross
22 Salon de Shanghai

Comprendre

[L'ENQUÊTE DE LA QUINZAINE]
30 L'hydrogène, avenir de l'automobile ?

Conduire

[ESSAI]
38 Ferrari GTC4LussoT

DOSSIER VOITURES PROPRES
44 1er essai : Opel Ampera-e
50 1er essai : Toyota Yaris Hybrid
54 1er essai : BMW 530e
58 Match : Volkswagen e-Golf / Golf GTE
60 Essai mesuré : Mercedes GLC 350 e
64 Match : Renault Zoe ou Clio TCe 90 ?
68 Les Experts : Kia Niro 1.6 GDi Hybrid

[FACE-À-FACE]
70 Citroën C-Elysée BlueHDi / Fiat Tipo 1.6 MultiJet

[1ers ESSAIS]
78 Kia Picanto 1.0
84 Mazda CX-5 2.2 Skyactiv-D

[GRAND ANGLE]
82 Peugeot 5008 BlueHDi 120 ch

[DERNIER ESSAI]
89 Mini Paceman

Vibrer

[REPORTAGE]
90 Musée Petersen : perles rares à L.A.

[SPORT]
96 Formule 1 : les promesses de l'aube

[RÉTRO]
98 Mercedes 450 SEL 6.9

Partager

[COURRIER DES LECTEURS]
102 La vie de vos autos
103 Le chef des essais vous répond

S'offrir

[CONFIGURATEUR]
104 Toyota C-HR

[FICHE OCCASION]
108 Peugeot 5008

[LE PRIX DU NEUF]
113 Le tarif des voitures neuves

[LES PROFESSIONNELS S'AFFICHENT]
121 Les petites annonces

CHAQUE SAMEDI
RETROUVEZ L'AUTO-JOURNAL
DANS L'ÉMISSION DE
PIERRE DE VILNO
TOUT ROULE / 18H10-18H45
Europe 1

Encart *Ma Boutique L'Auto-Journal* jeté en 4e de couverture pour les abonnés France métropolitaine. Une partie de la diffusion France métropolitaine est vendue en pack avec *L'Auto-Journal Évasion & 4x4* n° 80.

C'est souvent ceux qui en disent le moins qui en font le plus.

Nouvelle e-Golf avec 300 km d'autonomie * et ses 16 technologies d'assistance.**

Pour vous faciliter la vie, la Nouvelle e-Golf s'occupe de tout. Elle vous indique son niveau de charge avant le grand départ, vous rappelle sa localisation et adopte les bons réflexes en cas de pépin. Tout ça pour que vous puissiez profiter en silence de la puissance de ses 136 chevaux. Il n'y a pas de doute, c'est une Golf. Une Golf 100 % électrique.

Demain démarre aujourd'hui.

Volkswagen recommande **Castrol EDGE Professional**

Modèle présenté : Nouvelle e-Golf 136 ch (100kW) avec jantes alliage 16" 'Astana' et option peinture nacrée 'Blanc Onyx'.
* Jusqu'à 300 km selon source NEDC. ** De série ou en option.

Cycle mixte (kWh/100 km) : 12,7. Rejets de CO_2 (g/km) : 0.

SECURITY & SERVICE

TRAFFIC JAM ASSIST

PARK ASSIST 3.0

GESTURE CONTROL

LANE ASSIST

FRONT ASSIST

Volkswagen

Volkswagen Group France - s.a. - R.C.S. Soissons B 602 025 538

Professionnels, découvrez la version Business de ce véhicule sur volkswagen.fr/professionnels

VIVEZ VOTRE PASSION
AUTOMOBILE AVEC MICHELIN
CHEZ NORAUTO
Norauto
Norauto
MICHELIN
Une meilleure façon d'avancer
DU 15 AVRIL AU 31 MAI 2017
POUR L'ACHAT DE 4 PNEUS
DE LA GAMME PILOT SPORT* EN 18 POUCES ET PLUS.
MICHELIN et NORAUTO vous offrent un repas gastronomique pour deux**
* Pilot Sport 4, Pilot Sport 4 S et Pilot Sport Cup 2.
** Inscription et modalités complètes sur https://offrepromo.michelin.fr/norauto

ABONNEZ-VOUS!
Retrouvez toutes nos offres p. 120 et sur www.kiosquemag.com

CLÉMENT CHOULOT

VERS L'ORIENT COMPLIQUÉ…

Longtemps, les États-Unis ont été le premier marché mondial. La Chine les a délogés, et c'est tant mieux pour les constructeurs français. Car nos marques nationales ne sont plus représentées en Amérique du Nord depuis des lustres. En revanche, elles sont bien implantées dans l'Eldorado chinois, avec production locale et partenariats industriels *ad hoc,* comme il est de règle. Le groupe PSA est même devenu partiellement chinois. Ensuite, nous l'avons vu lors de ce Salon de Shanghai, les constructeurs français disposent de modèles de mieux en mieux adaptés à la demande locale. Longtemps un marché de berline tricorps, qui demandait de la place à l'arrière pour s'offrir les services d'un chauffeur, la Chine était également amatrice de moteurs essence et de boîtes automatiques. Tout l'inverse de la France, abonnée aux cinq portes diesel à boîte mécanique. On imagine la prise de tête dans les bureaux d'études chez Renault ou PSA. Mais les planètes s'alignent, dans une sorte de grande convergence : les clients chinois se passionnent désormais pour les SUV, tout comme les Français qui, eux, sont en train de retrouver les joies de l'essence et découvrent la boîte automatique. Les responsables des plans produit se remettent à respirer : il devient possible d'unifier les propositions, en Europe et en Chine. Le nouveau Citroën C5 Aircross présenté dans ce numéro en est la parfaite illustration. Dévoilé à Shanghai, il va d'abord être construit et commercialisé en Chine. Mais il correspond parfaitement à la demande européenne du moment (pour tout dire, il fait déjà envie !) et sera donc produit à Rennes et commercialisé chez nous. Mais seulement en 2018. Le plus gros marché a la priorité. Ces bonnes manières suffisent-elles à assurer en Chine une diffusion confortable pour nos marques nationales ? Malheureusement, pas encore. Carlos Tavares, le patron de PSA, l'a rappelé sur place sans langue de bois. *"La situation que nous rencontrons en Chine n'est effectivement pas acceptable"*, a-t-il par exemple déclaré. La bonne nouvelle derrière ce coup de gueule, c'est que désormais, l'offre produit est parfaitement adaptée et que les faiblesses, liées au réseau de distribution notamment, semblent identifiées. Comment dit-on *"Il n'y a plus qu'à !"* en chinois ?

Rédacteur en chef
jeaneric.raoul@mondadori.fr

Jean-Eric Raoul

ÇA VOUS A FAIT RÉAGIR…

J'envisage de changer de véhicule prochainement et, possédant une voiture diesel, je voudrais savoir quelles sont les décisions prises par l'État à ce sujet.

Patrick Hinault

Hormis le souhait affiché d'une convergence des prix de l'essence et du diesel, et des primes de reprise sur les vieux véhicules diesel, l'État français n'a rien annoncé de particulier sur ce sujet. En revanche, quelques grandes villes, à commencer par Paris, disent vouloir bannir les véhicules diesel de leurs "zones de circulation restreintes", à partir de 2020.

Dans le numéro récent de *L'Auto-Journal,* vous proposez un adieu au Discovery de 2009… en affichant une photo du Disco Sport ! Ce n'est pourtant pas compliqué de s'y retrouver dans les gammes de ce constructeur, rangées en deux familles : Land Rover d'un côté (Discovery, Discovery Sport, Defender jusqu'à l'année dernière) et Range Rover de l'autre (Range Rover, Range Rover Sport, Evoque).

Olivier Hopchet

Désolé pour cette erreur d'illustration. Même un non-spécialiste de Land Rover aurait dû voir qu'il s'agissait d'un modèle Sport en cours de commercialisation.

DS 3 INES DE LA FRESSANGE

Édition Limitée à 500 exemplaires

TOUT ÉQUIPÉE À **320 €**/MOIS*

SANS APPORT / SANS CONDITION

GARANTIE ET ENTRETIEN 3 ANS INCLUS
ASSISTANCE ÉTENDUE 24H/24, 7J/7
CLUB DS PRIVILÈGE - CONCIERGERIE

DS *préfère* TOTAL

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

* Exemple pour la LLD sur 36 mois et 30 000 km de DS 3 PureTech 110 S&S BVM Ines de la Fressange, hors options ; soit 36 loyers de 320 €. Contrat de garantie et entretien 3 ans inclus – assistance étendue 24h/24, 7j/7 au prix de 21 €/mois pour 36 mois et 30 000 km (au 1er des deux termes échu), conditions générales du contrat disponibles en point de vente. Montants TTC et hors prestations facultatives. Offre non cumulable, valable jusqu'au 31/05/17, réservée aux particuliers, dans le réseau Citroën/DS participant, et sous réserve d'acceptation du dossier par CREDIPAR, locataire gérant de

DS AUTOMOBILES

SPIRIT OF
AVANT-GARDE

Teinte Bleu Encre et pavillon Blanc Opale - Sièges cuir Bleu Granit
Personnalisation Ines de la Fressange sur Bandeau de planche de bord,
Centres de roues, Coques de rétroviseurs, Sièges & Surtapis
Jantes alliage 17″ diamantées Noir
Projecteurs DS LED Vision et Feux arrière 3D à LED
Navigation avec écran tactile 7″

INES DE LA FRESSANGE PARIS

DSautomobiles.fr

CLV, SA au capital de 138 517 008 €, RCS Nanterre n° 317 425 981, 9 rue Henri Barbusse CS 20061 – 92623 Gennevilliers Cedex. ORIAS n° 07004921 (www.orias.fr). Le contrat de garantie et entretien peut être souscrit indépendamment de toute LLD selon conditions disponibles en point de vente.
CONSOMMATIONS MIXTES ET ÉMISSIONS DE CO_2 DE DS 3 : DE 3,0 À 5,6 L/100 KM ET DE 79 À 129 G/KM. Automobiles Citroën RCS Paris 642 050 199

ON A AIMÉ, CETTE QUINZAINE

LIONEL KORETZKY

FORMULE FUTUR

À quoi ressemblera la Formule 1 dans 10 ans ? Impossible à deviner, tant la définition technique et l'apparence de cette élite du sport automobile sont dictées par la réglementation. Mais Renault s'est risqué, pour le plaisir de nos yeux, à un peu de prospective avec ce concept R.S. 2027 Vision : une F1 dotée d'éléments aérodynamiques mobiles, d'un cockpit fermé, d'une conduite autonome en cas d'accident, de quatre roues motrices et directrices et d'une propulsion 100 % électrique… dans les stands. Réaliste ? Rendez-vous en 2027 pour le découvrir !

LES INFOS CLÉS

Commercialisation : fin 2018 (Europe)

Prix estimé : à partir de 27 000 €

Outre une gamme de moteurs diesel, le C5 Aircross profitera de son arrivée en Europe en 2018 pour présenter son hybride rechargeable de 300 ch et sa boîte automatique à 8 rapports.

CITROËN

PILOU

L'inspiratrice : Concept Aircross

Par rapport au Concept Aircross, dévoilé en 2015, le C5 assagit légèrement son regard en reprenant les derniers codes stylistiques de la marque aux chevrons : projecteurs sous la signature lumineuse à l'avant et feux 3D à l'arrière.

Primeur aux Chinois

Le SUV compact 100 % Citroën est enfin une réalité. C'est au Salon de Shanghai que le C5 Aircross a montré le bout de son capot. Mais il ne deviendra une réalité commerciale en Europe qu'en 2018. En attendant, voici la version chinoise…

Par **Florian Chopin**

Sur les versions chinoises, seuls deux moteurs essence THP 165 et 200 ch prendront place sous le capot, tous deux associés à une boîte automatique à 6 rapports.

Citroën arrive enfin sur le marché tant convoité des SUV compacts. Celui sur lequel la bataille fait rage entre les Peugeot 3008, Renault Kadjar, Volkswagen Tiguan et autres Hyundai Tucson… Autant de modèles inédits ou remis au goût du jour et qui ne permettaient clairement pas à l'offre actuelle de Citroën de survivre. Qui se souvient encore qu'il existe un C4 Aircross sur le marché ? Ce véhicule bâti sur une plate-forme de Mitsubishi ASX et savamment arrangé à la sauce Citroën. L'engin s'est péniblement vendu à plus de 4 700 unités en France en 2016, quand le Tucson dépassait les 13 000 et le Kadjar approchait la barre de 40 000 unités. C'est dire le potentiel qui existe sur le marché. D'autant plus que Citroën a pris, depuis l'arrivée du C4 Cactus, un virage assumé vers les véhicules à vocation loisir : la récente C3 apporte un vent de fraîcheur sur son segment et le futur C3 Aircross (présentation prévue pour juin prochain) s'affirmera comme un SUV saupoudré de monospace.

La première étape remonte à 2015 avec la présentation, au Salon de Shanghai, du concept Aircross. Les similitudes avec le véhicule définitif présenté aujourd'hui sont indéniables. La raison est simple, les deux projets ont été menés de front. "*Les deux autos se sont nourries l'une l'autre*", nous a révélé Cyril Pietton, responsable du style extérieur de Citroën. C'est ainsi qu'au-delà de la couleur rouge si particulière, on retrouve de nombreux éléments stylistiques apparus sur le concept, notamment au travers de galbes généreux ou encore le capot haut et horizontal. Toutefois, certains traits ont été adoucis comme le dessin de la calandre qui fait moins Range Rover et qui intègre les optiques. À l'arrière, le hayon se veut plus doux et accueille de larges feux à effet 3D au rendu totalement différent de ceux du concept. L'ensemble répond à la fois aux codes du segment : ceinture de caisse haute, roues et passages de roue généreux, protections… Tout en intégrant les codes de la marque : montants de pare-brise noir, signature visuelle avant avec les feux de jour à LED en

partie supérieure, sans oublier l'histoire racontée par les vitrages. Ainsi à la place de la boucle de ceinture apparue autour de la vitre arrière du concept, les designers ont choisi un cerclage de chrome englobant l'ensemble des passagers.

Le C5 Aircross se veut plus familial que le 3008

Long de 4,50 m, le C5 Aircross se positionne sur le haut du panier du marché des SUV compacts. C'est aussi ce positionnement qui a dicté le choix d'un nouveau patronyme. Un positionnement que l'on retrouve également à l'intérieur où de nombreux éléments peuvent être gainés : tableau de bord (en partie), console centrale, contre-portes… Contrairement au 3008 II qui met le conducteur au centre de son habitacle, le C5 Aircross joue une carte plus familiale. La console est certes imposante, mais elle répond aux codes du genre. L'écran tactile de 8 pouces est parfaitement placé dans le champ de vision des passagers avant, ni trop bas, ni trop haut. Les raccourcis sont sensitifs, mais les designers ont conservé un vrai bouton rotatif physique pour le volume du son. "*Cet écran semble comme traversé par les aérateurs dont les conduits viennent donner du relief à la planche de bord très horizontale*", un élément qu'affectionne tout particulièrement Jean-Arthur Madelaine, responsable design intérieur Citroën. Le conducteur peut disposer d'une instrumentation 100 % digitale via une dalle de 12,3 pouces. Les sièges reprennent l'impression de sofa initiée sur le C4 Cactus, mais avec plus d'indépendance pour les occupants avant…

Pour la partie confort, le C5 Aircross s'affiche comme la deuxième étape du programme "Citroën Advanced Confort". Ainsi après les sièges, c'est

La large dalle personnalisable de 12,3 pouces permet de sélectionner différentes informations de bord, y compris la carte de navigation. Elle ne sera proposée en série que sur les niveaux de finition supérieurs.

Par rapport au 3008, il ouvre davantage sa planche de bord sur l'ensemble des occupants. Même si la console centrale scinde clairement l'habitacle.

Pour pallier l'absence de transmission intégrale, il ne peut compter que sur son antipatinage évolué Grip Control.

WILLIAM CROZES

W. CROZES

Associé aux palettes derrière le volant, le levier de boîte de vitesses est hérité du Peugeot 3008.

Les parties les plus en contact avec le corps (sur la contre-porte et la console centrale) profitent de matériaux gainés.

W. CROZES

Outre une sellerie qui soigne l'accueil, le C5 Aircross devrait miser sur ses amortisseurs à butées hydrauliques pour élever le niveau de confort.

CITROËN

au tour de la suspension d'être modernisée. Baptisée "Progressive Hydraulic Cushions", il s'agit d'amortisseurs à butées hydrauliques que *l'Auto-Journal* avait pu tester (voir *L'AJ* n° 961) sur des prototypes. De quoi garantir aux passagers un excellent confort, même lorsque le revêtement se dégrade. Grâce à son empattement de 2,73 m, le C5 Aircross procure un bel espace pour les passagers arrière avec, en sus, des dossiers de banquette arrière inclinables. Citroën annonce par ailleurs avoir travaillé sur l'isolation phonique grâce à l'utilisation de vitres avant feuilletées double épaisseur. Le coffre affiche une capacité convenable de 482 dm^3. Cette mesure est toutefois celle d'une version chinoise dont la banquette est installée plus en retrait et avec un dossier plus incliné qu'ils ne pourraient l'être sur notre version européenne. En conséquence, le volume de la version européenne sera plus important. Les deux coffres disposeront d'un double plancher et de la possibilité de rabattre aisément la banquette depuis le coffre.

Au rayon mécanique, le C5 Aircross peut recevoir le Grip Control (obligatoirement proposé avec une monte pneumatique de 19 pouces Mud&Snow). Il dispose de cinq modes de motricité (Standard, Sable, Tout chemin, Neige, ESP off). Citroën a adapté également le contrôle de →

QUATRE ANS DE GESTATION

L'histoire du C5 Aircross commence fin 2014 avec le début de la compétition entre les centres de design français et chinois. La réalisation finale est signée Greg Blanchet et Fred Angibaud, et pourtant "*la face avant est issue d'un sketch venant de Chine, avec ses phares intégrés à la calandre et venant en deuxième lecture*", explique Cyril Pietton, responsable du style extérieur. L'industrialisation en Chine devant se faire avant la version européenne, très peu de maquettes physiques ont été réalisées, le gros du travail ayant été fait en numérique.
Les premières préséries sortent actuellement de l'usine de Chengdu. Les versions définitives seront commercialisées en Chine vers octobre prochain. La version européenne sera assemblée dès la fin 2018 dans l'usine PSA de Rennes.

PHOTOS : LAURENT LACOSTE

Citroën assure avoir travaillé l'insonorisation, en optant pour des vitres feuilletées double épaisseur à l'avant.

CITROËN

la vitesse en descente HADC, comme sur le récent Peugeot 3008. Une fois enclenché, il est possible d'évoluer à 3 km/h en descente. Si en Chine, deux blocs essence sont proposés (THP 165 et 200), tous deux associés à la boîte automatique à 6 rapports (EAT6), l'engin pourra disposer de moteurs diesel en Europe, ainsi que d'une offre inédite hybride rechargeable de 300 ch, sans oublier la nouvelle boîte automatique à 8 rapports… La panoplie des assistances à la conduite s'est également adaptée au monde moderne avec la possibilité d'opter pour la vision 360°, pour la surveillance des angles morts, pour le régulateur de vitesse adaptatif avec fonction stop/start, pour le freinage d'urgence automatique… Rien de moins que ce que propose déjà le Peugeot 3008. Mais pour nous, il faudra attendre encore plus d'un an. Ils sont veinards, ces Chinois…

L'avis de **Florian Chopin** **Transposition réussie du concept Aircross sur la route, le C5 Aircross est à la fois imposant, protecteur et s'annonce confortable. Citroën offre ainsi un modèle au look jovial, que la concurrence serait avisée de prendre au sérieux.**

Sous le hayon, un coffre de 482 dm³, volume qui pourrait progresser sur les versions européennes, grâce à une banquette moins reculée.

CITROËN

Retrouvez p. 20 notre 1er contact avec le C5 Aircross à Shanghai ▶

JOHN COOPER WORKS.

231 CHEVAUX. 56 ANS D'ADRÉNALINE.

MINI

Consommations et émissions de CO_2 de la MINI Hatch 3 portes John Cooper Works en cycle mixte selon la norme européenne NEDC : de **5,7 à 6,3 l/100 km** et de **133 à 147 g/km**. BMW France, S.A. au capital de 2 805 000 € - 722 000 965 RCS Versailles - 3 avenue Ampère, 78180 Montigny-le-Bretonneux.

« Les sièges montrent la volonté de Citroën de soigner le confort. J'ai aussi beaucoup apprécié l'ergonomie, logique, avec des commandes simplifiées et des écrans bien placés. »

Avec le Peugeot 3008, le C5 Aircross partage les poignées de portes, les coques de rétroviseurs et la baie de pare-brise. Le reste des éléments de style provient de "l'école" Citroën.

Premières impressions à bord...

En préambule du Salon de Shanghai, *L'Auto-Journal* a pu monter à bord du C5 Aircross. Il s'agissait encore de préséries pour le marché chinois, mais la première impression est plus que flatteuse...

Par **Florian Chopin** Photos **Mathias Guillin**

Plus de 80 % des pièces sont communes avec les Peugeot 3008 II et DS 7 Crossback !" Pierre Monferrini, responsable gamme Citroën, n'est pas peu fier d'annoncer ce chiffre. Pourtant, visuellement, seules la baie de pare-brise, les coques de rétroviseurs et les poignées de porte sont partagées par les trois véhicules. Pour le reste, le SUV de 4,51 m de long affiche une belle prestance et, surtout, une personnalité particulière. Le côté jovial de Citroën est toujours présent avec des touches de couleur ici et là, mais il ne surjoue pas cette partition comme la C3 : "*Les ponctuels colorés sont placés avec plus de subtilité, car nous jouons sur un segment qui le réclame*", nous confirme l'homme des chevrons.

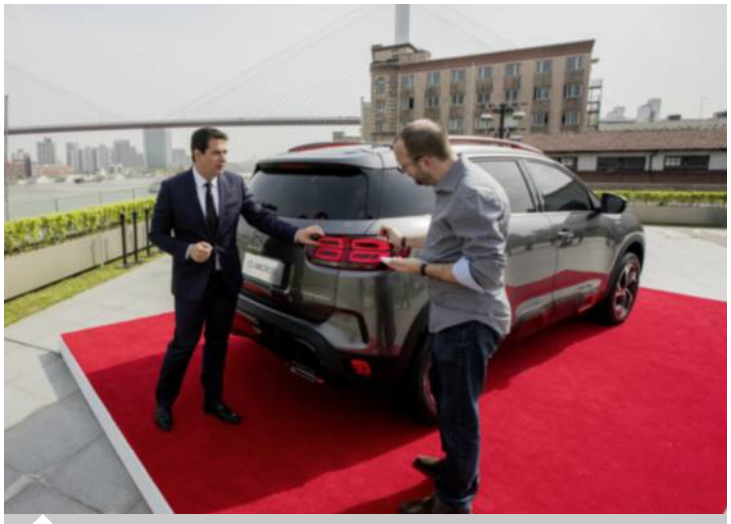
À l'intérieur, on retrouve le même souci de se démarquer de ses cousins du groupe PSA, même si les commodos ou le levier de la boîte de vitesses automatique trahissent l'origine de l'auto. L'usine de Chengdu produit actuellement 5 à 7 préséries par jour, comme le véhicule présenté ici. Les plastiques au sommet de la planche de bord sont donc encore un peu durs, même s'ils présagent d'une bonne facture. "*Les grains du tableau de bord ainsi que certains gainages seront encore améliorés, et c'est en Chine que seront fabriqués tous les éléments gainés*", assure Pierre Monferrini. L'ergonomie est bonne et les éléments tombent bien sous la main. L'instrumentation digitale se veut plus sobre dans ses évolutions. Elle ne sera toutefois pas proposée de série dès l'entrée de gamme. En revanche, si l'écran tactile de 8 pouces apparaît à la bonne hauteur, on regrette la taille de celui du DS 7 Crossback qui permet de toujours afficher la climatisation…

À l'arrière, l'espace proposé aux passagers est tout simplement royal grâce à une banquette davantage ancrée vers l'arrière. Et pour l'Europe, la banquette sera-t-elle plus avancée ? Sera-t-elle coulissante ? "*Nous réfléchissons encore*", sourit notre homme. D'autres éléments pourraient également évoluer, et pas uniquement en termes de couleurs et de matières, a laissé entendre Xavier Peugeot, responsable des produits Citroën.

Il faudra encore attendre plus d'un an pour découvrir la version européenne. C'est long, certes, et Carlos Tavares, patron de PSA, avoue lui-même qu'il "*aurait préféré un délai plus court*". Mais maintenir le cap d'une nouveauté par marque, par région et par an permet au groupe français d'assurer une régularité des sorties sans perturber l'organisation de son outil industriel et lui évite ainsi d'inonder le marché de nouveautés à certaines périodes avant de le déserter à d'autres, comme le font certains constructeurs. À bon entendeur…

L'espace à l'arrière impressionne. Sur les versions européennes, la banquette pourrait être un peu moins en retrait.

Le coffre affiche une capacité de 482 dm³. C'est correct. La modularité est soignée.



Pour Pierre Monferrini, responsable gamme Citroën, il était nécessaire d'adoucir la forme du hayon par rapport au concept. Les feux 3D sont scindés en deux.

L'avis de **Florian Chopin** **En matière d'ambiance et de présentation, le C5 Aircross montre que Citroën a trouvé une véritable signature. Le confort devrait en être une autre. Quelques détails de finition mériteraient d'être retravaillés. D'ici 2018, Citröen a du temps.**

SALON DE

HORMIS LE CITROËN C5 AIRCROSS QUI DÉFENDAIT LES COULEURS DE LA FRANCE, LE SALON DE SHANGHAI ACCUEILLAIT DIVERS CONCEPTS. LES PLUS INTÉRESSANTS ÉTANT ALLEMANDS.

Par **Florian Chopin et Daniel Carroux**

Cesar Muntada, responsable design lumière chez Audi, se sert des nouvelles technologies pour améliorer l'information apportée aux autres usagers, comme les clignotants projetés sur la chaussée.

PHOTOS TOBIAS SAGMEISTER

LES INFOS CLÉS

Prix estimé : à partir de 80 000 €

Commercialisation : courant 2019

Audi e-tron Sportback Concept

Une ère nouvelle

Parler de révolution stylistique chez Audi semblait jusqu'à aujourd'hui relever de la science-fiction. Pourtant, avec le concept présenté au Salon de Shanghai, Marc Lichte, responsable du style de la marque, et son équipe en ont réalisé une petite… Imposant, l'engin semble indéfinissable ; pourtant, le maître du design Audi nous le traduit par *"le toit d'une A7 Sportback sur le châssis d'un e-tron"*. Comprenez par e-tron, le premier modèle de la future gamme 100 % électrique qui arrivera au catalogue Audi en 2018 et qui sera un… SUV. Ainsi, ce concept est un mélange de coupé haut de gamme et de SUV. Toutefois, l'ensemble ne revêt pas l'allure de ce que nous connaissons des SUV-coupés façon BMW X6. D'ailleurs, il s'agirait plus d'un coupé-SUV. *"Marc m'a demandé de réaliser un SUV sportif, élégant et émotionnel"*, raconte Domen Rucigaj, designer extérieur de l'auto. Contrairement aux récentes productions de la marque, les surfaces sont plus douces, les galbes toujours marqués mais les lignes sont moins saillantes. *"Nous n'avons aucune surface négative, cela a permis de donner du volume"*, nous explique-t-il. Il avoue également s'être laissé inspirer par un modèle d'une marque cousine du groupe pour dessiner les ailes arrière. Vous devinez laquelle ? Pour l'anecdote, le logo arrière fait office de troisième feu de stop.

L'éclairage a une importance prépondérante, ainsi, certaines indications, comme les clignotants, sont projetées par terre auprès de l'auto pour avertir les autres usagers de la route. À l'intérieur, les commandes physiques ont totale-

SHANGHAI 2017

À l'intérieur, plus aucune commande physique. Tout se pilote via l'écran tactile, le volant multifonction ou à partir d'une commande vocale.

Le travail sur l'éclairage, à l'extérieur comme à l'intérieur, a été une priorité. Petite astuce : ce sont les quatre anneaux sur le hayon qui font office de troisième feu de stop.

ment disparu et le conducteur prend le contrôle de l'info-divertissement via un écran tactile se trouvant à la base de la console.

Mais l'intérêt majeur de ce concept réside dans sa partie technique. Il repose sur la toute nouvelle plate-forme MEB du groupe, destinée à tous les véhicules électriques. Il affiche une puissance en pic de 500 ch répartie en trois électromoteurs (deux à l'arrière et un à l'avant). La batterie, d'une capacité de 95 kWh, offre une autonomie de 500 km et permet à l'auto de passer de 0 à 100 km/h en 4,5 s. Audi annonce la possibilité de recharger par induction ainsi que sur des bornes de 150 kW. Ces deux éléments n'existant pas encore, il reste deux ans pour mettre en place les infrastructures.

VOLKSWAGEN

Prix estimé : à partir de 50 000 €
Commercialisation : 2020

Volkswagen I.D. Crozz *SUV nucléaire*

Le dieselgate est passé par là. S'il ne fait pas vraiment repentance, Volkswagen a retenu la leçon et investit désormais dans la locomotion électrique. Pas seulement pour redorer son image. Le constructeur y croit dur comme fer et se donne les moyens pour développer une gamme de véhicules électriques complète à l'horizon 2020, regroupée sous l'appellation I.D. Après le Combi I.D. Buzz découvert sous forme de concept car à Detroit puis à Genève, c'est au tour de l'I.D. Crozz de faire le show. Un SUV compact, en la circonstance. Air du temps… Pour aller à l'essentiel : l'engin embarque deux électromoteurs chargés d'entraîner les roues avant pour l'un et les roues arrière pour l'autre. La transmission 4x4 est servie d'office, donc. La puissance délivrée culmine à 306 ch (225 kW), la vitesse maximale est portée à 180 km/h et l'autonomie atteint 500 km en cycle NEDC. Le reste demeure très réaliste s'agissant d'un concept car, à commencer par l'apparence physique. Le pilotage automatique figure au programme, c'est entendu.

F. CHOPIN

Prix estimé : à partir de 45 000 €
Commercialisation : 2021

Skoda Vision E *Rebelote*

Le groupe Volkswagen ne dévoile pas à Shanghai un SUV alimenté par les centrales nucléaires, mais deux ! Le second est badgé Skoda, s'appelle Vision E et repose sur la plate-forme modulaire électrique MEB du consortium allemand. L'engin prend la forme d'un SUV "coupé 4 portes", marqué par une longue chute de toit se prolongeant à hauteur des feux arrière ; il est aussi imposant que le Kodiaq (4,69 m en longueur) et repose sur un empattement encore plus étendu que celui de son futur frère de gamme (2,85 m, contre 2,79 m). Le volume habitable est en rapport, on s'en doute. L'I.D. Crozz fournit la partie mécanique *(voir ci-dessus)*. La batterie ne se recharge plus à l'aide d'un câble, mais par induction, c'est-à-dire au sol. Un panneau est réservé à cet effet, pour un temps de recharge de 30 minutes à raison de 80 % de la capacité de ladite batterie. C'est déjà demain.

Mercedes Concept A Sedan *Classique classé A*

Mercedes transforme la Classe A à hayon en berline à malle apparente. Classe A, c'est vite dit. Par rapport au modèle tel qu'on le connaît chez nous, la Sedan, présentée à Shanghai sous forme de concept car, gagne 27 cm en longueur (4,57 m au total) et se rapproche de la catégorie supérieure – 12 cm de moins que la Classe C, pour la situer dans la gamme. La chute de toit point trop inclinée donne à la voiture une apparence de coupé 4 portes. La malle reste proéminente. Le résultat marque la rétine, la calandre à fanons faisant office de grosse cerise sur un gros gâteau – on est loin de la Classe A canal historique, vous l'aurez noté. Pour l'heure, Mercedes se montre peu disert sur la partie mécanique, mais nul doute que la Sedan de série, parce qu'elle le sera, puisera dans les réserves de sa frangine classée A.

DAIMLER

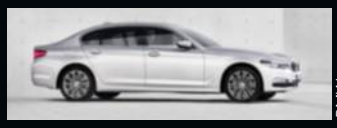
Prix estimé : à partir de 25 000 €
Commercialisation : 2019

ET AUSSI…

FLORIAN CHOPIN

Citroën C5 restylée

En France, la production de la C5 s'achève en mai. Elle continuera l'aventure en Chine avec, à la clé, une cure de jouvence. Nouvelle face avant et instrumentation digitale au programme.


BMW

BMW Série 5 L

Réservée au marché local, la Série 5 L est une variante assemblée par la coentreprise BMW/Brilliance. Son empattement est allongé de 13,3 cm et son poids réduit de 130 kg par rapport à la génération précédente.

F. CHOPIN

Mercedes Classe S

Mercedes a dévoilé une Classe S restylée qui sera commercialisée cet été. Esthétiquement, le coup de crayon reste subtil puisqu'il concerne le bouclier avant, la calandre et les feux arrière.

LINCK & CO

Lynk & Co 03

Après un SUV, c'est un concept de berline que présente Lynk & Co, la marque premium du groupe chinois Geely. Arrivée de la marque en Europe en 2019. Avec une garantie… à vie

HONDA
The Power of Dreams*

NOUVELLE CIVIC

CHAQUE DÉFI VOUS REND UNIQUE

Honda BOX

Louez votre Honda
ON VOUS OFFRE L'ENTRETIEN ET LA GARANTIE (2)

À PARTIR DE
279 € /MOIS (1)

SANS APPORT
SOUS CONDITION DE REPRISE

LOA **60** mois, 60 loyers de 279 €
Coût total si achat : 26 232,20 €

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

LOA : location avec option d'achat (1) Offre accessible aux particuliers et professionnels **jusqu'au 30 juin 2017** pour toute location (LOA ou crédit-bail) d'une Honda Civic neuve de 36 à 60 mois. Exemple pour une location avec option d'achat de 22 900 € pour une nouvelle Civic 1.0 i-VTEC Elegance (hors peinture métallisée), après déduction de 1 000 € de remise et de 1 000 € de reprise de votre véhicule ou de prime fidélité pour les propriétaires ou possesseurs (LOA/LLD/LPV) de véhicules HONDA. Durée de **60 mois et 50 000 km**, 60 loyers de **278,87 €/mois** hors assurance facultative. Option d'achat finale : **9 505 €**. Montant total dû en cas d'acquisition : **26 232,20 €**. Coût mensuel de l'assurance facultative Décès, Perte Totale et Irréversible d'Autonomie, Incapacité Temporaire Totale de travail souscrite auprès de Cardif Assurance Vie et Cardif Assurances Risques Divers **22,99 €/mois** en sus du loyer ci-dessus. Coût total assurance **1 356,41 €**. Modèle présenté : **nouvelle Honda Civic 1.5 i-VTEC Sport Plus** hors peinture métallisée au prix de **29 300 €**, 60 loyers de **406,62 €**, hors assurance facultative. Montant total dû option d'achat incluse **36 588,93 €**. Date de tarif au 01/02/17. **Consommation et émissions de CO2 : 5,8 l/100 km en cycle mixte et 133 g/km de CO2**. Offre valable chez les Concessionnaires participants. (2) **L'entretien et l'extension de garantie sont offerts pendant toute la durée de la location dans la limite de 30 000 km par an**. Contrat Honda Box N° 21701106 : produit de Icare (RCS Nanterre 378 491 690) et Icare Assurance (RCS Nanterre 327 061 339) proposé par Honda Finance ; Détails sur www.honda.fr. Sous réserve d'acceptation par Honda Finance, département de Cofica Bail, RCS Paris 399 181 924, 1 bd Haussmann 75009 Paris. N°ORIAS : 07 023 197 (www.orias.fr), soumise à l'Autorité de Contrôle Prudentiel et de Résolution 61 rue Taitbout 75009 Paris. Vous disposez d'un droit de rétractation. *Donnez vie à vos rêves

L'ACTU DE VOTRE MARQUE

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

Alfa Romeo Stelvio

De A à Z

Par **Daniel Carroux**

ALFA ROMEO

Stelvio La gamme du SUV siglé Alfa enregistre l'arrivée de deux nouveaux blocs. Le 4 cylindres essence 2.0 Turbo de 200 ch lie son sort à la BVA8 et à la transmission 4x4 Q4 sans autre choix dans les deux cas. Les prix varient de 43 300 à 51 600 € au rythme des finitions Stelvio, Super et Lusso. Rajoutez 2 940 € pour le malus. Ces mêmes finitions couvrent le 4 cylindres diesel 2.2 JTD de 180 ch, chargé d'entraîner les seules roues arrière (propulsion) par l'intermédiaire de la BVA8. Les prix progressent de 41 300 à 49 300 €. Pas de malus à déplorer. La finition Business réservée aux professionnels ne retient que le diesel 2.2 JTD de 180 ch, facturé 43 100 € en la circonstance.

Hyundai i30 SW

THOMAS VON SALOMON

HYUNDAI

i30 SW La capacité d'emport du break SW extrapolé de la nouvelle i30 capte l'attention : 602 litres, rien de moins. Pour l'heure, le véhicule n'est disponible que sous les finitions Business et Creative. Réservée aux entreprises, la première rassemble le 3 cylindres essence 1.0 T-GDi de 120 ch (BVM6, 25 050 €) et le diesel 1.6 CRDi de 110 ch (BVM6 et BVR7, 27 150 et 28 650 €). Ces moteurs sont refusés à la seconde, laquelle enrôle le 4 cylindres essence 1.4 T-GDi de 140 ch (BVM6 et BVR7, 28 950 et 30 450 €) et le diesel 1.6 CRDi de 136 ch (BVM6 et BVR7, 30 850 et 32 350 €). À motorisations et finitions correspondantes, le surcoût est de 1 000 € par rapport à la berline.

JAGUAR

F-Type La F-Type se convertit au 4 cylindres (une production maison). Pas d'inquiétude, le 2 litres turbo retenu envoie 300 ch sur les roues arrière par l'intermédiaire de la BVA8, ce qui laisse de la marge (5,7 secondes pour passer de 0 à 100 km/h, 249 km/h en vitesse de pointe). Sur le coupé, l'unité réclame 57 680 ou 62 520 € sous les finitions F-Type et R-Dynamic. Rajoutez 7 060 € pour le cabriolet, sous les mêmes finitions. Le malus culmine à 3 290 € dans les deux cas – 10 000 € sur le reste de la gamme, pour information…

Jaguar F-Type

Audi Service

Depuis quand n'avez-vous pas fait contrôler vos freins ?

Remplacement des plaquettes de frein avant

à partir de 149 €*

Sans que vous en ayez conscience, vos plaquettes de frein s'usent progressivement. Pour votre sécurité, nous vous offrons un diagnostic complet sur banc de freinage afin d'évaluer l'état de vos freins. Et si nécessaire, nos techniciens remplacent vos plaquettes de frein avec des pièces d'Origine spécialement conçues pour votre Audi. Vous profiterez ainsi d'une meilleure puissance de freinage et de distances de freinage plus courtes.

Prenez rendez-vous sur Audi.fr/RDV.

* Exemple de prix pour une Audi A1, hors disques 288x25 mm, 310x25 mm et 312x25 mm. Pièces et main-d'œuvre incluses. Offre réservée aux particuliers valable jusqu'au 19/05/2017, en France métropolitaine chez les Partenaires Audi Service participants à l'opération, pour l'ensemble de la gamme Audi, hors modèles S et RS et non cumulable avec toute autre promotion en cours. Volkswagen Group France SA au capital de 7 750 000 € - 11, avenue de Boursonne Villers-Cotterêts - RCS SOISSONS B 602 025 538.

Audi recommande Castrol EDGE Professional.

OPEL

Insignia Grand Sport La dernière Opel 100 % Opel n'entend pas faire de la figuration, à en juger par l'épaisseur de sa gamme. L'équipement fleure bon le premium. **Edition :** clim. automatique bizone, accès et démarrage mains-libres, banquette 60/40, feux diurnes et clignotants à LED, commutateur feux de croisement/feux de route automatique, capteurs de pluie et de luminosité, rétroviseur central photosensible, régulateur/limiteur de vitesse, jantes alliage 16 pouces sur les versions essence, 17 pouces sur les versions diesel. **Multimédia :** écran tactile 7 pouces, Bluetooth audiostreaming, port USB, interface smartphone Android Auto/Apple CarPlay, commandes vocales. **Assistances :** avertisseur de risque de collision (projection à LED sur le pare-brise), freinage d'urgence autonome, détection piétons, alerte de franchissement de ligne + aide au maintien dans la voie de circulation. **Innovation :** banquette 40/20/40 + accoudoir, sellerie mixte, support lombaires conducteur électrique, ordinateur de bord écran couleur 4,2 pouces, antibrouillards, radars de parking avant/arrière, vitres arrière et lunette surteintées, jantes 17 pouces sur toutes les versions. Écran tactile 8 pouces, GPS + infotrafic, recharge smartphone par induction + reconnaissance vocale de l'appareil, reconnaissance des panneaux de signalisation. **Elite :** caméra de recul, feux à LED (feux adaptatifs avec technologie matricielle 32 LED), sellerie cuir, siège conducteur électrique + fonction massage, sièges avant et places latérales arrière chauffants, rétros rabattables électriquement, jantes 18 pouces (sauf 1.6 Diesel 110 et 136 BVM6).

Opel Insignia Grand Sport

LA GAMME **INSIGNIA GRAND SPORT**

	Motorisations/boîtes	Malus	Finitions	Prix
Essence	1.5 Turbo 140 ch BVM6	140 €	Edition	27 150 €
Essence	1.5 EcoTec Turbo 165 ch BVM6	73 €	Innovation	31 450 €
Essence	1.5 Turbo 165 ch BVM6	253 €	Elite	34 400 €
Essence	1.5 Turbo 165 ch BVA6	353 €	Innovation / Elite	32 500 / 35 700 €
Diesel	1.6 EcoTec Diesel 110 ch BVM6	0 €	Edition / Innovation	29 400 / 31 350 €
Diesel	1.6 Diesel 136 ch BVM6	0 €	Edition / Innovation / Elite	30 550 / 32 500 / 35 700 €
Diesel	1.6 Diesel 136 ch BVA6	173 €	Innovation / Elite	33 800 / 37 000 €
Diesel	2.0 Diesel 170 ch BlueInjection BVM6	253 €	Elite	37 600 €
Diesel	2.0 Diesel 170 ch BI BVM6 4x4	3 290 €	Elite	39 950 €
Diesel	V6 3.0 D 300 ch BVA8 4x4	2 200 €	à partir de Prestige	de 63 360 à 83 670 €

Seat Ibiza

LA GAMME **IBIZA**

Motorisations/boîtes	Malus	Finitions	Prix
1.0 75 ch BVM5	0 €	Reference / Style	13 860 / 15 565 €
1.0 EcoTSI 95 ch BVM5	0 €	Style / XCellence	16 585 / 18 550 €
1.0 EcoTSI 115 ch BVM6	0 €	Style / XCellence / FR	17 336 / 19 300 / 21 020 €

SEAT

Ibiza La nouvelle Ibiza la joue modeste en entrée de carrière. Trois moteurs essence, pas de diesel à l'horizon, rien au-delà de 115 ch et quatre finitions, rien de plus pour l'heure. **Reference :** écran tactile monochrome 5 pouces, port USB, carte SD, 4 HP, avertisseur de risque de collision, freinage d'urgence autonome, détection piétons, lève-vitres avant et rétros électriques, banquette 60/40, siège conducteur réglable en hauteur, limiteur de vitesse, jantes acier 15 pouces. **Style :** écran couleur 5 pouces, Bluetooth, 6 HP, clim. manuelle, feux diurnes à LED, lève-vitres arrière électriques, détecteur de fatigue, régulateur de vitesse, jantes alliage 15 pouces. **XCellence :** écran 8 pouces, 2 ports USB, interface smartphone Android Auto/Apple CarPlay, lecteur CD, commandes vocales, clim. automatique bizone, accès et démarrage mains-libres, antibrouillards cornering, capteurs de pluie et de luminosité, rétros rabattables électriquement, rétro central jour/nuit automatique, radar de recul, tiroir sous siège conducteur + accoudoir, siège passager réglable en hauteur. **FR :** GPS, 4 modes de conduite sélectifs, suspension sport, projecteurs full LED, jantes alliage 17 pouces. Éléments de design spécifiques. Caméra de recul : 525 € sur Style, 350 € sur XCellence et FR.

nouveau-crafter.fr

Nouveau Crafter.
Traction, Propulsion, 4MOTION : le choix sans l'embarras.

INTERNATIONAL VAN OF THE YEAR 2017

Gamme Crafter à partir de 235 € / mois*, sans apport.

Nouveau Crafter. Une nouvelle dimension.

Le nouveau Crafter : Traction, Propulsion et Transmission intégrale 4MOTION. Avec un design intérieur repensé, un siège ergonomique suspendu** et les derniers systèmes d'aide à la conduite comme la « Protection Latérale »**, le « Lane Assist »** ou le « Park Assist »**, votre quotidien va grandement s'améliorer. Avec son volume de chargement jusqu'à 18,4m^3 et son PTAC jusqu'à 5,5 t, il est le nouvel allié indéfectible de toutes vos missions.
Venez essayer le nouveau Crafter chez votre Distributeur.

Véhicules Utilitaires

Modèle présenté : Crafter 30 L3H3 traction TDI 102 ch avec options peinture métallisée, jantes Lismore, phares LED et projecteurs antibrouillard en Location Longue Durée sur 36 mois et 60 000 km sans apport, 36 loyers de 314 € HT.
*Exemple pour un Crafter 30 L3H3 traction TDI 102 ch en Location Longue Durée sur 36 mois et 60 000 km sans apport, 36 loyers de 235 € HT. **Disponible en option. Offre réservée aux professionnels, hors loueurs et flotte, valable jusqu'au 30/06/2017, chez tous les Distributeurs Volkswagen Véhicules Utilitaires participant, sous réserve d'acceptation du dossier par Volkswagen Bank GmbH – SARL de droit allemand – Capital 318 279 200 € – Succursale France : Bt Ellipse 15 av. de la Demi-Lune 95700 Roissy en France – RCS Pontoise 451 618 904. Mandataires d'assurance et d'intermédiaire d'assurance ORIAS.
Volkswagen Group France SA – 11 avenue de Boursonne Villers-Cotterêts – RCS SOISSONS B 602 025 538.
Volkswagen Véhicules Utilitaires recommande **Castrol EDGE Professional.**

L'HYDROGÈNE EST-IL L'AVENIR DE L'AUTOMOBILE ?

ANNONCÉES DEPUIS DEUX DÉCENNIES, **LES VOITURES DOTÉES D'UNE PILE À COMBUSTIBLE NE SONT TOUJOURS PAS EN VENTE** DANS L'HEXAGONE. CERTAINS DIRONT QUE C'EST TROP TARD, D'AUTRES QUE L'HISTOIRE NE FAIT QUE COMMENCER. **LA VÉRITÉ SE SITUE ENTRE LES DEUX**. *L'AUTO-JOURNAL* FAIT LE POINT.

Par **Brice Perrin**

Les voitures à hydrogène sont au point **OUI**

Cela fait plus d'une décennie que les voitures dotées d'une pile à combustible (PAC) sont à la hauteur de leur équivalent thermique. En 2009, notre essai de la Honda FCX Clarity révélait déjà que le modèle était le plus agréable de la gamme du constructeur japonais, toutes énergies confondues. Et depuis, la technologie a évidemment progressé : douce et silencieuse, la Toyota Mirai se conduit avec la même aisance qu'une familiale électrique, elle peut démarrer par - 30 °C et délivre un réel agrément de conduite. Ces autos, capables de parcourir jusqu'à 600 km avec un seul plein, souffrent encore d'un poids élevé (au minimum 1 800 kg) et d'un style souvent clivant. Mais une voiture à pile à combustible n'impose aucun sacrifice dans sa conduite, et elle permet de rouler avec une technologie futuriste.

L'hydrogène permet de rouler "écologique" OUI mais...

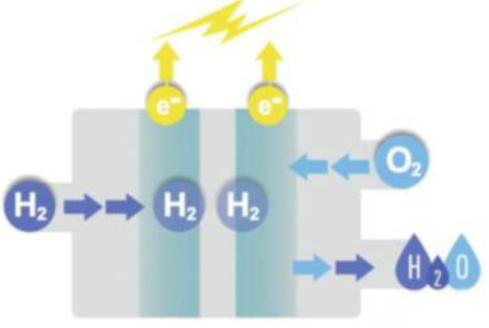
À l'échappement, une voiture équipée d'une pile à combustible ne rejette que de la vapeur d'eau. Elle est donc parfaite pour réduire la pollution à l'échelle locale. Mais pour la pollution globale, ce n'est pas encore ça : l'hydrogène n'existe pas sur terre à l'état naturel, et plus de 90 % de l'hydrogène produit est issu de sources d'énergie fossiles, en particulier du reformage de méthane. Or, cette activité émet au final 10 kg de CO_2 par kg de dihydrogène produit. Soit, pour une voiture à pile à combustible, des émissions de CO_2 équivalentes à 100 g/km. Pas glorieux, même si, au global, cela reste toujours bien mieux qu'un véhicule thermique alimenté avec un carburant issu d'une raffinerie ! La piste envisagée pour décarboner la production d'hydrogène est l'électrolyse de l'eau, mais cela revient à utiliser de très grandes quantités d'électricité pour produire de l'hydrogène à son tour utilisé pour générer de l'électricité, avec un rendement global médiocre (il est bien meilleur dans un véhicule électrique). Mais cette solution peut être envisagée pour utiliser l'électricité issue des sources d'énergies renouvelables en surproduction.

Tous les constructeurs s'y intéressent NON mais...

Des concept cars, des prototypes, quelques partenariats et puis… plus rien. Ne cherchez pas de pile à combustible dans le catalogue des deux groupes automobiles français PSA et Renault : il n'y en a pas. Les deux industriels se concentrent aujourd'hui sur l'électrification de la chaîne de traction. Et ils ne sont pas les seuls : le patron de Volvo, Håkan Samuelsson, vient de déclarer que la marque ne s'impliquerait pas dans cette technologie, du fait de l'absence d'infrastructures. L'hydrogène continue en revanche à mobiliser les industriels allemands, japonais, coréens et américains. Qui n'hésitent pas à unir leurs forces pour développer cette technologie : Honda et General Motors vont investir 85 millions de dollars pour produire des piles à combustible dès 2020 aux États-Unis, Toyota s'est allié sur ce thème avec BMW en 2013, et Daimler, Ford et Nissan se sont associés la même année pour unir leurs forces dans la recherche. Pour la plupart, ils ont l'intention de dévoiler dans l'intervalle 2019-2021 un nouveau modèle de véhicule à hydrogène – ou une nouvelle version de l'existant – à la fois plus abordable, plus léger et plus performant.

Beaucoup de protos *(ici, BMW)* mais peu de vraies autos.

TOM KIRCKPATRICK



LA PILE À COMBUSTIBLE, COMMENT ÇA MARCHE ?

Le modèle de pile le plus fréquent repose sur une membrane échangeuse de protons. Cette pile est constituée d'une anode alimentée en hydrogène, et d'une cathode où arrive l'oxygène puisé dans l'air. Toutes deux sont séparées par un électrolyte où les ions hydrogènes réagissent avec les atomes d'oxygène. La réaction génère un flux d'électrons et crée de la vapeur d'eau. L'électricité produite alimente le moteur électrique et la batterie tampon, qui peut également être rechargée au freinage.

Vous voulez faire le plein d'hydrogène ? Bonne chance…

Le réseau de distribution est prêt NON

C'est là tout le drame des voitures dotées d'une pile à combustible (PAC), qui ne sont toujours pas commercialisées en France auprès du grand public pour cette raison : le réseau de distribution d'hydrogène est quasi inexistant. Une dizaine de pompes parsemées dans l'Hexagone en 2016, contre un peu plus de 11 000 stations pour les carburants traditionnels. L'Afhypac* annonce toutefois *"100 stations en 2018, et plus de 600 stations en 2030"*. Mais la faible rentabilité de ce secteur d'activité, associée à des coûts d'infrastructure importants (au bas mot 1 million d'euros pour une station) complique la mise en place d'un tel réseau. Or, comme le résume BMW : *"Pour que le lancement de voitures électriques à PAC puisse réussir, la mise en place d'une infrastructure d'hydrogène sur les marchés automobiles concernés est une condition sine qua non."*

C'est une solution économique NON

Pour rouler avec une voiture dotée d'une pile à combustible, il faut prévoir un chéquier bien garni. Le modèle le plus accessible, le SUV Hyundai ix35 Fuel Cell lancé en 2013 s'affiche à 66 000 € (hors bonus). Et il faut débourser près de 80 000 € pour rouler en Toyota Mirai ! Plutôt optimiste, l'Afhypac annonce que *"le surcoût des véhicules à hydrogène devrait être de 15 000 € sur la période 2020-2025"*. Et cet investissement important à l'achat s'accompagne d'un coût à l'usage élevé puisque ces autos consomment en moyenne un kilo d'hydrogène tous les 100 km. Or un kilo est facturé au minimum 10 €. À comparer avec une familiale diesel d'environ 150 ch, dont le coût en carburant ne dépasse pas 8 € aux 100 km. Quant à la voiture électrique, si l'on se base sur nos mesures et sur le tarif EDF en heures pleines, une Zoe coûte en moyenne 2,5 € aux 100 km, et une Tesla Model S 4 € aux 100 km. D'où l'idée de certains constructeurs de proposer un leasing de leurs modèles à hydrogène, avec un tarif incitatif sans lien avec le coût réel de ces véhicules : par exemple, Honda propose sa Clarity à 369 $ par mois aux clients américains (après un premier versement de 2 900 $).

*Association française pour l'hydrogène et les piles à combustible

La pile à combustible peut encore progresser **OUI**

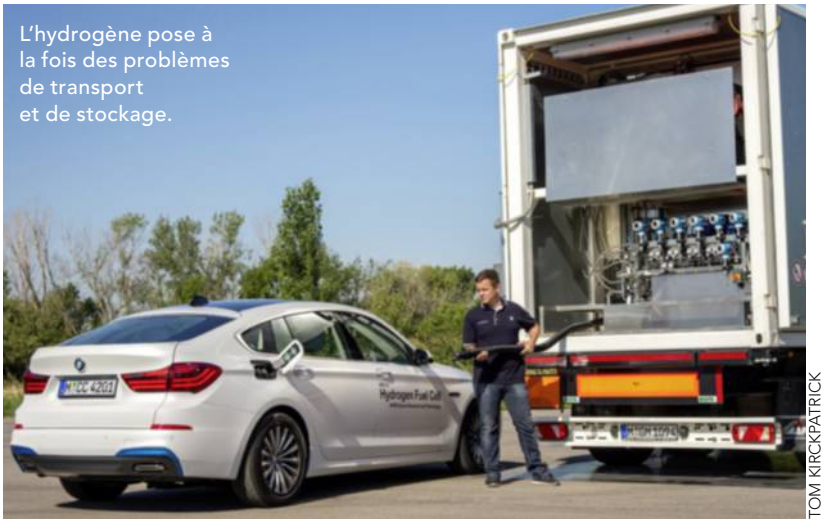
Dans les années 90, les premiers prototypes étaient d'imposants monospaces ou SUV, avec les places arrière et le coffre condamnés par la pile et tous les équipements annexes. Aujourd'hui, la voiture à pile à combustible se rapproche en habitabilité et en dimensions d'une auto traditionnelle. Entre la précédente génération et l'actuelle, la pile de Honda a perdu 33 % en volume. Elle est désormais combinée au moteur et son encombrement *"est comparable en taille à celui d'un moteur V6"*, avance Honda. La pile de Toyota a encore plus maigri : volume en baisse de 42 %, poids divisé par deux, et elle se passe d'humidificateur. Et la poursuite des recherches sur cette technologie annonce encore des progrès pour la prochaine décennie. Par ailleurs, la pile à combustible est déjà une technologie mature et fiable : les véhicules actuels sont conçus pour parcourir plus de 150 000 km sans rencontrer de problème majeur.

La voiture électrique ne peut rivaliser **OUI mais…**

À ce jour, une voiture électrique peut parcourir dans le meilleur cas 500 km – pour une Tesla Model S avec la plus grosse batterie. Toutefois, la plupart se contentent d'une autonomie située entre 150 km et 250 km, alors que les voitures à PAC peuvent parcourir de 500 km à 700 km entre chaque plein de dihydrogène. Mais l'industrie des batteries lithium-ion progresse vite : entre 2012 et 2017, la densité du pack de batteries de la Zoe est passée de 79 Wh/kg à 134 Wh/kg, soit une hausse de 70 %. Si la recherche sur les batteries se poursuit au même rythme, une Zoe de 2021 pourrait afficher plus de 500 km d'autonomie réelle, sans hausse de coût. Et Elon Musk, patron de Tesla, assure qu'une Model S affichera 1 200 km d'autonomie dès 2020. En revanche, la pile à combustible conservera un avantage indéniable sur la voiture électrique : un plein de dihydrogène ne demande que 3 minutes…

L'hydrogène est facile à stocker et à transporter **NON mais…**

L'atome d'hydrogène est le plus petit et le plus léger. Il a donc une fâcheuse tendance à s'échapper des réservoirs qui, sur certains modèles, se vident en quelques jours à quelques semaines même si la voiture est à l'arrêt. Sa très faible masse volumique (sous forme gazeuse à pression ambiante, 12 m^3 pour un seul kilogramme) oblige à le comprimer fortement (350 ou 700 bars selon les cas) pour éviter que son stockage ne soit trop encombrant. La Toyota Mirai embarque ainsi deux réservoirs (partiellement en fibre de carbone) qui totalisent 122 litres, pour transporter seulement 5 kg de dihydrogène. Le stockage de l'hydrogène est contraignant, et son transport aussi, qu'il s'agisse d'un pipeline, de camions citernes ou de simples bouteilles. Qu'il soit compressé ou liquéfié à - 253 °C, cela impose des conteneurs adaptés (et bien plus nombreux qu'avec un carburant traditionnel !) et une grande quantité d'énergie (de 1/6 à 1/3 de l'énergie qui sera fournie par l'hydrogène stocké).



L'hydrogène pose à la fois des problèmes de transport et de stockage.

TOM KIRCKPATRICK

L'AVIS DE *L'AUTO-JOURNAL*

La voiture à pile à combustible n'est pas morte ! D'ailleurs, elle n'est pas encore vraiment née. Faute de réseau de distribution d'hydrogène, les constructeurs limitent la commercialisation de leurs véhicules à quelques marchés précurseurs : Japon, Californie, Allemagne, Norvège… C'est dommage, car si la voiture électrique à batterie menace la voiture à hydrogène, cette dernière progresse et progressera encore. Elle affiche déjà un agrément supérieur aux voitures thermiques, une polyvalence remarquable grâce à un plein fait en quelques minutes et un roulage réellement écologique. Ne reste qu'à produire de façon propre du dihydrogène en quantités industrielles et à assurer sa distribution sur le territoire pour garantir un avenir à ces véhicules. Ce qui n'est pas une mince affaire.

SCA HYGIENE PRODUCTS – S.A.S. au capital de 83 390 129 € - RCS Bobigny 509 395 109

TENA MEN EXTRA LIGHT

Une protection noire et discrète pour les petites fuites urinaires

Echantillon gratuit sur tenamen.fr

Les protections TENA Men sont disponibles en grandes surfaces et en pharmacies.

Les protections pour fuites urinaires TENA Men sont des dispositifs médicaux. Pour toute information, veuillez vous référer aux instructions figurant sur les packs ou demandez conseil à un professionnel de santé. Fabricant : SCA HYGIENE PRODUCTS – Mars 2017.

ZONE ROUGE

Tout ce qui fait le buzz cette quinzaine dans l'automobile… Par **Brice Perrin**

C'est de profil que la Série 1 évolue le moins sur le plan stylistique. Notez toutefois le porte-à-faux avant assez important.

SB MEDIEN

Visuellement plus large et plus basse, la future Série 1 se rapproche des Mercedes Classe A et Audi A3. L'habitabilité devrait progresser.

BMW RÉVOLUTIONNE SA SÉRIE 1

Fini la propulsion, au revoir le 6 cylindres : la compacte munichoise rentre dans le rang… Mais n'en restera pas moins BMW pour autant.

Quand rationalisation rime avec désolation… Oyez, oyez, vénérables fans de la marque à l'hélice, préparez vos mouchoirs : la prochaine BMW Série 1, jusqu'alors unique propulsion sur le segment des compactes, sera une traction ! Elle gagnera alors en habitabilité et en poids ce qu'elle perdra en caractère et en équilibre des masses mais pas forcément en dynamisme. Parce qu'elle va hériter de la plate-forme UKL lancée en 2014, et déjà à l'œuvre sur les récentes productions Mini ou sur les ActiveTourer et GrandTourer, qui ne sont pas indignes de leur blason en termes de comportement et de vivacité.

Les puristes, qui ne composent pas la majorité de cette clientèle, détermineront si une traction reste une BMW… Comme vous le noterez en découvrant les photos de la belle encore camouflée, ce bouleversement technique s'accompagne de changements physiologiques : la ligne de la Série 1, qui avait été peu remaniée entre les deux premières générations, marque ici une rupture. Plus conventionnelle dans ses proportions, mais aussi visuellement plus large et plus basse, cette troisième Série 1 (nom de code F40) disposera de tous les atouts pour se confronter aux Audi A3, Mercedes Classe A et consorts. À commencer par des propulseurs à l'excellent rapport performances/consommation, en essence comme en diesel, en 3 et 4 cylindres. En revanche, l'implantation transversale du moteur, comme sur les modèles évoqués ci-avant, empêchera d'installer le 6 cylindres essence – la variante sportive se contentera d'un 4 cylindres suralimenté. Une version hybride est également à l'étude, et l'habitacle gagnera un écran plus large et des assistances à la conduite encore améliorées.

En attendant la présentation de cette nouvelle Série 1 fin 2018, l'actuelle (lancée en 2011) va bénéficier d'ici à la fin d'année d'un second restylage, après le lifting de 2015, afin d'assurer une digne fin de carrière à cette compacte.

Le passage à la traction n'est pas la seule révolution technique : sous le capot, le 6 cylindres disparaîtra.

LES INFOS CLÉS

Commercialisation : début 2019

Prix : à partir de 24 000 €

Concurrente des Audi A3, Mercedes Classe A, Infiniti Q30, Volvo V40.

LE 30 AVRIL
AUTO-RETRO AU PLAN DE LA TOUR

Animation, parade, concours d'élégance, miniatures, bourse d'échange et évidemment exposition de véhicules : le 5e Auto-Rétro du Plan-de-la-Tour (83) accueillera gratuitement les visiteurs pour partager la passion des belles anciennes.

INDUSTRIE

Tesla, des nouveautés et un camion !

Une nouvelle berline électrique bientôt lancée, une giga-usine qui s'apprête à débiter des centaines de milliers de batteries par an et une capitalisation boursière qui frôle les 50 milliards de dollars, soit 10 % de plus que le géant séculaire Ford. Mais Tesla ne s'arrête pas en si bon chemin : un camion sera dévoilé en septembre (Elon Musk annonce que *"l'équipe a fait un travail incroyable"*), suivi l'année suivante par un pick-up, carrosserie très populaire outre-Atlantique. La marque a également dans ses cartons un bus 100 % électrique à usage urbain – autre proposition pertinente !

TESLA

MONIQUE DUPONT SAGOIN

COMMERCE

Citroën vous invite à la maison

Malgré les rénovations, les évolutions de concepts d'aménagement, les concessions automobiles ont tendance à toutes se ressembler, et à peu évoluer depuis des décennies. Citroën vient donner un coup de pied dans la fourmilière. Au dernier Mondial de Paris, Citroën avait clairement le stand le plus séduisant, accueillant et confortable. Et la marque teste dès à présent ce concept dans son réseau commercial, dans un premier temps à La Maison Citroën, au 39, rue Saint-Didier dans le 16e arrondissement de Paris. L'espace de 150 m² présente un décor chaleureux et mêle expérience "physique" et numérique. Ça change des showrooms tristes et froids !

M. DUPONT SAGOIN

"La situation que nous rencontrons en Chine n'est effectivement pas acceptable, nous pensons que nous devons et que nous pouvons mieux faire."

La patron de PSA Carlos Tavares, évoquant au Salon de Shanghai les ventes du groupe en Chine, en baisse dans un marché en forte hausse.

Les chiffres du marché européen en mars 2017

+11,2 %

Immatriculations de voitures neuves par rapport à mars 2016

+8,4%

C'est la hausse des immatriculations en mars sur le marché britannique, qui totalise 820 000 unités depuis le début de l'année, soit à peine moins que l'Allemagne (845 000).

1 891 583

C'est le nombre de voitures neuves immatriculées en Europe au mois de mars, soit 4,14 millions depuis le début de l'année, ce qui représente une hausse de 8,4%.

180 481

C'est le nombre de voitures immatriculées par le groupe Renault en Europe en mars (+14,4%), contre 178 810 pour PSA (+6,9%). Mais PSA reste devant sur le premier trimestre (414 000 unités contre 400 000 pour Renault).

J.-M. EMPORTES/MAXPPP

SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Les œillères et l'inaction

"Baisse de la mortalité routière au premier trimestre", titre glorieusement le dernier communiqué de la Sécurité routière. Mais la baisse est d'à peine 3,7%, et en mars, la mortalité a augmenté de 4,3%, le nombre d'accidents corporels de 12,7% et le nombre de blessés hospitalisés de 20,2%. Pas brillant, et la tendance sur 12 mois est inquiétante: si le nombre global de tués baisse de 1,7%, la mortalité des seniors augmente de 4%, celle des piétons de 14% et celle des cyclistes de 4%. Nous attendons avec impatience les propositions du CNSR récemment remanié pour faire face à ces tendances qui ne permettent pas d'envisager de passer sous la barre des 2000 morts en 2020, comme promis.

DU 27 MAI AU 1ER JUIN RALLYE DES PRINCESSES

www.zaniroli.com

RALLYE DES PRINCESSES

RICHARD MILLE

Exclusivement réservé à des équipages féminins, le Rallye des Princesses relie Paris à Saint-Tropez, au terme de 30 épreuves de régularité réparties sur cinq jours. Mais au préalable, ces dames laisseront admirer leurs montures – de belles anciennes en majorité – place Vendôme, à Paris, le 27 mai.

Au bout de la démesure

NOUVEAUTÉ

Plus puissant que le plus musclé des Porsche Cayenne ou des Bentley Bentayga, voici le SUV qui affiche la motorisation la plus performante: avec son V8 de 6,2 litres suralimenté, le Grand Cherokee Trackhawk développe plus de 700 chevaux et 875 Nm de couple. Ce qui en fait le SUV le plus puissant du marché. Il revendique un peu plus de 3,5 s au 0 à 100 km/h, mais Jeep ne communique aucune donnée sur la consommation de l'engin.

JEEP

BIBLIO

À l'heure où la voiture s'apprête à devenir suffisamment intelligente pour se passer de conducteur, Grégoire Courtois livre un roman d'anticipation étonnant où la mémoire d'une voiture vivante, faite de matière organique, est explorée pour tenter d'élucider la disparition de son propriétaire. Fantaisiste mais passionnante évocation du rapport de l'homme à sa voiture et effrayant aperçu des éventuelles dérives technologiques à prévoir.

***Suréquipée*, par G. Courtois, éd. Folio, 176 p., 6,60 €**

OFF

FEMME DE L'ANNÉE

Saran Diakité Kaba (PSA) récompensée

L'association Women And Vehicles in Europe (WAVE) a pour but de *"faire connaître et promouvoir auprès des femmes les métiers de l'automobile"*. Chaque année, elle remet le prix de la Femme de l'année suite au vote d'un jury composé de 16 journalistes, dont votre serviteur. L'édition 2017 a couronné Saran Diakité Kaba parmi 17 candidates. Celle qui aujourd'hui *"dirige une équipe pluridisciplinaire de 230 personnes travaillant sur l'expérience à bord des nouveaux habitacles de PSA"*, est notamment à l'origine du très réussi i-Cockpit des récentes 3008 et 5008.

JEU VIDÉO

Here we go !

Dernier rejeton d'une inépuisable lignée, *Mario Kart 8 Deluxe* est la version complète et améliorée (plus de personnages, d'objets, de modes) du titre éponyme sorti sur Wii U, et cette fois-ci destiné à la Switch. Encore plus beau et évidemment jouable en mode nomade, *Mario Kart 8 Deluxe* ne révolutionne évidemment pas le genre mais reste un incontournable. ***Mario Kart 8 Deluxe*, édité par Nintendo, pour Nintendo Switch, à partir de 50 €.**

INSOLITE

Une Leaf cabriolet !

Non, Nissan ne cherche pas à concurrencer l'e-Mehari de Citroën : cette Leaf unique, littéralement décapsulée et dépourvue de portières, est une bullpen car. Comprenez une voiture publicitaire qui sera chargée d'amener sur le terrain les joueurs de base-ball, en l'occurrence ceux qui fouleront la pelouse du stade de Yokohama, au Japon. Pas très loin de l'usine où sont fabriquées certaines pièces de cette compacte 100 % électrique.

NISSAN

Porsche : de nouvelles RS

Après le renouvellement de la GT3, qui a bénéficié d'une mise à jour peu après le remaniement de la génération 991, Porsche est en train de développer une évolution de sa récente GT3 RS – déjà très impressionnante – et, surtout, s'apprête à faire revivre le blason GT2 RS, abandonné depuis 2012. Au menu : un flat 6 suralimenté de plus de 650 ch, deux roues motrices, boîte PDK, ailes élargie, carrosserie allégée et dotée d'appendices aérodynamiques.

Le nouveau Veloster bientôt prêt

Le coupé compact de Hyundai avait fait forte impression avec ses portières dissymétriques (une côté conducteur, deux de l'autre) et sa ligne à la fois originale et séduisante.
En cours de développement, la deuxième génération de Veloster reprendra tous ses ingrédients, mais avec une présentation évidemment modernisée. Il sera lancé l'an prochain.

Une Dallara pour la route !

Constructeur spécialisé dans les voitures de compétition, Dallara s'apprête à commercialiser une sportive pour la route. Sans concession, proche d'une Ultima ou d'une KTM dans sa définition (mais dotée d'une carrosserie), cette Dallara ressemblera plus à une voiture de course "normalisée" qu'à une sportive conventionnelle… Présentation prévue en fin d'année.

"Chérie, j'ai acheté une Ferrari." Il est fort probable que cette remarque se solde par une soupe à la grimace. *"Ne t'énerve pas : il y a quatre places, du coffre, et elle est confortable. C'est pour partir en famille."* Voilà pour l'argument officiel…

Par **Sylvain Vétaux** Photos **Laurent Villaron**

FERRARI GTC4LussoT

L'alibi parfait

Le toit en verre est impressionnant. Son prix aussi : plus de 14 000 € !

Mais il ne faut pas se mentir, la GTC4LussoT flatte avant tout l'ego. Et les sens. La vue déjà. Croyez-nous : les photos, aussi belles soient-elles, ne rendent pas hommage à ce coup de crayon simplement splendide. Il ne diffère pas beaucoup de celui de la FF, première Ferrari quatre roues motrices, première vraie "familiale" du constructeur italien. La GTC4Lusso a succédé à la FF l'an dernier et la GTC4LussoT vient compléter la gamme. *"Il ne faut pas la voir comme une Ferrari au rabais ou un ticket d'entrée sans intérêt"*, nous explique-t-on. Loin de nous cette idée. *"C'est un nouveau concept et nous visons une clientèle plus jeune, qui roule beaucoup, voire quotidiennement, avec cette voiture et pour laquelle le dynamisme, plus que les performances, est essentiel."* Soit. Performante, la GTC4LussoT promet de l'être quand même : 610 ch, 0 à 100 km/h en 3,5 s, ce n'est pas si éloigné des 690 ch et 3,4 s promis par le V12 de la Lusso, sans le "T".

Ce "T" désigne les turbos qui entourent le V8 de la nouvelle venue. Quoi ? Un si petit moteur dans une si grande auto ? Ce 3,9 l ne provient pas de la très sportive 488 GTB mais de la plus placide California T (560 ch). Les retouches mécaniques sont légion, aussi contentons-nous de l'essentiel : une Ferrari prévue pour la famille est-elle une vraie Ferrari ? C'est peu de le dire. Outre le troc de moteur (V8 biturbo à la place de V12 atmo), ce qui singularise la LussoT de la "normale", c'est sa transmission. Deux roues motrices, évidemment celles de derrière. Une Ferrari propulsion, rien de plus normal, me direz-vous. Mais la GTC4Lusso est née quatre roues motrices (avec deux boîtes de vitesses) pour des raisons d'efficacité et de polyvalence. Cette dernière vertu, la "T" l'hérite toutefois de la ForFour (FF). Les places arrière ne sont pas symboliques, à condition de bien diriger le casting pour ceux qui occupent celles de devant. Vous êtes deuxième ligne au rugby et votre petit frère est volleyeur ? Le second rang se transformera alors en coffre d'appoint. Le vrai se dévoile après que le hayon automatique, coiffé d'un élégant et discret aileron, a levé la patte. La GTC4LussoT est prévue →

pour le voyage et sa soute à bagages le confirme. Pas immense, mais pratique et bien découpée. Avant de prendre la route, prenons encore le temps de faire connaissance avec cet immense écran tactile de 10,25 pouces et ce volant qui regroupe toutes les fonctions pour libérer la colonne de direction de tout commodo. La petite molette rouge sur le volant, nous commençons à bien la connaître : elle permet de faire un tour dans les différents modes de conduite. L'écran devant le passager (4 200 €) relaye les infos, que ce soit la vitesse, le régime moteur ou le degré d'assistance des aides électroniques.

PLUS
Performances
Comportement fabuleux
Maîtrise technologique

MOINS
Sonorité timorée
Prix des options
Rapport polyvalence/encombrement

D'électronique, la GTC4LussoT en est bardée, mais Ferrari a réussi à ce qu'on l'oublie et que ne demeure que l'essentiel : le plaisir, voire la jubilation. Si elle a perdu sa transmission intégrale en devenant "T", la GTC4Lusso conserve les roues arrière directrices. Le principe de fonctionnement est connu : à l'amorce d'un virage suffisamment fermé, les roues arrière braquent dans le sens inverse des roues avant pour favoriser l'inscription. Au-delà d'une certaine vitesse, l'angle est inversé, pour augmenter la stabilité.

Si l'on s'en tient à ce pour quoi cette Ferrari est née, à savoir transporter des troupes plutôt que chasser le chrono, son comportement est tout simplement phénoménal. Il n'y a aucune voiture, dans ce segment, qui peut prétendre à un tel dynamisme. La LussoT donne l'impression d'être bien plus légère qu'elle ne l'est (près de deux tonnes avec deux personnes à bord), les placements de son train avant sont ultraprécis et les mouvements de caisse, très limités, sont ceux d'une excellente GT, pas d'une familiale. Quid du moteur ? Évidemment, nous préférons l'agrément procuré par le V12, plus sonore, plus gratifiant. Malgré un travail sur l'échappement, le V8 biturbo n'émeut pas autant que son grand frère. En revanche, quel punch ! Le couple, disponible plus tôt, garantit des dépassements éclairs. Comme les passages de vitesse, toujours confiés à l'excellente boîte à double embrayage qui les résume au strict minimum. Il existe des familiales plus polyvalentes (beaucoup), plus logeables (tout autant), plus écolos (heureusement), moins chères (l'immense majorité), mais aucune n'arrive à distiller un tel plaisir. Papa : le nouveau meilleur métier du monde… ■

❶ À l'exception des jantes et de l'échappement, rien ne distingue la LussoT de la Lusso "tout court".
❷ Moyennant 4 200 €, le passager profite de cet écran qui reprend les informations essentielles. Impossible de mentir sur la vitesse…

610 CH SOUS LE CAPOT, ROUES ARRIÈRE DIRECTRICES, CETTE FERRARI MORD LES COURBES AVEC GOURMANDISE •••

L'avis de Sylvain Vétaux

Une Ferrari, c'est chouette. Et une Ferrari 4 places pouvant courser le TGV ou pousser des GTI sur des routes de montagne, c'est le pied.

100% *Quotient Émotionnel*

FERRARI GTC4LussoT
EN CHIFFRES

DONNÉES CONSTRUCTEUR

Moteur/Transmission	
Puissance maxi cumulée	610 ch à 7 500 tr/mn
Couple maxi cumulé	760 Nm à 3 300 tr/mn
Type	8 cylindres en V, biturbo essence
Cylindrée/puissance fiscale	3 855 cm³/NC
Transmission	aux roues arrière
Boîte/nombre de rapports	robotisée/7

Châssis	
Diamètre de braquage	NC
Pneumatiques AV & AR	245/35 & 295/35 ZR 20

Dimensions/Poids	
L/l/h/empattement	4,92/1,98/1,38/2,99 m
Poids/tractable freiné	1 865 kg/NC

Performances	
0 à 100 km/h	3,5 s
Vitesse maxi	320 km/h

Habitabilité/Coffre	
Volume de coffre	450 dm³

LE BUDGET

Prix	230 260 €
Malus (CO_2)	10 000 € (265 g/km)
Prix du modèle essayé*	295 220 €
Garantie	2 ans, km illimité

* Avec options et malus inclus.

Équipements de série

8 airbags, Bluetooth, contrôle de pression des pneus, clim. auto. bizone, contrôle de trajectoire et de traction, fixations Isofix, freins carbone/céramique, hayon électrique, jantes de 20 pouces, phares bixénon, roues arrière directrices, sellerie cuir, sièges avant électriques, suspension pilotée magnétique, système multimédia avec écran tactile de 10,25 pouces, GPS et 4 prises USB.

Options

Cache-moyeu en carbone (600 €), Cavallino brodé sur les appuie-tête (1 560 €), caméra de parking AV (2 400 €), compte-tours blanc (696 €), échappement sport (600 €), écran côté passager (4 200 €), étriers bleus (1 080 €), passepoils en Alcantara (1 440 €), peinture spéciale triple couche (19 200 €), phares adaptatifs (2 160 €), plage arrière en cuir (1 032 €), toit panoramique en cristal (14 400 €), sièges style à losanges (3 540 €), système de rehausse de l'avant (4 800 €), volant en carbone avec leds (3 600 €).

Consommations	
Mixte	11,6 l/100 km
Réservoir	91 l

Note EuroNCAP	**en cours**
Pays de fabrication	**Italie**

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL

★★★★★

Ce n'est pas la plus puissante, ni la plus performante des Ferrari. Mais la GTC4LussoT intimide par sa maîtrise presque absolue. Accélérations, freinages, tenue de route, facilité de prise en main, esprit pratique : ça change radicalement des bétaillères sans âme. Le tarif fait revenir sur terre.

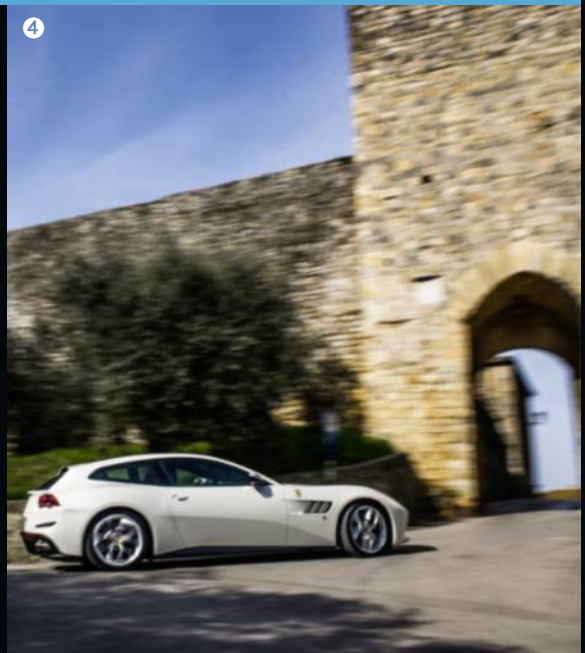
■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

❶

❷

❶ En devenant simple propulsion, la GTC4 gagne en dynamisme sans pour autant sacrifier le confort. ❷ Positionné entre l'essieu avant et l'habitacle, le V8 biturbo est moins puissant que le V12 atmo, mais développe plus de couple. ❸ Pour conserver les mains sur le volant, les principales fonctions y sont regroupées. ❹ Un week-end improvisé, on prend la Ferrari ? La marque revendique la possibilité d'un usage courant, pour une clientèle jeune.

❸



❹

Gamme hybride rechargeable. Consommations mixtes : 2,1-3,9 l/100 km ; CO_2 : 48-84 g/km.
Consommation électrique : 11,0-15,5 kWh/100 km.

La gamme hybride rechargeable la plus large du marché.

e-mobility-mercedes.fr

Mercedes-Benz
The best or nothing.

The best or nothing : le meilleur, sinon rien. Mercedes-Benz France - Siren 622 044 287 RCS Versailles.

Des nouveautés toujours plus branchées

Opel Ampera-e : l'hybride record.

Renault Zoe ou Clio essence ?

VW Golf électrique ou hybride rechargeable ?

Les modèles 100 % électriques et hybrides rechargeables passent à la vitesse supérieure. Outre une autonomie en progrès constant, ils soignent de plus en plus le plaisir de conduite.

Il y a encore cinq ans, dépasser les 150 km d'autonomie avec une voiture électrique relevait de la gageure et trouver une borne de recharge du miracle. Tout cela a bien changé. Le réseau s'est considérablement étoffé et l'autonomie progresse de façon exponentielle. Pour preuve, la nouvelle Opel Ampera-e capable, selon le constructeur, de couvrir 520 km entre deux recharges. Même si notre premier essai montre qu'il s'agit encore d'une valeur théorique, le progrès est notable.

Les versions hybrides rechargeables ne sont pas en reste. Leur puissance électrique peut être utilisée pour permettre de couvrir une courte distance (moins de 50 km en général) sans déclencher le moteur thermique, ou comme supplément de couple pour dynamiser le plaisir de conduite. Outre les dernières nouveautés présentes dans ce dossier, nous avons organisé plusieurs matchs, entre un modèle électrique (Renault Zoe) et un thermique (Clio TCe), entre un modèle électrique (Volkswagen e-Golf) et un hybride (Golf GTE).

Sommaire

[1ers ESSAIS]
P. 44 Opel Ampera-e, p. 50 Toyota Yaris Hybrid, p. 54 BMW 530h
[ESSAI]
P. 60 Mercedes GLC 350 e
[MATCHS]
P. 58 Volkswagen e-Golf *VS* Volkswagen Golf GTE
P. 64 Renault Zoe *VS* Renault Clio 0.9 TCe

100 % électrique

Moteur thermique interdit pour elles, les 100 % électriques embarquent une grande capacité de batterie, directement liée à l'autonomie réalisable.

100 % thermique

Dans ce dossier, seule la Renault Clio 0.9 TCe 90 ch est 100 % thermique, donc sans moteur électrique. Elle défend les couleurs du moteur essence face à la Zoe.

Hybride & rechargeable

Sauf la nouvelle Toyota Yaris, qui est ici la seule hybride sans câble de recharge, toutes les autres en disposent et misent sur une autonomie électrique entre 20 et 50 km.

➔

Toujours plus loin

Une autonomie de 520 km avec, de surcroît, des performances et le prix d'une bonne berline compacte : l'Opel Ampera-e dépasse les dernières bornes. L'achat d'une voiture électrique peut désormais être envisagé comme normal.

Par **Mélina Priam** Photos **Yann Lefebvre**

100 % électrique

EN VILLE
Nul Top

SUR ROUTE
Nul Top

BUDGET
Nul Top

GG CX 706E

Pas à pas, ou plutôt, kilomètre après kilomètre. C'est sans doute ainsi que les voitures électriques gagneront leur pari. Qu'elles parviendront, peu à peu, à rentrer dans la norme et à convaincre, tout simplement ! C'est en tout cas l'enjeu : ne plus être considéré comme un achat "exotique", ni celui d'un "illuminé" ou d'un opportuniste qui traque le bonus et être enfin perçu comme un choix parmi d'autres… en attendant peut-être un jour d'être le seul ! Pour y parvenir, puisque la simple carotte de rejets de CO_2 nuls ne suffit pas à compenser les contraintes d'utilisation, elles n'ont pas le choix : il faut pro-gres-ser sur les domaines traditionnels : autonomie, performances, polyvalence, agrément et coût. Le rythme s'accélère et c'est la dernière qui parle, qui a raison… La dernière, en l'occurrence, c'est l'Opel Ampera-e. En effet, la Renault Zoe Z.E. 40 n'aura pas fanfaronné bien longtemps avec ses soi-disant 400 km d'endurance – 280 km en réalité !

Certes, même Opel l'avoue : 520 km ce n'est pas réalisable en conditions normales d'utilisation. Dans la vraie vie, tablez plutôt sur 380 km.

Qu'importe, l'Ampera-e franchit un cap. Elle fait mieux que ses homologues – en tout cas celles que tout un chacun peut raisonnablement envisager de s'offrir un jour – et se rapproche encore un petit peu plus de l'autonomie que l'on a l'habitude d'avoir avec une voiture essence classique. Comment fait-elle ? En augmentant la capacité de la batterie. Quand une Zoe Z.E. 40 passe à 41 kWh, l'Ampera-e annonce d'emblée 60 kWh… sans que cela ne pèse beaucoup plus lourd, ou soit plus encombrant. En adoptant une ligne entre le petit monospace et le SUV urbain, elle loge cette dernière, extra-plate, sous le plancher. Ni vu, ni connu et surtout sans conséquences pour l'habitabilité ou le volume du coffre. Au contraire. À l'arrière, les passagers ont plus de place pour leurs jambes qu'à bord de bien des berlines ou des monospaces familiaux.

Mais surtout, l'Opel terrasse ses rivales en puissance, en s'offrant un moteur de 150 kW, soit 204 ch : une vraie petite sportive !

Avec une telle "cavalerie", elle n'a pas à rougir de ses performances, même face à des berlines compactes essence. Avec un couple généreux de 360 Nm disponible instantanément, les accélérations sont énergiques sur les premiers mètres. Cette pêche donne une vivacité très plaisante. Évidemment, l'Ampera-e n'est pas une Tesla ! Elle s'essouffle un peu ensuite et, pour respecter sa "philosophie", sa vitesse de pointe est limitée à un peu plus de 150 km/h. Mais au quotidien, c'est plus que suffisant pour →

Conduire d'un pied et freiner d'une main

Ici point de modes de conduite Eco, Race ou Normal. Juste Drive (D) et Low (L). Ce dernier augmente le taux de régénération de l'énergie cinétique au freinage, qui permet de récupérer de l'autonomie lors des phases de décélération. Pour le conducteur, cela se traduit par une sensation de frein moteur surpuissant qui peut aller jusqu'à l'arrêt total ; en situation de circulation classique et en anticipant les ralentissements et les arrêts, il gère ainsi sa vitesse uniquement à l'accélérateur. Cette fonction baptisée One Pedal Driving (une pédale pour conduire) est doublée d'une seconde, nommée Regeneration On Demand (régénération à la demande). Celle-ci amplifie encore la décélération depuis une palette au volant. Cela bouscule les habitudes de conduite : pour récupérer un maximum d'autonomie, il faut anticiper et on ne se sert plus du frein hydraulique qu'en cas d'arrêt plus brutal.

La batterie entraîne une prise de poids. Mais grâce à son logement judicieux sous le plancher, il est bien réparti et ne nuit pas trop au comportement. Avec 204 ch, l'Ampera ne manque pas de tonus.

LA PRÉSENTATION EST AGRÉABLE ET LE LARGE ÉCRAN DE 10 POUCES CONTRIBUE À LA CONVIVIALITÉ DE L'ENSEMBLE ●●●

❶

❷

❸

❹

❶ L'instrumentation digitale offre de nombreuses informations, la lisibilité reste correcte. ❷ Le moteur transmet la puissance aux roues via un réducteur. Mais un sélecteur demeure pour choisir son mode de conduite. ❸ L'écran tactile est très facile à prendre en main et la compatibilité avec Apple CarPlay ou Android Auto permet de retrouver l'interface de son smartphone. Mais du coup, le système multimédia n'intègre pas de GPS. Il faut utiliser celui du smartphone. ❹ L'application myOpel permet, entre autres, de vérifier l'état de charge de la batterie.

PLUS
Autonomie
Comportement / agrément de conduite
Rapport encombrement / habitabilité

MOINS
Pas de GPS intégré
Certains plastiques un peu ternes
Manque "d'astuces" pratiques à bord

PARFAITE CITADINE, L'AMPERA-E NE RECHIGNE PAS À PRENDRE LA ROUTE. SES RELANCES SONT ÉNERGIQUES, SON AUTONOMIE FLATTEUSE •••

s'insérer avec entrain dans le trafic, et même envisager des trajets autoroutiers sans s'infliger une punition. Aux conducteurs les plus difficiles, l'Ampera-e offre même les joies d'un mode de conduite Sport. Et surtout celles d'un châssis qui ne s'avachit pas au premier virage. Au contraire. Sain, équilibré, assez neutre, le comportement ne peut pas être qualifié de sportif, mais il n'est pas pataud pour autant, et les prises de roulis sont maîtrisées, grâce à un centre de gravité assez bas et centré. L'agrément de conduite est bien là, avec en prime une douceur, une progressivité et un silence de roulage fort agréables qui contribuent à une conduite apaisante et calme. Le confort de suspension est également appréciable, même si certaines irrégularités remontent un peu sèchement dans l'habitacle, notamment à basse vitesse.

La contrainte encore un peu ennuyeuse est toujours la même : faire le "plein".

Sur ce point, pas de doute, il faut revoir ses habitudes, même si, là aussi, l'Ampera-e progresse. En acceptant d'être rechargée sur des bornes ultrarapides de 50 kW en courant continu, elle récupère l'autonomie plus vite. Encore faut-il en trouver ! Mais cela viendra, sans doute assez rapidement puisque même Total s'y met ! Chez soi, sur une borne de 3,7 kW, la batterie se recharge environ aux trois quarts (37 kW) avec "une bonne nuit de sommeil" (dix heures). Toute une panoplie de fonctions permet en outre de gérer la recharge comme on l'entend : Delayed Charge s'utilise pour programmer les périodes d'immobilisation en fonction de son agenda ; Priority Charging pour recharger jusqu'à 40 % lorsqu'on est branché sur une borne payante trop onéreuse et Hill Top Reserve stoppe la charge à 90 % pour garder de quoi emmagasiner l'énergie cinétique si le trajet débute par une forte descente, par exemple.

Car pour gérer au mieux l'énergie de la batterie, l'Ampera-e innove avec un système de récupération d'énergie au freinage ultra-optimisé. En effet, à la façon des monoplaces Formule E de course, elle propose différents

L'Ampera-e peut se recharger sur les bornes de type Wallbox (3,7 ou 7,4 kW en courant alternatif) ou semi-rapide et rapide (11 à 50 kW en courant continu) ou encore sur une prise domestique standard.

modes de conduite et une palette au volant dite "Regeneration On Demand" pour accentuer l'effet de frein moteur, permettant de récupérer l'énergie cinétique (et donc de l'autonomie) en roulant lors des phases de décélération et de freinage *(lire encadré p. 46)*. Cette fonction demande certes de s'adapter… mais ce changement d'habitude de conduite n'est guère éloigné de certains progrès qu'a imposés la voiture thermique.

Évidemment, l'Ampera-e se veut aussi à la pointe de la connectivité et des systèmes d'aide à la conduite.

Son large écran tactile de 10 pouces qui trône sur la console centrale permet d'accéder à toutes les fonctions de bord et au système multimédia. En revanche, surprise ! Elle ne sera, semble-t-il, pas dotée d'un système de navigation intégré. Partant du principe qu'elle assure une connectivité au top grâce à la borne wi-fi du système (payant) Opel OnStar et à Apple CarPlay ou Android Auto, plus besoin de GPS embarqué. Tout bon smartphone en a un ! Les équipements de sécurité et d'aides à la conduite sont en revanche au complet : assistant feux de route, aide au maintien dans la voie, indicateur de distance de sécurité, alerte anticollision, atténuation de choc piéton, aide au stationnement avant, lecture des panneaux de vitesses, aide au parking avancée avec caméra de recul et alerte de recul dangereux, surveillance de l'angle mort, régulateur de vitesse intelligent, tout y est… ou presque.

Reste une inconnue de taille : le prix, qui n'est pas encore connu… sauf en Norvège, seul pays européen où elle est commercialisée, autour de 33 000 €, mais avec d'importants avantages fiscaux. Annoncé initialement au printemps chez nous et en Allemagne, son lancement a d'ailleurs dû être repoussé pour répondre à l'énorme succès qu'elle rencontre dans ce pays, qui, pour rappel, a acté l'interdiction de toutes voitures neuves thermiques pour 2025. ■

❶ L'Ampera-e offre un excellent rapport encombrement/habitabilité. Les passagers arrière ont vraiment beaucoup de place pour leurs jambes et l'absence de tunnel de servitude est un atout. En revanche, 3 adultes seront un peu collés serrés. ❷ Avec un plancher plus bas que le seuil de chargement, le coffre oblige à se pencher pour récupérer le chargement.

OPEL AMPERA-e 204 ch EN CHIFFRES

DONNÉES CONSTRUCTEUR

Moteur/Transmission		
Puissance maxi	■	150 kW (204 ch)
Couple maxi	■	360 Nm
Type		moteur électrique
Cylindrée/puissance fiscale		- /1 CV
Batterie/capacité		lithium-ion/41 kWh
Transmission		aux roues avant
Boîte/nombre de rapports		réducteur/1
Châssis		
Diamètre de braquage	■	10,9 m
Pneumatiques AV/AR		215/50 R 17
Dimensions/Poids		
L/l/h/empattement		4,17/1,86/1,607/2,60 m
Poids/tractable freiné		1691/- kg
Performances		
0 à 100 km/h	■	7,3 s
Vitesse maxi	■	150 km/h(1)
Habitabilité/Coffre		
Volume de coffre	■	381 dm^3

LE BUDGET

Prix	■	**35 000 €(2)**
Bonus écologique (CO_2)	■	6 000 € (0 g/km)(3)
Prix du modèle essayé		22 520 €(4)
Garantie	■	2 ans, km illimité (bat. 8 ans/160 000 km)

(1) Limitée électroniquement. (2) Estimation *L'AJ*.
(3) 10 000 € si remplacement d'un diesel d'avant 2006.
(4) Avec options et bonus inclus.

Équipements de série ■
6 airbags, accès/démarrage mains-libres, aide au maintien dans la voie, aide au parking avancée + caméra de recul, alerte anticollision, câble de recharge, clim. auto., détecteurs de pluie/luminosité, ESP, gestion feux de route auto., GPS, jantes alliage, lecture de panneaux, régul./lim. de vitesse, sièges et volant chauffants, surveillance pression pneus, syst. multimédia avec écran tactile 10 pouces + 4 prises USB, fonction myOpel et Opel OnStar…

Options
Non communiquées

Consommations		
Mixte	■	14,5 kWh/100 km
Temps de charge	■	26 h (prise domestique) - 16 h (Wallbox 3,7 kW) - 2 h 30 (borne 22 kW) - 30 mn (pour 150 km sur borne 50 kW)
Autonomie NEDC/WLTP	■	520 km/380 km
Note EuroNCAP		**en cours**
Pays de fabrication		**États-Unis**

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL

★★★★½

L'Ampera-e repousse un peu plus loin les limites des voitures électriques. Avec une autonomie réelle d'environ 380 km, la crainte de la "panne sèche" s'éloigne sans pour autant renoncer à l'agrément de conduite.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

RETAILLÉE POUR LA VILLE

Avec ce deuxième coup de bistouri, Toyota compte bien rendre sa Yaris encore plus séduisante, surtout la version hybride, qui en profite pour améliorer son niveau de confort. Au point de devenir la citadine idéale ?

Par **Alan Froli** Photos **Adrien Cortesi**

Née en 2011 et déjà restylée une première fois en 2014, la Yaris III se contente à nouveau de petites retouches esthétiques (face avant, hayon, feux arrière…). Certes, après tant d'années, beaucoup auraient souhaité un modèle inédit, forcément plus flatteur à l'œil et plus high-tech. Mais Toyota cherche avant tout à contenir le prix de sa version hybride, la plus vendue de toutes. Techniquement, celle-ci n'évolue pas et marie toujours un 4 cylindres 1.5 VVT-i essence à un moteur électrique, l'ensemble pouvant offrir, de concert, une puissance de 100 ch. La transmission est assurée par un train épicycloïdal qui fait évoluer la démultiplication en continu, comme un variateur de scooter. Faute de batterie rechargeable sur secteur, la Yaris ne peut toujours pas parcourir de longues distances en mode électrique. Mais les phases sans utiliser une goutte d'essence sont tout de même fréquentes, surtout en ville et sur route. L'auto alternant entre des périodes de décélération permettant de récupérer de l'énergie (pour recharger la batterie), de →

❶ L'intérieur du nouvel opus se distingue par ses ouïes d'aération façon turbine et un ordinateur de bord couleur. Les plastiques restent brillants et sensibles aux rayures. ❷ La douceur du système hybride n'a pas d'équivalent en ville, hormis chez les citadines électriques. Par contre, on connaît plus discret sur les grands axes…

roues libres, d'arrêt ou d'évolution sur quelques centaines de mètres en électrique, beaucoup d'utilisateurs, et surtout les plus détendus, verront le moteur thermique coupé la moitié du temps, pour le plus grand plaisir des oreilles. Et les accélérations qui nécessitent l'intervention du moteur thermique ne sont pas forcément assourdissantes, d'autant que l'insonorisation a été légèrement améliorée : dans le flot de la circulation, en s'élançant correctement, le 1.5 VVT-i tourne à mi-régime sans trop brailler. Alors bien sûr, quand on est très pressé et que l'on écrase la pédale de droite, il se met à tourner deux fois plus vite dans un hurlement qui passe aisément au travers des nouvelles cloisons, mais cela reste l'affaire de quelques secondes.

Les grands axes à haute vitesse ne sont pas son truc, mais pour ceux qui les empruntent peu, qu'importe…

Sur autoroute également, il mouline pas mal pour atteindre ou se maintenir à 130 km/h, surtout quand ça grimpe. Mais au final, beaucoup seront prêts à accepter ce désagrément, surtout ceux qui n'envisagent pas de longs trajets régulièrement et… partent toujours à l'heure. Car la "zénitude" offerte en ville n'a pas d'égale parmi les voitures uniquement thermiques. Non seulement les phases en silence y sont nombreuses, mais l'ensemble mécanique fait preuve d'une réactivité et d'une douceur remarquables. On apprécie notamment le tonus du moteur électrique sur les premiers mètres et la rapidité de la transmission pour passer de la marche avant à la marche arrière. Idéal pour improviser rapidement une manœuvre !

L'avis d'Alan Froli

Pour la ville ou les départementales, c'est elle que je choisirais. Sur voies rapides, mieux vaut une bonne 208…

50% Quotient Émotionnel

BEAUCOUP D'UTILISATEURS, ET SURTOUT LES PLUS DÉTENDUS, VERRONT LE MOTEUR THERMIQUE COUPÉ LA MOITIÉ DU TEMPS •••

TOYOTA YARIS Hybride 100h

MESURES Auto-Journal SUR CIRCUIT D'ESSAIS

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	■	75 ch à 4800 tr/mn + 61 ch (élec.)
Couple maxi	■	111 Nm à 3800 tr/mn + 169 Nm (élec.)
Type		4 cyl. ess. + moteur élec.
Cylindrée/puissance fiscale		1497 cm³/3 CV
Transmission		aux roues avant
Boîte/nombre de rapports		variation continue/1
Châssis		
Diamètre de braquage	■	12 m
Pneumatiques		195/50 R 16
Dimensions/Poids		
L/l/h/empattement		3,95/1,70/1,51/2,51 m
Poids/tractable freiné		1142 kg/–
Performances		
1000 m d.a.	■	35,4 s
0 à 100 km/h	■	13,4 s
90-130 km/h en D	■	14,2 s
Vitesse maxi	■	162 km/h
Freinage à 50/90/130 km/h	■	10/33/68 m
Habitabilité/Coffre		
Longueur aux jambes AR	■	20 cm
Largeur aux coudes AV/AR	■	140/137 cm
Volume de coffre	■	299 dm³
Niveau sonore		
Au ralenti/90/130 km/h		Non mesuré

LE BUDGET

Prix	■	**21650 €**
Malus (CO_2)	■	0 € (82 g/km)
Prix du modèle essayé*	■	23625 €
Garantie	■	3 ans ou 100000 km**

*Avec options et malus inclus.
**5 ans pour les pièces du système hybride.

Équipements de série
7 airbags, alerte franchissement de ligne, caméra de recul, clim. auto. bizone, freinage automatique, jantes alu 16 pouces, lecture panneaux, régul. de vitesse, radio Bluetooth, 4 vitres électriques.

Options: accès mains-libres (350 €), GPS (650 €), radar de recul (300 €), toit vitré (600 €).

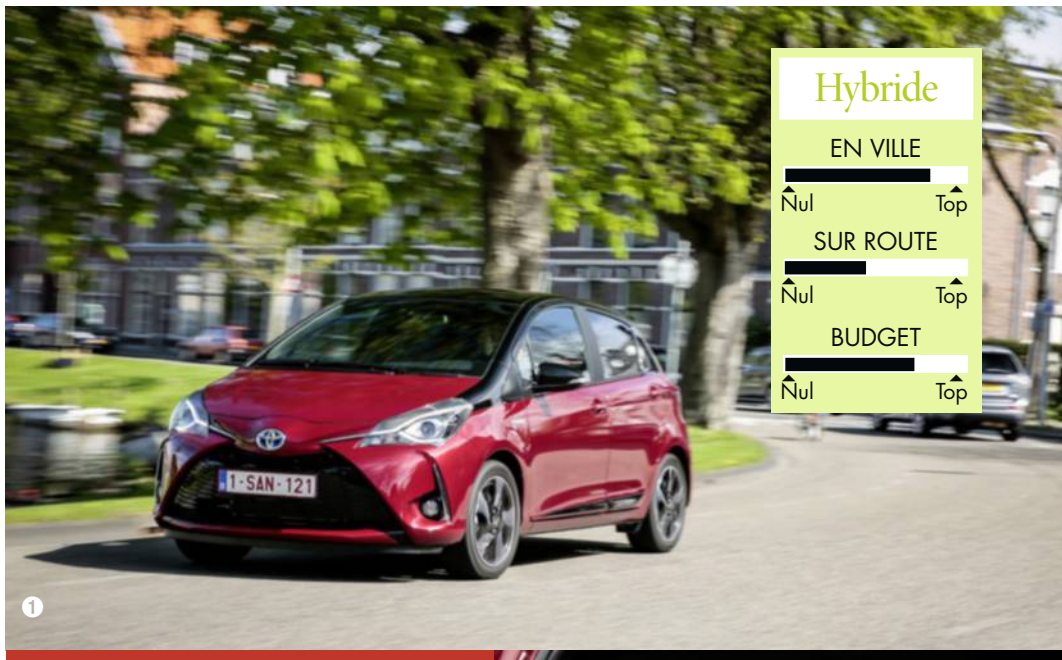
Consommations		
Moyenne	■	5,6 l/100 km
Ville/Route/Autoroute	■	4,1/5,9/6,9 l/100 km
Autonomie/Réservoir	■	643 km/36 l
Note EuroNCap		**5 étoiles**
Pays de fabrication		**France**

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL

★★★½☆

Si la Yaris "standard" reste une citadine bien dotée mais passe-partout et pas exempte de défauts, l'Hybride, ultra-zen et sobre, permet d'en faire abstraction malgré son prix. Un régal en ville ! En revanche, le bruit du moteur thermique reste élevé sur les grands axes.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie



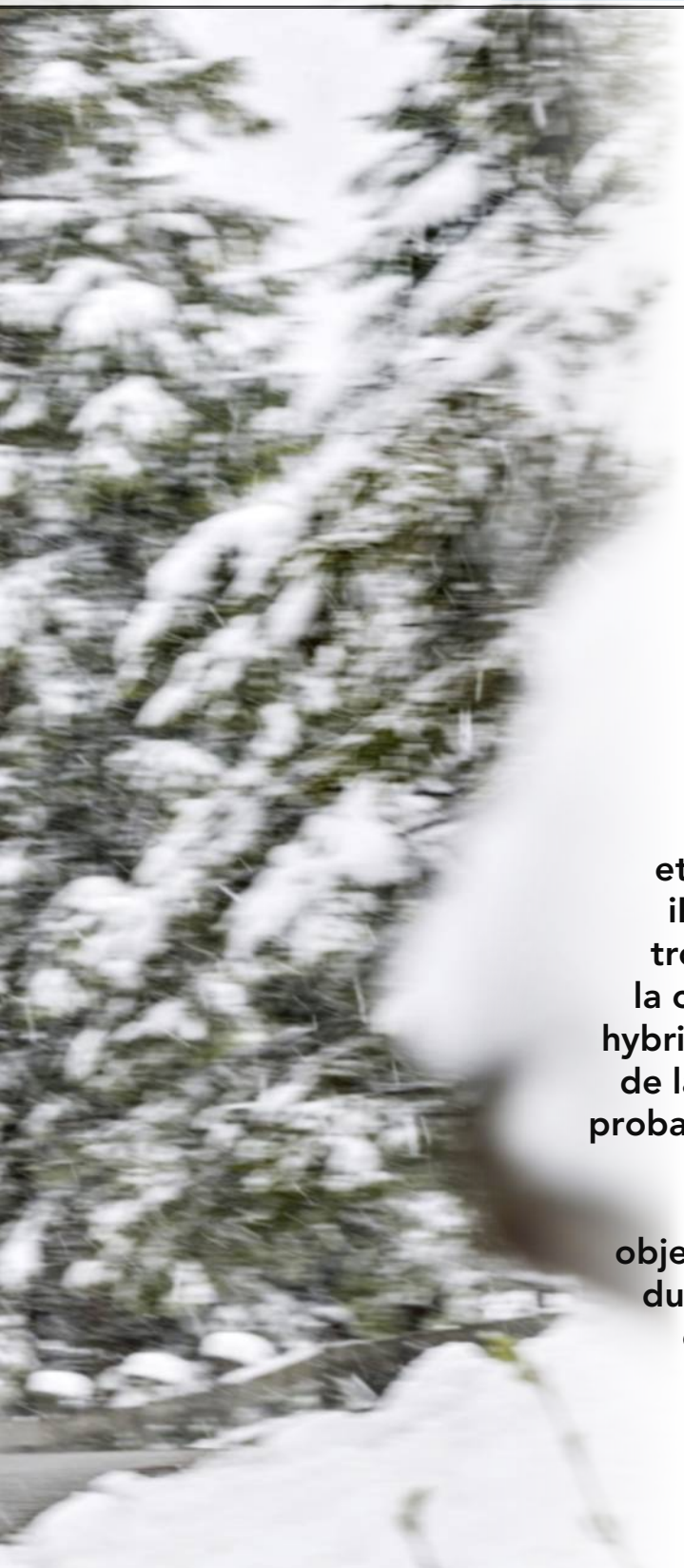
❶ La nouvelle Yaris se reconnaît surtout à sa face avant, aux lignes plus tendues, et à ses grands feux arrière. Toyota propose aussi cette nouvelle teinte bordeaux métallisée, à 675 €. ❷ Les places arrière sont suffisamment spacieuses et confortables. En revanche, aucun rangement dans les portes et il faut se contenter d'une seule poche aumônière, côté droit. ❸ Le coffre propose une contenance dans la moyenne du segment et un double plancher permettant d'obtenir une surface plane une fois les dossiers rabattus. ❹ La Yaris hybride autorise aussi à rouler très souvent en silence sur départementale.

PLUS
Douceur en ville
Conduite ultra-zen
Sobriété

MOINS
Tarif
Bruit en pleine accélération

En outre, l'amortissement a été rendu plus confortable sur les dos-d'âne et les plaques d'égouts. Avec un diamètre de braquage aussi réduit que sur les autres Yaris, le bilan serait parfait en agglomération. Enfin – et c'est là tout l'intérêt d'un système hybride –, sa sobriété reste exceptionnelle. Surtout comparée aux rivales à boîte auto : selon nos mesures, cette Toyota réclame 3 l/100 km de moins qu'une Peugeot 208 1.2 PureTech 110 EAT en ville, et 1 l de moins sur route. De quoi faire de sérieuses économies à la pompe et récupérer une partie de l'investissement à l'achat. Car malgré une carrière à rallonge qui permet à Toyota de contenir les coûts de production, le ticket d'entrée tutoie les 20000 €. Certes, il offre désormais l'accès à des systèmes de sécurité rares dans le segment (freinage d'urgence automatique, alerte au franchissement de ligne…), mais tout de même. Notre modèle tout équipé, lui, frise les 24000 €, soit quasiment 1000 € de plus qu'une Peugeot 208 haut de gamme, certes plus gourmande mais bien mieux finie à bord et plus performante. Dur. Mais quand on aime l'hybride… ■

M PH 367E



Le 3e élément

Née après la 330e et la Série 7, la 530e iPerformance est le troisième maillon de la chaîne des berlines hybrides rechargeables de la gamme BMW. Et probablement l'élément le plus important pour atteindre les objectifs commerciaux du constructeur avec ce type de groupe propulseur…

Par Stany Meurer
Photos Clément Choulot

Si la motivation essentielle d'achat d'une citadine hybride comme une Toyota Yaris s'appuie sur des critères foncièrement écologiques, celle incitant à l'achat d'une hybride rechargeable de grand gabarit (familial, routières ou SUV) présente davantage des airs… d'évasion fiscale !

En effet, si la solution technique de l'hybride s'avère tout à fait pertinente pour qui parcourt de petites distances essentiellement en ville, elle permet pour les acheteurs de véhicules de segment supérieur, souvent de gros rouleurs, de réaliser surtout de belles économies sur le plan fiscal à l'achat (grâce au bonus écologique) comme à l'usage. Un constat qui est d'autant plus vrai lorsque celles-ci sont de type rechargeable…

Quand BMW vous annonce une consommation très avantageuse de 1,9 l/100 km pour sa 530e iPerformance (2 litres avec roues 19 pouces), et donc seulement de 44 g (ou 46 g) de rejets de CO_2 par kilomètre, il ne ment certes pas… mais ne vous dit pas toute la vérité ! Disons qu'il l'arrange, qu'il l'enjolive comme d'ailleurs tous les fabricants de voitures hybrides, rechargeables (les chiffres sont plus flatteurs encore) ou non. Cette consommation, vous pourrez prétendre la rééditer, dans le meilleur des cas et avec un pied droit de ballerine, uniquement durant les 100 premiers kilomètres, étant entendu que ➔

Agréable surprise : la 530e iPerformance se conduit comme une Série 5 thermique.

Hybride rechargeable

EN VILLE
Nul — Top

SUR ROUTE
Nul — Top

BUDGET
Nul — Top

❶ Sous le capot, on ne voit rien : normal, le moteur électrique est dans la boîte !
❷ Un compteur qui vous donne de précieuses indications pour exploiter au mieux le groupe propulseur, et gérer la capacité de la batterie.
❸ Sur la route, la 530e iPerformance nous est apparue en net progrès par rapport à la 330e.

pour tous les kilomètres suivants parcourus dans la foulée, vous ne roulerez pratiquement plus qu'en mode thermique par la faute de batteries vides.

Vous consommerez donc sensiblement plus. En l'occurrence plutôt environ 7,7 l/100 km de moyenne.
Ceci vous autorise une autonomie maximale de 600 km environ, plutôt faible pour une routière. Un chiffre qui correspond à notre consommation durant l'essai mené en roulant normalement et en respectant scrupuleusement les règles du code de la route. Rien à reprocher donc à BMW (comme à tous les autres constructeurs de voitures hybrides rechargeables par ailleurs), qui s'appuie sur un cycle d'homologation peu réaliste dans la réalité. Légal mais pas très moral et surtout trompeur pour l'acheteur…
Voyons à présent ce que vaut la proposition faite par BMW avec sa 530e iPerformance. Avant d'actionner le démarreur, on notera que

L'avis de Stany Meurer

Pour son agrément de conduite, son silence de fonctionnement et ses consommations faibles.

80% *Quotient Émotionnel*

Précisément le genre de route où l'on regrette l'absence de version xDrive pour la 530e iPerformance…

celle-ci n'est pas disponible en version xDrive, ce qui lui barre la route d'une certaine clientèle inconditionnelle de la transmission intégrale permanente… et limite ses prestations sur terrains difficiles, comme une route enneigée par exemple. Ensuite, qu'elle n'est pas homologuée pour tracter une remorque.

Sur le plan extérieur, hormis quelques badges et touches de couleur bleue soulignant la dimension écologique du produit, rien ne ressemble plus à une 530e iPerformance qu'une autre Série 5. Rouler propre ne vous impose donc aucun caprice stylistique assimilable à une punition visuelle. Un bon point. En revanche, que le coffre se voie amputé de 120 dm³ (sa contenance passe de 530 à 410 dm³), avec une hauteur totale réduite de 52 à 37 cm (!) est une très mauvaise idée. Elle l'est d'autant plus que sa forme interdit de superposer deux valises. Très profond et manquant de hauteur, celui-ci est tout simplement surréaliste, sinon ridicule, sur une berline mesurant près de 5 m de long !

PLUS
Agrément de conduite
Autonomie en 100 % électrique
Consommation faible

MOINS
Indisponible en version 4x4
Volume du coffre ridicule
Non homologuée pour tracter

Sous son capot avant, la 530e iPerformance abrite un moteur 4 cylindres 2 l essence biturbo de 184 ch marié à une boîte automatique à 8 rapports qui intègre dans son carter un moteur électrique de 113 ch. Lorsque les deux unités fonctionnent de concert, la puissance maxi envoyée aux seules roues arrière atteint 252 ch. BMW a opté pour des batteries rechargeables (temps de charge compris entre 2 h 50 et 3 h 50) qui permettent à cette berline de pouvoir rouler en mode 100 % électrique jusqu'à 140 km/h et/ou d'avoir une autonomie de 50 km mais en ne dépassant pas 90 km/h. Pas mal.

En ville, si elle était moins encombrante, la 530e iPerformance apparaîtrait idéale avec à son ensemble propulseur silencieux, doux et progressif et qui reste suffisamment puissant pour lui conférer du caractère. En outre, pour autant que votre usage quotidien s'inscrive dans le rayon d'action autorisé, l'engin n'en devient que plus intéressant puisqu'il permet d'y évoluer sans utiliser d'autre énergie que celle emmagasinée dans les batteries.

Nous attendions la 530e iPerformance de pied ferme sur route et autoroute, là où précisément la 330e passée entre nos mains nous avait déçus. Surprise totale dans la mesure où la routière s'est montrée sur ces terrains autrement plus convaincante que la familiale ! Pas de doute, BMW a bien retravaillé le sujet, notamment la douceur de passage du moteur électrique au mode thermique et le système de freinage à récupération d'énergie, plutôt agressif sur la 330e.

Nous sommes à peine redescendus de notre petit nuage à la lecture du prix exigé (à partir de 55 900 € pour la Lounge, 63 800 € pour une Luxury essayée ici), tout juste plus élevé qu'une 530i sans tenir compte… des avantages fiscaux et autres économies diverses ! Et si c'était finalement un bon plan ? ■

❶ La place à l'arrière n'est pas exceptionnelle compte tenu du gabarit de l'auto et de son appartenance au segment des routières.
❷ Le volume du coffre est ridicule. Plus grave, sa hauteur sous tablette ne permet pas de superposer deux valises.

BMW 530e
iPerformance Luxury
EN CHIFFRES

DONNÉES CONSTRUCTEUR

Moteur / Transmission		
Puissance maxi	■	184 ch à 5 000 tr/mn + 113 ch (électrique)
Couple maxi	■	290 Nm à 1 350 tr/mn + 250 Nm (électrique)
Type		4 cylindres turbo essence + moteur électrique
Cylindrée / puissance fiscale		1 998 cm³ / 8 CV
Transmission		aux roues AR
Boîte / nombre de rapports		automatique/8

Châssis		
Diamètre de braquage	■	12,1 m
Pneumatiques AV / AR		245/40 R 19 / 275/35 R 19*

*Sur voiture essayée : pneus hiver 225/55 R 17 à l'AV comme à l'AR.

Dimensions / Poids		
L / l / h / empattement		4,94 / 1,87 / 1,49 / 2,98 m
Poids / tractable freiné		1 770 kg / non homologué

Performances		
0 à 100 km/h	■	6,2 s
Vitesse maxi	■	235 km/h

Habitabilité / Coffre		
Volume de coffre	■	410 dm³

LE BUDGET

Prix	■	63 800 €
Bonus écologique (CO_2)	■	1 000 € (46 g/km)
Prix du modèle essayé**		71 670 €
Garantie	■	2 ans, kilométrage illimité

**Avec options et bonus inclus.

Équipements de série ■

6 airbags, autoradio-CD MP3, banquette AR rabattable, capteurs de pluie et de luminosité, climatisation automatique bizone, différentiel à blocage électronique, écran 10,25 pouces, kit mains-libres, jantes alliage 19 pouces, projecteurs LED, radars de stationnement AV/AR, régulateur de vitesse, système de navigation…

Options

Amortissement piloté (1 350 €), peinture métallisée/spéciale (de 300 à 1 150 €), toit ouvrant électrique (1 450 €)…

Consommations		
Mixte	■	2 l/100 km
Réservoir	■	46 l
Temps de charge à 3,7 kW		2 h 50

Note EuroNCAP	**5 étoiles**
Pays de fabrication	**Allemagne**

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL

★★★★☆

Pouvoir rouler jusqu'à 140 km/h et avec une autonomie de 50 km en tout électrique est appréciable. Le passage du tout électrique au thermique sur route est relativement transparent. Le système de récupération d'énergie au freinage s'est adouci par rapport à celui de la 330e.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

Volt ou demi-v

La gamme Golf est pour le moins étendue : essence, diesel, multifuel, sportive, break, baroudeuse, et les deux versions qui nous intéressent aujourd'hui, hybride rechargeable et électrique. Ces dernières profitent du restylage de début 2017 mais à des niveaux différents. Sur l'hybride rechargeable, appelée GTE, la fiche technique ne change pas, et les évolutions concernent surtout la cosmétique et les équipements.

En revanche, sur l'e-Golf, le nom qui a été donné à la Golf électrique, la fée électricité a donné un petit coup de baguette : la plus grosse évolution porte sur la batterie, dont la capacité passe de 24,2 à 35,8 kWh. Conséquence directe : l'autonomie grimpe dans les mêmes proportions pour atteindre le chiffre théorique de 300 km selon le cycle NEDC, soit "en vrai" 200 km environ, c'est-à-dire nettement mieux que la première e-Golf qui plafonnait à 148 km de rayon d'action selon nos mesures. Dommage tout de même que Volkswagen se soit arrêté en si bon chemin à l'heure où une Zoe Z.E. 40 atteint 400 km en cycle NEDC et 286 km selon nos mesures, et à l'heure où

Sur l'e-Golf, la trappe à carburant cache la prise de recharge électrique : logique !

100 % électrique

EN VILLE
Nul — Top

SUR ROUTE
Nul — Top

BUDGET
Nul — Top

L'e-Golf reçoit en série le combiné d'instruments entièrement digital, façon virtual cokpit d'Audi.

L'avis de Cyril Biotteau

Consommation nulle, silence, couple élevé. Mais il y a le stress de l'électrique, et la concurrence fait mieux.

50% *Quotient Émotionnel*

olt ?

La Golf existe en hybride rechargeable et en électrique. À l'occasion du restylage, cette dernière voit son autonomie progresser de 50 %. De quoi hésiter entre les deux ?

Par **Cyril Biotteau** Photos **Arnaud Saunier**

l'Opel Ampera-e arrive avec 520 km d'autonomie NEDC *(lire p. 44)*. Ainsi, même si l'e-Golf progresse, elle n'apparaît pas vraiment bien placée par rapport à la concurrence.

L'autre Golf électrifiée, allia la GTE, s'en sort beaucoup mieux par rapport à la concurrence. Certes, la GTE n'offre que 35 km d'autonomie réelle en mode zéro émission. Mais c'est le principe d'une hybride rechargeable, une fois son dernier électron utilisé pour rouler propre, l'essence peut prendre le relais. Du coup, aucun stress lié à l'autonomie. Cette Golf GTE ne s'arrête pas là : comme son nom l'indique, elle revendique un certain dynamisme, que ce soit pour les performances, avec moins de 8 secondes pour le 0 à 100 km/h, ou pour le comportement, avec nettement plus d'agilité que l'e-Golf alors que les deux affichent le même poids. Meilleures relances et meilleur comportement : l'agrément de conduite est supérieur dans la GTE. L'e-Golf conserve malgré tout quelques avantages : bien sûr, son niveau d'émissions polluantes, son coût à l'utilisation, son tarif après bonus, un meilleur confort, un équipement un peu plus fourni et même, étonnamment, un coffre légèrement plus important. ■

La Golf GTE a droit en série à une sellerie à carreaux, façon GTI ou GTD. En effet, la GTE revendique un côté dynamique, comme son nom l'indique.

Sur la GTE, la prise de recharge électrique se situe derrière le logo situé sur la calandre.

Hybride rechargeable

EN VILLE
Nul — Top

SUR ROUTE
Nul — Top

BUDGET
Nul — Top

Le combiné d'instruments de la Golf GTE affiche des informations typiques d'une hybride, comme les flux d'énergie et le niveau de la batterie.

L'avis de Cyril Biotteau

La Golf GTE joint le plaisir de conduire au politiquement correct, les vertus de l'électrique sans le stress.

80% *Quotient Émotionnel*

Moteur / Transmission	VW e-Golf	VW Golf GTE
Puissance maxi	136 ch de 3 000 à 12 000 tr/min	150 ch à 6 000 tr/min + 102 ch à 2 500 tr/min (élec.)*
Couple maxi	290 Nm de 0 à 3 000 tr/mn	250 Nm à 1 500 tr/mn**
Type	synchrone à aimants permanents	4 cylindres en ligne
Boîte / nbr. de rapports	-/1	double embrayage / 6
Batterie / capacité	Lithium-ion / 35,8 kWh	Lithium-ion / 8,7 kWh
Performances		
0 à 100 km	9,6 s	7,6 s
Vitesse maxi	150 km/h	222 km/h
Habitabilité / Coffre		
Volume du coffre	341 dm³	272 dm³
Budget		
Prix	**39 350 €**	**40 500 €**
Bonus (CO_2)	6 000 € (0 g/km)	1 000 € (36 g/km)
Consommations		
Mixte	12,7 kWh/100 km	1,7 l/100 km
Réservoir	-	40 l

* Puissance cumulée : 204 ch. ** Couple cumulé : 350 Nm

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

LE CHOIX DE L'AUTO-JOURNAL

Volkswagen Golf GTE

C'est l'hybride rechargeable qui l'emporte. Pour son agrément de conduite supérieur, et pour l'absence de stress lié à l'autonomie. L'e-Golf montre pas mal de qualités, mais reste trop juste en autonomie, sujet sur lequel – c'est rare – Volkswagen n'est pas vraiment au niveau de la concurrence.

Câblé sur le haut débit

En devenant hybride rechargeable, le Mercedes GLC tente de marier hautes performances et consommation raisonnable, voire nulle en conduite tout électrique. Hélas, le charme se rompt lorsque sa batterie se vide.

Par **Pierre Lefebvre** Photos **Christian Martin**

Réveil, “petit-déj”, douche, habillage, débrancher la voiture et direction boulot: cherchez l’intrus. Nous n’avons pas encore l’habitude, mais les hybrides rechargeables vont changer notre quotidien dans les prochaines années. C’est en tout cas la promesse des constructeurs dont Mercedes, qui élargit son offre de voitures “branchées” et a mis des watts dans son GLC. Le SUV associe un 4 cylindres 2 l turbo essence de 211 ch à un moteur électrique de 85 kW intégré à la boîte automatique à sept rapports pour délivrer de jolies performances. En “tapant” les 100 km/h en à peine 6 s, le GLC 350 e a de quoi rendre vertes de jalousie bien des sportives. Il faut dire qu’en boostant le moteur essence, l’électrique fait grimper la puissance cumulée à 320 ch. Si vous cherchez un SUV tonique, ce *plug-in hybrid* ne vous décevra pas. D’autant qu’il semble aussi tenir parole côté consommation, ou plutôt abstinence.

En conduite tout électrique, si nous n’avons jamais atteint les 34 km promis par Mercedes, le GLC 350 e peut en couvrir une petite vingtaine.

Ensuite, la batterie lithium-ion de 8,7 kWh est vide. C’est déjà pas mal pour les besoins quotidiens de nombreux conducteurs. Et lorsqu’on choisit le programme de conduite Hybrid *(voir encadré page suivante)* afin de laisser moteurs électrique et thermique travailler en bonne intelligence, le GLC 350 e consomme peu là aussi, avec une moyenne de “petite voiture” ➔

❶ On peut reconnaître un GLC "branché" à ses étriers de freins bleus. ❷ La prise est cachée dans le bouclier arrière : facile d'accès, mais pas très esthétique une fois la trappe refermée.
❸ Plancher et seuil de chargement haut, volume en baisse : le coffre y perd beaucoup.

PLUS
Performances
Consommation avec batterie chargée
Utilisation facile

MOINS
Consommation avec batterie déchargée
Volume du coffre
Rentabilité pour l'acquéreur ?

Demandez le programme

Hybrid : mode par défaut. Il laisse l'électronique gérer seule le partage des tâches entre l'électrique, privilégié en ville, et le thermique, favorisé sur route.
E-Mode : moteur électrique seul, et ce jusqu'à 135 km/h. Dans ce cas, l'autonomie atteint une vingtaine de kilomètres en ville et beaucoup moins sur autoroute.
E-Save : mode préservant l'énergie stockée dans la batterie. Le but : pouvoir rouler en tout électrique après un trajet (auto) routier.
Charge : ce mode permet de recharger la batterie tout en roulant grâce au moteur thermique. Mais gare, car la consommation explose.

(6,8 l/100 km) et loin des 10,5 l/100 km réclamés par un GLC 250, doté du même moteur (211 ch) mais sans hybridation.

Enfin, ce GLC séduira aussi son monde par son côté "transparent". Par cet adjectif, entendez qu'hormis la trappe d'accès à la prise électrique dans le bouclier arrière, les logos *"Plug-in hybrid"* sur les flancs et les étriers de freins avant bleus, rien ne le distingue d'un autre GLC. C'est aussi le cas à bord, où excepté le bouton supplémentaire logé sur la console centrale pour passer d'un mode de conduite à un autre (il y a un autre bouton pour les réglages de châssis, direction etc.), la présentation est la même.

Tout se gâte, hélas, lorsque l'on passe au coffre. Bien que moderne, la plate-forme du GLC n'a pas été prévue pour accueillir les batteries dans le plancher. Elles prennent donc leurs quartiers dans la soute qui perd beaucoup côté volume (- 158 dm³), à tel point que l'on n'y met pas plus de bagages que dans une berline compacte façon Volkswagen Golf.

C'est surtout une fois sa batterie déchargée, voire totalement vide, que le GLC "branché" tombe le masque.

Dans ce cas de figure, ce n'est plus la même voiture. Les performances régressent légèrement et, surtout, la consommation explose, comme nous l'ont révélé nos mesures. Logique, car le moteur électrique ne peut plus autant (voire plus du tout) assister le 4 cylindres essence. Le GLC 350 e s'avère alors plus gourmand que le GLC 250 de 211 ch. Il faut dire que batteries et système hybride pèsent leur poids : 200 kg de plus !

Si cela affecte à peine le comportement routier, qui séduit par son bon compromis entre confort et dynamisme, cela peut remettre en cause

EN FONCTION DU NIVEAU DE CHARGE DE SA BATTERIE, LE GLC 350 e N'EST PLUS LE MÊME VÉHICULE ●●●

Hybride rechargeable

EN VILLE
Nul — Top

SUR ROUTE
Nul — Top

BUDGET
Nul — Top

L'avis de Pierre Lefebvre

Ça fait envie, une électrique avec de telles performances. Dommage, côté portefeuille, je ne peux pas suivre !

70% Quotient Émotionnel

1

la pertinence de choisir l'hybride rechargeable à la place d'un GLC classique qui coûte 6 800 € de moins. Ceux qui roulent peu chaque jour et ne regardent pas à la dépense y trouveront leur compte. Tout comme les chefs d'entreprise qui seront exonérés de la taxe sur les véhicules de société (TVS) pendant huit trimestres à condition de ne pas opter pour des jantes de plus de 18 pouces, ce qui permet de bénéficier du bonus écologique (1 000 €). Mais pour les pragmatiques, pas sûr que le courant passe avec ce qui doit avant tout être considéré comme une démonstration technologique. ■

2

❶ Le surpoids du système hybride ne se fait pas trop sentir au volant : on conduit un GLC presque "normal". ❷ La banquette arrière est plutôt accueillante. ❸ Hormis un bouton spécifique logé à gauche en bas de la console centrale, rien ne distingue ce GLC "branché" d'un autre.

3

MERCEDES GLC 350 e 4Matic Sportline

MESURES Auto-Journal SUR CIRCUIT D'ESSAIS

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	■	211 ch à 5 500 tr/mn + 116 ch (élec.)
Couple maxi	■	350 Nm à 1 200 tr/mn + 340 Nm (élec.)
Type		4 cylindres turbo essence + moteur élec.
Cylindrée / puissance fiscale		1 991 cm³ / 10 CV
Transmission		intégrale
Boîte / nombre de rapports		automatique / 7
Châssis		
Diamètre de braquage	■	11,8 m
Pneumatiques		225/45 R 20
Dimensions / Poids		
L / l / h / empattement		4,66 / 1,89 / 1,67 / 2,88 m
Poids / tractable freiné		2 088 / 2 000 kg
Performances		
1 000 m d.a.	■	27 s (28,1s)*
0 à 100 km/h	■	6,1 s (6,3 s)*
90-130 km/h en Drive	■	5,2 s (6,2 s)*
Vitesse maxi (constructeur)	■	235 km/h
Freinage à 50 / 90 / 130 km/h	■	10 / 32 / 65 m
Habitabilité / Coffre		
Longueur aux jambes AR	■	29 cm
Volume de coffre	■	372 dm³
Niveau sonore		
Au ralenti / 90 / 130 km/h	■	42,4 / 63,5 / 67 dB

LE BUDGET

Prix	■	**58 100 €**
Bonus (CO_2)**	■	1 000 € (59 g/km)
Prix du modèle essayé***		69 800 €
Garantie	■	2 ans, km illimité

Équipements de série ■
Câble de recharge, kit carrosserie AMG line, système multimédia avec GPS 3D Garmin + prise USB…

Options
Avert. franchissement de ligne + détecteurs angle mort (950 €), sellerie cuir noir (2 000 €)…

Consommations		
Moyenne	■	6,8 (11,3) l/100 km*
Ville / Route / Autoroute	■	5,2 / 5,3 / 9,9 l/km (10,4/11,2/12,3 l/100 km)*
Autonomie / Réservoir	■	735 (442) km* / 50 l
Tps de charge 2,3/3,6 kW		3 h/2 h
Note EuroNCAP		**5 étoiles**
Pays de fabrication		**Allemagne**

*Entre parenthèses : mesures réalisées avec batterie faiblement chargée. **Perte du bonus avec jantes de 20 pouces (64 g/km). ***Avec options et bonus inclus.

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL

★★★½☆

Doté de belles performances, ce GLC n'incarne pas la solution miracle avec une consommation qui varie du simple au double en fonction de la charge de sa batterie et un coffre réduit au minimum.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

RENAULT ZOE VS RENAULT CLIO

100 % électrique

EN VILLE
Nul Top

SUR ROUTE
Nul Top

BUDGET
Nul Top

Courant-alternative

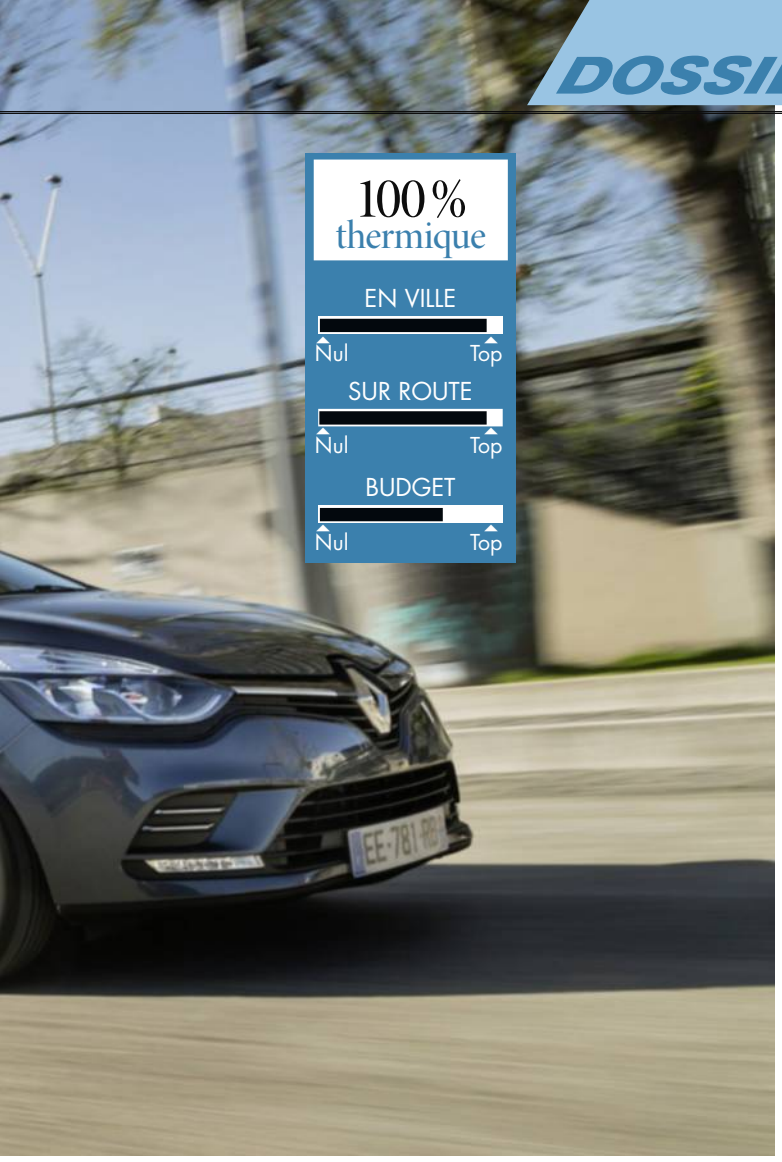
À force de s'entendre dire : *"L'électrique, c'est possible"* ; mieux : *"C'est facile"*, ou encore : *"On n'y coupera pas"*, on finit par se dire pourquoi pas ! Vraiment ? Réponse cartes sur table entre deux presque jumelles : Zoe et Clio.

Par **Mélina Priam** Photos **Clément Choulot**

Aussitôt poussée la porte de la concession dans laquelle nous nous sommes rendus pour mener notre petite enquête, le commercial nous met en garde : *"Ces deux autos n'ont rien à voir ! Ce n'est pas la même énergie et surtout pas la même philosophie de conduite ; l'électrique, c'est particulier !"* Présentations faites, nous passons sur le laïus d'introduction pour entrer dans le vif du sujet. Oui, nous savons bien qu'une voiture électrique a quelques spécificités, mais puisque la nouvelle Zoe Z.E. 40 promet fièrement 400 km d'autonomie – en rêve, mais nous y reviendrons plus tard – et entend ainsi être une citadine *"comme les autres"*, qui s'utilise *"comme les autres"*, eh bien, nous l'avons prise au mot. Puisque l'un de ses atouts est de permettre de s'affranchir d'un budget mensuel assez lourd, celui du carburant, nous nous sommes concentrés sur cette question : passer à l'électrique permet-il de faire des économies ? Pour répondre, petite confrontation avec une Clio équivalente, la TCe 90 ch.

Honnêtement, au quotidien, rouler en électrique devient vite une habitude, plaisante en plus. Enfin, en ville ! Une fois que l'on a pris le pli (certes, il faut pouvoir) de recharger sa voiture chez soi, au bureau ou dans la rue au lieu de s'arrêter à la station-service, c'est (presque) bonnet blanc et blanc bonnet. Et si ce sont bien deux philosophies opposées, l'une ne prend pas le pas sur l'autre. Clio et Zoe offrent peu ou prou le même espace à bord – la Zoe se montre sensiblement plus spacieuse ; son coffre plus grand.

En revanche, oui, l'agrément de conduite et d'utilisation est différent. Les plus inquiets continueront à louer la polyvalence de la Clio, qui permet de partir en week-end sur un coup de tête. Loin d'être un avion de chasse, elle se montre plus énergique en ➔



RENAULT ZOE Z.E. 40 Zen
RENAULT CLIO TCe 90 ch Energy Zen

EN CHIFFRES

MESURES Auto-Journal SUR CIRCUIT D'ESSAIS

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.

	Renault Zoe	Renault Clio
Moteur / Transmission		
Puissance maxi	92 ch à de 3000 à 5000 tr/mn	95 ch à 5000 tr/mn
Couple maxi	225 Nm de 225 à 3000 tr/mn	150 Nm à 2500 tr/mn
Type	moteur électrique synchrone + batterie lithium-ion 41 kWh	3 cylindres en ligne, turbo essence
Cylindrée / Puissance fiscale	– / 1 CV	898 cm³ / 5 CV
Transmission	aux roues avant	aux roues avant
Boîte / nombre de rapports	réducteur / 1	manuelle / 5
Châssis		
Diamètre de braquage	10,8 m	10,9 m
Pneumatiques AV / AR	195/55 R 16	195/55 R 16
Dimensions / Poids		
L / l / h / empattement	4,09 / 1,73 / 1,57 / 2,59 m	4,07 / 1,74 / 1,45 / 2,59 m
Poids / tractable freiné	1 502 kg / –	1 143 kg / 1 200 kg
Performances		
1000 m d.a.	36,2 s	35,2 s
0 à 100 km/h	13,8 s	13,4 s
90-130 km/h en Drive ou 4e / 5e	16,3 s	12,6 / 21,5 s
Vitesse maxi	139 km/h	169 km/h
Freinage à 50 / 90 / 130 km/h	11 / 34 / 69 m	10 / 31 / 66 m

ZOE

❶ La transmission privilégie la douceur ; le mode Eco, l'autonomie, mais les performances trinquent. ❷ La présentation est assez coquette malgré les plastiques durs. ❸ En ville, la Zoe a assez de nerf grâce à un couple disponible très tôt. Sur route, c'est une autre histoire ! ❹ Comme dit la pub, brancher Zoe, c'est facile ! Encore faut-il trouver une borne et… patienter.

relance… à condition de jouer de la commande de boîte. La transmission automatique de la Zoe réplique par sa douceur. Mieux assurée sur ses appuis, la Clio affiche une tenue de route plus alerte, supportant mieux les changements d'appui. C'est vrai, sur route, la Zoe trouve ses limites. Il ne faut pas perdre de vue que lancée à 130 km/h (presque sa vitesse maxi), son autonomie ne dépasse guère les 140 à 150 km. Mais la citadine est souvent la 2e voiture de la famille et pour les vacances, bon nombre d'urbains prennent le train ou l'avion. La Zoe s'assure une revanche flamboyante en ville. Elle réplique d'abord par une vivacité propre à la puissance de l'électrique, laquelle permet des démarrages au quart de tour, le tout dans un silence absolu. Ensuite par une douceur agréable et un confort de suspension moelleux. Bref, dans les deux cas, il y a moyen de trouver son compte.

Comme on dit toujours, les bons comptes font les bons amis !

Partant de ce principe, nous avons étudié deux possibilités : l'achat, encore souvent privilégié par les particuliers, ou la location longue durée, nouveau mode de "consommation" qui fait de plus en plus d'adeptes, surtout dans le cas d'une Zoe où la batterie de 41 kWh reste quoi qu'il arrive en location. Dès lors, la solution d'un *all inclusive*, comme pour les vacances, paraît attractive et… tranquillisante.

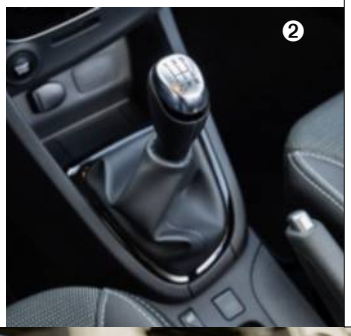
À l'achat, la Zoe Zen – appellation qui lui va bien – s'affiche à 24 800 €, soit la bagatelle de 7 900 € de plus qu'une Clio TCe 90 ch Energy Zen. Mais cet écart fond rapidement par la magie du bonus écologique de 6 000 €. La Zoe devient même une sacrée bonne affaire si vous avez un vieux mazout qui traîne dans le garage. Grâce à lui, la prime grimpe à 10 000 € ! 14 800 € pour une citadine toute neuve, dotée de "tout le confort moderne", avouez que cela vaut bien un gros nœud rouge en guise de paquet cadeau ! À finition identique, sa dot de série est sensiblement plus complète : la climatisation automatique, le système multimédia R-Link incluant les services connectés et la navigation sont livrés d'office. Des raffinements facturés en option sur la Clio, voire indisponibles sur Zen, qui n'a pas accès à la dernière évolution du R-Link et se contente d'un GPS plus simple. Reste que lors de notre visite en concession, il est ressorti que la marge de négociation était plus importante sur la Clio… Balle au centre ? Pas tout à fait, car n'oublions pas que Miss Zoe impose au minimum une mise à niveau de votre installation électrique, voire l'installation d'une borne de charge, histoire d'être tranquille. Renault finance l'opération à hauteur de 500 €, ce qui couvre les frais pour adapter votre installation. En revanche, il faut ajouter 1 500 à 2 000 € pour voir trôner chez vous une borne de recharge.

La Zoe reprend des (petits) points au moment de s'acquitter des taxes. Sa carte grise coûte… 2,76 € – les frais d'acheminement en fait – contre plus ou moins 250 € pour celle de la Clio – tout dépend de votre département.

Et ensuite ? Léger, mais très léger avantage encore à la Zoe. Certes, la douce perspective

POUR UN USAGE URBAIN, LA ZOE NE MANQUE PAS D'ATOUTS MÊME SI LA LOCATION DE LA BATTERIE ÉQUIVAUT AU BUDGET CARBURANT •••

Un grand merci à la succursale Renault Paris Rive Gauche de Denfert-Rochereau pour son sympathique accueil, la concession Colin à Montrouge ayant refusé de nous répondre.



CLIO

❶ La Clio a profité de son récent restylage pour soigner davantage la présentaton. ❷ Elle aussi a son mode Eco qui joue sur la cartographie du moteur pour optimiser la consommation, déjà assez basse. ❸ Plus agile, moins pataude, la Clio offre une polyvalence d'utilisation très agréable.

d'économiser une bonne centaine d'euros par mois d'essence s'envole à la signature du contrat de location des batteries *(voir tableau ci-contre)* mais il y a quelques menues économies à faire en entretien. Fini les vidanges et autre changement de filtre. L'électrique, c'est la fin du garagiste ! Reste juste une petite visite par an et le remplacement de la batterie 12 V préconisé par Renault à 40 000 km.

Choisir la location *all inclusive* permet de voir immédiatement qu'en gros, rouler en Clio ou en Zoe ne vous permettra pas de diviser votre budget mensuel par deux. Au bout du compte, la différence ne dépasse guère 15 €, à l'avantage de la Clio certes. Mais avouez que la Zoe remplit sa mission. ■

VERDICTS

EN VILLE : RENAULT ZOE
SUR LA ROUTE : RENAULT CLIO
LA VIE À BORD : ÉGALITÉ
LE BUDGET : ÉGALITÉ

	Renault Zoe	Renault Clio
Habitabilité / Coffre		
Longueur aux jambes AR	24 cm	22 cm
Largeur aux coudes AV / AR	139 / 139 cm	137 / 138 cm
Volume du coffre	350 dm³	330 dm³
Niveau sonore		
Au ralenti / 90 / 130 km/h	- / 66,5 / 72,2 dB	42,7 / 67,7 / 71,6 dB
LE BUDGET A L'ACHAT		
Prix	**24 800 €**	**16 900 €**
Bonus/malus écologique (CO_2)	Bonus 6 000 €* (0 g/km)	0 € (105 g/km)
Prix du modèle essayé**	19 970 €	19 720 €
Frais d'installation d'une borne de recharge (1)	1 500 €	-
Budget mensuel (2)	99 €/mois	109,30 €/mois
Frais d'entretien hors contrat (3)	150 €/an	200 à 250 €/an
Contrat d'entretien 3 ans/45 000km (4)	26 €/mois	26 €/mois
Coût carte grise Paris / Marseille	2,76 / 2,76 €	238 / 263 €
Assurance 50 % bonus (5)	240 à 550 €	265 à 581 €
Garantie	2 ans, km illimité	2 ans, km illimité
LE BUDGET À LA LOCATION		
LOA 3 ans/45 000 km sans remise commerciale (6)	280 €/mois	334 €/mois
LOA 3 ans/45 000 km avec remise commerciale (7)	270 €/mois	245 €/mois
Budget mensuel tout inclus (8)	**395 €/mois**	**380,30 €/mois**

*10 000 € si remplacement d'un diesel d'avant 2006. **Options et bonus/malus inclus.
(1) Coût moyen pour l'achat (500 à 600 €) et l'installation (1 200 à 1 500 €) ; dépend de votre installation électrique. Prise en charge Renault à hauteur de 500 €, ce qui correspond à la mise en sécurité d'une prise standard. (2) Location de la batterie ou budget carburant pour 3 ans et 45 000 km. Calcul effectué avec notre consommation moyenne et un prix moyen de 1,41 €/l. (3) Selon préconisation du constructeur : 1 révision tous les 20 000 km ou 1 fois par an. Attention : 2e révision Zoe 300 € car comprend le remplacement de la batterie 12 V. (4) Hors pneus. (5) Chiffres comparateur assurance. (6) Sans apport. Le bonus de 6 000 € sert au financement du 1er loyer de la Zoe. (7) Remise commerciale de 7 % sur Zoe et 15 % sur Clio. (8) Inclut la location de la voiture, de la batterie ou le budget carburant et un contrat d'entretien 3 ans et 45 000 km hors pneus.

Équipements en commun

6 airbags, aide démarrage en côte, Bluetooth, clim. (auto. sur Zoe), enjoliveurs de roues 16 pouces, ordi. de bord, régul./limiteur de vitesse, rétroviseurs extérieurs électriques/dégivrants, surveillance pression des pneus, système multimédia avec écran tactile 7 pouces pour radio, téléphone + prises USB/jack (GPS de série sur Zoe), vitres AV électriques, volant réglable en hauteur et profondeur…

Options

ZOE : accès/démarrage sans clé + vitres AR élect. (350 €), détecteur pluie/luminosité + radar de recul (300 €), peinture métal. / spéciale (520 / 700 €).	**Clio :** GPS (350 €), clé mains-libres + vitres AR élect. (350 €), clim. auto. + détecteur pluie/luminosité (450 €), détecteur pluie/luminosité + radar de recul + rétros rabattables élect. (350 €), peinture métal / spéciale (520 / 700 €).

Consommation		
Moyenne	-	6,2 l/100 km
Ville / Route / Autoroute	14,3 / 17,2 / 24,2 kWh/100km	6,3 / 5,8 / 6,4 l/100 km
Autonomie (ville)/Réservoir	220 km (286 km)/-	726 km / 45 l
Note EuroNCAP	**5 étoiles**	**5 étoiles**
Pays de fabrication	**France**	**France, Turquie, Slovénie**

bon / moyen / mauvais dans sa catégorie

LE CHOIX DE L'AUTO-JOURNAL

RENAULT ZOE

Non, la Zoe ne vous fera pas devenir riche. Mais rouler en citadine électrique ne coûte pas plus cher non plus. Dès lors, puisqu'elle offre enfin une autonomie acceptable pour tous les jours, franchir le pas ne demande plus guère de sacrifices. Tout au plus un petit changement d'habitudes. Et de temps en temps, sortir de la routine, c'est bien, non ?

LES EXPERTS AJ

Toyota, pionnier en la matière, n'a plus le monopole du SUV hybride. Avec son nouveau Niro, Kia entend bien grignoter un morceau du gâteau. Nos Experts ont voulu vérifier si le dernier qui parle a toujours raison.

YANN LEFEBVRE

Kia a opté pour une boîte automatique à 6 rapports. Même si elle n'est pas très rapide, elle se révèle plus agréable que la CVT de Toyota.

KIA NIRO

1.6 GDi Hybrid 141 ch ISG DCT6 Premium

32 990 € - Malus écologique : 0 €

CHRISTIAN MARTIN

La présentation est nettement plus sage que celle d'un Toyota C-HR, et tous les matériaux ne sont pas de qualité égale. Mais l'ergonomie est évidente.

C. MARTIN

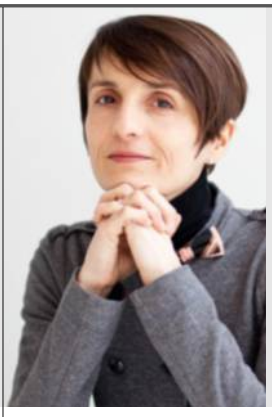
Malgré une puissance cumulée de 141 ch, le Kia Niro joue davantage la carte du confort que celle des performances.

Y. LEFEBVRE

S'il se montre plutôt accueillant avec les passagers arrière, le Niro doit bien loger les batteries. Résultat : le coffre n'est pas très grand (352 dm^3).

Franck Lagorce (Pilote)

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



Mélina Priam (Journaliste)

- Des centaines de modèles essayés en 15 ans, de la Ford T des 24 Heures du Mans de 1923 à la Lamborghini Aventador ou la Ferrari F458 Speciale.

Ghislain Bacon (Taxi)

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

PORTRAITS CLEMENT CHOULOT

> Ce Kia Niro est un « ventre mou » : il annonce 141 ch, mais je ne sais pas où ils sont passés.

L'avis du pilote

50% Quotient Émotionnel

Ma première impression est assez engageante, j'ai un a priori positif vis-à-vis des hybrides, notamment pour un usage urbain. Pourtant, ce Kia Niro ne me convainc pas tout à fait. Certes, sa transmission automatique est moins agaçante que celle de Toyota, mais il patine un peu quand même, et je me demande où sont les 141 chevaux annoncés. Sur la route, il imprime une sensation de lourdeur et d'inertie. Le Niro est assez bien suspendu, avec des réglages qui privilégient le confort : c'est bien pour le dos, mais cela amplifie son côté pataud. Je suis surtout gêné par la direction, trop incisive, qui m'oblige sans cesse à faire des micro-corrections, même en ville : c'est pénible. Le freinage manque d'attaque et de mordant. C'est moins flagrant en appui, grâce à l'intervention de l'ABS et éventuellement de l'ESP, mais cela ne met guère en confiance.

> Dommage que son comportement routier soit aussi pataud, car c'est un élève appliqué.

L'avis de la journaliste

50% Quotient Émotionnel

Après un 10 000 km en Toyota C-HR (voir *L'AJ* n° 980), la comparaison vient naturellement. Alors, même si le moteur thermique manque de discrétion au réveil, la boîte de vitesses automatique à 6 rapports est nettement plus agréable. Il n'y a pas photo ! Le confort de suspension, lui aussi, est beaucoup plus conforme à ce que l'on attend d'une voiture hybride. Par ailleurs, chronomètre en main, il est plus performant et même sensiblement plus économique (6 l/100 km contre 6,1 l/100 km pour le C-HR). Enfin, il est moins cher et, comme toutes les Kia, est garanti 7 ans. Pourtant, la mayonnaise ne prend pas. Le conduire ne me procure aucun enthousiasme. Il me fait l'effet d'un élève appliqué, qui fait de son mieux pour rendre un bon devoir, bien écrit et sans fautes, mais qui ne décroche que péniblement la moyenne, faute d'imagination.

> Silencieux en ville, le Niro est paradoxalement assez bruyant lorsque le moteur thermique se met en route.

L'avis du taxi

50% Quotient Émotionnel

Je reste mi-figue, mi-raisin après cette prise en main. Dans l'absolu, le Niro n'est pas désagréable à conduire. Il est même assez confortable, doux et silencieux en ville. Je suis bien installé, la visibilité périphérique est bonne et tout est à sa place de manière logique. Bref, il présente bien sous tous rapports, mais je ne suis pas emballé, voilà tout ! Il manque de piment, d'originalité, de singularité. Je ne cours pas après la puissance, mais là, on ressent trop la mollesse et la lourdeur. À l'intérieur, la qualité des matériaux est trop inégale : d'un côté, vous avez une sellerie cuir avec des sièges chauffants et ventilés, de l'autre, des plastiques durs peu flatteurs. L'ensemble n'est pas cohérent. Heureusement, Il offre une habitabilité très correcte et soigne les aspects pratiques avec des rangements d'appoint suffisants, mais malheureusement trop petits.

CITROËN C-ELYSÉE BlueHDi 100 ch Live
FIAT TIPO 1.6 MultiJet 120 ch Pop*

Simples mais bienveillantes !

Ces deux-là oublient le superflu pour se concentrer sur l'essentiel. Un parti pris synonyme de tarifs alléchants. Reste maintenant à savoir à combien se chiffre la part du renoncement… Par **Pascal Richard** Photos **Yann Lefebvre**

Elle n'est pas nouvelle, et pourtant, on la connaît peu. Elle, c'est la Citroën C-Elysée. Il faut dire que cette berline a longtemps boudé notre marché. Présentée en 2012, elle a, depuis cette date, roulé sa bosse en Chine et sur d'autres marchés émergents. En 2016, elle se refait une beauté et met enfin le cap sur la France. Mais, contrairement aux marins du Vendée Globe, son arrivée a été discrète. Pas l'ombre d'un spot ni d'une affiche publicitaire, et si vous allez faire un tour sur le site de la marque, vous aurez bien du mal à la trouver ! À croire que Citroën n'a pas spécialement envie de la mettre en avant…

Cette discrétion de rosière contraste avec l'arrivée tonitruante de la Fiat Tipo ! Elle aussi a débarqué en France en 2016, mais le moins que l'on puisse dire, c'est qu'elle ne l'a pas fait sur la pointe des pieds. Elle obtient d'ailleurs déjà de bons résultats commerciaux. Reste que si les approches et sans doute les objectifs en termes de ventes sont différents, le propos est le même, à savoir proposer une berline familiale accueillante, confortable et bien équipée pour le prix d'une citadine. Un sacré challenge qui implique sans doute quelques sacrifices. ➔

* Notre reportage photos a été effectué avec une Fiat Tipo en finition Easy.

Citroën a totalement négligé l'insonorisation de la C-Elysée. Son moteur claque au démarrage et les bruits d'air sont légion sur route.

Reste à savoir à quel point ces derniers sont ou non pénalisants.

LA VIE À BORD

Plus grandes et d'apparence plus cossue (mais aussi plus chères) que leur "mère spirituelle", la Dacia Logan, la Citroën C-Elysée et la Fiat Tipo affichent une silhouette avenante. Cette impression se confirme lorsqu'on ouvre la porte. D'un côté comme de l'autre, on note ainsi quelques efforts pour rendre l'habitacle le plus chaleureux possible. Par exemple, le dessin des planches de bord n'est pas désagréable et si les plastiques de la française ne sont pas d'une qualité irréprochable, les assemblages sont bien réalisés. Sur la Fiat, c'est un peu mieux, avec un plastique souple sur la partie supérieure de la planche de bord. Là encore, pas de fantaisie, mais une fois au volant, le décor n'est pas trop déprimant.

Dans les deux cas, la finition est tout juste correcte – mais vu les prix de vente annoncés, on ne peut pas crier au scandale. Après, si on rentre dans le détail, on s'aperçoit que la C-Elysée "oublie" quelques petites choses comme, par exemple, le miroir de courtoisie côté conducteur ou encore un espace de rangement digne de ce nom. Autre motif de fâcherie : les commandes des vitres électriques, placées au bout de la console centrale, ne sont pas spécialement accessibles. Même reproche au bouton de réglage des rétroviseurs qui, lui, est carrément "planqué" dernière le volant. Chez Fiat, on a apporté davantage de soin aux détails avec une ergonomie mieux pensée et un vide-poche convenable en bout de console centrale.

Avant le départ, il convient d'embarquer famille et bagages. Et là, c'est la Tipo qui prend les devants.

Certes, la C-Elysée propose un espace aux jambes supérieur à celui de la Fiat à l'arrière (+ 4 cm), mais avec 26 cm, l'italienne se situe déjà dans la moyenne de la catégorie et, surtout, sa largeur aux coudes est bien supérieure à ce que propose la française (+ 5 cm l'avant et + 9 cm à l'arrière). Côté coffre, la Tipo devance encore la C-Elysée mais de peu ; bonne nouvelle : pour les deux autos, les valeurs que nous avons relevées sont très nettement au-dessus de la moyenne de la catégorie.

Allez, en route ! Cette fois, ça se gâte. À froid, la mécanique de la Tipo et plus encore celle de la C-Elysée déclenchent un véritable tonnerre de décibels. Sur la Fiat, cela s'arrange un tout petit peu à chaud, tandis que sur la C-Elysée, ça ne s'arrangera… jamais. Pire : à partir de 110 km, les bruits aérodynamiques viennent s'ajouter à ceux émis par le moteur. Un vrai régal ! À bord de la Fiat, l'ambiance sonore est un peu plus supportable mais, là encore, l'ensemble audio doit s'employer pour tenter de faire oublier le manque de soin apporté à l'insonorisation.

Après un début de rencontre totalement à l'avantage de la Tipo, on se disait que la Citroën allait prendre sa revanche sur le chapitre du confort. Mais les choses ne sont pas aussi simples. En effet, si l'italienne n'est pas exempte →

[FACE-À-FACE] CITROËN C-ELYSÉE / FIAT TIPO

Moins généreuse que la Tipo en largeur, la C-Elysée propose un espace aux jambes conséquent.

La Tipo, certes plus puissante, se montre à la fois plus performante et plus agréable que la C-Elysée.

Spacieuse, la Tipo justifie son appartenance à la catégorie des familiales. L'espace aux jambes reste correct.

CES DEUX AUTOS FONT DE LEUR MIEUX POUR MASQUER LEUR CARACTÈRE LOW COST ; DANS UNE CERTAINE MESURE, ELLES Y PARVIENNENT ●●●

CITROËN C-ELYSÉE

FIAT TIPO

DES DÉCIMÈTRES CUBES À LA PELLE !
Dans les deux cas, le coffre est vaste mais le seuil de chargement un peu plus haut que la moyenne. La banquette arrière fractionnable est proposée de série sur les deux autos.

PAS TRÈS FEUTRÉ
Contrairement à celui de la Tipo, le capot moteur de la C-Elysée ne propose pas le moindre isolant.

de reproches en la matière – surtout lorsqu'elle est, comme c'est le cas ici, équipée de roues de 17 pouces (option, 500 €) –, on ne peut pas dire non plus que la C-Elysée présente dans ce domaine un bilan au-dessus de tout soupçon. Ici, il ne s'agit pas d'un problème de pneumatiques puisque nous avons affaire à des 195/55 montés sur des roues de 15 pouces mais plutôt de filtration des inégalités, loin d'être parfaite. Au final, la française se montre malgré tout un peu plus prévenante que l'italienne mais pas suffisamment pour faire basculer cette première manche à son avantage. C'est donc la Tipo qui vire en tête.

SUR LA ROUTE

Côté mécanique, nous avons opté pour la motorisation qui semblait offrir la plus grande polyvalence d'utilisation. Chez Citroën, le choix fut vite fait puisque la C-Elysée n'existe qu'en version essence PureTech 82 ch et en diesel BlueHDi 100 ch. La première étant un peu juste pour une berline familiale supposée transporter régulièrement quatre passagers et leurs accessoires, c'est donc vers le diesel que nous nous sommes tournés. Chez Fiat, le choix est plus large, mais pour que la Tipo reste proche de sa rivale, nous avons sélectionné le 1.6 MultiJet 120 ch. Certes, sa puissance est plus généreuse que celle du 1.6 BlueHDi de la C-Elysée qui s'établit ici à 100 ch, mais avec un poids inférieur de près de 200 kg (182 kg pour être précis), la française devrait pouvoir suivre le rythme. D'ailleurs, dans un premier temps, c'est ce qu'elle fait, avec des accélérations plus ou moins au niveau de celles de la Fiat. Malheureusement, en reprises, le bilan devient nettement plus nuancé. Pour quelle raison ? La C-Elysée doit se satisfaire d'une boîte de vitesses à 5 rapports contre 6 pour la Fiat qui, par conséquent, exploite mieux le potentiel de son moteur et offre donc des relances plus toniques.

Maintenant que nous en savons un peu plus sur le potentiel de ces deux autos, en route. Mais avant de partir, installons-nous au volant. L'accès à bord de chacune des deux autos est aisé, pour le conducteur comme pour ses passagers. Trouver une bonne position de conduite ne pose pas de réel problème, même si, sur la C-Elysée, l'amplitude de réglage du volant (uniquement ajustable en hauteur) est très limitée. Sur la Fiat, on a droit à un réglage en hauteur et en profondeur plus généreux. Autre petit plus offert par la Tipo : la direction dispose d'un système de surassistance (baptisé City) qui facilite les manœuvres en ville. Sur ce terrain, ces deux autos ne rencontrent pas de difficultés majeures, simplement, au moment d'entamer un créneau, on se dit que le radar de stationnement (en option dans les deux cas) n'est pas totalement superflu, d'autant qu'en ce qui concerne la protection de carrosserie, nos deux belligérantes méritent le zéro pointé.

Une fois sortis de Paris, cap au nord par l'autoroute A1. Sur ce terrain, la C-Elysée s'en sort honorablement. Même si sa tenue de cap n'est pas irréprochable, elle tient le rythme de la Tipo sans trop tirer la langue. Cette dernière fait preuve d'une belle maîtrise tout en ménageant un peu plus vos tympans. Après une cinquantaine de kilo- →

SUR LE PLAN DYNAMIQUE, LA TIPO PREND LE PAS SUR UNE C-ELYSÉE QUI MANQUE DE MORDANT ET DE PRÉCISION SUR LES PARCOURS SINUEUX •••

À bord de la Citroën, c'est le minimum syndical. Même le miroir de courtoise reste aux abonnés absents côté conducteur.

La présentation, à bord de l'italienne, s'avère plus moderne, l'équipement de série plus étoffé et la finition plus soignée.

CITROËN C-ELYSÉE

FIAT TIPO

PAS DE QUOI PAVOISER

Sur la C-Elysée, l'écran tactile de 7 pouces, situé un peu bas, est monté de série mais le GPS coûte 600 €.
Sur la Fiat, l'ensemble (écran de 5 pouces + GPS + radar de recul) est facturé 500 €.
L'écran est mieux placé, mais il est trop petit.

UN SEUL ÊTRE VOUS MANQUE…

La Citroën doit se satisfaire d'une boîte de vitesses à 5 rapports un peu accrocheuse. En face, la Tipo compte 6 rapports bien étagés avec, à la clé, des relances plus efficaces.

L'avis de Pascal Richard

Que la C-Elysée soigne le portefeuille, OK. Mais son manque d'insonorisation est inadmissible.

40% *Quotient Émotionnel*

SI NOUS ÉTIONS DANS LE SECTEUR DE L'IMMOBILIER, NOUS DIRIONS QUE CES DEUX AUTOS OFFRENT UN PRIX AU MÈTRE CARRÉ IMBATTABLE ! ●●●

mètres, nous mettons le cap sur Senlis, puis Chantilly. Sur ces routes sinueuses, la Fiat prend le pas sur la Citroën. Plus alerte lors des relances, elle est aussi dotée d'un train avant plus précis et, globalement, se montre plus agile que la française. Pourtant, cette dernière utilise une plate-forme de Peugeot 208 – mais il faut croire que le changement de gabarit lui a fait perdre une grande part de sa superbe. Concernant le freinage, la Fiat est encore devant même si, dans ce domaine, aucune des deux n'est à citer en exemple. Plus performante et plus plaisante à conduire, la Fiat s'impose à nouveau.

BUDGET

Sur le plan financier, nos deux protagonistes sont-elles à la hauteur de leurs ambitions ? Clairement, oui ! Ainsi, pour le prix d'une citadine, même pas haut de gamme, la C-Elysée et la Tipo vous proposent des prestations de berlines familiales. Mais alors, me direz-vous, l'équipement de série doit être minimaliste ? Le mot est sans doute un peu fort, mais il est vrai qu'en matière d'aides à conduite par exemple, on retrouve juste le minimum syndical. Et d'une manière générale, les accros aux dernières technologies en seront pour leurs frais.

Des économies ont aussi été faites sur la sécurité.

Ainsi, si la Tipo propose six airbags, la C-Elysée n'en compte que quatre. Et au final, ces deux autos obtiennent trois étoiles aux tests menés par EuroNCap (www.euroncap.com), alors que les Golf, 308 et autre Mégane ont toutes la note maximum, à savoir cinq étoiles.

Pas trop lourdes et motorisées par des diesels modernes, la C-Elysée et la Tipo nous ont gratifiés de bons résultats en matière de consommation puisque nous sommes toujours restés sous la barre des 5,5 l/100 km en moyenne. Sur ce plan, vu l'écart existant entre ces deux autos (0,1 l/100 km), impossible de désigner une gagnante. On notera simplement qu'avec son réservoir un peu plus généreux, la C-Elysée offre 100 km d'autonomie supplémentaires. ■

VERDICTS

LA VIE À BORD : FIAT TIPO
SUR LA ROUTE : FIAT TIPO
BUDGET : ÉGALITÉ

CITROËN C-ELYSÉE BlueHDi 100 ch Live / FIAT TIPO 1.6 MultiJet 120 ch Pop EN CHIFFRES

MESURES Auto-Journal SUR CIRCUIT D'ESSAIS

NOS MESURES

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

	Citroën C-Elysée	Fiat Tipo
Moteur/Transmission		
Puissance maxi	100 ch à 3750 tr/mn	120 ch à 3750 tr/mn
Couple maxi	254 Nm à 1750 tr/mn	320 Nm à 1750 tr/mn
Type	4 cyl. en ligne, turbo diesel	4 cyl. en ligne, turbo diesel
Cylindrée/puissance fiscale	1560 cm³/5 CV	1598 cm³/6 CV
Transmission	aux roues avant	aux roues avant
Boîte/nombre de rapports	manuelle/5	manuelle/6
Châssis		
Diamètre de braquage	11,3 m	11,3 m
Pneumatiques	195/55 R 15	225/45 R 17
Dimensions/poids		
L/l/h/empattement	4,42/1,75/1,47/2,65 m	4,53/1,79/1,50/2,64 m
Poids/tractable freiné	1163/1010 kg	1345/1200 kg
Performances		
1000 m d.a.	33,2 s	32,4 s
0 à 100 km/h	11 s	10,5 s
90-130 km/h en 4e/5e/6e	11,8/15,2 s/–	8,8/9,7/11,3 s
Vitesse maxi	176 km/h	192 km/h
Freinage à 50/90/130 km/h	11/34/70 m	10/32/68 m
Habitabilité/Coffre		
Longueur aux jambes AR	30 cm	26 cm
Largeur aux coudes AV/AR	144/140 cm	149/149 cm
Volume de coffre	553 dm³	577 dm³
Niveau sonore		
Au ralenti/90/130 km/h	48,4/67,5/70 dB	47,5/66,5/69,4 dB

LE BUDGET

	Citroën C-Elysée	Fiat Tipo
Prix	**16750 €**	**17590 €**
Malus écologique (CO_2)	0 € (98 g/km)	0 € (110 g/km)
Prix du modèle essayé*	18550 €	18290 €
Garantie	2 ans, km illimité	3 ans ou 100000 km

*Avec options et malus inclus

Équipements communs

4 airbags (6 sur la Fiat), banquette arrière fractionnable, climatisation manuelle, condamnation centralisée avec télécommande, ensemble multimédia avec écran tactile (7 pouces sur la Citroën, 5 sur la Fiat), prise USB + connexion Bluetooth, projecteurs antibrouillard, régulateur de vitesse, rétroviseurs électriques/dégivrants, siège conducteur ajustable en hauteur, vitres AV électriques (+ AR sur la Fiat), volant réglable en hauteur (+ profondeur sur la Fiat).

Options

Citroën C-Elysée : GPS (600 €), pack Urbain : accoudoir central AV + radar de recul + vitres AR électriques (400 €), pack Urbain 2 : pack Urbain + caméra de recul (650 €), peinture métallisée (550 €).

Fiat Tipo : déclenchement automatique des phares et des essuie-glaces (200 €), pack Tech : radar de recul + GPS (500 €), pack Confort : accoudoir central AV/AR + climatisation automatique + réglage lombaire électrique du siège conducteur (500 €), peinture métallisée (600 €).

	Citroën C-Elysée	Fiat Tipo
Consommations		
Moyenne	5,3 l/100 km	5,4 l/100 km
Ville/Route/Autoroute	5,3/5/5,5 l/100 km	5,6/5,3/5,2 l/100 km
Autonomie/Réservoir	943 km/50 l	833 km/45 l
Note EuroNCap	**3 étoiles**	**3 étoiles**
Pays de fabrication	**Espagne**	**Turquie**

CITROËN C-ELYSÉE

PLUS

Rapport prix/prestations
Consommation maîtrisée
Confort correct

—

MOINS

Insonorisation bâclée
Comportement un peu flou
Freinage juste correct

FIAT TIPO

PLUS

Rapport prix/prestations
Comportement alerte
Habitabilité/coffre

—

MOINS

Confort perfectible
Présentation un peu triste
Écran tactile trop petit

LE CHOIX DE L'AUTO-JOURNAL

FIAT TIPO

La victoire de la Fiat Tipo est nette. Plus attentionnée envers ses passagers, plus plaisante à conduire, elle domine la C-Elysée sur presque toute la ligne. Mais au-delà du classement, il convient de constater que, s'ils sont bien réels, les sacrifices consentis par ces deux voitures ne constituent pas, au quotidien, des obstacles insurmontables.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

En embuscade !

Malgré un look proche de l'ancienne, la micro citadine de Kia est toute nouvelle ! Et elle compte bien bouleverser la hiérarchie de la catégorie.

Par **David Bouillaux** Photos **Thomas Antoine/ACE Team**

Dans sa classe, la Kia Picanto joue plutôt les élèves du rang du fond, près du radiateur. Pas que ce soit un cancre, mais elle reste un peu dans l'ombre des stars françaises (Renault Twingo, Peugeot 108 et Citroën C1) et d'une certaine Fiat 500 qui trustent les places de devant. Mais ses parents ne baissent pas les armes pour autant et continuent de se démener pour mettre en lumière ses qualités. Pourtant, extérieurement, il faut bien avouer que ses timides évolutions ne bouleversent en aucun cas le style de cette nouvelle génération. Outre une calandre plus large et un bouclier redessiné, l'avant se distingue notamment par une bouche d'aération assez imposante. Les changements sont encore plus timides à l'arrière : on retrouve la signature lumineuse en forme de "C" propre à la marque. Kia n'a pas non plus souhaité faire trop grandir sa Picanto. Selon le constructeur, la majorité des citadins restent très attachés à ce format et ne désirent pas voir leur microcitadine lorgner du côté de ses grandes sœurs. Chose qui se comprend naturellement, lorsque l'on évolue principalement en ville. ➔

La Kia affiche donc un gabarit identique à l'ancienne (3,60 m), qui sert la maniabilité. Tout juste gagne-t-elle cinq petits millimètres en hauteur. Pour autant, la Picanto offre un bel espace intérieur. Toutes proportions gardées évidemment, son habitabilité est excellente. Grâce à une garde au toit digne d'une bonne compacte, les plus grands n'auront notamment aucun mal à prendre place. Autre bonne surprise : le coffre ! Il s'agrandit de 55 dm³ et devient par la même occasion l'un des plus imposants du segment (255 dm³).

Si l'envie vous prend de charger un petit meuble ou un objet volumineux, c'est possible.

Il suffit pour cela de rabattre les dossiers de banquette (60/40) et de rehausser le plancher du coffre (modulable). Le plancher est alors totalement plat : plutôt astucieux et rare venant d'une mini-citadine. Plus à l'avant, l'ensemble de la console est composé de nombreux plastiques durs. Néanmoins, le dessin épuré et moderne de la planche de bord, qui reprend les codes des autres nouveautés de la gamme Kia, laisse une impression visuelle assez flatteuse.

Disponible en option sur notre version intermédiaire Active (1 000 €), mais livrée de série sur les finitions haut de gamme (Launch Edition et GT Line), la tablette tactile de 7 pouces permet l'affichage du système de navigation, de la caméra de recul et de tous les systèmes de connexions Apple Car Play et Android Auto. Notre modèle d'essai disposait également de divers raffinements comme la climatisation, le régulateur/limiteur de vitesse ou encore le siège conducteur réglable en hauteur. Vous l'aurez compris, la Picanto met ainsi toujours l'accent sur une dotation de série riche et sur un prix attractif. En effet, même si ce dernier connaît une certaine inflation (800 €) par rapport à la précédente version, il reste bien placé et abordable (10 900 €). Pour en obtenir autant chez la concurrence, il faut souvent opter pour des modèles plus onéreux.

En attendant l'arrivée d'un futur 1,0 l turbo essence de 100 ch, attendu pour fin 2017, la Picanto laisse le choix entre deux moteurs essence de 67

SUR LA ROUTE, LA PUCE GAGNE EN DYNAMISME. HÉLAS, LES SUSPENSIONS SE VEULENT PLUS FERMES ET INFLUENT SUR LE CONFORT •••

Le 3 cylindres essence délivre 67 ch et consomme (en utilisation mixte) un petit 4,4 l/100 km.

et 84 ch. C'est bel et bien la version la plus modeste qui devrait assurer le plus gros des ventes.

Si en milieu urbain, la puce se révèle à son aise et très agile, le petit 3 cylindres peine à convaincre. Surtout lorsqu'il faut s'extraire avec un peu plus de virilité du flux de la circulation. En effet, le couple maxi se situe assez haut dans les tours (96 Nm à 3 500 tr/mn) ce qui oblige à rétrograder assez souvent, voire trop souvent lorsque vous voyagez à quatre, par exemple… Si vous habitez une région vallonnée ou que vous avez l'habitude d'effectuer de longs trajets sur des axes plus importants, optez plutôt pour le 4 cylindres de 84 ch ! D'autre part, lorsqu'il est en charge, le petit 1,0 l émet des vibrations peu agréables ! En revanche, la direction douce et légère se montre convaincante et contribue à la bonne maniabilité, lors des manœuvres en ville. Parfaitement guidée, la boîte apporte également entière satisfaction. Les passages de rapports se font sans accroc. De toute façon, il faut composer avec, car la boîte automatique est uniquement associée à la version 1.2 84 ch, disponible à partir de 15 000 €. ■

❶ On retrouve dans la planche de bord de cette Picanto l'identité graphique des nouvelles Kia. ❷ En livrée Active, la Picanto reçoit une jolie tablette tactile de 7 pouces qui intègre le GPS et l'affichage de la caméra de recul. ❸ Sous les commandes de la climatisation, les prises USB et AUX sont accessibles. ❹ La garde au toit est digne d'une compacte. ❺ Plus grand qu'avant, le coffre affiche un joli volume de 255 dm³. Il profite d'un astucieux plancher modulable.

PLUS
Présentation/Habitabilité
Équipement de série
Direction/commande de boîte

MOINS
Souplesse du moteur
Confort de suspension
Manque de protections

KIA PICANTO
1.0 67 ch Active
EN CHIFFRES

DONNÉES CONSTRUCTEUR

Moteur/Transmission	
Puissance maxi	67 ch à 5 500 tr/mn
Couple maxi	96 Nm à 3 500 tr/mn
Type	3 cyl. en ligne essence, 12 soupapes
Cylindrée/puissance fiscale	998 cm³/4 CV
Transmission	aux roues avant
Boîte/nombre de rapports	manuelle/5
Châssis	
Diamètre de braquage	9,4 m
Pneumatiques AV/AR	185/55 R 15
Dimensions/Poids	
L/l/h/empattement	3,60/1,60/1,48/2,40 m
Poids/tractable freiné	953 kg/-
Performances	
0 à 100 km/h	14,3 s
Vitesse maxi	167 km/h
Habitabilité/Coffre	
Volume de coffre	255 dm³

LE BUDGET

Prix	**12 400 €**
Malus (CO_2)	0 € (101 g/km)
Prix du modèle essayé*	13 400 €
Garantie	7 ans ou 150 000 km

*Avec options et malus inclus.

Équipements de série ■
6 airbags, Bluetooth, aide au démarrage en côte, allumage auto. des feux, autoradio/MP + prises USB et aux., climatisation manuelle, ESP, ordi. de bord, fermeture centralisée des portes, fix. ISOFIX (2), régulateur/limiteur de vitesse,volant cuir multifonction, vitres AV électriques…

Options
Écran tactile de 7 pouces avec GPS et caméra de recul (1 000 €), peinture métallisée (510 €), système de freinage autnonome (350 €)…

Consommations	
Mixte	4,4 l/100 km
Urbaine/extra-urbaine	5,6/3,7/100 km
Réservoir	35 l

Note EuroNCAP	**En cours d'homologation**
Pays de fabrication	**Corée**

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL

★★★½☆

Maniable en ville et très bien équipée, la puce de Kia séduit par sa belle habitabilité et son coffre plus logeable. Mais dommage que son petit 3 cylindres manque de tonicité à bas régime. Vivement le 1.0 T-GDi 100 ch…

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

L'AVENTURE EN FAMILLE

Comme son petit frère le 3008, le 5008 a viré SUV. Plus qu'auparavant, il se présente comme son jumeau, avec quelques centimètres et kilos en plus. Un diesel de 120 ch pour ce beau bébé, est-ce suffisant ?

Par **Mélina Priam** Photos **Christian Martin**

SPORT DE SALON

Même avec ce "petit" diesel de 120 ch, le 5008 entend jouer les sportifs… en théorie. En pratique, même si les performances sont suffisantes, il ne faut pas rêver. Ici, le mode Sport, qui joue essentiellement sur la sonorité, apparaît un brin surfait. Dans le même esprit, la finition GT Line n'est pas celle qui lui va le mieux. Pour un THP 165 ou un BlueHDi 180, oui, mais ici, elle gonfle la note d'un 5008, dont on attend qu'il fasse preuve de mesure. Nous espérions d'ailleurs une consommation un peu plus basse.

4,65 / 36 / 1 653 / 120 / 13,77 / 11,7

Ces 6 chiffres résument (presque) à eux seuls le 5008. Dans l'ordre : sa longueur et celle (maxi) proposée aux passagers de 2e rang pour leurs jambes (la meilleure de la catégorie). Ensuite, son poids, pas vraiment plume, et sa puissance, modeste, avec pour résultat un rapport de 13,77 qui ne fait pas rêver. Pourtant, au démarrage, le 5008 s'arrache assez bien du bitume, comme le prouve son 0 à 100 km en 11,7 s. Il s'essouffle ensuite, mais relance correctement, pour peu que l'on joue de la boîte.

Y. LEFEBVRE

UN AVENTURIER…

Même s'il adopte une tenue de SUV, le 5008 n'est toujours pas 4x4. Il n'existe qu'en traction. Le Grip Control, ce super-antipatinage, moins onéreux qu'une transmission intégrale (en option, 410 €), a cependant été amélioré. Il propose 5 modes de conduite, dont un "tout-chemin", et il est associé à une monte pneumatique spécifique de 18 pouces pour s'aventurer (gentiment) hors de l'asphalte – mais celle-ci dégrade un peu le confort. S'ajoute aussi désormais un contrôle de vitesse en descente plus sécurisant sur terrain en pente glissant.

MESURES Auto-Journal SUR CIRCUIT D'ESSAIS

…TIRÉ À QUATRE ÉPINGLES

À bord, le 5008 réalise les mêmes progrès de finition que le 3008, puisqu'il reprend aussi la présentation surprenante et le fameux i-Cockpit qui contribuent tant à l'ambiance. Sur cette version haut de gamme, les inserts en tissu sur la planche de bord sont parfaitement bien intégrés et ajustés. Ils apportent une touche à la fois originale et raffinée.

L'avis de Mélina Priam

Le BlueHDi de 120 ch s'en sort très bien, malgré le poids : près de 1 700 kg.

80% *Quotient Émotionnel*

FROMAGE OU DESSERT

Jusqu'au montant central, le 5008 est un copier-coller du 3008. La différence ? 20 cm et 2 strapontins escamotables dans le coffre. Pas trop inconfortables, ceux-ci restent toutefois d'appoint, surtout pour des adultes. Ils peuvent être totalement retirés pour gagner un espace de rangement. Le réel atout du 5008, c'est donc son grand coffre. En version 5 places, il varie de 639 à 779 dm³ (547 dm³ pour le 3008). En revanche, avec tous les sièges en place, sa capacité tombe à 214 dm³. Entre passagers et bagages, il faut choisir.

PEUGEOT 5008

BlueHDi 120 ch GT Line

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	■	120 ch à 3 500 tr/mn
Couple maxi	■	300 Nm à 1 750 tr/mn
Type		4 cyl. en ligne, turbo diesel
Cylindrée / puissance fiscale		1 560 cm³ / 6 CV
Transmission		aux roues avant
Boîte / nombre de rapports		manuelle / 6
Châssis		
Diamètre de braquage	■	11,4 m
Pneumatiques		225/45 WR 19
Dimensions / Poids		
L / l / h / empattement		4,65 / 1,85 / 1,64 / 2,84 m
Poids / tractable freiné		1 653 / 1 300 kg
Performances		
1 000 m d.a.	■	34,2 s
0 à 100 km	■	11,7 s
90-130 km/h en 4e/5e/6e	■	12,2 / 14,2 / 19,1 s
Vitesse maxi	■	167 km/h
Freinage à 50 / 90 / 130 km/h	■	11 / 34 / 66 m
Habitabilité / Coffre		
Longueur aux jambes AR	■	21-36 cm*
Largeur aux coudes AV / AR	■	148 / 150 cm
Volume de coffre 5 / 7 places	■	639-779* / 214 dm³
Niveau sonore		
Au ralenti / 90 / 130 km/h	■	42,2 / 65,4 / 69,1 dB

LE BUDGET

Prix	■	**36 750 €**
Malus (CO_2)	■	0 € (115 g/km)
Prix du modèle essayé**		44 240 €
Garantie	■	2 ans ou km illimité

*Selon la position des sièges coulissants.
**Avec options et malus inclus.

Équipements de série ■
AFIL, accès mains-libres, Bluetooth, caméra de recul, clim. auto., détecteurs de pluie/luminosité, frein de parking auto., GPS, jantes alliage, lecture de panneaux, phares full LED, régul./lim.de vitesse, syst. multimédia écran tactile avec prise USB et Mirror Screen…

Options
Aide au parking active (600 €), hayon mains-libres (450 €), pack attelage (790 €), peinture métal./nacrée (640/830 €), régul. de vitesse adaptatif (400 €)…

Consommations		
Moyenne	■	6,4 l/100 km
Ville / Route / Autoroute	■	6,4 / 6,2 / 6,5 l/100 km
Autonomie / Réservoir	■	875 km / 56 l
Note EuroNCAP		**5 étoiles**
Pays de fabrication		**France**

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL

★★★★☆

Non, ce 5008 BlueHDi de 120 ch n'est pas sous-motorisé… à condition de ne pas trop charger la mule et de savoir jouer de la boîte en relance. L'agrément est sauf. Petite déception, en revanche, en consommation.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

CHANGEMENTS À L'ÉCO

ONOMIE

Pour répliquer aux Peugeot 3008 et Volkswagen Tiguan, Mazda reprend la base, certes excellente, du CX-5. Un style modernisé, des équipements et quelques aspects techniques peaufinés suffiront-ils à remettre en selle le SUV japonais dans cette catégorie très disputée ?

Par **Charles Thouluc** Photos **Arnaud Saunier**

À sa sortie, en 2012, le Mazda CX-5, fidèle à la réputation de la marque, s'était rapidement distingué pour ses qualités routières. Mais à l'époque, les rangs des SUV n'étaient pas aussi fournis. Rassurez-vous, cette nouvelle mouture n'a rien perdu de son talent. Le japonais se situe au niveau des meilleurs.

Pour rester au top, le constructeur a renforcé la rigidité du châssis, recalibré la direction et revu le réglage des suspensions. Des petits changements tout en nuance qui se ressentent cependant immédiatement à la conduite. La voiture prend peu de roulis en virage, son train avant est volontaire, sa direction précise, le châssis affiche un comportement dynamique qui rend ce SUV agile dans les changements de direction. Derrière le volant, on oublie rapidement que l'on a en mains un véhicule de 1,68 m de haut, 4,55 m de long avec un empattement de 2,70 m, soit un gabarit (inchangé) toujours assez imposant dans la catégorie. À titre de référence, le nouveau Peugeot 3008 est 10 cm plus court ! Même le poids (1 520 kg pour cette version 4x4 diesel de 150 ch) ne se ressent pas outre mesure. Il faut dire que la mécanique, vaillante à la tâche, soigne l'agrément. Il s'agit toujours du moteur 2.2 de l'actuel modèle décliné en 150 ou 175 ch. Seule la cartographie a été revue pour abaisser la consommation. Mazda, qui continue d'utiliser des cylindrées plus importantes que la moyenne, annonce ainsi un gain de 4 %. Grâce notamment à son couple généreux de 380 Nm entre 1 800 et 2 600 tr/mn, la version de 150 ch se révèle déjà suffisamment tonique pour se lancer sans crainte sur tout type de parcours. D'autant qu'elle est parfaitement épaulée par la boîte 6 vitesses judicieusement étagée. Cerise sur le gâteau, le levier au guidage précis, doté ➔

de débattements courts et de verrouillages fermes, est un régal à manipuler. Autre progrès : les suspensions gagnent en souplesse pour un plus grand confort. Certains rivaux se montrent toutefois encore plus doux et moins bruyants à l'accélération. En effet, malgré l'ajout d'insonorisants, le bruit du moteur reste encore trop présent dans l'habitacle.

Sans réellement progresser, le CX-5 se montre également toujours assez spacieux et accueillant.

L'espace aux places arrière est inchangé. Deux grands adultes s'installent confortablement et peuvent facilement glisser leurs pieds sous les sièges avant pour étendre davantage leurs jambes. Seuls regrets : la sellerie manque de moelleux et la place centrale, toujours aussi étroite, ne conviendra qu'à un gabarit menu. Le coffre grandit, lui, de… 6 dm³ ! Autant dire rien, mais avec 506 dm³, tous les bagages d'une famille de quatre trouvent place. À l'avant, Mazda a aussi amélioré la qualité et l'architecture du mobilier. La console centrale est moins massive et n'intègre plus l'écran du GPS. Celui-ci migre en partie supérieure, donnant ainsi l'impression de flotter. Un positionnement en hauteur de surcroît plus judicieux pour la sécurité puisqu'il permet désormais de le consulter sans baisser la tête, et évite de quitter la route des yeux. Toujours dans l'habitacle, les rangements dans la console centrale, suffisamment spacieux, sont pratiques, contrairement à la boîte à gants et aux bacs des contre-portes pas assez profonds. Autre déception : la finition, pas irréprochable. À différents endroits (contre-porte, console centrale…), les ajustements manquent de précision.

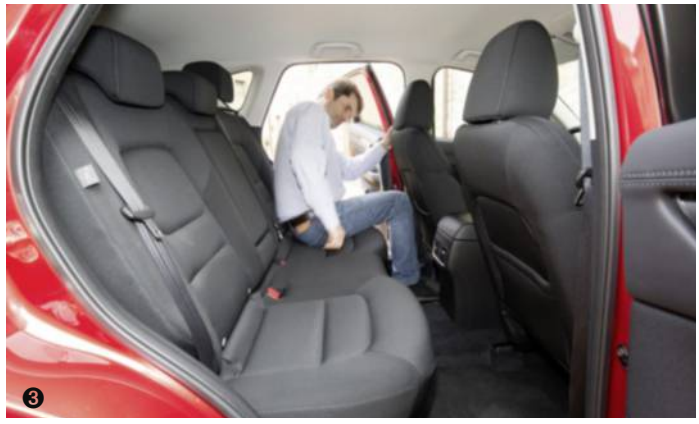
Le SUV Mazda met davantage l'accent sur un équipement de série riche et complet, mais propose toujours aussi peu d'options.

Dès le niveau d'entrée de gamme, Élégance, l'écran tactile 7 pouces avec système de navigation, Bluetooth, climatisation automatique bizone, jantes alu 17 pouces, aide au freinage d'urgence anticollision avec détection piéton sont de série. Moyennant une rallonge de 2 500 €, la finition Dynamique ajoute de nombreux dispositifs d'aide à la conduite, tels que l'aide active au maintien dans la voie qui agit directement sur la direction ou encore le détecteur d'angles

❶

❷

❶ À la fois trapue et ramassée, la poupe participe au style sportif du nouveau CX-5. ❷ Le levier de vitesses bien guidé est agréable à manipuler. ❸ Faciles d'accès, spacieuses, les places arrière réservent un bon accueil aux passagers. ❹ Avec 4,55 m de long, le gabarit reste inchangé. Il se situe parmi les plus imposants de la catégorie.


❸

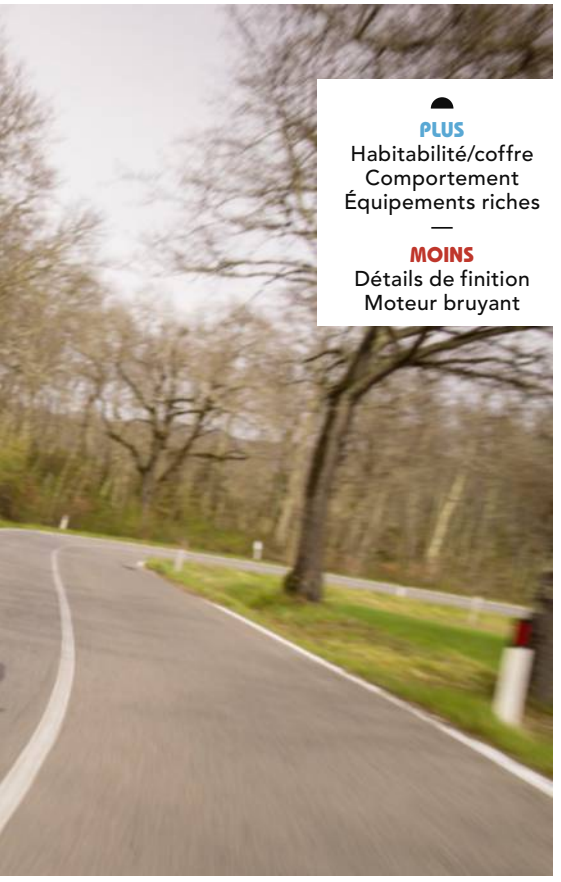
❹

L'avis de Charles Thouluc

Le CX-5 a du caractère. Tant en style qu'à la conduite, sur routes sinueuses notamment.

90% *Quotient Émotionnel*

❶ Les commandes judicieusement positionnées, la position de conduite bien étudiée sont appréciables. Désormais placé au-dessus de la planche de bord, l'écran 7 pouces est plus facile à consulter. ❷ L'affichage tête haute est en série à partir de la finition Dynamique. ❸ Le coffre est volumineux pour la catégorie. Il est aussi astucieux avec son cache-bagages solidaire du hayon.



PLUS
Habitabilité/coffre
Comportement
Équipements riches

MOINS
Détails de finition
Moteur bruyant

morts. Cette finition dispose aussi de l'affichage tête haute, de la caméra de recul… Enfin, le niveau supérieur avec toit ouvrant électrique, sellerie cuir, sièges avant électriques est réservé aux "grosses motorisations" 2.0 essence 160 ch et 2.2 diesel 175 ch avec transmission 4x4. Mais cette abondance d'équipements n'est pas gratuite : le CX-5 s'affiche à des tarifs élevés. Le premier prix débute à 30 100 € en essence et 32 000 € en diesel. À puissance et niveau d'équipement comparable, le japonais est par exemple 1 050 € plus cher qu'un 3008 qui n'est déjà pas un petit joueur. Comparé à un Seat Ateca, l'écart atteint 3 620 €. ■

MAZDA CX-5
2.2 Skyactiv-D 150 ch AWD Dynamique

EN CHIFFRES

DONNÉES CONSTRUCTEUR

Moteur/Transmission		
Puissance maxi	■	150 ch à 4 500 tr/mn
Couple maxi	■	380 Nm à 1 800 tr/mn
Type		4 cylindres en ligne, turbo diesel
Cylindrée/puissance fiscale		2 191 cm³/8 CV
Transmission		intégrale
Boîte/nombre de rapports		manuelle à 6 rapports
Châssis		
Diamètre de braquage	■	12 m
Pneumatiques AV/AR		225/65 R17
Dimensions/Poids		
L/l/h/empattement		4,55/1,84/1,68/2,70 m
Poids/tractable freiné		1 520 kg/2 100 kg
Performances		
0 à 100 km/h	■	9,6 s
Vitesse maxi	■	199 km/h
Habitabilité/Coffre		
Volume de coffre	■	506 dm³

LE BUDGET

Prix	■	**36 300 €**
Malus (CO_2)	■	613 € (142 g/km)
Prix du modèle essayé*		37 713 €
Garantie	■	3 ans ou 100 000 km

*Avec options et malus inclus.

Équipements de série ■
6 airbags, ABS, affichage tête haute, aide au démarrage en côte, aide au maintien dans la voie, alerte franchissement involontaire de ligne, aide au parking AV/AR, antibrouillards, Bluetooth, caméra de recul, clim. auto. bizone, détec. pluie et luminosité, freinage auto. d'urgence avec détection piéton, frein de parking élec., jantes alu 17 pouces, lect. panneaux de vitesse, ordi. de bord, régul/lim. de vitesse, rétros dégivrants réglables et rabattables élec., sièges AV chauffants, surveillance angles morts, surv. pression pneus, syst. multimédia avec radio-CD MP3, GPS avec écran couleur 7 pouces, 4 prises USB et aux., volant cuir réglable…

Options
Peinture métallisée (de 500 € à 800 €), boîte de vitesses automatique (2 000 €).

Consommations		
Mixte	■	5,4 l/100 km
Urbaine/extra-urbaine	■	6,3/4,9 l/100 km
Réservoir	■	58 l

Note EuroNCAP	**En cours**
Pays de fabrication	**Japon**

LE BILAN DE L'AUTO-JOURNAL

★★★★☆

Le CX-5 réussit son retour. Sa ligne sportive fait tourner les têtes et n'est pas que de la poudre au yeux. Agile, dynamique et performant, il bonifie son agrément de conduite. Le confort progresse également et l'équipement plus riche et moderne est à son avantage. Mais la finition est à parfaire, et le tarif plutôt corsé.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

Fondation*Cartier*
pour l'art contemporain

auto photo

De 1900 à nos jours

Exposition du 20 avril au 24 septembre 2017

261, boulevard Raspail 75014 Paris / fondation.cartier.com / #FONDATIONCARTIER #AUTOPHOTO

LEE FRIEDLANDER, *MONTANA*, 2008. © LEE FRIEDLANDER. COURTESY FRAENKEL GALLERY.

Biographie

SITE DE PRODUCTION
GRAZ (Autriche)
EXEMPLAIRES VENDUS
374 en France en 2016. À titre de comparaison Nissan a vendu sur la même période **13 914** exemplaires du Juke.
MOTORISATIONS
DIESEL : de 122 à 143 ch
ESSENCE : de 122 à 218 ch
MODÈLE LE PLUS VENDU
SD 143 CH

Sa seconde vie en occasion

Malgré son physique de puncher, le Paceman s'est essentiellement vendu en diesel, ce qui limite le choix aux versions Cooper D et Cooper SD. À tout prendre, mieux vaut opter pour la SD, forte de 143 ch. Elle garantit un bien meilleur plaisir de conduite. Reste que si, par miracle, vous voyez passer une Cooper S, un bon conseil, sautez dessus !

TIBO

Née en 2015
Fin de carrière 2017

Mini Paceman

Par **Pascal Richard**

Bye, bye Paceman. Énième déclinaison de la Mini, ce drôle d'engin nous rappelle que tout ce qui brille n'est pas or…

Lorsqu'on tient une recette qui fonctionne, la tentation de la décliner à l'envi est forte. Ainsi après avoir relancé avec succès la Mini, BMW décida d'accommoder cette dernière à toutes les sauces. Break, cabriolet, coupé, roadster tout y passa ! Les SUV étant à la mode, la firme allemande se lança même dans un audacieux métissage : mixer la Mini avec un 4x4. Le Countryman était né et devinez quoi ? Ce fut un succès ! Dès lors, le bureau d'études de BMW s'est sans doute dit que tout était possible. Si bien qu'en 2013, débarqua le Paceman, un Countryman "raccourci" n'offrant que trois portes. Problème : ce drôle d'engin perdait les aspects pratiques du Countryman (5 portes, habitabilité correcte, coffre acceptable…) et était vendu aussi cher ! Résultat ? Un bide qui sera sanctionné par une absence de descendance ! Comme quoi, même si l'on croit pouvoir tout faire, on ne peut pas toujours tout se permettre ! ■

NOUVEL POUR PERLES

ART RARES

Tout amoureux d'automobile ayant passé quelques jours à Los Angeles a forcément visité le musée Petersen. Mauvaise nouvelle : il va falloir y retourner, la collection ayant fait peau neuve en début d'année dernière.

Par **Guy L'Hospital**
Photos **David Zaitz - Guy L'Hospital**

❶ Le musée accueille une centaine de modèles sur trois étages, le reste étant stocké au sous-sol dans les réserves. ❷ En automobile comme ailleurs, il faut toujours un début. "Année zéro" avec ce tricycle Benz de 1886. ❸ Le futur des années 50, ou comment Chevrolet voyait l'automobile de demain. ❹ Séquence cinéma avec la DeLorean de *Retour vers le futur.*

THIRD FLOOR HISTORY

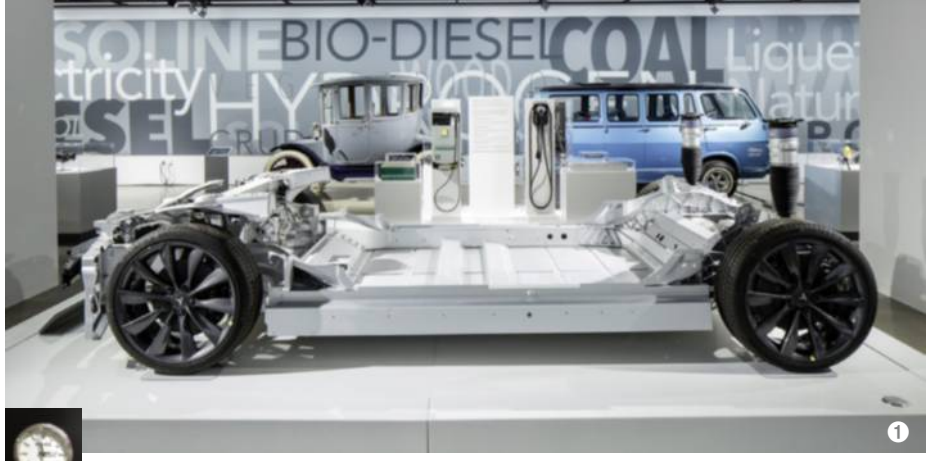
Ascenseur pour un siècle d'histoire

Débuter sa visite par le dernier étage, outre le fait qu'il est moins fatigant de descendre les escaliers que de les monter, est une saine précaution. Tout commence avec une Benz, comme dans tout musée, mais très vite, les choses s'emballent. Pas de traitement linéaire. Un pas à gauche et vous voici en face de la voiture de Batman qui clôt la galerie dédiée à Hollywood. Retour au centre et vous passez d'une Cisitalia à l'EV de General Motors, pure électrique sacrifiée par le lobby pétrolier. Un peu plus loin, quelques bijoux qui permettent de mieux comprendre la vision du futur automobile qu'avait l'Amérique dans les années 50.

Tous les thèmes sont traités sans ostracisme. Le sport automobile, bien sûr, mais aussi les hot rods comme les modèles récompensés à l'occasion de concours d'élégance. L'évolution de l'automobile est aussi traitée via les accessoires comme les téléphones, les autoradios ou encore les documentations commerciales.

RETROUVEZ LA VIDÉO

Scannez ce symbole pour visionner la vidéo de notre reportage.



❶

❷

SECOND FLOOR

INDUSTRY

L'automobile haute technologie

Au niveau inférieur, consacré à l'industrie, sans doute celui qui sera le plus délicat à faire vivre, la technologie est omniprésente, avec le risque d'être très rapidement dépassée. Certaines galeries, comme celle consacrée aux modes de propulsion électrique (les dessous d'une Tesla) ou au luxe (un intérieur de Maserati), n'ont de valeur que pour un temps donné. Très vite (et le musée n'a pas ça dans ses réserves), d'autres voitures technologiquement plus abouties, plus luxueuses, vont déclasser les modèles exposés. Heureusement, la splendide salle dédiée aux matériaux qui composent les carrosseries des voitures en met plein la vue avec ses McLaren F1, Chevrolet Corvette Stingray, Aston Martin DB5 (celle de *Goldfinger*), Mercedes W196 (de Fangio et Moss), toutes dans leur plus simple appareil. Splendide ! Avant de reprendre l'escalier, les plus jeunes tomberont sur le bolide rouge de Flash McQueen, plus plastique que métallique, les invitant à entrer dans le Car Mechanical Institute. Châssis, moteur, transmission, freinage sont parfaitement expliqués grâce à des maquettes animées, beaucoup plus efficaces qu'un simple schéma technique pour comprendre une technologie. ➛

❶ Au deuxième étage, l'automobile version technologie. Le 100 % électrique détaillé avec cette plate-forme de Tesla Model S. ❷ Customisation ou hot rod ? Les deux ont joué un rôle majeur dans l'histoire automobile américaine. ❸ Pour accueillir les plus jeunes au Car Mechanical Institute, quoi de plus souriant que Flash McQueen ? ❹ Dans cette salle dédiée au "métal", resplendit cette Ferrari 375 MM unique, commandée par Roberto Rossellini.

❸

❹

FIRST FLOOR
ARTISTRY

Réserves secrètes

Au rez-de-chaussée, derrière la boutique et le restaurant, se trouvent deux galeries dédiées aux expositions temporaires. L'une présente une exceptionnelle collection de Bugatti *(voir ci-contre)*. L'autre est consacrée au peintre new-yorkais Keith Haring. Mais le véritable trésor du musée Petersen se cache au sous-sol. The Vault (les réserves) possède sa propre zone d'entretien. Tout autour, de multiples objets, jouets, motos et voitures sont plus ou moins bien rangés. Le promeneur ne peut en visiter qu'une partie, et encore sous la forme d'une visite guidée, sans s'éloigner. Mais le jeu en vaut la chandelle. Un parcours d'un peu plus d'une heure permet d'apprendre quelques histoires croustillantes sur les chefs d'État (la Ford de Roosevelt possédait de lourdes vitres blindées mais pas de mécanisme électrique, ni même la climatisation), les acteurs (Steve McQueen s'était offert une Hudson Wasp, parfaite familiale, pour passer inaperçu ; en tout cas beaucoup plus qu'avec sa Jaguar XKSS) et les constructeurs (Shelby avait essayé de faire produire par General Motors une sportive au cœur américain et au style italien ; projet si proche de ce que l'on trouvait à Maranello que les dirigeants de GM ont décidé de le stopper).

Comme le style, très controversé aux États-Unis, de sa façade réalisée par le cabinet new-yorkais Kohn Pedersen Fox, le musée lui-même ne fait pas l'unanimité, certains habitués regrettant le fouillis et le charme de l'ancien bâtiment. Mais cet hommage à l'automobile ne peut qu'être salué. Sans ostracisme, cette collection réunit sous un même toit des voitures de sport et des voitures 100 % électriques. Au fond, un peu comme Los Angeles, qui mérite bien le label de capitale de la culture automobile.

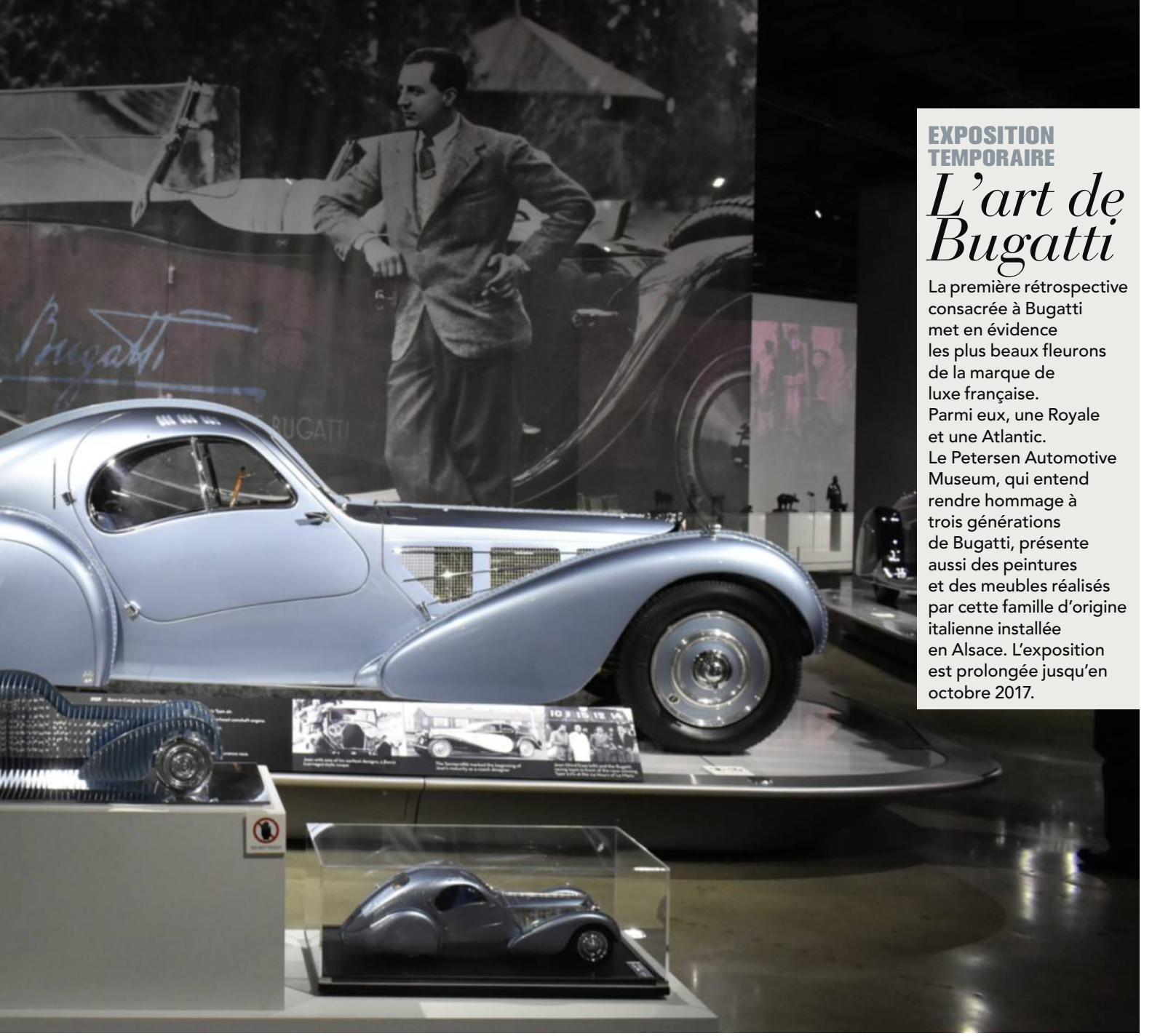
❶ Impossible de prendre des photos une fois passée la porte d'entrée des réserves. Dommage. ❷ Derrière la Honda CBR, le Land Rover Série III, vu par le peintre new-yorkais Keith Haring, figure de l'art urbain des années 70-80.

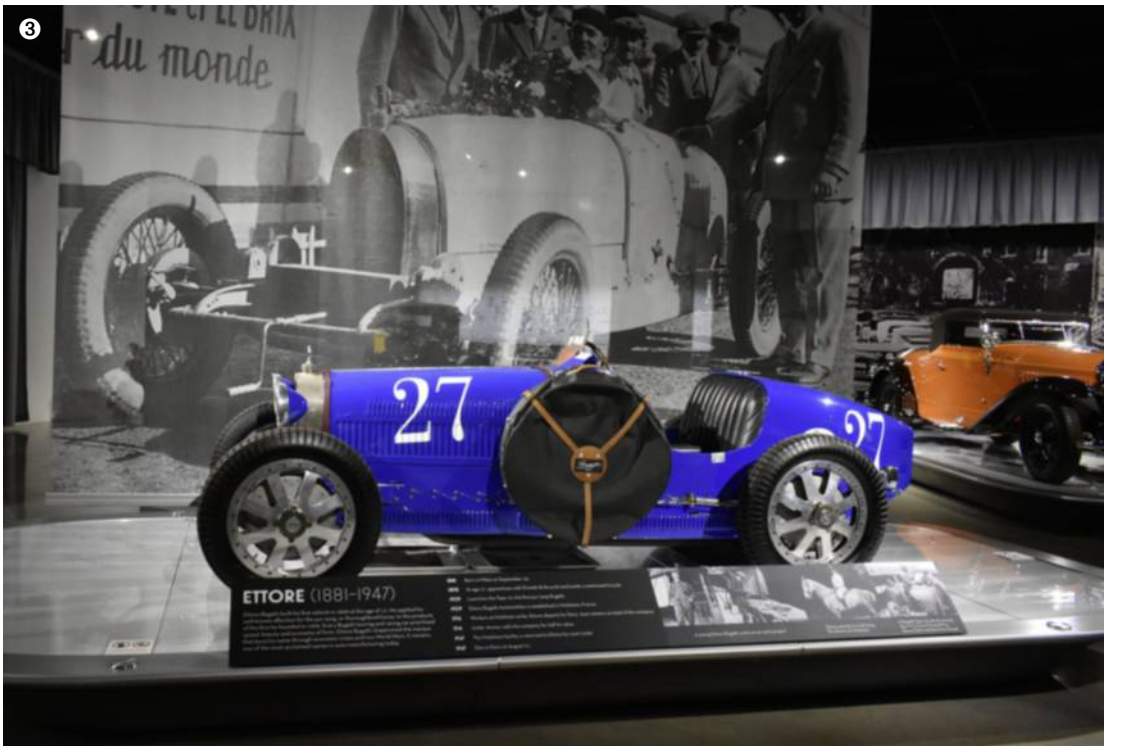
❶ Au rez-de-chaussée, la surface est dédiée aux expositions temporaires. Dans celle consacrée à Bugatti, l'Atlantic joue le rôle principal. ❷ Entre ce large volant et celui des consoles Xbox, rien de commun. Pourtant, tout cela cohabite sans difficulté. ❸ La Bugatti 35, symbole de la marque, révolutionna la compétition dans les années 20

EXPOSITION TEMPORAIRE

L'art de Bugatti

La première rétrospective consacrée à Bugatti met en évidence les plus beaux fleurons de la marque de luxe française. Parmi eux, une Royale et une Atlantic. Le Petersen Automotive Museum, qui entend rendre hommage à trois générations de Bugatti, présente aussi des peintures et des meubles réalisés par cette famille d'origine italienne installée en Alsace. L'exposition est prolongée jusqu'en octobre 2017.





Jusque-là, L. Hamilton se dit ravi du duel entamé avec S. Vettel et le *"petit cheval cabré"*. Pourvu que ça dure !

F. GOODEN/DPPI

Les promesses de l'aube

Vettel et Ferrari devant Hamilton et Mercedes après les trois premiers Grands Prix 2017. La F1 aurait-elle changé d'âme ?

Par **François Dauré**

Châssis et moteur transfigurés par rapport à 2016, Ferrari a effacé un déficit d'une seconde au tour sur Mercedes. Une réussite pour le directeur technique de la Scuderia, Mattia Binotto.

GLENN DUNBAR/LAT/DPPI

ANTONIN VINCENT/DPPI

Nouvelle traversée du désert pour McLaren et Honda, qui pousse F. Alonso vers Indianapolis, avec l'équipe Andretti (motorisée par Honda). Un défi dingue, lancé par le patron de McLaren, Zak Brown.

Ferrari à égalité avec Mercedes?

Les résultats bruts tendent à le démontrer. Deux victoires pour les rouges, une pour les Flèches d'argent, des écarts très faibles au classement général, à première vue, la nouvelle donne technique a nivelé les rapports de force entre les deux grandes écuries. Certes, la Mercedes W08 reste invaincue en qualifications cette année. Elle a même permis à Valtteri Bottas de s'offrir la première pole position de sa carrière, à Bahreïn. Plus véloce que l'italienne, comment la monoplace allemande a-t-elle pu perdre deux courses? Essentiellement sur la stratégie. En Australie, comme à Bahreïn, les choix audacieux et judicieux de la Scuderia en matière de pneus et d'arrêts au stand ont fait la différence. Reste que Ferrari a réussi un tour de magie en remplaçant sa trapanelle de 2016 par un avion de chasse. La question est: la belle promesse de cette aube de la saison tiendra-t-elle la distance? De la capacité de Maranello à réagir face aux évolutions à venir de Mercedes dépendra l'intérêt du championnat.

Vettel au niveau d'Hamilton?

Quatre titres mondiaux (2010 à 2013) et 44 victoires en Grand Prix parlent pour lui. Pourtant, des doutes planent encore sur le champion allemand. Sa première couronne, il la doit à une terrible erreur stratégique de Ferrari lors de l'ultime course. Les trois suivantes ont été acquises presque sans opposition, en pilote numéro un au volant d'une Red Bull nettement au-dessus du lot. Lorsque Mercedes a pris le pouvoir, en 2014, Vettel s'est fait laminer chez Red Bull par son nouvel équipier, Daniel Ricciardo. Passé chez Ferrari, il a retrouvé un peu d'élan en 2015, avant une saison médiocre l'an passé, avec une voiture ratée. En clair, Sebastian Vettel n'exprime son exceptionnel talent qu'à bord d'une monoplace de pointe. Face à un Lewis Hamilton au sommet de son art, plus sûr de lui que jamais, il est désormais dans l'obligation de montrer s'il a l'étoffe d'un héros de Maranello.

Quid du spectacle?

Les nouvelles mesures techniques de 2017 étaient censées faire progresser les F1 de 3 à 5 secondes au tour suivant les circuits. Certes, la pole position d'Hamilton à Shanghai a été 3,8 s plus rapide qu'en 2016. Mais à Melbourne, le gain s'est limité à 1,7 s et à Bahreïn à 0,8 s! Quant au spectacle en course, il laisse dubitatif. Très peu de dépassements à Melbourne, un peu plus à Bahreïn (merci au DRS et aux consignes d'équipe chez Mercedes et Ferrari) et un grand nombre en Chine. Mais dans ce dernier cas, les conditions météo ont joué un grand rôle, avec une piste à moitié humide pendant les deux tiers de l'épreuve. Les pilotes le disent, comme Romain Grosjean: *"C'est très compliqué de doubler en piste, même avec le DRS. L'adhérence est telle qu'on passe beaucoup plus vite en virage, les pneus se dégradent moins vite et les zones de freinage sont plus courtes."* Il faudra peut-être encore s'en remettre aux caprices du ciel pour voir des courses animées.

A. VINCENT/DPPI

En phase avec une Ferrari SF70 H très bien née, S. Vettel malmène les Mercedes et Hamilton.

Et le carré français?

Une brillante qualification à Melbourne (6e), deux résultats blancs et enfin une 8e place à Bahreïn, le bilan de Romain Grosjean confirme celui de l'an passé. Dans un peloton très serré, ses résultats futurs dépendront des possibilités financières de Haas pour développer sa machine au long de la saison. De son côté, Esteban Ocon a marqué un point à chaque Grand Prix. À l'évidence, son potentiel est énorme, il lui faut juste l'exprimer pleinement. La Force India paraît en retrait par rapport à 2016, mais elle va progresser, et lui en même temps. Enfin, Renault a décollé du fond de la grille, mais peine au cœur de la bagarre avec Williams, Force India, Haas et Toro Rosso. La grosse évolution moteur, prévue pour le GP du Canada (11 juin) permettra peut-être de monter d'un cran et de séduire Fernando Alonso, cible du Losange pour l'année prochaine.

Le désastre McLaren-Honda

Retour à la case départ! Comme en 2015, le groupe propulseur japonais est anémique et pas fiable. Et le châssis ne compense cette défaillance en aucune manière! Fernando Alonso l'a tout de suite compris. Au point de zapper le GP de Monaco pour participer aux 500 Miles d'Indianapolis le même week-end, fin mai. Ce qui ne l'empêche pas de se battre comme un taureau dans l'arène et d'afficher son talent intact. Pour restaurer son lustre d'antan, la F1 aurait diablement besoin de l'Espagnol au volant d'une Mercedes ou d'une Ferrari. ■

C'était en avril 1976 dans L'Auto-Journal…

EN MESURES

Lxlxh: 5,06 x 1,87 x 1,41 m

Poids: 1 935 kg

Puissance: 286 ch DIN à 4 250 tr/mn

1 000 m d.a.: 29 s

V. max.: 225 km/h

Consommation à 90 km/h: 14,3 l/100 km

La "6.9" fut la voiture favorite des stars de l'époque et des pilotes de F1. C'est en utilisant l'une d'elles que Claude Lelouch tourna son mythique court-métrage *C'était un rendez-vous*.

LA MERCEDES 450 SEL 6.9 *À L'ESSAI*

Malgré le choc pétrolier de 1973, Mercedes demeure un spécialiste des grosses cylindrées et voit bien au-delà de l'Europe. Cela passe notamment par la conquête de l'Amérique, et c'est précisément ce marché que vise cette luxueuse et surpuissante 450 SEL 6.9, une auto fantastique, seule au monde…

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

Extraits…

■ "Une grosse Mercedes, ce n'est pas une surprise, mais le moteur le plus important d'Europe mérite quand même une certaine considération, surtout à l'époque où l'essence est si chère sur notre pauvre continent."

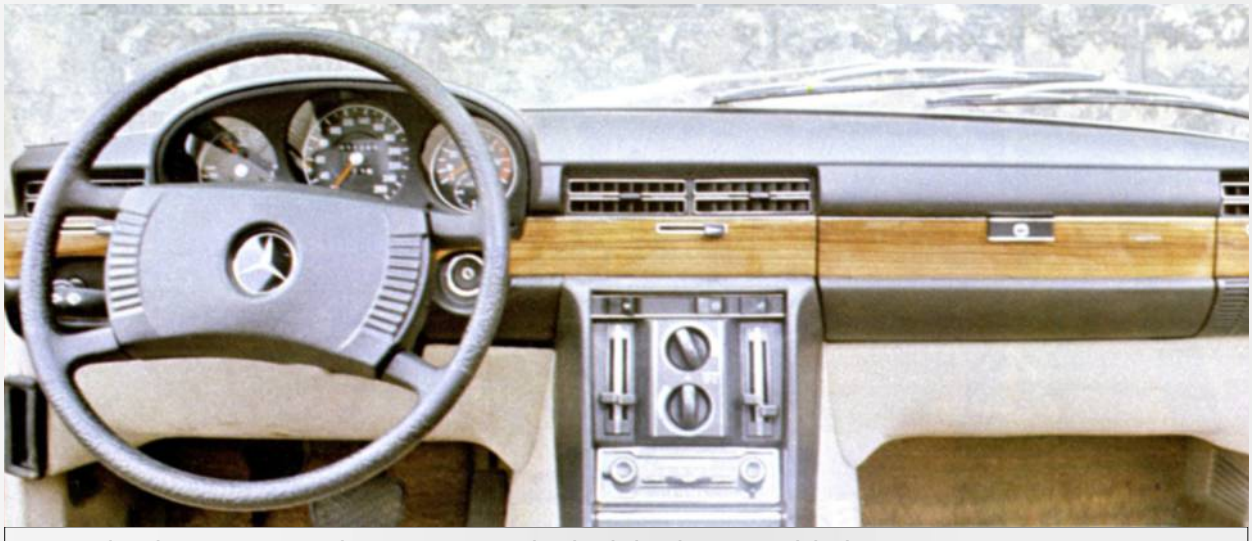
■ "Avec 6,9 litres, Mercedes rejoint les dimensions américaines, mais, à Stuttgart, on a tenu le pari d'entourer ce groupe géant de tous les perfectionnements techniques accessibles actuellement."

■ "Il est difficile de juger une telle voiture suivant les critères applicables à la grande série. On se retrouve tout de suite à 200 km/h, ce qui n'est pas du goût, non seulement des diverses polices, mais aussi des autres usagers plus du tout habitués aux voitures rapides roulant suivant leurs possibilités."

■ "Allez donc expliquer aux gendarmes qu'une 6,9 litres avec ses accélérations, sa stabilité et son freinage est beaucoup moins dangereuse à 180 km/h que tel modèle roulant à 130 km/h, à sa vitesse plafond."

■ "Le graissage du V8 est à carter sec et réservoir d'huile comme sur les voitures de compétition."

■ "Une seule carrosserie est prévue, la berline longue, ce qui fait que le 6,9 litres ne remplace pas la fameuse 600 encore disponible sur demande, bien qu'elle ne soit plus très moderne."



Excepté le volant, trop gros et disgracieux, cette planche de bord est un modèle du genre, avec une ergonomie soignée et une qualité de fabrication au-dessus du lot.

"Par habileté, ou par calcul, cette voiture ressemble extérieurement aux Mercedes de série et elle s'intitule modestement 450 SEL."

⬆ Ses qualités

PERFORMANCES DE PREMIER ORDRE
"Elle nous avait particulièrement impressionnés en Allemagne sur autoroute avec cinq personnes à bord et l'aiguille du compteur fixée sur 240 km/h."

EXCELLENTE SUSPENSION
"Sans bruit, sans se manifester par une élévation après la mise en marche, la suspension efface littéralement les plus mauvais passages, aussi bien les pavés à petite vitesse que les dos-d'âne à grande allure."

TRÈS BONNE TENUE DE ROUTE
"La suspension maintient la voiture bien horizontalement, ce qui facilite beaucoup la tenue de route en courbe et en virage. En ligne droite, aucun problème ne se manifeste, même au-delà de 200 km/h."

⬇ Ses défauts

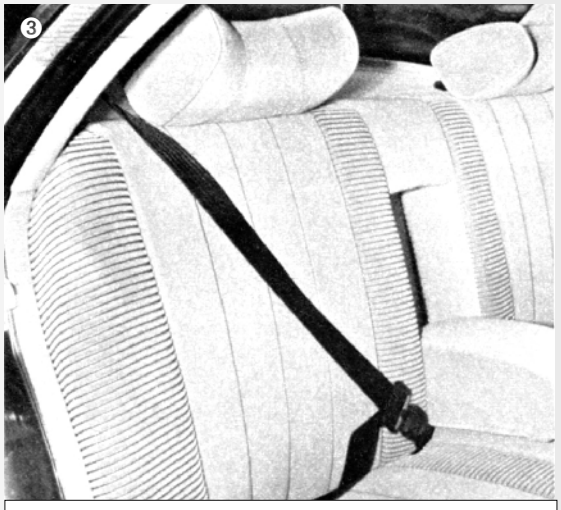
PRIX TROP ÉLEVÉ
"La 6,9 litres étonne aussi l'Europe par son prix très élevé, par ses performances hors du commun, par sa suspension et son équipement difficile à surpasser."

CONSOMMATION IMPORTANTE
"Ce moteur est un grand buveur, un ivrogne même, qui se gave d'essence. À la moyenne classique, mais ridicule pour ce modèle, de 75 km/h, nous avons mesuré 13,4 litres aux 100 km."

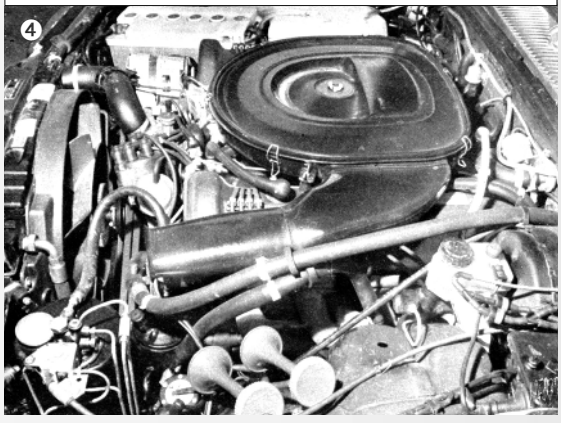
SIÈGES AVANT MAL CONÇUS
"Mercedes n'a pas de chance avec ses sièges. Tantôt ils sont trop durs, ici, ils sont au contraire trop souples au point que le maintien n'est pas satisfaisant en virage."

❶ La statutaire 6.9 ne diffère en rien, sous cet angle, des autres "Classe S" de l'époque. En revanche, dans la salle des machines… ❷ La roue de secours, encastrée au fond du coffre, est elle aussi en alliage léger et spécifique à ce modèle avec ses ailettes. ❸ La classique 6.9 est élégante, mais également lourde (1 935 kg) et encombrante : 5,06 m de long ! ❹ À l'instar des autres modèles de la gamme, l'auto reçoit des feux horizontaux striés, censés rester visibles même lorsqu'ils sont sales. ❺ ❻ L'espace aux places avant et arrière est royal, et le confort souverain, mais les sièges, trop souples, manquent de maintien en virage.

"Les côtes n'existent plus, aucun profil ne la rebute, le seul souci du conducteur est de contrôler sans cesse les ardeurs du pied droit."



❶ Raffinement suprême : les rétroviseurs sont réglables depuis l'intérieur. ❷ Le coffre, qui a tout d'une soute, peut engloutir 473,5 dm³ de valises. ❸ La sécurité est optimale jusqu'aux places arrière, qui bénéficient de ceintures de sécurité et d'appuie-tête. ❹ Voilà qui donne tout le sel à cette limousine : un V8 6,9 l à injection Bosch de 286 ch !



Extraits…

■ "Avec son poids et sa vitesse de pointe dépassant 220 km/h, la Mercedes sortait de l'épure de l'anneau de Montlhéry au figuré et sans doute au propre, mais nous n'avons pas tenté l'expérience."

■ "Les ressources de ce moteur sont insoupçonnées et, malgré la présence du coupleur et de la boîte automatique, nous avons enregistré régulièrement des passages aux 400 m départ arrêté en 15 s 3/5 et aux 1 000 m en 29 s 1/5. De tels temps sont dignes de ceux d'une voiture très sportive disposant déjà d'une belle cylindrée."

■ "Sur la route, la 6,9 litres se conduit avec la plus grande facilité et il est bien reposant de savoir que l'on dispose toujours d'une très grande réserve de puissance."

■ "Le niveau sonore est toujours remarquablement bas ; on peut parler à son voisin à 225 km/h. La mécanique est d'une extrême discrétion tandis que la carrosserie ne fait pas de bruit dans l'air grâce à une étanchéité parfaite et à une étude systématique de tous les sifflements."

■ "Malgré la présence du pont à glissement limité, et en dépit des larges pneus 215 x 14, la puissance est telle que l'adhérence des roues motrices devient parfois insuffisante en accélération, même sur bon revêtement sec."

Vu d'aujourd'hui

Par **Thomas Riaud**

En 1976, Mercedes enterre les rivales françaises avec cette fantastique 6.9. Mais quelles rivales ? La défunte SM, rangée au musée ? Les Peugeot 604 V6 ou Citroën CX GTI ? En fait, pour des raisons idéologiques et fiscales, la France a fait le (mauvais) choix du nivellement par le bas. Quarante ans plus tard, alors que nos constructeurs peinent à accéder au marché premium, Mercedes peut se targuer de posséder une véritable gamme AMG, de la Classe A 45 à la Classe S 63… l'héritière directe de la 6.9 !

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 SEAT

"Je suis en LOA pour la troisième fois, mais ce sera la dernière ! Sur mon Ibiza 1.2 TSI 105 d'avril 2015, j'ai subi des problèmes de passage des vitesses et une perte de puissance moteur. Défauts signalés à 15 000 km, en décembre 2015, mais pas de défaut au banc. Puis révision à 30 900 km sans défaut, et panne à 35 600 km. Embrayage HS, non pris en charge, uniquement 70 % de la pièce. Dialogue de sourds avec le service relation clients, échange de l'émetteur-récepteur et du disque d'embrayage en concession et 2 000 km après, à nouveau des soucis : passage des vitesses difficile et bruyant. Retour en concession : pas de défaut… mais bruit persistant. Le SAV exige 250 € pour une expertise sans tenir compte de leur devoir de résultat. Le dialogue est impossible, ils prennent leurs clients pour des imbéciles."

Antonio Amaral

Nicolas Yessad nous parle de son Citroën C4 Cactus 1.2 THP 110 Shine

ACHETÉ NEUF EN JUILLET 2015
16 000 km PARCOURUS

"Après quelques mois d'absence durant lesquels je n'ai conduit que des véhicules « tactiques » (Peugeot P4 et ACMAT VLRA), quel plaisir de me retrouver au volant de mon Cactus ! Le contraste est saisissant, surtout au niveau confort et tenue de route. En revanche, même s'il est typé SUV, je ne m'aventurerais sûrement pas sur les mêmes pistes… Je suis toujours aussi satisfait de mon choix. Je consomme un peu plus de 6,5 l aux 100 km pour des trajets quasi exclusivement urbains… En dehors du coût de la mise à jour du GPS (80 euros), je n'ai pas eu d'autres frais."

Victor Derringer nous parle de sa Renault ZOE Intens

"Malgré quelques désagréments, j'en suis tout à fait satisfait. Je ne pourrai plus jamais revenir à la voiture thermique."

"J'attendais depuis quelque temps qu'une voiture électrique soit disponible à prix abordable et avec un design attrayant. La ZOE a répondu à ces critères, et j'ai passé commande au Mondial 2012 à Paris, avant même de l'essayer ! J'ai pris livraison 6 mois plus tard, et j'ai revendu ma Mégane III diesel. Au volant, le silence et la douceur de conduite sont un réel plaisir, que j'ai pu partager avec de nombreux passagers. J'apprécie la possibilité de pouvoir récupérer l'énergie cinétique en décélération et au freinage, ce qui permet de limiter très fortement l'usure du système de freinage. Malgré la puissance plutôt faible de 88 ch, la puissance de la ZOE est tout à fait suffisante dans toutes les situations urbaines et périurbaines. Après bientôt 4 ans d'utilisation, la ZOE couvre 90 % de mes déplacements. Les 10 % restants concernent les trajets réalisés une ou deux fois par an pour partir en vacances. Ma ZOE a cependant subi quelques pannes mineures qui n'ont jamais été immobilisantes, mais qui ont affecté, le temps d'un trajet, des fonctions comme le chauffage et le régulateur de vitesse. Bonne nouvelle enfin, puisque la nouvelle batterie de 41 kWh peut être installée sur les « anciennes » ZOE !"

ACHETÉE NEUVE EN AVRIL 2013, 79 000 km PARCOURUS, CONSO. MOYENNE : 15,3 kWh/100 km

SES PANNES : remplacement du motoréducteur (sous garantie) en août 2015 à 45 000 km (sifflement à l'accélération), et de l'unité de télécommunication en décembre 2016 (hors garantie), pris en charge à 90 %. **SON ENTRETIEN :** entretien annuel pour environ 120 €/an (batterie 12V remplacée en avril 2016). **SES ACCESSOIRES :** câble de recharge occasionnelle pour prise 230 V, accoudoir central, tapis de coffre.

aj L'avis de Brice Perrin

L'expérience de Victor montre bien que la voiture électrique peut, pour certains, remplacer une voiture thermique *(lire p. 64)*. Avec un agrément supérieur… et aussi quelques pannes. Mais la ZOE est si plaisante et mignonne qu'on lui pardonne ces défauts de jeunesse.

Vos autos nous intéressent

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

Retrouvez toutes nos actualités et nos essais sur l'auto-journal.fr

CLÉMENT CHOULOT

Le chef des essais vous répond

Par Guy L'Hospital

PILOU

Mazda3, mesures certifiées *L'AJ*

Je souhaite à l'avenir acheter une essence "moderne" car j'effectue de très courts trajets dans la semaine, et occasionnellement de l'autoroute. J'ai pratiqué le downsizing en Smart et lui reconnais un vrai plaisir au volant, mais j'émets de forts doutes sur sa fiabilité dans le temps… J'ai lu votre article dans *L'AJ* n° 974 sur la Mazda3 2.0 Skyactiv-G 120 et je voulais savoir si les consommations affichées sont vos mesures ou les données constructeur. ***J. D.***

Il s'agit de nos consommations mesurées sur le circuit de Montlhéry. Par rapport aux données constructeur, elles sont moins favorables (6,9 l/100 km en moyenne contre 5,1 l/100 km sur le cylce mixte). Mais il faut bien remarquer que dans la catégorie des berlines compactes essence, la Mazda3 monte sur le podium. Ceci avec un "gros" moteur de 2 litres de cylindrée. Comme quoi, il existe d'autres solutions que celle du downsizing qui consiste à réduire la cylindrée des moteurs pour abaisser la consommation.

Une Citroën C3 pour bobos

Les rétroviseurs de la nouvelle C3 ne sont plus rabattables à la fermeture par plip et encore moins électriquement de l'intérieur ! Y compris sur la version Shine 110 PureTech. Il n'y a plus d'aumônières au dos des sièges avant. Il n'y a plus de tiroir sous le siège conducteur. Vous ne parlez pas de ces "détails" qui sont indispensables au quotidien, bien plus que la "connected camera" pour bobos branchés. Citroën prévoit-il de remédier, rapidement, à ce recul des prestations ? ***A. V.***

C'est tout le problème du changement de stratégie opéré par Citroën. Pour augmenter le pouvoir de séduction de sa C3 en fin de carrière, le constructeur l'a bardée d'équipements de confort et d'astuces de rangement. Sur la nouvelle qui – vous avez raison – se veut plus branchée, un bonne part de l'investissement a été placée dans le style, les différentes possibilités de personnalisation ainsi que les équipements de nouvelle technologie. Citroën a sans doute oublié que des aumônières au dos des sièges, des rétroviseurs qui se rabattent automatiquement, des miroirs de courtoisie sur les pare-soleil sont très utiles au quotidien. Aucune de ces carences n'est impossible à combler. Je suis certain que le constructeur va corriger ces oublis, au moins sur les finitions supérieures.

YANN LEFEBVRE

T. ANTOINE/ACE TEAM

Le nouveau BMW X1 plus habitable

Quelle est la différence de volume de coffre entre les deux générations de BMW X1, E84 et F48 ? Et la largeur aux coudes arrière ?

L'ancien BMW X1 était privé de banquette coulissante. Selon nos mesures, sa capacité de chargement (5 personnes à bord) ne dépassait pas 410 dm^3. Avec sa banquette coulissante, le nouveau voit son volume passer de 498 dm^3 (banquette reculée au maximum) à 608 dm^3 (banquette avancée au maximum). Parallèlement, l'espace aux jambes passe respectivement de 19 à 32 cm quand l'ancien proposait une seule valeur, à savoir 28 cm. En termes d'habitabilité, grâce à sa nouvelle plate-forme, le X1 progresse dans tous les domaines.

POSEZ VOS QUESTIONS et retrouvez l'ensemble des réponses sur : **www.lechefdesessais.fr**
ou contactez-nous par courrier/email : 8, rue François-Ory, 92543 Montrouge Cedex - **autojournal@mondadori.fr - www.autojournal.fr**

TOYOTA C-HR

Pour circuler en ville, pourquoi ne pas prendre de la hauteur et opter pour un petit SUV ? Si tel est votre souhait, alors le Toyota C-HR devrait vous plaire.

Par **Pascal Richard** Photos **Tibo**

En matière de style, Toyota fait rarement dans le spectaculaire. Mais ce constat ne vaut que pour les berlines. En effet, du côté des SUV, on trouve des autos au style plus affirmé. D'ailleurs, dans ce domaine, le nouveau C-HR (pour Compact High Rider) fait assez fort avec sa silhouette à la fois agressive et originale. À bord, si l'espace est quelque peu compté, surtout à l'arrière, on n'est pas déçu par la présentation de la planche de bord qui, elle aussi, ne manque pas de personnalité. Taillé pour la ville, le C-HR propose une bonne maniabilité sur ce terrain, et si la rétrovision n'est pas son fort, la présence d'une caméra de recul (en série dès le deuxième niveau de finition) arrange bien les choses. Côté moteur, l'essence et l'hybride sont à l'honneur tandis que du côté de la transmission, on trouve des versions deux ou quatre roues motrices. Maintenant que les présentations sont faites, partons en quête de la version la plus intéressante de la gamme.

Un style très personnel, une motorisation hybride bien adaptée à la ville, le C-HR a tous les attributs du SUV urbain.

LA GAMME

	Moteurs/Prix	Active	Dynamic	Graphic	Distinctive	Malus écologique
Ess.	1.2T 116 ch 2WD	23 000 €	❤ 26 000 €	❤ 29 000 €	29 000 €	de 210 à 253 €
Ess.	1.2T 116 ch CVT 4WD	–	27 900 €	30 900 €	30 900 €	de 690 à 773 €
Hyb.	Hybride 1.8 122 ch 2WD	–	❤ 28 600 €	❤ 31 600 €	31 600 €	0 €

❤ NOS COUPS DE CŒUR

❶ En ville, grâce à sa motorisation hybride, le C-HR propose une consommation particulièrement basse puisqu'elle s'établit à 5,1 l aux 100 km. ❷ À bord, l'ambiance n'est pas désagréable. Le dessin de la planche de bord est assez original et malgré cela, l'ergonomie ne pose pas le moindre problème.

LES TRANSMISSIONS

MANUELLE

En version deux roues motrices, le C-HR reçoit une boîte de vitesses à six rapports. Cette dernière propose une commande précise et bien guidée. Elle est dotée, pour plus d'agrément d'utilisation, d'un système qui augmente automatiquement le régime moteur au moment des passages de rapports.

AUTOMATIQUE

Ici Toyota fait appel à un système de variation continu qui ne manque pas d'intérêt en ville, mais sur route, c'est une autre histoire… Cette transmission est "obligatoire" sur le C-HR hybride.

INTÉGRALE

Moyennant 1 900 €, le moteur 1.2T peut être associé à une transmission intégrale qui vous permettra d'envisager plus sereinement la pratique du tout-chemin. Cette transmission est associée à la boîte CVT.

L/l/h/empattement: 4,30/1,82/1,58/2,67 m

MOTEURS ESSENCE	❤ 1.2T 116 ch	1.2T 116 ch CVT
Puissance maxi (ch à tr/mn)	116 à 5 200	116 à 5 200
Couple maxi (Nm à tr/mn)	185 à 1 500	185 à 1 500
Performances		
Vitesse maxi (km/h)	173	177
Accélération 0-100 km/h (s)	11,7	12,0
Reprise 90-130 en 4e (s)	12,6	11,4 en Drive
Budget		
Consommation moyenne (l/100 km)	7,9	8,1

MOTEURS HYBRIDE	❤ Hybride 1.8
Puissance maxi (ch à tr/mn)	122 à 5 200*
Couple maxi (Nm à tr/mn)	142 à 3 600**
Performances	
Vitesse maxi (km/h)	163
Accélération 0-100 km/h (s)	12,4
Reprise 90-130 en Drive (s)	11,5
Budget	
Consommation moyenne (l/100 km)	6,1

*Puissance bloc thermique : 98 ch, puissance moteur électrique :72 ch, puissance cumulée : 122 ch. ** + 163 Nm via le moteur électrique

LES MOTEURS

ESSENCE

1.2T 116 ch

Ce petit 4 cylindres propose une carte de visite technique originale. Ainsi, ce bloc fonctionne selon le cycle Atkinson. Ce dernier permet d'obtenir une meilleure efficience de la combustion grâce à l'allongement du temps de détente obtenu via l'utilisation d'un vilebrequin particulier. On trouve aussi une injection directe et un turbo. Au final, la puissance disponible n'est pas extraordinaire mais cette mécanique offre malgré tout, en accélérations comme en reprises, des prestations honorables. Sur le plan financier, nous avons relevé une consommation moyenne de 7,9 l aux 100 km. Cette valeur situe le C-HR tout juste dans la moyenne de la catégorie. Au final, ce que l'on retiendra de ce bloc, c'est sa douceur et sa polyvalence d'utilisation.

HYBRIDE

1.8 122 ch

À l'instar de l'Auris et de la Prius, le C-HR utilise pour sa version hybride un 4 cylindres 1 800 cm^3. Ce bloc atmosphérique revendique une puissance quelconque (98 ch) mais il est épaulé par un moteur électrique qui fournit 72 ch. Une fois associés, ces deux moteurs fournissent une puissance de 122 ch. Rien de très spectaculaire mais le couple généreux proposé dès le départ par le moteur électrique (163 Nm) rend la conduite urbaine particulièrement agréable. On notera que sur ce terrain le C-HR nous a gratifiés d'une consommation particulièrement flatteuse de 5,1 l aux 100 km (contre 8,5 pour la version 1.2T). À noter que même sur autoroute, la consommation de cette version hybride reste toujours sous la barre des 7 l aux 100 km ce qui, pour un SUV, est un excellent résultat.

➔

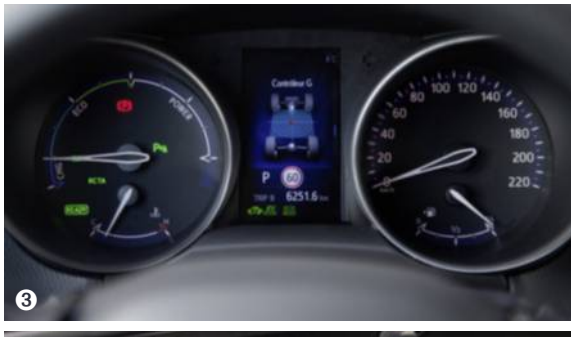
ÉQUIPEMENTS COMMUNS À TOUTES LES VERSIONS

7 airbags, aide au démarrage en côte, alerte de franchissement de ligne + maintien dans la file et détecteur de fatigue, allumage automatique des phares, climatisation manuelle, connexion Bluetooth, ensemble audio avec prises USB/AUX, gestion automatique feux de route/feux de croisement, ordinateur de bord, régulateur de vitesse adaptatif, rétroviseurs électriques/dégivrants, sièges avant Sport, vitres AV/AR électriques

ÉQUIPEMENTS/OPTIONS	Active	Dynamic	Graphic	Distinctive
Avertisseurs d'angles morts	–	–	série	série
Caméra de recul	–	❤ série	❤ série	❤ série
Climatisation automatique	–	série	série	série
Déclenchement automatique des essuie-glaces	–	série	série	série
Écran tactile de 8 pouces	–	série	série	série
Projecteurs antibrouillard	–	série	série	série
Radar de stationnement AV/AR	–	❤ non/320 €	❤ série/série	❤ série/série
Sellerie mixte cuir/tissu	–	–	–	série
Sièges AV chauffants	–	–	série	série

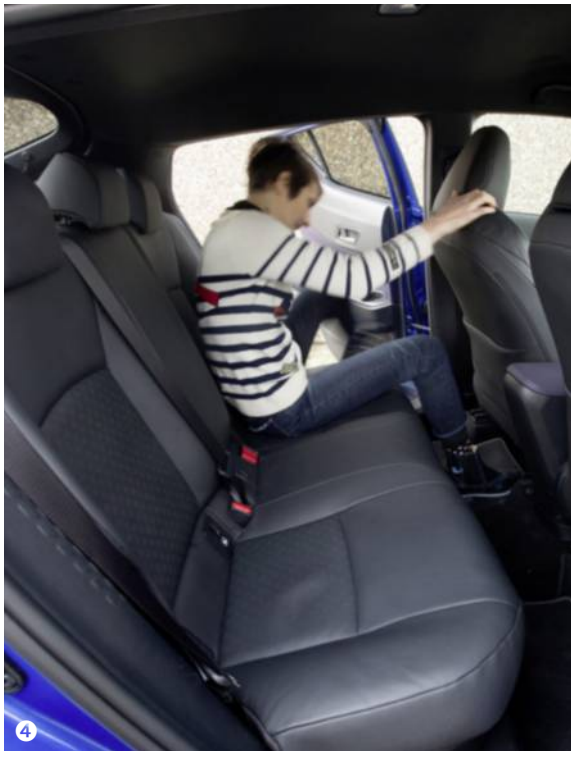
❶

❷



❸

❶ Si l'ensemble multimédia pilotable via cet écran tactile est en série à partir de la finition Dynamic, le GPS, lui, est en option (de 700 à 950 €). ❷ La transmission CVT est bien adaptée à la ville. Dommage qu'elle ne soit pas aussi à l'aise sur route. ❸ Les cadrans sont classiques et parfaitement lisibles. ❹ À l'arrière, si l'espace aux jambes est suffisant, la garde au toit est, elle, un peu juste. ❺ Pour augmenter le volume de chargement, on peut compter sur une banquette fractionnable, mais une fois qu'elle est repliée, le plancher n'est pas plat.



❹

❺

LES FINITIONS

ACTIVE

Dès le premier niveau de finition, le C-HR propose une dotation d'équipements tout à fait sérieuse puisqu'elle comprend : la climatisation manuelle, l'allumage automatique des phares, le régulateur adaptatif-limiteur de vitesse, et de nombreuses aides à la conduite. Seuls regrets, l'écran tactile de 8 pouces n'est pas au programme, ni la motorisation hybride. Dans le même ordre d'idée, la présentation intérieure manque un peu de chaleur.

DYNAMIC

Pour passer de la finition Active à la finition Dynamic, il faut mettre sérieusement la main à la poche puisqu'il vous en coûtera 3 000 € de plus. Si la somme est importante, le gain en matière d'équipements est lui aussi significatif puisqu'on note l'entrée en liste : de la climatisation bizone à régulation électronique, de l'ensemble multimédia avec son écran de 8 pouces, de la reconnaissance des panneaux et du détecteur de pluie. Par ailleurs, la présentation gagne des jantes alliage de 17 pouces.

GRAPHIC

Là encore, il faut ajouter 3 000 € pour franchir ce nouveau palier. C'est le prix à payer pour avoir le droit : à une carrosserie biton, à l'accès à bord sans clé, aux sièges chauffants, au système de stationnement semi-automatique avec radar AV/AR, au détecteur d'angles morts…

DISTINCTIVE

Affichée au même tarif que l'exécution Graphic, la Distinctive n'apporte rien de plus en matière d'équipements. Simplement, sa présentation met l'accent sur le bien-être à bord. Ainsi plus de carrosserie biton ici, mais une sellerie mixte cuir chocolat/tissu noir du plus bel effet.

Le coffre n'est pas bien grand (373 dm³). Un peu juste pour les soldes...

LES PRINCIPALES OPTIONS

PACK PREMIUM (3 000 €)

Ce pack est disponible sur les finitions Graphic et Distinctive. Il comprend les projecteurs full LED, un ensemble audio haut de gamme signé JBL ne comprenant pas moins de 9 HP, une sellerie cuir noir diamanté, un système de navigation avec une cartographie 3D et la reconnaissance vocale. À noter que la mise à jour de l'ensemble (carte + services inclus) est comprise pour une durée de trois ans. L'ensemble est tentant, mais coûteux. Du coup, on se demande s'il n'est pas plus sage de se satisfaire de la dotation d'équipements, déjà très complète, de ces deux finitions.

DÉCONSEILLÉ PAR L'AJ

PACK SUV (DE 500 À 1 500 €)

Si vous souhaitez donner à votre C-HR un look plus "baroudeur", Toyota vous propose le Pack SUV. Ce dernier se décline en plusieurs versions. Dans sa variante la plus simple (500 €), celui-ci comprend un sabot de protection avant et arrière. À cela, le Pack SUV + ajoute un habillage des bas de caisse "type" SUV, un petit plus qui fait passer la facture à 1 000 €. Plus ambitieux, le Pack SUV Premium intègre des protections supplémentaires et des marchepieds. L'ensemble ne manque pas d'allure mais la facture passe alors à 1 500 €. À noter que si vous êtes plus attiré par un look "sportif", Toyota propose également un Pack Sport (1 500 €) qui comprend une calandre spécifique, un sabot arrière "type" Sport et un habillage de la carrosserie lui aussi orienté sport.

LES GOÛTS ET LES COULEURS...

TOYOTA TOUCH & GO 2 (DE 700 À 950 €)

Si vous avez renoncé au Pack Premium, vous pouvez malgré tout bénéficier d'un système de navigation en optant pour cette option bien moins coûteuse. Autre avantage, cette dernière est disponible à partir de l'exécution Dynamic (700 €). Dans ce cas, il s'agit d'un GPS avec info trafic et cartographie Europe. Sur les versions Graphic et Distinctive, cet ensemble gagne la visualisation 3D et la reconnaissance vocale.

CONSEILLÉ PAR L'AJ

ASSISTANCES À LA CONDUITE

Tous les C-HR reçoivent en série le Toyota Safety Sense. Il s'agit d'un ensemble d'assistances à la conduite très complet qui inclut : un système de sécurité pré-collision avec détection des piétons, une alerte de franchissement de ligne avec aide au maintien dans la file et un détecteur de fatigue. On trouve aussi la gestion automatique feux de route/feux de croisement et un régulateur de vitesse adaptatif. À partir de la finition Dynamic, la reconnaissance des panneaux vient s'ajouter à cette liste déjà copieuse pour une voiture de cette catégorie.

Retrouvez l'essai dans L'AJ n° 980

NOTRE CHOIX

Hybride 1.8 122 ch Graphic

31 600 € hors options - Malus écologique : 0 €

Considérant que le C-HR est avant tout taillé pour la ville, nous avons opté pour la version qui, sur ce type de terrain, se montre la plus convaincante tant en agrément d'utilisation que pour tout ce qui touche à la consommation. Maintenant, si vous faites régulièrement de la route, orientez-vous plutôt vers la version 1.2T à boîte mécanique car hors des centres urbains, la transmission CVT n'est pas très convaincante.

LES TEINTES

Peinture standard gratuite

Rouge allure

Peinture opaque 300 €

Blanc pur

Peinture nacrée 750 €

Blanc nacré

Peintures métallisées 620 €

Gris atlas | Gris platinium | Gris aluminium

Noir intense | Bronze alezan | Bleu nebula

LES JANTES

Enjoliveurs en série sur la finition Active

Jantes alliage en série sur la finition Dynamic

Jantes alliage en série sur la finition Graphic

Jantes alliage en série sur la finition Distinctive

PEUGEOT 5008

Tout juste remplacé par un SUV, le Peugeot 5008, dans sa version monospace a été un beau succès. Reste à savoir ce qu'il vaut sur le marché de l'occasion.

Par **Pascal Serres** Photo **Tibo**

Il était difficile de se faire une place sur le segment, très prisé à l'époque, des monospaces. Le Peugeot 5008 a toutefois réussi ce pari grâce à de nombreux arguments : une excellente modularité avec des sièges indépendants, tous de taille identique, coulissants, inclinables et rabattables dans le plancher ; une finition d'un très bon niveau ainsi qu'une tenue de route associant confort et dynamisme. Côté mécanique, le monospace n'invente rien et reçoit des éléments déjà bien connus dans le groupe PSA. Pourtant, cela ne lui aura pas permis d'échapper à son lot de problèmes, notamment en début de carrière. À noter que ces soucis ont affecté les modèles essence et diesel. Heureusement, tout est revenu à un niveau acceptable depuis le restylage de 2013. Il est donc conseillé d'opter pour un modèle restylé afin d'éviter les déconvenues.

LA GAMME

	Modèles	Puissance moteur (ch)	Conso. moy. (l/100 km)	Notre avis
Essence	1.2 PureTech	130	7	S'il n'est pas un foudre de guerre, ce bloc n'est pas pour autant déplaisant.
Essence	1.6 VTi	120	7,8	Un bloc un peu ancien qui a tendance à consommer un peu.
Essence	1.6 THP	155/156	8	Une bonne version, agréable et performante, mais qui se révèle un peu gourmande.
Diesel	1.6 HDi - 1.6 e-HDi	110/112/115	6,4	Un diesel un peu plus gourmand que les autres et aux performances juste moyennes.
Diesel	**1.6 BlueHDi**	**120**	**6,2**	**Disposant d'un meilleur couple à bas régime, ce diesel est plus agréable en ville.**
Diesel	2.0 HDi - 2.0 BlueHDi	150/160/163	6,2	Ce moteur robuste est idéal pour ceux qui roulent souvent en charge.

LES INFOS CLÉS

- Essence : à partir de 8 000 €
- Diesel : à partir de 6 400 €
- Génération : ancienne (1re)
- Commercialisation : depuis 2017
- Restylage : 2013
- Carrosserie : monospace
- Modèles en circulation : 140 000

NOTRE CHOIX

BLUEHDi 120 ACCESS BUISINESS
de 2015

1er prix prospecté : **13 490 €**
102 440 km

MESURES Auto-Journal SUR CIRCUIT D'ESSAIS

NOS MESURES

Moteur / Transmission	
Puissance maxi	120 ch à 3 500 tr/mn
Couple maxi	300 Nm à 1 750 tr/mn
Type	4 cylindres en ligne diesel
Cylindrée / puissance fiscale	1 560 cm³ / 6 CV
Transmission	aux roues avant
Boîte / nombre de rapports	manuelle / 6
Châssis	
Diamètre de braquage	11,1 m
Pneumatiques AV / AR	215 / 55 R 16
Dimensions / Poids	
L / l / h / empattement	4,53 / 1,89 / 1,65 / 2,73 m
Poids / tractable freiné	1 490 kg / 1 100 kg
Performances	
1 000 m d. a.	34 s
0 à 100 km/h	12,3 s
90-130 km/h en 4e / 5e / 6e	12 / 14,2 / 19,3 s
Vitesse maxi	178 km/h
Freinage à 90 / 130 km/h	31 / 66 m
Habitabilité / Coffre	
Longueur aux jambes AR	19 - 31 cm (1)
Largeur aux coudes AV / AR	149 / 151 cm
Volume de coffre	622 / 732 dm³ (1)

(1) en fonction de la position des sièges coulissants.

LE BUDGET

Assurance* : 800 €	Carte grise** : 199,80 €
Consommations	
Moyenne	6,2 l/100 km
Ville / Route / Autoroute	6,7 / 6 / 5,9 l/100 km
Autonomie / Réservoir	968 km / 60 l

Coût de l'entretien

Amortisseurs AV	180 €	Kit de distribution	250 €
Amortisseurs AR	250 €	Embrayage	450 €
Disques AV	230 €	FAP	450 €
Disques AR	400 €	Pneus (1 paire)	350 €
Plaquettes AV	130 €	Feu AV	480 €
Plaquettes AR	95 €	Feu AR	350 €
Filtre à air	31 €	Bouclier AV	470 €
Filtre à huile	20 €	Bouclier AR	350 €

bon / moyen / mauvais dans sa catégorie

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

LE BILAN FIABILITÉ

Le bilan fiabilité du 5008 est plutôt mitigé. Ce monospace a effectivement connu pas mal de petits soucis et quelques gros problèmes, notamment sur le 1.6 diesel lors des premières années de commercialisation. Depuis le restylage, les risques diminuent et il est possible de trouver un véhicule sans souci.

LES PANNES

PANNES IMMOBILISANTES / PÉNALISANTES

MOTEUR ESSENCE

Bruit de la distribution et risque de décalage de la courroie (galet tendeur) sur les premiers 1.6 THP 156.

MOTEUR DIESEL

Casse prématurée du turbo sur le 1.6 HDi qui peut engendrer un emballement fatidique du moteur. Jusque fin 2014, ratés de fonctionnement et perte de puissance dus à des injecteurs défectueux (prise en charge partielle). Toujours sur ce moteur, faiblesse chronique du volant moteur. Enfin : bruits de distribution, voire casse prématurée (galets tendeurs ou pignon de vilebrequin).

BERCEAU MOTEUR

Non-conformité du traitement anticorrosion de la partie interne du berceau moteur sur les 5008 fabriqués du 02/03/15 au 12/03/15. Le constructeur réalise une action préventive lors du passage en atelier (pulvérisation par les corps creux d'un produit de traitement).

DIRECTION

Vibrations dans le volant dues soit à des coupelles supérieures d'amortisseur défectueuses soit à un mauvais réglage de la colonne de direction.

AUTRES DÉFAILLANCES

MOTEUR DIESEL

Ratés de fonctionnement (reprogrammation du calculateur) sur le 1.6 HDi.

BOÎTE DE VITESSES ROBOTISÉE

Mauvais fonctionnement de la boîte de vitesses BMP6 avec des passages de rapports peu agréables. Des reprogrammations ont lieu pour améliorer, mais non pour résoudre totalement, le problème.

FREIN

Sur les premiers modèles : vibrations au freinage en raison de disques de freins voilés imposant leur remplacement (prise en charge partielle parfois accordée).

ÉLECTRONIQUE

Dysfonctionnements, cartographie ancienne et/ou manque de réactivité du GPS résolus par une mise à jour. Bugs de la fonction Bluetooth (déconnexion, impossibilité d'appairer les mobiles) et de la prise USB.

CARROSSERIE

Mauvaise fixation des enjoliveurs latéraux de pare-brise qui peuvent se détacher en roulant.

LES RAPPELS MAJEURS & MINEURS

REFROIDISSEMENT (AVRIL 2016)

Sur les 5008 1.6 THP construits de juillet 2010 à octobre 2014, un défaut de la sonde de température de liquide de refroidissement peut engendrer l'allumage intempestif du témoin d'alerte.

LUBRIFICATION (FÉVRIER 2016)

Sur les Peugeot 5008 1.2 PureTech 130 ch produits du 7 janvier au 23 février 2016, une vis de fixation d'un raccord d'alimentation en huile du turbocompresseur est non conforme et peut engendrer une fuite. En coulant sur des zones très chaudes, l'huile risque de s'enflammer.

ALIMENTATION EN CARBURANT (OCTOBRE 2015)

Échauffement localisé d'une connexion électrique sur le couvercle du réchauffeur de gazole. Remplacement de ce dernier. Contrôle du connecteur du faisceau d'alimentation et remplacement.

ALIMENTATION EN CARBURANT (AVRIL 2011)

Sur les 5008 2.0 HDi produits jusqu'en octobre 2010 : risque de dégradation du tuyau de retour de carburant. Ce dernier frotte contre un élément de châssis et peut se percer, risquant d'engendrer une fuite de carburant (pose d'une gaine de protection).

SIÈGE (AVRIL 2014)

Risque d'usure par frottement du faisceau du siège conducteur occasionnant un échauffement : renforcement de la protection et modification de la fixation du faisceau électrique.

LÈVE-VITRES (MARS 2011)

Une infiltration d'eau dans les portières arrière peut causer un court-circuit et une surchauffe du moteur de lève-vitres sur les 5008 fabriqués jusque fin septembre 2010.

ÉLECTRONIQUE (MARS 2011)

Mise à jour du logiciel du BSI (boîtier de servitude intelligent) pour corriger des erreurs de l'indicateur de maintenance, de l'éclairage… sur les 5008 produits entre fin avril 2009 et mi-juillet 2010.

Libido: la révolution *ActivForte*®

JP Dranok l'affirme:

« Cette toute nouvelle gélule 100% naturelle et sans contre-indication va vous donner (ou redonner) une vie sexuelle riche et épanouie. »

Si vous n'êtes pas satisfait de vos performances (votre vie sexuelle), vous devez absolument lire ce qui suit.

J.P. Dranok travaille depuis plus de 30 ans sur les problèmes liés à la libido.

Une alternative 100 % naturelle au Viagra®* sans les inconvénients

Oui, il existe désormais une gélule qui a réussi à regrouper les 7 aphrodisiaques les plus puissants connus à ce jour. L'efficacité sur le retour de l'érection et la libido est prouvée scientifiquement pour chacun de ces 7 actifs hyper concentrés, associés dans cette gélule révolutionnaire. Nous avons voulu en savoir plus et notre reporter Denis Renard est allé interroger JP Dranok.

Bonjour, partout en Europe on parle de cette fameuse gélule ***ActivForte***®, pouvez-vous nous en dire plus mais, surtout, comment cela fonctionne?

J.P. Dranok: Vous savez, cela fait plus de 30 ans que je m'intéresse aux problèmes de libido. Le stress et le rythme de travail du monde moderne n'ont rien arrangé ces dernières années et même amplifié le problème. Cerise sur le gâteau, les hommes ont de plus en plus tendance à complexer par rapport aux performances des acteurs professionnels qu'ils peuvent voir dans des films érotiques.

Question: Et qu'avez-vous fait ?

Réponse: J'ai fait plusieurs tours du monde pour savoir comment dans les médecines traditionnelles on pouvait booster la sexualité de ceux qui souffraient d'un manque de vigueur sexuelle. Ces recherches m'ont conduit à sélectionner 7 actifs très puissants et avec mes collègues nous avons décidé de les associer dans une seule gélule et de les tester cliniquement

Question: Quels furent les résultats?

Réponse: Exceptionnels! Plus de 85% des hommes qui ont utilisé cette combinaison de 7 actifs ont vu leur sexualité totalement reboostée (certains de ces hommes qui ont participé à ces tests disent s'être transformés en véritable « taureau sexuel »).

Question: Mais comment expliquez-vous ces résultats spectaculaires?

Réponse: J'en profite pour vous répéter que la formule 100% naturelle et sans contre-indication de ***ActivForte***® est la seule alternative naturelle au Viagra®, qui a fait l'objet de tests cliniques.

Question: Oui, mais cela ne me dit pas pourquoi ça marche.

Réponse: Ces 7 actifs hyper concentrés, provenant du monde entier, sont mélangés dans une formule qui permet d'agrandir les tissus érectiles du pénis, appelés corps caverneux, lors d'une stimulation. Ces corps caverneux sont des zones spongieuses situées de chaque coté du pénis, elles sont essentielles à l'érection. Une érection se produit lorsqu'il y a excitation et que l'afflux de sang remplit ces tissus érectiles. Ainsi, les tissus érectiles peuvent contenir plus de sang que jamais grâce à notre toute nouvelle formule.

Question: J'ai lu aussi dans la presse que ***ActivForte***® permettait d'augmenter considérablement la taille du sexe.

Réponse: Il ne faut pas exagérer mais les utilisateurs parlent d'une augmentation significative, ce qui n'est pas si négligeable. Au-delà de cette augmentation de taille, il faut surtout parler d'une prise de confiance en soi et aussi d'un désir sexuel considérablement augmenté.

Question: C'est-à-dire ?

Réponse: Les personnes qui désormais utilisent ***ActivForte***® ont retrouvé une libido très intense. En bref, leur besoin de sexualité est beaucoup plus grand. Comme ils peuvent physiquement faire face à ce besoin, ils prennent confiance, ce qui permet des rapports sexuels plus longs, plus intenses et plus réguliers; quasiment sur demande.

Question: Je suis désolé de vous questionner encore. J'ai aussi lu que votre découverte permettait d'en finir avec l'éjaculation précoce, cela me semble un peu trop beau pour être vrai.

Réponse: Non pas du tout; c'est la vérité. Au début c'est vrai que cette gélule était destinée à obtenir des érections puissantes et régulières. Mais les utilisateurs sont unanimes. Avec les prises de confiance et la qualité de l'érection, il y a comme conséquence une maitrise totale de l'érection. Certains en profitent même pour faire plusieurs fois l'amour à la suite (nous avons des utilisateurs de plus de 60 ans qui nous écrivent pour nous dire qu'il font l'amour jusqu' à 3 fois de suite).

Question: Mais cela n'est-il pas dangereux?

Réponse: Absolument pas, nos 7 actifs sont 100 % naturels et n'en-trainent aucun effet secondaire. Les tests cliniques disponibles sur notre site sont là pour le démontrer.

Question: Je dois dire que je suis convaincu et que j'ai bien envie d'essayer, mais on me dit que votre découverte est très chère.

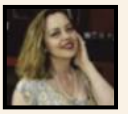
Réponse: C'était vrai quand nous avons lancé notre découverte. Les 7 actifs sont très chers et fabriquer de petites quantités de gélules nous coutait une fortune. Avec le succès et des

*Viagra est une marque déposée par les laboratoires Pfizer

Ils ont choisi *ActivForte*®:

"Salut, j'ai 61 ans et, je prends des médicaments contre l'hypertension artérielle. J'avais des problèmes d'érection. Depuis que je prends ***ActivForte***® *mes expériences sexuelles sont incroyables et ma femme Béatrice en redemande. J'ai l'impression d'être à nouveau un jeune homme d'une vingtaine d'années. Je recommande vraiment* ***ActivForte***®*."*
Alain – Normandie

"Cela marche vraiment. Ma femme me rappelle constamment d'en recommander. J'en ai pris pendant 3 mois sans lui dire. Au bout d'un moment elle me posait tellement de questions sur la raison de cette nouvelle libido que j'ai bien été obligé de lui avouer." **Claude - Cote d'azur**



"J'en ai commandé pour mon mari, après qu'il me l'ait montré en ligne. La première fois qu'il en a pris, cela a marché et il a eu une érection fantastique, et j'ai adoré ça. Maintenant il en prend tous les jours et est ravi des résultats. Cela ne fait qu'une semaine : j'ai hâte de voir les effets à long terme! Merci ***ActivForte***®*!"* **Claudine – Paris**

"J'ai essayé beaucoup de pilules pour améliorer l'érection. Tous m'ont causé des effets secondaires (ex : nervosité, sueurs…). Après avoir lu les témoignages positifs pour ***ActivForte***®*, j'ai décidé d'essayer. Je ne suis pas du tout déçu ! Absolument aucun mensonge. J'ai 57 ans et ma femme ne sait pas que je prends ce produit alors, quand elle me fait remarquer que je suis en pleine forme je prends son commentaire comme une vérification objective de l'efficacité d'* ***ActivForte***®*."*

fabrications à grande échelle, nous pouvons offrir notre gélule ***ActivForte®*** pour moins de 1,20 € par jour.

Question: Doit-on utiliser A***ctiv Forte®*** toute sa vie ?

Réponse: Certainement pas , nous conseillons des cures régulières (3 gélules par jour) de 2 à 3 mois mais vous pouvez aussi commencer par une cure d'essai de 1 mois pour juger vous-même des résultats.

De nombreuses personnes témoignent pour dire qu'une seule cure de 3 mois leur a suffit. Ce que l'on peut aisément comprendre car une fois qu'on a repris confiance en soi et que le corps a retrouvé une dynamique, les problèmes liés à la vie sexuelle disparaissent. C'est la surprise que nous a donné la distribution d'***ActivForte®*** à grande échelle.

*Viagra est une marque déposée par les laboratoires Pfizer

Gratuit

Pour toute commande d'une cure de 90 jours, vous recevrez en cadeau le fameux spray ActivMax, vendu plus de 30€ sur internet. Si vous commandez une cure de 120 jours, vous recevrez avec votre cure 2 sprays ActivMax®. Ils vont vous permettre d'obtenir des résultats instantanés. Avec ActivForte et ActivMax vous posséderez le rasoir à 2 lames de la performance sexuelle.

IMPORTANT

Bien sûr, vous recevrez votre ou vos flacons sans marque extérieure et personne ne pourra deviner ce qu'il contient. De plus, une fois votre commande expédiée votre adresse sera détruite et ainsi personne ne pourra vous importuner.

Voici pourquoi cet étonnant mélange de 7 puissants actifs va (très vite) vous donner une incroyable vigueur sexuelle

Alors si vous souffrez :

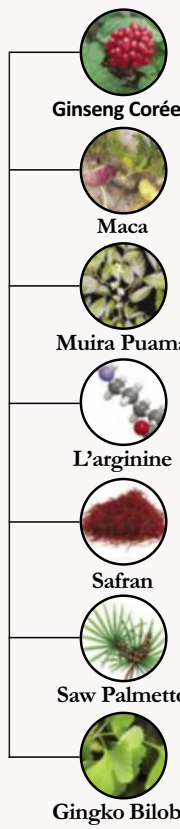
- ✔ D'une érection insuffisante
- ✔ D'un manque de libido
- ✔ D'éjaculation précoce

Ou encore si vous voulez :

- ✔ Donner du piment à votre sexualité
- ✔ Combler votre partenaire
- ✔ Faire l'amour plusieurs fois

Vous devez vite essayer *ActivForte®*.

C'est 100 % naturel 100 % testé 100 % sans contre indication



1. Ginseng Coréen - Le ginseng améliore la circulation sanguine au niveau des organes masculins, de la même manière que le Viagra®*. Tout ceci est possible grâce au panaxatriol qu'il contient et qui agit comme la testostérone, naturellement présente dans le corps. C'est la plante idéale pour encourager naturellement et faciliter l'érection.

2. Maca - Connu sous le nom de ginseng péruvien, il soutient le système glandulaire. Cette plante remplit deux fonctions dans la santé sexuelle : elle améliore les performances sexuelles et le désir, tout en améliorant l'endurance et l'énergie. Les études cliniques sont formelles: elles montrent que le ginseng péruvien est une alternative efficace pour traiter les troubles de l'érection.

3. Le **muira puama**, également appelé « bois de virilité », est un arbrisseau natif de l'Amazonie brésilienne. L'écorce et la racine sont les parties les plus utilisées du muira puama. Les indigènes utilisent le muira puama pour traiter l'impuissance, l'épuisement, les problèmes neuromusculaires et les rhumatismes.

4. L'arginine permet la dilatation des vaisseaux sanguins. Cet acide aminé permet la sécrétion d'oxyde nitrique qui influe sur l'afflux de sang nécessaire à l'érection. C'est un booster incroyable de l'érection aussi bien en termes de qualité que d'endurance.

5. Le **safran**, un pouvoir aphrodisiaque remarquable.
Tout au long de l'histoire et dans de nombreuses régions du monde, le safran est la plante aphrodisiaque par excellence. Les résultats de toutes les recherches nous indiquent effectivement que l'utilisation traditionnelle du safran est réellement efficace en matière de troubles de l'érection.

6. Saw Palmetto est un petit palmier en forme d'éventail, qui pousse à l'état sauvage en Amérique du Nord. Grâce aux stérol, EPT et acides lauriques, palmiques et capriques qu'il contient, les herboristes s'en servent traditionnellement pour aider à résoudre les problèmes liés au système reproducteur, aussi bien au niveau des femmes que des hommes.

7. Le **Gingko Biloba** est reconnu pour sa capacité à réduire la tension, l'anxiété et à redonner de l'énergie. Nous incorporons du Gingko Biloba dans ***ActivForte®*** pour effacer les tensions mentales et physiques accompagnant parfois le désir sexuel masculin.

Voici les 10 avantages de *ActivForte®*

Le seul stimulant sexuel 100 % naturel testé cliniquement

1) Pas d'ordonnance ✔
2) Pas d'effets secondaires ✔
3) Pour tous les âges ✔
4) Augmente la taille du pénis ✔
5) Augmente la durée de l'érection ✔
6) Améliore la qualité de l'érection ✔
7) Permet un contrôle total de l'érection ✔
8) Compatible avec une consommation d'alcool ✔
9) Livraison discrète ✔
10) Vos coordonnées sont détruites après livraison ✔

Bon d'essai sans risque pour retrouver une sexualité épanouie

Vous ne prenez aucun risque financier :

Si vous n'êtes pas satisfait par votre cure Activforte® (qualité et régularité d'érection, libido, contrôle de l'éjaculation etc), vous disposez de 2 mois après la fin de votre cure pour renvoyer vos flacons entamés où même vides et dès réception nous vous rembourserons le montant de votre cure sans discussion par chèque à votre nom.

À renvoyer à Perfoline, 12/14 Rond Point des Champs Élysées, TSA 30053 75802 PARIS CEDEX 08

www.perfoline.fr ou 04 89 088 453 Service gratuit + prix appel

OUI, je veux essayer ***ActivForte®*** pour rebooster ma sexualité et ne prends aucun risque financier. Si je ne suis pas satisfait par la qualité de mes nouveaux rapports sexuels, il me suffira de renvoyer mes pots entamés ou même vides et, dès réception, vous me rembourserez du montant de ma cure par chèque à mon nom.

Il est bien entendu que je recevrai mon colis en toute discrétion sans marque extérieure. Mon adresse postale ou mail ne sera pas conservée et sera détruite après livraison de mon colis.

Si je commande une cure de 90 jours, je recevrai avec ma cure le fameux spray ***ActivMax®***.Si je commande une cure de 120 jours, je recevrai avec ma cure 2 sprays ***ActivMax®***. Avec ***ActivForte®*** et ***ActivMax®*** je posséderai le rasoir à 2 lames de la performance sexuelle.

Sous ces conditions, je vous commande:

☐	Cure spéciale essai **15 jours + 15 jours gratuits** 1 flacon de 45 gélules + 1 flacon de 45 gélules gratuit	**39,90 €** *Frais de port 6,90 €*
☐	Cure speciale attaque **30 jours + 30 jours gratuits** 1 flacon de 90 gélules + 1 flacon de 90 gélules gratuit	**69,90 €** *Frais de port 6,90 €*
☐	Cure speciale performance **60 jours + 30 jours gratuits** 2 flacons de 90 gélules + 1 flacon de 90 gélules gratuit + 1 spray ActivMax gratuit	**99,90 €** ***Livraison gratuite***
☐	Cure speciale performance plus **90 jours + 30 jours gratuits** 3 flacons de 90 gélules + 1 flacon de 90 gélules gratuit + 2 sprays ActivMax gratuits	**129,90 €** ***Livraison gratuite***

Ma commande
Participation aux frais de préparation et expédition de mon colis
Total de ma commande:

Je règle:
☐ **Par chèque bancaire** à l 'ordre de Perfoline
☐ **Carte bancaire:** ☐ VISA ☐ MASTERCARD
Numéro: ☐☐☐☐ ☐☐☐☐ ☐☐☐☐ ☐☐☐☐
Expire fin: ☐☐☐☐
Code CVV obligatoire*: ☐☐☐
*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.

Signature :
Date : ___/___/_____

J'indique ci-dessous mes coordonnées pour recevoir *ActivForte®* à mon domicile:
☐ M. ☐ Mme ☐ Melle

Nom:.....Prénom:.....
N° de rue:.....Rue:.....
Code Postal: ☐☐☐☐☐ Ville:.....
Adresse e-mail:..... Téléphone:.....

FR DV 14 / 1704 AUTJ RCS Paris B517909495

En application de la loi n°78-17 du 06/01/1978 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés, vous disposez d'un droit d'accès, de rectification et d'opposition aux informations vous concernant que vous pouvez exercer en vous adressant à Perfoline.Vous disposez d'un délai légal de rétractation de 14 jours ouvrables à compter de la réception de votre commande. Pour éviter de faire l'objet de démarchage téléphonique par des sociétés dont vous n'êtes pas client, vous pouvez vous inscrire sur « http://bloctel.gouv.fr ».

EN MAI, FAITES CE QU'IL VOUS PLAIT !

ET PRENEZ LA ROUTE EN TOUTE LIBERTÉ

Du 1er au 31 mai

Offre exclusive ARAMISAUTO

40 000 €

de cartes prépayées AVIA à gagner*

Aramisauto.com

Vous faisiez comment pour acheter une voiture avant ?

JUSQU'À -30%** SANS NÉGOCIER

SATISFAIT OU 100% REMBOURSÉ

OCCASIONS SÉLECTIONNÉES • RECONDITIONNÉES •

JUSQU'À 5 ans DE GARANTIE

28 AGENCES EN FRANCE | ARAMISAUTO.COM

* Jeu concours avec obligation d'achat. 160 cartes prépayées AVIA d'une valeur de 250 euros TTC, mises en jeu pour l'achat d'une voiture neuve ou d'occasion reconditionnée. Voir conditions sur le site Aramisauto.com.
** Sur les véhicules neufs : remise par rapport au prix catalogue constructeur. Aramisauto propose des véhicules neufs en mandat.

LE PRIX DU NEUF aj

ALFA ROMEO

TYPE	CV	B/M*		PRIX
MITO				
1.4 MPI 78 ch	5	M	73	15 490
0.9 TwinAir 105 ch Super	5		0	19 090
1.4 TB MultiAir 140 ch Super TCT	7		0	22 590
Veloce TCT	9		0	25 890
1.3 JTDm 95 ch Super	4		0	20 790
Surcoût Super : "base" + 1 900 €				
Surcoût Lusso : Super + 1 800 €				
GIULIETTA				
1.4 T-Jet 120 ch	7	M	773	22 190
1.4 TB MultiAir 150 ch	8	M	50	24 690
1.4 TB MultiAir 170 ch Super TCT	9		0	29 900
Veloce TCT	14	M	2 300	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
Surcoût Super : "base" + 2 060 €				
Surcoût Lusso : Super + 2 750 €				
GIULIA				
2.0 Turbo 200 ch Auto.	11	M	353	37 090
2.0 Turbo 280 ch Veloce Auto. Q4	NC	M	1 153	53 790
Quadrifoglio	40	M	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
Surcoût Super : "base" + 3 900 €				
Surcoût Lusso : Super + 4 700 €				
NOUVEAU STELVIO				
2.0T 280 ch Super Q4 Auto.	17	M	2 940	51 300
2.2 Diesel 210 ch Super Q4 Auto.	NC	M	50	49 200
Surcoût Lusso : Super + 4 300 €				
4C				
Standard Edition	14	M	2 300	63 200
4C SPYDER				
Surcoût : coupé + 9 800 €				

ASTON MARTIN

TYPE	CV	B/M*		PRIX
V8 Vantage S Coupé	NC	M	10 000	120 811
V8 Vantage S Roadster	NC	M	10 000	132 912
V12 Vantage S Coupé	NC	M	10 000	184 643
V12 Vantage S Roadster	NC	M	10 000	196 744
DB11 Coupé Auto.	NC	M	10 000	206 430
Vanquish Touchtronic	NC	M	10 000	259 926
Vanquish Volante Touchtronic	NC	M	10 000	275 051
Rapide S Touchtronic	NC	M	10 000	197 455

AUDI

TYPE	CV	B/M*		PRIX
A1				
1.0 TFSI 82 ch	4		0	17 910
1.0 TFSI Ultra 95 ch	5		0	18 350
1.4 TFSI 125 ch	6		0	20 410
S1	14	M	3 113	35 590
1.4 TDI 90 ch	4		0	20 100
1.6 TDI 116 ch	5		0	21 440
Surcoût Ambiente : "base" + 2 100 €				
Surcoût Ambition : Ambiente + 600 €				
Surcoût S line : Ambition + 2 800 €				
Surcoût : Ambition Luxe : S line + 700 €				
A1 SPORTBACK (5 PORTES)				
Surcoût : 3 portes + 800 €				
NOUVEAU Q2				
1.0 TFSI 116 ch	6		0	24 900
1.4 TFSI COD 150 ch	8		0	26 900
1.6 TDI 116	5		0	26 500
2.0 TDI 150 ch Quattro S tronic	8		0	32 800
2.0 TDI 190 ch Quattro S tronic	10	M	53	34 800
Surcoût Sport : "base" + 2 800 €				
Surcoût Design : Sport + 0 €				
Surcoût S line : Design + 3 400 €				
Surcoût Design Luxe : S line + 2 400 €				
NOUVELLE A3 (3 PORTES)				
1.0 TFSI 115 ch	6		0	24 400
1.4 TFSI COD 150 ch	7		0	26 400
2.0 TFSI 190 ch	10		0	28 400
S3	20	M	3 113	50 000
1.6 TDI 116 ch	5		0	25 900
2.0 TDI 150 ch	7		0	27 900
2.0 TDI 184 ch	10		0	29 900
Surcoût Sport : "base" + 2 600 €				
Surcoût Design : Sport + 0 €				
Surcoût S line : Design + 2 900 €				
Surcoût Design Luxe : S line + 2 600 €				
NOUVELLE A3 BERLINE (4 PORTES)				
Surcoût : 3 portes + 1 750 €				
NOUVELLE A3 SPORTBACK (5 PORTES)				
e-tron Design	6	B	1 000	41 400
Surcoût : 3 portes + 1 200 €				
NOUVELLE A3 CABRIOLET				
1.4 TFSI 115 ch	6		0	31 400
1.4 TFSI COD 150 ch	7		0	33 400
2.0 TFSI 190 ch	10	M	53	35 400
S3 S tronic	20	M	1 740	59 150
1.6 TDI 116 ch	5		0	32 900
2.0 TDI 150 ch	7		0	34 900
2.0 TDI 184 ch	10		0	36 900
Surcoût Sport : "base" + 2 600 €				
Surcoût Design : Sport + 0 €				
Surcoût S line : Design + 2 900 €				
Surcoût Design Luxe : S line + 2 600 €				
TT				
1.8 TFSI 180 ch	10	M	173	36 620
2.0 TFSI 230 ch	13	M	300	41 830
S Quattro	20	M	3 473	57 060
2.0 TDI 184 ch	9		0	41 220
Surcoût S line : "base" + 4 500 €				
TT ROADSTER				
Surcoût : coupé + 3 000 €				
Q3				
1.4 TFSI 125 ch	7	M	150	30 500
1.4 TFSI COD Ultra 150 ch	8	M	50	32 000
2.0 TFSI 180 ch Quattro S tronic	10	M	1 373	38 360
RS Quattro S tronic	23	M	10 000	63 420
RS Performance Quattro S tronic	26	M	10 000	66 960
2.0 TDI 120 ch	6		0	30 470
2.0 TDI Ultra 150 ch	8		0	32 220
2.0 TDI 150 ch Quattro	8	M	50	34 450
2.0 TDI 184 ch Quattro S tronic	10	M	113	39 560
Surcoût Ambiente : "base" + 2 950 €				
Surcoût S line : Ambiente + 2 600 €				
Surcoût Ambition Luxe : S line + 2 400 €				
A4				
1.4 TFSI 150 ch	8		0	31 650
2.0 TFSI Ultra 190 ch	10		0	35 120
2.0 TFSI 252 ch Design Quattro S tronic	14	M	540	47 890
S4 Quattro Tiptronic	24	M	4 673	71 210
2.0 TDI 122 ch	6		0	33 080
2.0 TDI 150 ch	7		0	35 120
2.0 TDI Ultra 150 ch	7		0	35 320
2.0 TDI 190 ch	10		0	38 180
2.0 TDI Ultra 190 ch	10		0	38 380
3.0 TDI 218 ch Design S tronic	12		0	48 040
3.0 TDI 272 ch Design Quattro Tiptronic	16	M	173	54 060
Surcoût Design/Sport : "base" + 4 150 €				
Surcoût S line : Design/Sport + 3 300 €				
Surcoût Design Luxe : S line + 2 100 €				
A4 AVANT (BREAK)				
Surcoût : berline + 1 700 €				
NOUVELLE A4 ALLROAD QUATTRO				
2.0 TFSI 252 ch Design S tronic	15	M	1 050	50 740
2.0 TDI 163 ch Design S tronic	9	M	53	47 960
2.0 TDI 190 ch Design S tronic	10	M	53	49 880
3.0 TDI 218 ch Design S tronic	12	M	300	53 390
3.0 TDI 272 ch Design Tiptronic	16	M	410	56 910
Surcoût Design Luxe : Design + 5 050 €				
NOUVELLE A5 COUPÉ				
2.0 TFSI 190 ch	11	M	50	40 370
2.0 TFSI 252 ch S tronic	15	M	113	46 500
S5 Tiptronic	24	M	4 673	75 700
2.0 TDI 190 ch	10		0	42 000
2.0 TDI Ultra 190 ch	10		0	42 235
3.0 TDI 218 ch S tronic	12		0	48 550
3.0 TDI 272 ch Quattro Tiptronic	16	M	53	54 510
Surcoût Design : "base" + 4 150 €				
Surcoût S line : Design + 3 900 €				
Surcoût Design Luxe : S line + 2 800 €				
Surcoût Avus : Design Luxe + 3 290 €				
NOUVELLE A5 SPORTBACK				
2.0 TFSI 190 ch	10	M	60	40 370
2.0 TFSI 252 S tronic	15	M	253	46 500
S5 Tiptronic	24	M	4 673	75 700
2.0 TDI 190	10		0	42 000
2.0 TDI Ultra 190 ch	10		0	42 235
3.0 TDI 218 S tronic	12		0	48 550
3.0 TDI 272 ch Quattro Tiptronic	16	M	90	54 510
Surcoût Design : "base" + 4 150 €				
Surcoût S line : Design + 3 900 €				
Surcoût Design Luxe : S line + 2 800 €				
Surcoût Avus : Design Luxe + 3 290 €				
NOUVELLE A5 CABRIOLET				
2.0 TFSI 190 ch	10		253	44 970
2.0 TFSI 252 ch S tronic	15	M	540	51 100
S5 Quattro Tiptronic	24	M	6 300	80 300
2.0 TDI 190 ch S tronic	10		0	48 900
3.0 TDI 218 ch S tronic	12		0	53 150
Surcoût Design : "base" + 4 150 €				
Surcoût S line : Design + 3 900 €				
Surcoût Design Luxe : S line + 2 800 €				
Surcoût Avus : Design Luxe + 3 290 €				
NOUVEAU Q5				
2.0 TFSI 252 Quattro S tronic	15	M	1 873	49 750
2.0 TDI 150	8		0	40 750
2.0 TDI 163 Quattro S tronic	9	M	60	46 550
2.0 TDI 190 Quattro S tronic	10	M	60	48 050
Surcoût Design : "base" + 4 150 €				
Surcoût S line : Design + 5 200 €				
Surcoût Design Luxe : S line + 1 500 €				
Surcoût Avus : Design Luxe + 3 300 €				
A6				
1.8 TFSI Ultra 190 ch Ambiente S tronic	10	M	73	45 240
2.0 TFSI 252 ch Ambiente S tronic	15	M	173	49 860
S6 Quattro S tronic	34	M	10 000	94 560
2.0 TDI Ultra 150 ch Ambiente	7		0	41 460
2.0 TDI Ultra 190 ch Ambiente	10		0	43 860
3.0 TDI 218 ch Ambiente S tronic	12		0	50 250
3.0 TDI 272 ch Ambiente Quattro S tr.	16	M	113	56 790
3.0 BiTDI 320 ch S line Quattro Tiptronic	21	M	2 610	67 050
Surcoût S line : Ambiente + 6 900 €				
Surcoût Ambition Luxe : S line + 300 €				
Surcoût Avus : Ambition Luxe + 5 300 €				
A6 AVANT (BREAK)				
RS6 Quattro Tiptronic	47	M	10 000	126 450
RS6 Performance Quattro Tiptronic	52	M	10 000	135 160
Surcoût : berline + 1 400 € à + 2 600 €				
A6 ALLROAD QUATTRO				
3.0 TDI 190 ch Ambiente S tronic	11	M	860	57 700
3.0 TDI 218 ch Ambiente S tronic	13	M	860	60 020
3.0 TDI 272 ch Ambiente S tronic	16	M	1 260	63 390
3.0 BiTDI 320 ch Ambition Luxe Tiptronic	21	M	5 113	73 650
Surcoût Ambition Luxe : Ambiente + 7 200 €				
Surcoût Avus : Ambition Luxe + 4 300 €				
A7 SPORTBACK				
2.0 TFSI 252 ch Ambiente S tronic	15	M	300	61 240
S7 Quattro S tronic	34	M	10 000	106 780
RS7 Quattro Tiptronic	47	M	10 000	135 870
RS7 Performance Quattro Tiptronic	52	M	10 000	144 550
3.0 TDI 190 ch Ambiente S tronic	10		0	60 970
3.0 TDI 218 ch Ultra Ambiente S tronic	12		0	63 460
3.0 TDI 272 ch Ambiente Quattro S tronic	16	M	253	70 150
3.0 BiTDI 320 ch Ambiente Quattro Tiptronic	21	M	3 113	74 290
Surcoût S line : Ambiente + 4 100 €				
Surcoût Ambition Luxe : S line + 2 400 €				
Surcoût Avus : Ambition Luxe + 6 000 €				
A8				
6.3 TFSI 500 ch W12 Tiptronic Limousine	41	M	10 000	161 270
S8 Tiptronic	42	M	10 000	138 850
S8 Plus Tiptronic	52	M	10 000	173 910
3.0 TDI Clean Diesel 262 ch Tiptronic	16	M	1 260	89 760
4.2 TDI Clean Diesel 385 ch Tiptronic	27	M	9 660	108 760
Surcoût Avus : "base" + 13 400 €				
Surcoût Avus Extended : Avus + 6 000 €				
Q7				
3.0 TDI Ultra Clean Diesel 218 ch Tiptronic	12	M	773	61 270
3.0 TDI Clean Diesel 272 ch Tiptronic	15	M	1 260	65 620
SQ7 TDI Tiptronic	32	M	9 660	106 770
e-tron	13		0	82 680
Surcoût S line : "base" + 4 400 € à + 7 200 €				
Surcoût Ambition Luxe : S line + 900 €				
Surcoût Avus : Ambition Luxe + 6 900 € à + 7 700 €				
Surcoût Avus Extended : Avus + 5 500 € à 6 100 €				
R8				
V10 S tronic	45	M	10 000	169 600
V10 Plus S tronic	49	M	10 000	202 100
NOUVELLE R8 SPYDER				
V10 S tronic	45		10 000	184 000

BENTLEY

TYPE	CV	B/M*		PRIX
Flying Spur V8	NC	M	10 000	185 280
Flying Spur W12	NC	M	10 000	200 880
Continental GT V8	NC	M	10 000	176 040
Continental GT	NC	M	10 000	195 120
Continental GT Speed	57	M	10 000	218 640
Continental Supersports	NC	M	10 000	267 000
Continental GT V8 Convertible	NC	M	10 000	193 680
Continental GT Convertible	52	M	10 000	214 680
Continental GT Speed Convertible	NC	M	10 000	240 480
Bentayga W12	NC	M	10 000	210 240
Bentayga Diesel	NC		NC	175 800
Mulsanne	NC	M	10 000	289 688
Mulsanne Speed	NC	M	10 000	326 640

BMW

TYPE	CV	B/M*		PRIX
i3				
170 ch 60 Ah	3	B	6 300	35 790
170 ch 94 Ah	3	B	6 300	36 690
SÉRIE 1 (3 PORTES)				
116i Première	6		0	22 990
118i Lounge	7		0	27 100
120i Lounge	10	M	90	29 950
125i Lounge Auto.	13	M	73	36 150
M140i	23	M	6 810	45 600
114d Première	5		0	23 100
116d Première	6		0	25 650
116d EfficientDynamics Première	5		0	25 650
118d Lounge	7		0	29 550
120d Lounge	10		0	32 400
125d Lounge Auto.	12		0	37 550
Surcoût Lounge : Première + 1 750 €				
Surcoût Sport : Lounge + 3 000 €				
Surcoût Urbanchic : Sport + 1 500 €				
Surcoût M Sport : Urbanchic + 900 €				
SÉRIE 1 (5 PORTES)				
Surcoût : 3 portes + 750 €				
SÉRIE 2 COUPÉ				
218i Lounge	7		0	29 990
220i Lounge	10	M	353	33 900
230i Lounge	15	M	613	36 800
M240i	23	M	6 810	48 150
M2	26	M	10 000	62 650
218d Lounge	8		0	32 100
220d Lounge	10		0	35 100
225d Lounge	12		0	40 450
Surcoût Sport : Lounge + 3 400 €				
Surcoût Luxury : Sport + 1 700 €				
Surcoût M Sport : Luxury + 900 €				
SÉRIE 2 CABRIOLET				
218i Lounge	8	M	253	34 650
220i Lounge	11	M	860	37 900
230i Lounge	15	M	1 260	40 850
M240i	22	M	9 660	53 050
218d Lounge	8		0	36 500
220d Lounge	10		0	39 450
225d Lounge	12		0	44 200
Surcoût Sport : Lounge + 3 400 €				
Surcoût Luxury : Sport + 2 500 €				
Surcoût M Sport : Luxury + 150 €				
SÉRIE 2 ACTIVE TOURER				
216i Première	5		0	25 600
218i Première	7		0	28 800
220i Première	11	M	300	32 050
225i Première Auto.	13	M	210	37 150
225xe 224 ch Première	5	B	1 000	39 200
214d Première	5		0	28 450
216d Première	6		0	30 100
218d Première	7		0	32 150
220d Première	10		0	35 000
Surcoût Lounge : Première + 1 750 € à + 1 910 €				
Surcoût Sport : Lounge + 2 400 € à + 2 800 €				

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

Surcoût Luxury : Sport + 2 300 €
Surcoût M Sport : Sport + 2 050 € à + 3 750 €

SÉRIE 2 GRAN TOURER

216i Première	6	M	53	27 100
218i Première	7		0	30 450
220i Première	11	M	860	32 950
214d Première	5		0	29 950
216d Première	6		0	31 600
218d Première	8		0	33 750
220d Première Auto.	10		0	36 950

Surcoût Lounge : Première + 1 750 € à + 1 910 €
Surcoût Sport : Lounge + 2 650 € à + 3 000 €
Surcoût Luxury : Sport + 2 350 €
Surcoût M Sport : Luxury + 650 € à + 750 €

X1

sDrive18i Lounge	7		0	32 950
xDrive20i Lounge Auto.	11	M	953	40 950
xDrive25i Lounge Auto.	13	M	953	43 700
sDrive16d Premiere	6		0	31 800
sDrive18d Lounge	7		0	35 600
sDrive20d Lounge	8		0	38 850
xDrive25d Lounge Auto.	13	M	140	45 150

Surcoût Lounge : Premiere + 1 600 €
Surcoût Sport : Lounge + 4 350 €
Surcoût xLine : Sport + 450 €
Surcoût M Sport : xLine + 1 700 € à + 3 300 €

SÉRIE 3 BERLINE

318i Lounge	7		0	32 100
320i Lounge	10	M	53	35 500
330i xDrive Lounge Plus Auto.	15	M	353	48 800
340i Lounge Plus	21	M	5 113	49 800
M3	32	M	10 000	84 500
M3 Pack Compétition	34	M	10 000	91 200
330e Lounge Plus	8	B	1 000	47 100
316d Lounge	6		0	32 100
318d Lounge	7		0	34 650
320d EfficientDynamics Edition Lounge	8		0	38 050
320d Lounge	10		0	38 050
330d Lounge Plus Auto.	12	M	60	49 900
335d xDrive Lounge Plus Auto.	20	M	690	56 500

Surcoût Lounge Plus : Lounge + 3 100 €
Surcoût Sport : Lounge Plus + 1 900 €
Surcoût Luxury : Sport + 3 150 €
Surcoût M Sport : Sport + 2 550 €

SÉRIE 3 TOURING (BREAK)

Surcoût : berline + 1 350 € à + 1 650 €

NOUVELLE SÉRIE 3 GRAN TURISMO

320i Lounge Auto.	10	M	113	40 750
330i Lounge xDrive Auto.	15	M	860	48 450
340i Lounge xDrive Auto.	21	M	4 253	54 550
318d Lounge	8		0	37 850
320d Lounge	10		0	41 300
330d Lounge Auto.	15	M	613	50 250
335d Lounge xDrive Auto.	20	M	1 153	56 250

Surcoût Sport : Lounge + 5 250 €
Surcoût Luxury : Sport + 3 550 €
Surcoût M Sport : Sport + 2 250 € à + 2 350 €

NOUVELLE SÉRIE 4 COUPÉ

420i Lounge	10	M	173	40 550
430i Lounge	15	M	690	45 050
440i Lounge	20	M	5 113	51 900
M4	32	M	10 000	85 800
M4 Pack Compétition	34	M	10 000	92 600
418d Lounge	8		0	39 500
420d Lounge	10		0	42 500
430d Lounge Auto.	15	M	60	51 700
435d xDrive Lounge Auto.	20	M	690	57 750

Surcoût Sport : Lounge + 4 250 €
Surcoût Luxury : Sport + 5 850 €
Surcoût M Sport : Sport + 4 850 €

NOUVELLE SÉRIE 4 GRAN COUPE

Surcoût Série 4 Coupé + 0 €

NOUVELLE SÉRIE 4 CABRIOLET

420i Lounge	10	M	860	48 450
430i Lounge	15	M	1 873	53 200
440i Lounge	20	M	2 610	60 900
M4	32	M	10 000	92 100
M4 Pack Compétition	34	M	10 000	98 300
420d Lounge	10	M	50	50 450
430d Lounge Auto.	15	M	410	59 100
435d xDrive Lounge Auto.	15	M	1 490	64 800

Surcoût Sport : Lounge + 5 850 €
Surcoût Luxury : Sport + 4 000 €
Surcoût M Sport : Luxury + 650 €

X3

sDrive20i Lounge Auto.	11	M	2 153	42 600
xDrive28i Lounge Auto.	15	M	3 113	50 200
xDrive35i Lounge Plus Auto.	20	M	10 000	58 700
sDrive18d Lounge	8		0	39 350
xDrive20d Lounge	10	M	210	45 200
xDrive30d Lounge Auto.	15	M	1 260	53 900
xDrive35d Lounge Plus Auto.	20	M	2 300	62 500

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

X4

xDrive28i Lounge Plus Auto.	15	M	3 113	57 700
M40i Auto.	25	M	10 000	70 000
xDrive20d Lounge Plus	10	M	210	52 500
xDrive30d Lounge Plus Auto.	15	M	1 260	61 400
xDrive35d Lounge Plus Auto.	20	M	2 300	65 400

Surcoût xLine : Lounge Plus + 4 300 €
Surcoût M Sport : Lounge Plus + 4 550 € à + 7 460 €

NOUVELLE SÉRIE 5

530i Business Lounge xDrive Auto.	15	M	300	57 300
540i Business Lounge xDrive Auto.	22	M	3 473	63 950
520d Business Lounge	10		0	46 350
530d Business Lounge Auto.	15		0	58 900

Surcoût Sport : Business Lounge + 4 400 € à + 4 600 €
Surcoût Luxury : Sport + 1 300 € à + 3 700 €
Surcoût M Sport : Luxury + 200 € à + 1 500 €

SÉRIE 5 GRAN TURISMO

535i xDrive Lounge Plus Auto.	20	M	10 00	69 100
520d Lounge Plus Auto.	10	M	773	56 100
530d Lounge Plus Auto.	15	M	1 740	63 550
535d xDrive Lounge Plus Auto.	20	M	4 253	71 100

Surcoût Luxury : Lounge Plus + 8 100 € à + 8 400 €
Surcoût M Sport : Luxury + 1 650 € à + 1 700 €

SÉRIE 6 COUPÉ

640i Lounge Plus Auto.	21	M	5 113	85 300
650i Lounge Plus Auto.	34	M	10 000	98 700
M6 DKG	47	M	10 000	136 900
M6 Pack Compétition DKG	52	M	10 000	146 800
640d Lounge Plus	20	M	410	88 550

Surcoût Exclusive : Lounge Plus + 12 800 € à + 12 900 €
Surcoût M Sport : Lounge Plus + 10 000 € à + 10 250 €

SÉRIE 6 GRAN COUPÉ

640i Lounge Plus Auto.	21	M	5 573	87 500
650i Lounge Plus Auto.	34	M	10 000	100 900
M6 DKG	47	M	10 000	141 650
M6 Pack Compétition DKG	52	M	10 000	150 050
640d Lounge Plus Auto.	20	M	690	90 050

Surcoût Exclusive : Lounge Plus + 12 800 € à + 12 900 €
Surcoût M Sport : Lounge Plus + 10 000 € à + 10 250 €

SÉRIE 6 CABRIOLET

640i Lounge Plus Auto.	21	M	6 053	94 400
650i Lounge Plus Auto.	34	M	10 000	107 800
M6 DKG	47	M	10 000	144 350
M6 Pack Compétition DKG	52	M	10 000	154 250
640d Lounge Plus Auto.	20	M	773	97 650

Surcoût Exclusive : Lounge Plus + 11 000 € à + 11 100 €
Surcoût M Sport : Lounge Plus + 9 700 € à + 9 950 €

X5

xDrive35i Lounge Plus Auto.	20	M	10 000	70 700
xDrive50i Lounge Plus Auto.	25	M	10 000	86 350
M Auto.	49	M	10 000	127 650
xDrive40e Lounge Plus	13		0	73 850
sDrive25d Lounge Auto.	13	M	410	55 650
xDrive30d Lounge Plus Auto.	16	M	2 153	68 850
xDrive40d Lounge Plus Auto.	20	M	2 300	73 850
M50d Auto.	26	M	5 340	97 150

Surcoût Lounge Plus : Lounge + 6 450 €
Surcoût xLine : Lounge Plus + 4 850 € + 5 750 €
Surcoût Exclusive : xLine + 5 000 € à + 5 900 €
Surcoût M Sport : xLine + 500 € à + 3 400 €

X6

xDrive35i Lounge Plus Auto.	20	M	10 000	74 450
xDrive50i Lounge Plus Auto.	34	M	10 000	89 950
M Auto.	49	M	10 000	135 450
xDrive30d Lounge Plus Auto.	16	M	2 300	72 600
xDrive40d Lounge Plus Auto.	16	M	3 290	77 600
M50d Auto.	26	M	5 573	100 500

Surcoût Exclusive : Lounge Plus + 12 050 € à + 12 800 €
Surcoût M Sport : Lounge Plus + 10 200 € à + 10 700 €

SÉRIE 7

740i Auto.	21	M	1 873	92 250
750i xDrive Auto.	34	M	10 000	109 050
740e	13	B	1 000	94 450
730d Auto.	15		0	87 650
740d xDrive Auto.	20	M	60	97 850
750d xDrive Auto.	28	M	1 260	109 050

Surcoût Exclusive : "base" + 13 000 €
Surcoût M Sport : Exclusive + 3 850 €
Surcoût Limousine : berline + 5 600 € à + 10 750 €

i8

Hybride rechargeable	11	B	1 000	136 800

CITROËN

TYPE	CV	B/M*		PRIX
C-ZERO				
C-Zero Confort	1	B	6 300	26 900
NOUVELLE E-MEHARI				
Electrique	NC	B	6 300	25 000
C1 (3 PORTES)				
1.0 VTi 68 ch Live	4		0	10 350
1.2 PureTech 82 ch Shine	4		0	14 150

Surcoût Feel : Live + 1 800 €
Surcoût Shine : Feel + 1 400 €

C1 (5 PORTES)

Surcoût : 3 portes + 500 €

NOUVELLE C3

1.2 PureTech 68 ch Live	4	0	12 950
1.2 PureTech 82 ch Live	4	0	13 750
1.2 PureTech 110 ch Feel	5	0	16 900
1.6 BlueHDi 75 Live	4	0	15 550
1.6 BlueHDi 100 Feel	5	0	18 300

Surcoût Feel : Live + 1 550 €
Surcoût Shine : Feel + 1 800 €

C4 CACTUS (5 PORTES)

1.2 PureTech 82 ch Live	4	0	15 200
1.2 PureTech 110 Feel	5	0	19 000
1.6 Blue HDi 100 ch Feel	5	0	20 450

Surcoût Feel : Live + 1 850 €
Surcoût Shine : Feel + 1 750 €

NOUVELLE C-ELYSÉE

1.2 PureTech 82 ch Live	4	0	13 750
1.6 BlueHDi 100 ch Live	5	0	16 750

C4 BERLINE (5 PORTES)

1.2 PureTech 110 ch Live	6	0	18 950
1.2 PureTech 130 ch Feel	6	0	22 550
1.6 BlueHDi 100 ch Live	5	0	21 200
1.6 BlueHDi 120 ch Feel	6	0	24 600

Surcoût Feel : Live + 2 200 €
Surcoût Shine : Feel + 3 200 €

NOUVEAU C4 PICASSO

1.2 PureTech 110 ch Live	6		0	24 950
1.2 PureTech 130 ch Live	7		0	25 950
1.6 THP 165 ch Feel Auto.	9	M	73	30 700
1.6 BlueHDi 100 ch Live	5		0	26 800
1.6 BlueHDi 120 ch Live	6		0	27 800
2.0 BlueHDi 150 ch Feel	7		0	31 500

Surcoût Feel : Live + 2 050 €
Surcoût Shine : Feel + 2 800 € à + 2 950 €

NOUVEAU GRAND C4 PICASSO

Surcoût : C4 Picasso + 1 200 €

NEMO MULTISPACE

1.3 HDi 80 ch Attraction	4	0	16 100

Surcoût Confort : Attraction + 2 050 €
Surcoût XTR : Confort + 400 €

BERLINGO MULTISPACE

1.2 PureTech 110 ch Feel	6	0	21 300
1.6 BlueHDi 75 ch Feel	4	0	21 300
1.6 BlueHDi 100 ch Feel	5	0	22 000
1.6 BlueHDi 120 ch XTR	6	0	24 150

Surcoût XTR : Feel + 700 €
Surcoût Shine : XTR + 2 500 €

DACIA

DACIA PARIS
Tel : 01 80 18 00 44
www.renaultparis.fr

TYPE	CV	B/M*		PRIX
NOUVELLE SANDERO				
1.0 SCe 75	NC		0	7 990
0.9 TCe 90 ch Ambiance	5		0	10 300
1.5 dCi 75 ch Ambiance	4		0	11 250
1.5 dCi 90 ch Lauréate	4		0	12 950

Surcoût Lauréate : Ambiance + 1 100 €

NOUVELLE SANDERO STEPWAY

0.9 TCe 90	5	0	12 600
1.5 dCi 90	5	0	14 150

NOUVELLE LOGAN

1.0 SCe 75	NC	0	7 790
0.9 TCe 90 ch Ambiance	5	0	10 100
1.5 dCi 75 ch Ambiance	4	0	11 050
1.5 dCi 90 ch Lauréate	4	0	12 750

Surcoût Lauréate : Ambiance + 1 100 €

NOUVELLE LOGAN MCV

1.0 SCe 75	NC	0	8 990
0.9 TCe 90 Silver Line	5	0	11 850
1.5 dCi 75 Silver Line	4	0	12 800
1.5 dCi 90 Silver Line	4	0	13 400

Surcoût Black Line : Silver Line + 1 350 €

NOUVELLE LOGAN MCV STEPWAY

0.9 TCe 90 ch Explorer	nc	nc	13 700
1.5 dCi 90 ch Explorer	nc	nc	15 250

NOUVEAU LODGY

1.6 SCe 100 ch	6	M	410	10 150
1.2 TCe 115 ch Silver Line	6		0	13 350
1.5 dCi 90 ch Silver Line	5		0	14 550
1.5 dCi 110 ch Silver Line	5		0	15 350

Surcoût Silver Line : "base" + 1 500 €

NOUVEAU LODGY STEPWAY

1.2 TCe 115 ch	6	0	14 450
1.5 dCi 110 ch	6	0	16 450

DUSTER

1.6 SCe 115 ch	6	M	860	11 990
1.2 TCe 125 ch Silver Line	7	M	353	15 250
1.5 dCi 90 ch	5		0	13 600
1.5 dCi 110 ch Silver Line	6		0	15 950

Surcoût Silver Line : "base" + 1 750 € à + 1 760 €
Surcoût Lauréate Plus : Silver Line + 1 000 €
Surcoût Black Touch : Lauréate Plus + 1 000 €

NOUVEAU DOKKER

1.6 SCe 100 ch	6	M	473	9 650
1.2 TCe 115 ch Silver Line	6	M	73	12 850
1.5 dCi 75 ch Silver Line	4		0	13 950
1.5 dCi 90 ch Silver Line	5		0	14 450

Surcoût Silver Line : "base" + 1 500 €

NOUVEAU DOKKER STEPWAY

1.2 TCe 115 ch	6	M	73	14 250
1.5 dCi 90 ch	5		0	15 850

DS

TYPE	CV	B/M*		PRIX
NOUVELLE DS 3				
1.2 PureTech 82 ch Chic	4		0	15 950
1.2 PureTech 110 ch Be Chic	5		0	18 900
1.2 PureTech 130 ch Be Chic	6		0	20 100
1.6 THP 165 ch Performance Line	9	M	60	24 800
Performance	11		0	27 950
1.6 BlueHDi 100 ch Be Chic	5		0	20 100
1.6 BlueHDi 120 ch Performance Line	5		0	24 700

Surcoût Be Chic : Chic + 1 250 €
Surcoût So Chic : Be Chic + 1 300 €
Surcoût Performance Line : So Chic + 2 100 €
Surcoût Sport Chic : Performance Line + 650 €

NOUVELLE DS 3 CABRIO

1.2 PureTech 82 ch Be Chic	4		0	20 000
1.2 PureTech 110 ch So Chic	5		0	23 000
1.2 PureTech 130 ch So Chic	6		0	24 200
1.6 THP 165 ch Performance Line	9	M	60	27 000
Performance	11		0	30 450
1.6 BlueHDi 100 ch Be Chic	5		0	22 750
1.6 BlueHDi 120 ch Performance Line	6		0	26 900

Surcoût So Chic : Be Chic + 1 300 €
Surcoût Performance Line : So Chic + 1 800 €
Surcoût Sport Chic : Performance Line + 950 €

DS 4

1.2 PureTech 130 ch Chic	7		0	23 700
1.6 THP 165 ch So Chic Auto.	9	M	53	31 450
1.6 THP 210 ch Performance Line	12	M	353	34 750
1.6 BlueHDi 100 ch Chic	5		0	23 850
1.6 BlueHDi 120 ch Be Chic	6		0	26 850
2.0 BlueHDi 150 ch So Chic	7		0	31 400
2.0 BlueHDi 180 ch So Chic Auto.	7		0	34 250

Surcoût Be Chic : Chic + 1 800 €
Surcoût So Chic : Be Chic + 3 000 €
Surcoût Performance Line : So Chic + 2 500 €
Surcoût Sport Chic : Performance Line + 1 000 €

DS 4 CROSSBACK

1.2 PureTech 130 ch Be Chic	7		0	27 200
1.6 THP 165 ch Be Chic Auto.	9	M	53	30 150
1.6 BlueHDi 120 ch Be Chic	6		0	28 550
2.0 BlueHDi 180 ch Be Chic Auto.	9		0	32 950

Surcoût Sport Chic : Be Chic + 4 900 €

DS 5

1.6 THP 165 ch Be Chic Auto.	9	M	210	33 950
1.6 THP 210 ch So Chic	12	M	773	36 900
1.6 BlueHDi 120 ch Chic	6		0	29 750
2.0 BlueHDi 150 ch Be Chic	7		0	34 250
2.0 BlueHDi 180 ch Be Chic Auto.	9		0	36 950
Hybrid 4x4 200 ch So Chic	8		0	43 400

Surcoût Be Chic : Chic + 2 500 €
Surcoût So Chic : Be Chic + 2 300 €
Surcoût Performance Line : So Chic + 2 500 €
Surcoût Sport Chic : Performance Line + 1 100 € à + 1 500 €

NOUVELLE DS 7 CROSSBACK

1.6 THP 225 ch La Première Auto.	NC		NC	54 900
2.0 BlueHDi 180 ch La Première Auto.	NC		NC	53 400

FERRARI

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

FIAT

TYPE	CV	B/M*		PRIX
500				
1.2 69 ch Pop	4		0	12 590
0.9 TwinAir 85 ch Lounge	4		0	16 490
0.9 TwinAir 105 ch Lounge	5		0	17 240
1.3 MultiJet 95 ch Popstar	5		0	17 140

Surcoût Popstar : Pop + 1 300 €
Surcoût Lounge : Popstar + 900 €
Surcoût Club : Lounge + 1 500 €

ABARTH 595

595	8	M	410	18 800
595 Turismo	9	M	410	22 600
595 Competizione	10	M	410	25 900

500C (CABRIOLET)

1.2 69 ch Pop	4		0	14 590
0.9 TwinAir 85 ch Lounge	4		0	18 490
0.9 TwinAir 105 ch Lounge	4		0	19 240
1.3 MultiJet 95 ch Popstar	5		0	19 140

Surcoût Popstar : Pop + 1 300 €
Surcoût Lounge : Popstar + 900 €
Surcoût Club : Lounge + 1 500 €

ABARTH 595C

595C	8	M	410	20 800
595C Turismo	9	M	410	22 600
595C Competizione	10	M	410	27 900

500L RUN OUT

1.4 95 ch Family	6	M	690	16 990
0.9 TwinAir 105 ch Family	5		0	17 990
1.3 MultiJet 95 ch Family	5		0	19 590
1.6 MultiJet 120 ch Weekend	6		0	22 590

Surcoût Weekend : Family + 2 000 €
Surcoût Weekend S : Weekend + 1 500 €

500L LIVING

0.9 TwinAir 105 ch Popstar	5		0	21 190
1.3 MultiJet 95 ch Popstar	5		0	22 290
1.6 MultiJet 120 ch Popstar	6		0	23 290

Surcoût Lounge : Popstar + 1 500 €

500X

1.6 E-Torq 110 ch Pop	6	M	410	17 990
1.4 MultiAir 140 ch Popstar	8	M	410	21 490
1.4 MultiAir 170 ch Cross 4x4 Auto.	10	M	2 300	26 990
1.3 MultiJet 95 ch Pop	5		0	19 690

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

1.6 MultiJet 120 ch Popstar	6		0	22 990
2.0 MultiJet 140 ch Cross 4x4	7	M	73	26 590
Surcoût Popstar : Pop + 2 000 €				
Surcoût Lounge : Popstar + 2 300 €				
Surcoût Cross : Popstar + 1 500 €				
Surcoût Cross Plus : Cross + 2 300 €				
PANDA				
1.2 69 ch	4		0	9 590
0.9 TwinAir 85 ch Pop	4		0	12 090
1.3 MultiJet 95 ch Pop	4		0	14 090
Surcoût Pop : "base" + 1 000 €				
Surcoût Easy : Pop + 1 000 €				
Surcoût Lounge : Easy + 1 000 €				
PANDA 4X4				
0.9 TwinAir 85 ch Rock	5		0	16 690
0.9 TwinAir 90 ch Cross	5		0	18 190
1.3 MultiJet 95 ch Rock	4		0	18 690
Surcoût Cross : Rock + 1 500 €				
PUNTO (5 PORTES)				
1.2 69 ch	4		0	11 090
1.4 77 ch Easy	5	M	113	13 590
0.9 TwinAir 105 ch Easy	5		0	15 090
1.3 Diesel 95 ch Pop	NC		0	15 590
Surcoût Pop : "base" + 1 000 €				
Surcoût Easy : Pop + 1 000 €				
Surcoût Lounge : Easy + 1 000 €				
NOUVELLE TIPO BERLINE				
1.4 95 ch	5	M	140	12 490
1.6 110 ch Easy ATX	6	M	953	16 590
1.3 MultiJet 95 ch	4		0	14 990
1.6 MultiJet 120 ch Pop	4		0	17 590
Surcoût Pop : "base" + 1 300 €				
Surcoût Easy : Pop + 1 300 €				
NOUVELLE TIPO 5 PORTES				
Surcoût Tipo Berline + 1 500 €				
1.4 T-Jet 120 ch Easy	7	M	410	18 490
Surcoût Lounge : Easy + 1 500 €				
NOUVELLE TIPO STATION WAGON				
Surcoût : 5 Portes + 1 500 €				
124 SPIDER				
1.4 MultiAir 140 ch	8	M	1 153	26 290
Surcoût Lusso : "base" + 2 000 €				
Surcoût Lusso Plus : Lusso + 2 000 €				
NOUVEAU ABARTH 124 SPIDER				
1.4 MultiAir 170 ch	9	M	1 153	40 000
NOUVEAU QUBO				
1.3 MultiJet 80 ch Trekking	4		0	16 140
1.3 MultiJet 95 ch Trekking	5		0	16 640
DOBLO				
1.4 95 ch Pop	6	M	5 340	16 490
1.6 MultiJet 95 ch Lounge	5		0	22 390
1.6 MultiJet 120 ch Lounge	6		0	22 890
Surcoût Lounge Pack : Lounge + 1 000 €				
Surcoût Trekking : Lounge Pack + 0 €				
DOBLO MAXI				
1.6 MultiJet 120 ch Lounge	6		0	23 690
Surcoût Lounge Pack : Lounge + 1 000 €				

FORD

TYPE	CV		B/M*	PRIX
NOUVELLE KA +				
1.2 Ti-VCT 70 ch Essential	4		0	9 990
1.2 Ti-VCT 85 ch Ultimate	5		0	11 490
NOUVELLE FIESTA (3 PORTES)				
1.1 70 ch Essential	5		0	13 950
1.1 85 ch Essential	5		0	14 550
1.0 EcoBoost 100 ch Trend	5		0	16 550
1.0 EcoBoost 125 ch Titanium	6		0	18 650
1.5 TDCi 85 ch Essential	4		0	16 950
1.5 TDCi 120 ch Titanium	6		0	20 350
Surcoût Trend : Essential + 800 €				
Surcoût Titanium : Trend + 1 300 €				
FIESTA (5 PORTES)				
Surcoût : berline 3 portes + 600 €				
FOCUS				
1.6 Ti-VCT 85 ch Trend	5	M	410	18 100
1.0 EcoBoost 100 ch Trend	5		0	20 600
1.0 EcoBoost 125 ch Titanium	5		0	24 500
1.5 EcoBoost 150 ch Titanium	6	M	50	25 700
2.0 EcoBoost 250 ch ST	15	M	2 610	29 200
RS	24	M	5 810	39 700
1.5 TDCi 95 ch Trend	5		0	22 600
1.5 TDCi Econetic 105 ch Titanium	5		0	25 700
1.5 TDCi 120 ch Titanium	6		0	26 500
2.0 TDCi 150 ch Titanium	7		0	27 700
2.0 TDCi 185 ch ST	15		0	30 700
Surcoût Titanium : Trend + 2 700 €				
Surcoût ST-Line : Titanium + 0 €				
FOCUS SW (BREAK)				
Surcoût : berline + 600 €				
B-MAX				
1.4 90 ch Edition	5	M	410	18 100
1.0 EcoBoost 100 ch Edition	5		0	19 750
1.6 Ti-VCT 105 ch Edition PowerShift	6	M	1 260	20 550
1.0 EcoBoost 125 ch Edition	6		0	20 550
1.0 EcoBoost 140 ch Titanium	7		0	21 900
1.5 TDCi 75 ch Edition	4		0	20 750
1.5 TDCi 95 Edition	5		0	21 600
Surcoût Titanium : Edition + 850 à + 1 600 €				
Surcoût Color Edition : Titanium + 650 €				
ECOSPORT				
1.5 Ti-VCT 112 ch Trend	6	M	1 260	18 450
1.0 EcoBoost 125 ch Trend	7		0	19 450
1.0 EcoBoost 140 ch Titanium	7		0	21 500
1.5 TDCi 95 ch Trend	5		0	20 650
Surcoût Titanium : Trend + 1 550 €				
Surcoût Titanium S : Titanium + 1 150 €				
C-MAX				
1.0 EcoBoost 100 ch Trend	5		0	23 100
1.0 EcoBoost 125 ch Trend	6		0	24 300
1.5 EcoBoost 150 ch Titanium	8	M	773	27 500
1.5 TDCi 95 ch Trend	5		0	25 100
1.5 TDCi Econetic 105 ch Trend	5		0	25 500
1.5 TDCi 120 ch Trend	6		0	26 300
2.0 TDCi 150 ch Titanium	8		0	29 500
2.0 TDCi 170 ch Titanium PowerShift	8	M	60	32 000
Surcoût Titanium : Trend + 2 000 €				
GRAND C-MAX				
Surcoût : C-MAX + 1 300 €				
KUGA				
1 5 EcoBoost 120 ch Trend	8	M	690	22 650
1.5 EcoBoost 150 ch Trend	8	M	690	24 850
1.5 EcoBoost 182 ch Titanium Auto. 4x4	11	M	4 810	32 700
1.5 TDCi 120 ch Trend	8		0	26 100
2.0 TDCi 150 ch Trend	8		0	28 350
2.0 TDCi 180 ch Titanium 4x4	10	M	210	34 600
Surcoût Titanium : Trend + 3 050 €				
Surcoût ST-Line : Titanium + 1 900 €				
Surcoût Vignale : ST-Line + 3 950 €				
MONDEO				
1.0 EcoBoost 125 ch Trend	6		0	27 550
1.5 EcoBoost 160 ch ST Line	9	M	300	31 750
2.0 EcoBoost 240 ch ST Line Auto.	14	M	5 573	37 450
Hybrid 187 ch Titanium (4 portes)	9		0	34 950
1.5 TDCi 120 ch Trend	6		0	29 550
2.0 TDCi 150 ch ST Line	7		0	33 250
2.0 TDCi 180 ch ST Line	9		0	34 750
2.0 TDCi 210 ch ST Line PowerShift	12	M	60	37 950
Surcoût Titanium : ST Line + 0 €				
Surcoût Vignale : Titanium + 6 100 €				
MONDEO SW				
Surcoût : berline + 1 000 €				
S-MAX				
1.5 EcoBoost 160 ch Trend	9	M	1 260	34 700
2.0 EcoBoost 240 ch Titanium Auto.	15	M	7 073	42 400
2.0 TDCi 120 ch Trend	6	M	60	34 700
2.0 TDCi 150 ch Trend	8	M	60	36 200
2.0 TDCi 180 ch Titanium	10	M	60	39 700
2.0 TDCi Bi-Turbo 210 ch Titanium PwrSh.	12	M	773	42 900
Surcoût Titanium : Trend + 2 000 €				
Surcoût Vignale : Titanium + 6 700 €				
GALAXY				
1.5 EcoBoost 160 ch Titanium	9	M	1 260	39 900
2.0 TDCi 120 ch Trend	6		73	37 700
2.0 TDCi 150 ch Trend	8		73	39 200
2.0 TDCi 180 ch Titanium	10		73	42 900
2.0 TDCi Bi-Turbo 210 ch Titanium PwrSh.	12	M	773	46 100
Surcoût Titanium : Trend + 2 200 €				
EDGE				
2.0 TDCi 180 Trend	10	M	1 260	42 750
2.0 TDCi 210 Titanium PowerShift	12	M	1 260	49 250
Surcoût Titanium : Trend + 3 000 €				
Surcoût Sport : Titanium + 3 000 €				
Surcoût Vignale : Sport + 3 700 €				
MUSTANG FASTBACK				
2.3 EcoBoost 317 ch	21	M	8 173	38 500
5.0 GT 418 ch	33	M	10 000	42 900
MUSTANG CONVERTIBLE				
Surcoût : Fastback + 4 400 €				
TOURNEO COURIER				
1.0 EcoBoost 100 ch Ambiente	5		0	13 420
1.5 TDCi 75 ch Ambiente	4		0	14 420
1.5 TDCi 95 ch Ambiente	5		0	14 920
Surcoût Trend : Ambiente + 750 €				
Surcoût Sport : Trend + 1 740 €				
Surcoût Titanium : Trend + 1 200 €				
TOURNEO CONNECT				
1.0 EcoBoost 100 ch Ambiente	6		0	20 570
1.5 TDCi 75 ch Ambiente	5		0	21 070
1.5 TDCi 100 ch Ambiente	5		0	21 670
1.5 TDCi 120 ch Trend	6		0	24 170
Surcoût Trend : Ambiente + 1 400 €				
Surcoût Titanium : Trend + 2 100 €				
GRAND TOURNEO CONNECT				
Surcoût : "court" + 600 €				

HONDA

GARAGE DU CLOS
91 LINAS 01 69 80 72 80
2 avenue Ettore Bugatti
91 VILLEBON SUR YVETTE 01 69 31 55 00
47 avenue du Général de Gaulle
www.honda-montlhery.com

TYPE	CV		B/M*	PRIX
JAZZ				
1.3 i-VTEC 102 ch Elegance	5		0	16 380
Surcoût Executive : Elegance + 800 €				
Surcoût Exclusive Navi : Executive + 2 200 €				
NOUVELLE CIVIC (5 PORTES)				
1.0 i-VTEC Elegance	6		0	22 900
1.5 i-VTEC Sport	10	M	113	27 300
Surcoût Executive : Elegance + 2 000 €				
Surcoût Exclusive : Executive + 2 600 €				
Surcoût Sport Plus : Sport + 2 000 €				
Surcoût Prestige : Sport Plus + 1 000 €				
NOUVELLE CIVIC (4 PORTES)				
Surcoût : 5 portes + 2 700 €				
HR-V				
1.5 i-VTEC 130 ch Elegance	7	M	73	21 760
1.6 i-DTEC 120 ch Elegance	6		0	24 100
Surcoût Executive : Elegance + 1 870 €				
Surcoût Exclusive Navi : Executive + 2 500 €				
CR-V				
2.0 i-VTEC 155 ch Elegance	9	M	4 253	29 930
1.6 i-DTEC 120 ch Comfort	6		0	28 280
1.6 i-DTEC 160 ch Elegance Navi 4WD	9	M	73	36 380
Surcoût Elegance : Comfort + 2 700 €				
Surcoût Executive Navi : Elegance Navi + 2 250 € à + 6 800 €				
Surcoût Exclusive Navi : Executive Navi + 2 100 €				
Surcoût Innova : Exclusive Navi + 1 800 €				
NSX				
3.5	41	M	10 000	192 500

HYUNDAI

TYPE	CV		B/M*	PRIX
NOUVELLE i10				
1.0 66 ch Initia	4		0	10 950
1.2 87 ch Intuitive	5		0	12 900
Surcoût Intuitive : Initia + 1 350 €				
Surcoût Creative : Intuitive + 2 000 €				
i20 (5 PORTES)				
1.2 84 ch Intuitive	4		0	15 200
1.0 T-GDi 100 ch Intuitive	5		0	16 050
1.0 T-GDi 120 ch Creative	6		0	19 400
1.1 CRDi 75 ch Intuitive	4		0	17 100
1.4 CRDi 90 ch Intuitive	4		0	17 800
Surcoût Creative : Intuitive + 2 750 €				
i20 COUPE				
Surcoût : berline + 0 €				
i20 ACTIVE				
1.0 T-GDi 100	NC		0	18 850
ix20				
1.4 90 ch Intuitive	5	M	73	18 700
1.6 125 ch Intuitive	7	M	410	19 950
1.6 CRDi 115 ch Intuitive	6		0	21 500
Surcoût Executive : Intuitive + 3 300 €				
NOUVELLE i30				
1.0 T-GDi 120 ch Intuitive	NC		0	22 550
1.4 T-GDi 140 ch Creative	NC		0	27 950
1.6 CRDi 110 Intuitive	NC		0	24 650
1.6 CRDi 136 ch Creative	NC		0	29 850
Surcoût Creative : Intuitive + 4 200 €				
NOUVELLE i30 SW				
1.0 T-GDi 120 Edition #1	nc		nc	25 550
1.4 T-GDi 140 Creative	nc		nc	28 950
1.6 CRDi 110 Edition #1	nc		nc	27 650
1.6 CRDi 136 Creative	nc		nc	30 850
NOUVELLE IONIQ				
Hybrid Intuitive	5		0	26 100
Electric Creative	NC	B	6 300	35 850
Surcoût Creative : Intuitive + 3 200 €				
Surcoût Executive : Creative + 1 500 €				
i40				
1.7 CRDi 141 ch Creative	7		0	34 800
i40 SPORT WAGON (BREAK)				
Surcoût : berline + 1 200 €				
Surcoût Executive : Creative + 3 400 €				
TUCSON				
1.6 GDi 132 ch Initia	7	M	1 050	22 950
1.6 T-GDi 177 ch Executive 4WD DCT	10	M	5 810	38 050
1.7 CRDi 115 ch Initia	6		0	25 450
2.0 CRDi 136 ch Creative	8	M	50	32 400
1.7 CRDi 141 ch Intuitive DCT	7	M	60	30 500
2.0 CRDi 185 ch Executive 4WD Auto.	11	M	4 673	41 400
Surcoût Intuitive : Initia + 2 450 €				
Surcoût Creative : Intuitive + 2 500 €				
Surcoût Executive : Creative + 3 250 € à + 3 800 €				
SANTA FE				
2.2 CRDi 200 ch Creative	11	M	1 260	45 350
Surcoût Executive : Creative + 7 450 €				

INFINITI

TYPE	CV		B/M*	PRIX
Q30				
1.6t	7	M	140	26 300
2.0t Sport AWD DCT	12	M	2 153	41 030
1.5d	5		0	27 100
2.2d DCT	9		0	31 800
Surcoût Premium : "base" + 2 970 €				
Surcoût Premium Tech : Premium + 4 750 €				
Surcoût Sport : Premium + 3 600 €				
QX30				
2.0t Premium AWD DCT	NC	M	2 010	40 350
2.2d Premium AWD DCT	9	M	53	39 800
Surcoût Premium Tech : Premium + 4 570 €				
Q50				
2.0t Premium Auto.	NC	M	953	42 750
3.0t Sport Auto.	NC	M	10 000	56 050
Hybrid Sport	19	M	773	56 050
2.2d 170 ch	9		0	37 200
Surcoût Premium : "base" + 3 350 €				
Surcoût Premium Tech : Premium + 7 950 €				
Surcoût Sport : Premium + 4 450 €				
Surcoût Sport Tech : Sport + 6 000 €				
NOUVEAU Q60				
2.0t Premium Auto.	NC	M	2 153	44 390
3.0t Sport Auto. AWD	NC	M	10 000	56 950
Surcoût Premium Tech : Premium + 6 500 €				
Surcoût Sport : Premium + 2 500 €				
Surcoût Sport Tech : Sport + 6 500 €				
Q70				
3.7 Sport Tech	22	M	10 000	61 900
Hybrid Premium	19	M	860	57 800
2.2d	NC		0	45 900
Surcoût Premium : "base" + 3 450 €				
Surcoût Premium Tech : Premium + 4 200 €				
Surcoût Sport : Premium + 4 150 €				
Surcoût Sport Tech : Sport + 3 000 €				
QX70				
3.7 GT	23	M	10 000	54 520
5.0 S Premium	30	M	10 000	74 180
Surcoût GT Premium : GT + 5 720 €				
Surcoût S : GT + 3 010 €				
Surcoût S Premium : S + 5 720 €				
Surcoût Design : S Premium + 900 €				

JAGUAR

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

TYPE	CV		B/M*	PRIX
XE				
2.0 200 ch Pure Auto.	NC	M	773	37 360
2.0 250 ch Pure Auto.	NC	M	773	43 060
S Auto.	23	M	10 000	64 550
2.0 D E-Performance 163 ch Pure	8		0	37 460
2.0 D 180 ch Pure	10		0	37 460
2.0 D 240 ch Pure Auto.	NC	M	300	47 100
Surcoût Prestige : Pure + 4 300 € à + 4 600 €				
Surcoût Portfolio : Prestige + 3 000 € à + 3 700 €				
Surcoût R-Sport : Prestige + 1 550 € à + 2 250 €				
XF				
2.0 200 ch Pure Auto.	12	M	1 873	46 540
2.0 250 ch Pure Auto.	15	M	1 873	50 070
3.0 340 ch Prestige Auto.	23	M	10 000	65 770
3.0 380 ch S Auto.	27	M	10 000	84 840
2.0 D E-Performance 163 ch Pure	8		0	41 820
2.0 D 180 ch Pure	9		0	44 120
2.0 D 240 ch Pure Auto.	15		410	50 880
3.0 D 300 ch Prestige Auto.	19	M	773	65 000
Surcoût Prestige : Pure + 4 760 € à + 5 150 €				
Surcoût Portfolio : Prestige + 8 960 €				
Surcoût R-Sport : Prestige + 2 920 €				
NOUVELLE F-TYPE COUPÉ				
3.0 340 ch	24	M	10 000	66 770
3.0 380 ch	NC	M	10 000	81 080
400 Sport Auto.	NC	M	10 000	100 190
R Auto.	46	M	10 000	117 190
SVR AWD Auto.	50	M	10 000	140 580
Surcoût R-Dynamic : "base" + 4 840 €				
NOUVELLE F-TYPE CABRIOLET				
3.0 340 ch	24	M	10 000	73 820
3.0 380 ch	NC	M	10 000	88 130
400 Sport Auto.	NC	M	10 000	107 240
R Auto.	46	M	10 000	124 240
SVR AWD Auto.	50	M	10 000	147 630
Surcoût R-Dynamic : "base" + 4 840 €				
F-PACE				
2.0 250 ch Pure AWD Auto.	NC		4 673	52 060
3.0 340 ch Pure 4x4 Auto.	23	M	10 000	61 160
3.0 380 ch S 4x4 Auto.	27	M	10 000	83 508
2.0 D E-Performance 163 ch Pure	NC	M	60	44 410
2.0 D 180 ch Pure AWD	10	M	173	47 010
2.0 D 240 ch Pure AWD Auto.	NC	M	1 740	53 760
3.0 D 300 ch Pure AWD Auto.	19	M	2 610	59 810
Surcoût Prestige : Pure + 5 200 €				
Surcoût Portfolio : Prestige + 7 748 € à + 8 298 €				
Surcoût R-Sport : Prestige + 4 300 € à + 4 350 €				
Surcoût S : R-Sport + 9 898 €				
XJ				
3.0 340 ch Luxe Premium AWD Auto.	NC	M	10 000	93 260
R Auto.	NC	M	10 000	144 250
3.0 D 300 ch Luxe Auto.	NC	M	1 260	83 100
Surcoût Luxe Premium : Luxe + 5 000 €				
Surcoût Portfolio : Luxe Premium + 6 690 € à + 7 450 €				
Surcoût Autobiography : Portfolio + 17 050 € à + 18 250 €				

JEEP

TYPE	CV	B/M*	PRIX
RENEGADE			
1.6 E.torQ Evo 110 ch Sport	6	M 540	18 950
1.4 MultiAir 140 ch Longitude	8	M 473	22 150
1.4 MultiAir 170 ch Limited 4x4 Auto.	10	M 2 773	31 450
1.6 MultiJet 120 ch Sport	6	0	21 650
2.0 MultiJet 120 ch Sport 4x4	7	0	23 550
2.0 MultiJet 140 ch Limited 4x4	8	M 173	30 350
2.0 MultiJet 170 ch Trailhawk 4x4 Auto.	10	M 1 490	33 300
Surcoût Longitude : Sport + 1 700 €			
Surcoût Limited : Longitude + 4 100 €			
Surcoût Limited Advanced Technologies : Limited + 2 000 €			
Surcoût Trailhawk Advanced : Trailhawk + 2 250 €			
WRANGLER (2 PORTES)			
3.6 284 ch Sahara Auto.	20	M 10 000	40 000
2.8 CRD Sport Auto.	13	M 10 000	33 400
Surcoût Sahara : Sport + 7 100 €			
Surcoût Rubicon : Sahara + 2 000 €			
WRANGLER UNLIMITED (4 PORTES)			
Surcoût : Wrangler + 2 500 €			
CHEROKEE			
2.0 MultiJet 140 ch Longitude	8	M 410	36 950
2.2 MultiJet 185 ch 4x4 Auto. Longitude	10	M 1 260	42 650
2.2 MultiJet 200 ch 4x4 Auto. Limited	12	M 1 260	47 450
Surcoût Overland : Limited + 3 500 €			
GRAND CHEROKEE			
5.7 Hemi 352 ch Overland Auto.	27	M 8 000	68 400
SRT Auto.	39	M 10 000	84 700
3.0 CRD 250 ch Limited Auto.	16	M 3 600	56 900
Surcoût Trailhawk : Limited + 7 000 €			
Surcoût Overland : Trailhawk + 4 500 €			
Surcoût Summit : Overland + 4 000 €			
Surcoût Summit Signature : Summit + 4 000 €			

KIA

TYPE	CV	B/M*	PRIX
NOUVELLE PICANTO			
1.0 67 Motion	4	0	10 900
1.2 84 GT Line	4	0	15 100
Surcoût Active : Motion + 1 500 €			
Surcoût Launch Edition : Active + 1 000 €			
Surcout GT Line : Active + 2 100 €			
NOUVELLE RIO			
1.2 84 ch Motion	4	0	13 490
1.0 T-GDi 100 ch Launch Edition	5	0	17 590
1.4 100 ch Launch Edition Auto.	6	M 473	17 990
1.4 CRDi 90 ch Motion	4	0	15 690
Surcoût Active : Motion + 1 800 €			
Surcoût Launch Edition : Active + 1 300 €			
Surcoût Premium : Launch Edition + 2 000 €			
VENGA			
1.4 90 ch Motion	5	M 73	16 100
1.6 125 ch Active	7	M 410	19 800
1.6 CRDi 115 ch Active	6	0	21 800
Surcoût Active : Motion + 2 500 €			
Surcoût Premium : Active + 1 300 €			
NOUVEAU SOUL			
1.6 GDI 132 Active	NC	M 1 153	20 600
Sport DCT	NC	M 2 153	27 600
1.6 CRDi 136 Active	NC	M 50	23 100
Surcoût Premium : Active + 3 000 €			
PRO_CEE'D			
1.0 T-GDi 120 ch Active	6	0	21 990
GT	12	M 4 673	29 290
1.6 CRDi 136 ch Active	7	0	23 290
Surcoût GT Line : Active + 1 700 €			
CEE'D			
1.4 100 ch Motion	6	M 353	17 990
1.0 T-GDi 120 ch Active	6	0	22 290
1.4 CRDi 90 ch Motion	5	0	19 990
1.6 CRDi 110 ch Active	5	0	23 590
1.6 CRDi 136 ch Active	7	0	23 590
Surcoût GT Line : Active + 1 700 €			
Surcoût Premium : GT Line + 1 800 €			
CEE'D SW (BREAK)			
Surcoût : 5 portes + 1 100 €			
CARENS			
1.6 GDi 135 ch Motion	7	M 690	22 490
1.7 CRDi 115 ch Motion	6	0	24 690
1.7 CRDi 141 ch Active	7	0	28 490
Surcoût Active : Motion + 3 200 €			
Surcoût Premium : Motion + 2 600 €			
NOUVEAU NIRO			
Motion	5	0	26 990
Surcoût Active : Motion + 2 000 €			
Surcoût Premium : Active + 4 000 €			
SPORTAGE			
1.6 GDi 132 ch Motion	7	M 1 050	23 090
1.6 T-GDi 177 ch GT Line Pk Prem 4x4 DCT	10	M 5 810	37 590
1.7 CRDi 115 ch Motion	6	0	25 090
2.0 CRDi 136 ch GT Line	7	M 50	32 990
1.7 CRDi 141 Active DCT	7	M 60	30 990
2.0 CRDi 185 ch GT Line Pk Prem. 4x4 Auto.	11	M 3 853	40 790
Surcoût Active : Motion + 3 900 €			
Surcoût GT Line : Active + 1 800 €			
Surcoût GT Line Pack Premium : GT Line + 3 000 €			
Surcoût Premium : GT Line Pack Premium + 0 €			

OPTIMA			
Hybride Rechargeable	NC	B 1 000	45 990
1.7 CRDi 141 ch Premium	7	0	32 990
Surcoût GT Line : Premium + 6 000 €			
NOUVELLE OPTIMA SW			
GT Auto.	NC	M 10 000	42 990
1.7 CRDi 141 ch Premium	NC	0	33 990
Surcoût GT Line : Premium + 6 000 €			
SORENTO			
2.2 CRDi 200 ch Active	12	M 1 260	37 000
Surcoût Premium : Active + 4 000 €			
Surcoût Ultimate : Premium + 4 000 €			

LAMBORGHINI

TYPE	CV	B/M*	PRIX
Huracán LP 580-2	NC	M 10 000	180 000
Huracán LP 610-4	NC	M 10 000	203 400
Huracán LP 610-4 Spyder	NC	M 10 000	223 740
Aventador LP 700-4	NC	M 10 000	324 000
Aventador LP 700-4 Roadster	NC	M 10 000	360 000
Aventador LP 750-4 Superveloce	NC	M 10 000	396 600
Aventador LP 750-4 Superveloce Road.	NC	M 10 000	432 960

LANCIA

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

LAND ROVER

TYPE	CV	B/M*	PRIX
EVOQUE / EVOQUE COUPÉ			
2.0 Si4 240 ch Pure Auto.	15	M 7 340	44 400
2.2 eD4 150 ch Pure	9	0	36 000
2.2 TD4 180 ch Pure	12	0	40 800
Surcoût SE : Pure + 3 900 €			
Surcoût SE Dynamic : SE + 4 600 €			
Surcoût HSE : SE Dynamic + 3 200 €			
Surcoût HSE Dynamic : HSE + 2 600 €			
Surcoût Autobiography : HSE Dynamic + 6 000 €			
EVOQUE CABRIOLET			
2.0 Si4 240 ch SE Dynamic Auto.	16	M 10 000	56 800
2.0 TD4 150 ch SE Dynamic Auto.	9	0	52 800
2.0 TD4 180 ch SE Dynamic Auto.	11	0	55 800
Surcoût HSE Dynamic : SE Dynamic + 6 300 €			
NOUVEAU DISCOVERY			
3.0 Si6 340 ch SE Auto.	NC	M 10 000	59 300
2.0 TD4 180 ch S Auto.	NC	M 3 290	50 900
2.0 SD4 240 ch S Auto.	NC	M 4 253	54 800
3.0 TD6 258 ch SE Auto.	NC	M 9 660	59 300
Surcoût SE : S + 2 450 € à 2 500 €			
Surcoût HSE : SE + 8 400 € à + 8 420 €			
Surcoût HSE Luxury : HSE + 6 600 €			
DISCOVERY SPORT			
2.0 Si4 240 ch Pure Auto.	15	M 10 000	41 000
2.0 eD4 150 ch Pure	8	0	36 812
2.0 TD4 150 ch Pure	8	M 173	36 400
2.0 TD4 180 ch Pure	10	M 173	38 600
Surcoût SE : Pure + 4 500 € à + 4 800 €			
Surcoût HSE : SE + 5 400 €			
Surcoût HSE Luxury : HSE + 6 000 €			
NOUVEAU RANGE ROVER VELAR			
P250 Auto.	NC	M 5 340	57 500
P380 Auto.	NC	M 10 000	68 300
D180 Auto.	NC	M 613	57 500
D240 Auto.	NC	M 1 873	61 700
D300 Auto.	NC	M 4 050	67 600
Surcoût R-Dynamic : "base" + 3 400 €			
Surcoût S : R-Dynamic + 3 800 €			
Surcoût R-Dynamic S : S + 3 400 €			
Surcoût SE : R-Dynamic S + 1 700 €			
Surcoût R-Dynamic SE : SE + 3 400 €			
Surcoût HSE : R-Dynamix SE + 4 800 €			
Surcoût R-Dynamic HSE : HSE + 3 400 €			
RANGE ROVER SPORT			
3.0 S/C HSE Auto.	NC	M 10 000	76 900
5.0 S/C HSE Dynamic Auto.	43	M 10 000	96 700
SVR Auto.	NC	M 1 000	131 400
2.0 SD4 S Auto.	NC	M 3 473	63 300
3.0 TDV6 S Auto.	14	M 7 613	67 500
3.0 SDV6 SE Auto.	19	M 8 460	77 400
4.4 SDV8 HSE Auto.	24	M 10 000	89 600
3.0 SDV6 Hybride HSE	20	M 3 473	91 600
Surcoût SE : S + 4 900 €			
Surcoût HSE : SE + 5 500 €			
Surcoût HSE Dynamic : HSE + 1 600 € à + 2 500 €			
Surcoût Autobiography Dynamic : HSE Dyn. + 11 600 € à + 12 200 €			
RANGE ROVER			
5.0 S/C Vogue Auto.	44	M 10 000	123 500
3.0 TDV6 HSE Auto.	16	M 7 613	98 600
4.4 SDV8 Vogue Auto.	22	M 10 000	117 400
3.0 SDV6 Hybride Autobiography	18	M 3 473	136 500
Surcoût Vogue : HSE + 10 200 €			
Surcoût Autobiography : Vogue + 14 100 €			
Surcoût SVAutobiography : Autobiography + 55 300 € à + 61 200 €			

LEXUS

TYPE	CV	B/M*	PRIX
CT			
200h	4	0	28 590
Surcoût Pack : "base" + 1 300 €			
Surcoût Luxe : Pack + 5 200 €			
Surcoût F-Sport : Luxe + 0 €			
Surcoût Executive : F-Sport + 7 400 €			

NOUVELLE IS			
300h	9	0	39 990
Surcoût Pack : "base" + 1 700 €			
Surcoût Luxe : Pack + 7 300 €			
Surcoût F-Sport : Luxe + 0 €			
Surcoût Executive : F-Sport + 7 200 €			
Surcoût F-Sport Executive : Executive + 3 300 €			
RC			
200t F-Sport	15	M 4 253	56 590
F Auto.	38	M 10 000	79 790
300h Luxe	10	0	51 590
Surcoût F-Sport : Luxe + 4 400 €			
Surcoût Executive : F-Sport + 4 400 €			
Surcoût F-Sport Executive : Executive + 1 200 €			
Surcoût F GT : F + 8 000 €			
Surcoût F Carbon : F GT + 3 200 €			
NX			
200t Luxe 4WD	15	M 7 890	52 290
300h	8	0	40 490
Surcoût Pack : "base" + 2 300 €			
Surcoût Luxe : Pack + 7 500 €			
Surcoût F-Sport : Luxe + 7 000 €			
Surcoût Executive : F-Sport + 4 000 €			
Surcoût F-Sport Executive : Executive + 2 500 €			
GS			
F Auto.	39	M 10 000	99 900
300h Pack	9	0	51 500
450h Pack	18	M 300	61 500
Surcoût F GT : F + 9 000 €			
Surcoût Luxe : Pack + 7 700 € à + 8 800 €			
Surcoût F-Sport : Luxe + 7 000 € à + 8 100 €			
Surcoût Executive : F-Sport + 0 € à + 2 200 €			
RX			
450h Pack	16	0	65 100
Surcoût Luxe : Pack + 7 700 €			
Surcoût F-Sport : Luxe + 6 000 €			
Surcoût F-Sport Executive : F-Sport + 3 300 €			
Surcoût Executive : F-Sport Executive + 1 700 €			
LS			
600h Luxe	28	M 10 000	123 500
Surcoût F-Sport : Luxe + 6 000 €			
Surcoût Executive : F-Sport + 13 000 €			
NOUVEAU LC			
500 Executive	NC	NC	109 000
Surcoût Sport + : Executive + 10 000 €			

MASERATI

TYPE	CV	B/M*	PRIX
GHIBLI			
3.0	23	M 10 000	70 400
S	31	M 10 000	83 100
S Q4	31	M 10 000	86 100
Diesel	17	M 2 453	67 250
NOUVEAU LEVANTE			
S	NC	M 10 000	90 500
Diesel	NC	M 9 660	72 800
GRANTURISMO			
4.2	32	M 10 000	115 100
Sport Auto.	38	M 10 000	126 500
MC Stradale	38	M 10 000	155 430
GRANCABRIO			
4.7	36	M 10 000	135 700
Sport	36	M 10 000	142 900
MC	38	M 10 000	154 200
NOUVELLE QUATTROPORTE			
S	31	M 10 000	108 650
S Q4	31	M 10 000	113 300
GTS	44	M 10 000	159 200
Diesel	17	M 3 290	98 450

MAZDA

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

MAZDA6 WAGON (BREAK)			
Idem berline			
CX-3			
2.0 Skyactiv-G 120 ch Élégance	7	M 300	20 950
2.0 Skyactiv-G 150 ch Sélection 4x4	8	M 1 373	27 550
1.5 Skyactiv-D 105 ch Élégance	5	0	22 950
Surcoût Dynamique : Élégance + 1 900 €			
Surcoût Sélection : Dynamique + 2 300 €			
NOUVEAU CX-5			
2.0 Skyactiv-G 165 ch Élégance	nc	nc	30 100
2.2 Skyactiv-D 150 ch Élégance	nc	nc	32 000
2.0 Skyactiv-G 175 ch Sélection 4x4	nc	nc	40 600
Surcoût Dynamique : Élégance + 2 500 €			

MERCEDES

TYPE	CV	B/M*	PRIX
CLASSE A			
160 Intuition	5	0	23 950
180 Intuition	6	0	26 000
180 BlueEfficiency Edition Intuition	6	0	26 000
200 Intuition	7	0	29 500
220 Inspiration 4Matic Auto.	10	M 1 613	36 100
250 Inspiration	8	M 1 490	35 150
250 Sport 218 ch	8	M 2 453	45 250
45 AMG 4Matic Auto.	4	M 3 113	55 350
160 d Intuition	4	0	26 100
180 d Intuition	6	0	27 750
180 d BlueEfficiency Edition Intuition	5	0	27 750
200 d Intuition	8	0	29 250
220 d Inspiration Auto.	8	0	36 850
Surcoût Inspiration : Intuition + 2 100 €			
Surcoût Sensation : Inspiration + 1 900 €			
Surcoût Fascination : Sensation + 3 900 €			
NOUVELLE CLASSE CLA			
180 Inspiration	7	M 53	29 900
200 Inspiration	8	M 600	34 500
220 Inspiration 4Matic Auto.	10	M 1 613	38 900
250 Inspiration	12	M 1 153	38 000
250 Sport	13	M 2 153	49 600
45 AMG 4Matic Auto.	26	M 3 113	62 900
180 d Inspiration	5	0	33 600
200 d Inspiration	7	0	35 850
220 d Inspiration	9	0	39 850
Surcoût Sensation : Inspiration + 4 025 €			
Surcoût Fascination : Sensation + 4 200 €			
NOUVELLE CLASSE CLA SHOOTING BRAKE			
Surcoût : coupé + 900 €			
CLASSE B			
160 Intuition	6	0	24 950
180 Intuition	6	M 60	27 300
180 BlueEfficiency Edition Intuition	6	0	27 800
200 Intuition	8	M 73	29 950
220 Inspiration 4Matic Auto.	10	M 1 490	35 900
250 Inspiration	12	M 1 613	34 850
160 d Intuition	5	0	27 900
180 d Intuition	5	0	29 450
180 d BlueEfficiency Edition	5	0	29 950
200 d Intuition	7	0	31 100
220 d Inspiration Auto.	9	0	37 800
250 e Intuition	2	B 6 300	41 100
Surcoût Inspiration : Intuition + 1 950 € à + 2 150 €			
Surcoût Sensation : Inspiration + 1 300 € à + 1 850 €			
Surcoût Fascination : Sensation + 5 000 €			
Surcoût Electric Art : Sensation + 2 650 €			
NOUVEAU GLA			
180 Intuition	NC	M 140	29 700
200 Intuition	NC	M 173	32 650
250 Inspiration	NC	M 613	38 500
45 AMG 4Matic Auto.	NC	M 5 113	63 050
180 d Intuition	NC	0	32 250
200 d Intuition	NC	0	34 700
220 d Inspiration	NC	0	40 650
Surcoût Inspiration : Intuition + 1 800 €			
Surcoût Sensation : Inspiration + 2 500 €			
Surcoût Fascination : Sensation + 3 300 €			
CLASSE C			
160	7	0	31 000
180	8	0	34 400
200	10	0	37 050
250 Auto.	12	53	40 500
300 Executive Auto.	15	M 690	50 100
400 Executive 4Matic Auto.	22	M 5 113	58 900
43 AMG 4Matic Auto.	25	M 7 890	67 050
63 AMG Auto.	36	M 10 000	88 800
63 AMG S Auto.	40	M 10 000	97 150
350 e Executive	NC	B 1 000	55 000
180 d	6	0	33 550
200 d	7	0	36 050
220 d	9	0	38 900
250 d Auto.	11	0	44 450
300 h	10	0	49 000
Surcoût Executive : "base" + 5 150 €			
Surcoût Sportline : Executive + 2 100 €			
Surcoput Fascination : Sportline + 3 950 €			
CLASSE C BREAK			
Surcoût : berline + 1 300 € à + 1 800 €			
CLASSE C COUPÉ			
180	8	113	37 550
200	10	60	40 200
250 Auto.	12	73	44 400
300 Executive Auto.	14	M 690	51 800
400 Executive 4Matic Auto.	22	M 5 113	59 850
43 AMG 4Matic Auto.	25	M 6 553	68 800

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

63 AMG Auto.	36	M	10 000	93 250
63 AMG S Auto.	40	M	10 000	101 600
220 d	9		0	41 100
250 d Auto.	11		0	46 650

Surcoût Executive : "base" + 4 100 €
Surcoût Sportline : Executive + 2 650 €
Surcoût Fascination : Sportline + 4 650 €

NOUVELLE CLASSE C CABRIOLET

Surcoût : coupé + 7 450 €

SLC

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

Surcoût Executive : "base" + 4 700 €
Surcoût Sportline : Executive + 3 000 €
Surcoût Fascination : Sportline + 3 500 €

GLC

250 4Matic Auto.	12	M	1 613	45 050
300 Executive 4Matic Auto.	NC	M	3 290	55 150
43 AMG 4Matic Auto.	25	M	9 660	66 750
350 e Executive 4Matic	10	B	1 000	56 550
220 d 4Matic Auto.	9	M	60	47 200
250 d 4Matic Auto.	11	M	60	48 550
350 d Executive 4Matic Auto.	16	M	2 610	56 500

Surcoût Executive : "base" + 4 700 €
Surcoût Sportline : Executive + 1 550 €
Surcoût Fascination : Sportline + 5 000 €

NOUVEAU GLC COUPÉ

250 Executive 4Matic Auto.	12	M	2 610	53 600
300 Executive 4Matic Auto.	NC	M	4 460	59 000
43 AMG 4Matic Auto.	25	M	10 000	70 600
350 e Executive 4Matic	10	B	1 000	60 400
220 d Executive 4Matic Auto.	9	M	90	55 750
250 d Executive 4Matic Auto.	11	M	90	57 100
350 d Executive 4Matic Auto.	16	M	2 940	60 350

Surcoût Sportline : Executive + 3 200 €
Surcoût Fascination : Sportline + 5 000 €

NOUVELLE CLASSE E

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

Surcoût Executive : "base" + 4 400 €
Surcoût Sportline : Executive + 2 500 €
Surcoût Fascination : Sportline + 6 600 €

NOUVELLE CLASSE E BREAK

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

Surcoût Executive : "base" + 4 400 €
Surcoût Sportline : Executive + 2 500 €
Surcoût Fascination : Sportline + 6 600 €

NOUVELLE CLASSE E ALL-TERRAIN

220 d 4Matic Auto.	NC	M	300	62 600

NOUVELLE CLASSE E COUPÉ

200 Executive Auto.	NC	M	410	53 150
300 Executive Auto.	NC	M	1 373	57 900
400 Executive 4Matic Auto.	NC	M	7 890	69 300
220 d Executive Auto.	NC		0	55 000

Surcoût Sportline : Executive + 6 300 €
Surcoût Fascination : Sportline + 7 400 €

CLASSE CLS COUPÉ

400 Auto.	22	M	3 473	73 100
500 Executive Auto.	30	M	10 000	95 200
63 AMG Auto.	47	M	10 000	133 700
63 AMG S Auto.	50	M	10 000	148 700
220 d Auto.	9		0	59 900
250 d Auto.	11		0	63 500
350 d Auto.	15	M	300	70 550

Surcoût Executive : "base" + 6 750 €
Surcoût Sportline : Executive + 5 950 €
Surcoût Fascination : Sportline + 800 €

CLASSE CLS SHOOTING BRAKE

Surcoût : Classe CLS + 800 €

CLASSE S

400 4Matic Auto.	NC	M	10 000	99 200
500 Executive Auto.	34	M	10 000	118 600
600 L Auto.	44	M	10 000	187 700
63 AMG Auto.	50	M	10 000	173 100
65 AMG L Auto.	57	M	10 000	250 800
400 h	19	M	410	97 200
500 e L Executive	20		0	124 600
350 d Auto.	15	M	953	90 800
300 h	19		0	90 800

Surcoût Executive : "base" + 9 500 € (400, 400 h, 350 d et 300 h)
Surcoût Maybach : 500 Executive + 28 500 €, 600 L + 20 100 €

CLASSE S COUPÉ

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

CLASSE S CABRIOLET

500 Auto.	35	M	10 000	153 900
63 AMG 4Matic Auto.	50	M	10 000	202 600
65 AMG Auto.	NC	M	10 000	265 900

SL

400 Auto.	25	M	5 810	105 700
500 Executive Auto.	35	M	10 000	135 600
63 AMG Auto.	50	M	10 000	181 400
65 AMG Auto.	56	M	10 000	256 900

AMG GT

GT	35	M	10 000	127 200
GT S	41	M	10 000	146 300
GT C Edition 50	NC		10 000	171 800
GT R	NC	M	10 000	174 800

NOUVELLE AMG GT ROADSTER

GT	NC	M	10 000	139 400
GT C	NC	M	10 000	171 200

Surcoût Edition 50 : C + 13 800 €

CLASSE G

500 Auto.	31	M	10 000	106 400
63 AMG Auto.	47	M	10 000	144 400
65 AMG Auto.	57	M	10 000	271 800
350 d Auto.	15	M	10 000	91 800

CLASSE GLE

400 4Matic Auto.	23	M	10 000	67 350
43 AMG 4Matic Auto.	26	M	10 000	83 150
500 Executive 4Matic Auto.	34	M	10 000	90 550
63 AMG 4Matic Auto.	48	M	10 000	130 600
63 AMG S 4Matic Auto.	51	M	10 000	140 400
500 e Executive 4Matic	20		0	87 050
250 d 4Matic Auto.	12	M	473	57 550
350 d 4Matic Auto.	16	M	4 460	65 050

Surcoût Executive : "base" + 5 300 €
Surcoût Sportline : Executive + 6 500 €
Surcoût Fascination : Sportline + 3 200 €

CLASSE GLE COUPÉ

400 4Matic Auto.	23	M	10 000	72 750
43 AMG 4Matic Auto.	NC	M	10 000	89 050
500 Executive 4Matic Auto.	35	M	10 000	96 750
63 AMG 4Matic Auto.	48	M	10 000	132 350
63 S AMG 4Matic Auto.	51	M	10 000	142 850
350 d 4Matic Auto.	16	M	7 073	70 550

Surcoût Executive : "base" + 6 100 €
Surcoût Sportline : Executive + 6 200 €
Surcoût Fascination : Sportline + 4 100 €

GLS

400 4Matic Auto.	16	M	10 000	93 500
500 Executive 4Matic Auto.	23	M	10 000	119 000
63 AMG 4Matic Auto.	36	M	10 000	146 000
350 d 4Matic Auto.	51	M	8 460	88 000

Surcoût Executive : "base" + 7 000 €

CITAN TOURER LONG

112 Pure	NC	M	473	22 728
108 CDI Pure	NC		0	22 416
109 CDI Pure	NC		0	22 824
111 CDI Pure	NC		0	23 940

Surcoût Plus : Pure + 2 886 €
Surcoût Prime : Plus + 3 918 €

CITAN TOURER EXTRA-LONG

111 CDI Pure	NC		0	26 916

Surcoût Plus : Pure + 1 962 €
Surcoût Prime : Plus + 2 796 €

MINI

TYPE	CV		B/M*	PRIX
MINI 3 PORTES				
One 75 ch	4		0	16 450
One 102 ch	5		0	17 850
Cooper 136 ch	7		0	20 750
Cooper S 192 ch	11	M	140	25 600
John Cooper Works	13	M	1 050	33 100
One D 95 ch	4		0	19 400
Cooper D 116 ch	5		0	22 200
Cooper SD 170 ch	9		0	27 000
MINI 5 PORTES				
One 75 ch	5		0	17 350
One 102 ch	5		0	18 750
Cooper 136 ch	7		0	21 650
Cooper S 192 ch	9	M	253	26 500
One D 95 ch	5		0	20 300
Cooper D 116 ch	5		0	23 100
Cooper SD 170 ch	9		0	27 900
MINI CABRIO				
One 102 ch	nc		nc	22 100
Cooper	7		0	25 000
Cooper S	11	M	410	29 850
John Cooper Works	13	M	1 050	37 450
Cooper D	6		0	26 450
Cooper SD	10		0	32 800
CLUBMAN				
One	5		0	23 200
Cooper	7		0	25 200
Cooper S	11	M	773	29 800
John Cooper Works All4	14	M	4 253	38 500
One D	6		0	26 200
Cooper D	8		0	28 200
Cooper SD	10		0	31 800
NOUVEAU COUNTRYMAN				
Cooper	8		0	26 900
Cooper S	11	M	540	31 500
John Cooper Works All4	nc		nc	39 600
e-All4	nc		nc	38 400
Cooper D	8		0	29 900
Cooper SD Auto.	11		0	35 400

MITSUBISHI

TYPE	CV		B/M*	PRIX
i-MiEV				
Électrique	1	B	6 000	23 350
NOUVELLE SPACE STAR				
1.2 Mivec 80 ch Invite	4		0	13 800

Surcoût Intense Navi Connect : Invite + 2 200 €

ASX

1.6 115 ch Invite	6	M	90	22 500
1.6 DI-D 115 ch Invite	6		0	25 600
2.2 DI-D 150 ch Intense Navi Con. 4x4 Auto.	8	M	1 613	32 600

Surcoût Intense Navi Connect : Invite + 2 500 €

OUTLANDER

2.0 150 ch Inform	9	M	2 010	29 900
2.2 DI-D 150 ch 2WD Invite	8		0	32 300
PHEV Intense	5	B	1 000	39 900

Surcoût Intense Navi : Invite + 2 700 €
Surcoût Instyle : Intense Navi 4WD + 7 800 €
Surcoût Intense Style : Intense + 4 000 €
Surcoût Instyle : Intense Style + 7 000 €

NISSAN

TYPE	CV		B/M*	PRIX
NOUVELLE MICRA				
1.0 73 Visia	4		0	13 590
0.9 IG-T 90 Visia Pack	5		0	15 490
1.5 dCi 90 Visia Pack	5		0	17 690

Surcoût Visia Pack : Visia + 1 000 €
Surcoût Acenta : Visia Pack + 1 200 €
Surcoût N-Connecta : Acenta + 1 600 €
Surcoût Tekna : N-Connecta + 1 100 €

JUKE

1.6 94 ch Visia	7	M	353	16 200
1.2 DIG-T 115 ch Acenta	6	M	53	19 550
1.6 117 ch Xtronic Acenta	6	M	410	20 450
1.6 DIG-T 190 ch N-Connecta	11	M	410	23 050
Nismo RS	13	M	4 253	28 050
1.5 dCi 110 ch Visia Pack	6		0	19 900

Surcoût Visia Pack : Visia + 1 400 €
Surcoût Acenta : Visia Pack + 1 450 €
Surcoût N-Connecta : Acenta + 1 700 €
Surcoût Tekna : N-Connecta + 2 100 €

LEAF

30 kWh Visia	3	B	6 000	31 900

Surcoût Acenta : Visia + 2 000 €
Surcoût Tekna : Acenta + 2 400 €

PULSAR

1.2 DIG-T 115 ch Visia	6		0	18 990
GT	10	M	353	26 115
1.5 dCi 110 ch Visia	5		0	21 490

Surcoût Acenta : Visia + 2 200 €
Surcoût N-Connecta : Acenta + 1 500 €
Surcoût N-Vision : N-Connecta + 590 €
Surcoût Tekna : N-Vision + 1 510 €

QASHQAI

1.2 DIG-T 115 ch Visia	6	M	60	22 450
1.6 DIG-T 163 ch Acenta	9	M	173	26 850
1.5 dCi 110 ch Visia	5		0	25 050
1.6 dCi 130 ch Acenta	7		0	29 350

Surcoût Acenta : Visia + 2 200 €
Surcoût N-Connecta : Acenta + 2 000 €
Surcoût Tekna : N-Connecta + 2 300 €

X-TRAIL

1.6 DIG-T 163 ch Visia	9	M	860	25 480
1.6 dCi 130 ch Visia	7	M	60	28 580
2.0 dCi 173 Acenta All-Mode 4x4-i	10	M	1 260	35 280

Surcoût Acenta : Visia + 2 300 €
Surcoût N-Connecta : Acenta + 2 400 €
Surcoût Tekna : N-Connecta + 2 250 €

370 Z COUPÉ

3.7 328 ch	23	M	10 000	32 900
Nismo	25	M	10 000	45 300

Surcoût Pack : "base" + 3 400 €

370 Z ROADSTER

3.7 328 ch Pack	23	M	10 000	39 300

NOUVELLE GT-R

3.8 570 ch Premium Edition	49	M	8 000	99 911
Nismo	53	M	10 000	184 950

Surcoût Black Edition : Premium Edition + 2 000 €
Surcoût Gentleman Edition : Black Edition + 2 000 €
Surcoût Track Edition : Gentleman Edition + 10 000 €

OPEL

TYPE	CV		B/M*	PRIX
KARL				
1.0 75 Essentia	4		0	9 990

Surcoût Edition : Essentia + 2 000 €
Surcoût Edition Plus : Edition + 400 €
Surcoût Innovation : Edition Plus + 1 600 €

NOUVELLE KARL ROCKS

1.0 75	4		0	13 390

ADAM

1.2 Twinport 70 ch Essentia	4		0	11 600
1.4 Twinport 87 ch Unlimited	5		0	14 550
1.0 Ecotec Turbo 115 ch Unlimited	6		0	16 750
S	6	M	410	19 000

Surcoût Unlimited : Essentia + 2 400 €
Surcoût Glam : Unlimited + 1 400 €
Surcoût Swingtop : Glam + 800 €

ADAM ROCKS

1.4 Twinport 87 ch Unlimited	5		0	16 550
1.0 Ecotec 115 ch Unlimited	6		0	18 750
S	NC	M	410	21 300

Surcoût Swingtop : Unlimited + 1 550 €

CORSA (3 PORTES)

1.2 70 ch Edition	4		0	13 850
1.4 90 ch Edition	5		0	14 350
1.4 Turbo 100 ch Edition	5		0	15 250
1.0 Turbo 115 ch Innovation	6		0	18 750
OPC	12	M	5 573	23 900
1.3 CDTI 75 ch Edition	4		0	16 650
1.3 CDTI 95 ch EcoFlex Edition	4		0	17 850

Surcoût Color Edition : Edition + 1 400 €
Surcoût Innovation : Color Edition + 1 200 €

CORSA (5 PORTES)

Surcoût : 3 portes + 600 €

NOUVEAU CROSSLAND X

1.2 81 ch Edition	5		0	18 300
1.2 Ecotec Turbo 110 ch Edition	6		0	19 800
1.2 Turbo 130 ch Innovation	7		0	22 650
1.6 Ecotec Diesel 99 ch Edition	5		0	21 100
1.6 Diesel 120 ch Innovation			0	23 950

Surcoût Innovation : Edition + 1 850 €

NOUVEAU MOKKA X

1.4 Turbo 140 ch Edition	8		353	21 200
1.4 Turbo 152 ch Elite Auto. 4x4	9		1 153	28 450
1.6 CDTI EcoFlex 110 ch Edition	6		0	23 550
1.6 CDTI 136 ch Innovation	7		0	25 450

Surcoût Innovation : Edition + 1 200 € à + 1 350 €
Surcoût Color Edition : Innovation + 1 350 €
Surcoût Elite : Color Edition + 750 €

ASTRA (5 PORTES)

1.0 Turbo 105 ch EcoFlex Edition	5		0	20 400
1.4 Turbo 125 ch Innovation	6		0	23 500
1.4 Turbo 150 ch Dynamic	7		0	24 300
1.6 Turbo 200 ch Dynamic	11	M	540	26 100
1.6 CDTI 95 ch Edition	5		0	22 300
1.6 CDTI 110 ch Edition	5		0	23 000
1.6 CDTI 136 ch Innovation	7		0	26 100
1.6 CDTI BiTurbo 160 ch Dynamic	8		0	27 000

Surcoût Innovation : Edition + 2 300 €
Dynamic : identique Innovation

ASTRA SPORTS TOURER

1.0 Turbo 105 ch EcoFlex Edition	5		0	21 400
1.4 Turbo 125 ch Innovation	6		0	24 500
1.4 Turbo 150 ch Innovation	8		0	25 300
1.6 CDTI 110 ch Edition	5		0	24 000
1.6 CDTI 136 ch Innovation	7		0	27 100
1.6 CDTI BiTurbo Innovation	8		0	28 000

Surcoût Innovation : Edition + 2 300 €

NOUVEAU ZAFIRA

1.4 Turbo 120 ch Edition	7	M	690	24 850
1.4 Turbo 140 ch Innovation	8	M	690	28 300
1.6 Turbo 200 ch Elite	12	M	2 773	31 800
1.6 CDTI BlueInjection 120 ch Edition	6		0	27 950
1.6 CDTI BlueInjection 134 ch Edition	7		0	28 700
2.0 CDTI BlueInjection 170 ch Innovation	9	M	60	32 450

Surcoût Innovation : Edition + 2 450 €
Surcoût Elite : Innovation + 2 150 €

INSIGNIA GRAND SPORT

1.5 Turbo 140 ch Edition	8	M	140	27 150
1.5 Ecotec Turbo 165 ch Innovation	9	M	73	31 450
1.6 Ecotec Diesel 110 ch Edition	6		0	29 400
1.6 Diesel 136 ch Edition	7		0	30 550
2.0 Diesel BlueInjection 170 ch Elite	10	M	253	37 600

Surcoût Innovation : Edition + 1 950 €
Surcoût Elite : Innovation + 3 200 €

INSIGNIA SPORTS TOURER (BREAK)

Surcoût : Grand Sport + 1 300 € à + 1 500 €

CASCADA

1.4 Turbo 140 ch Cosmo	8	M	1 260	31 000
1.6 Turbo 170 ch Cosmo Pack Auto.	10	M	5 113	37 550
2.0 CDTI 170ch Cosmo Pack	10	M	60	39 200

PEUGEOT

TYPE	CV		B/M*	PRIX
iON				
Active	1	B	6 000	26 900
108 (3 PORTES)				
1.0 VTi 68 ch Access	4		0	10 350

Surcoût Active : Access + 1 250 €

108 (5 PORTES)

1.2 PureTech 82 ch Active	4		0	12 700

Surcoût : 3 portes + 500 €
Surcoût Allure : Active + 2 000 €
Surcoût Collection : Allure + 200 €
Surcoût GT Line : Collection + 900 €

108 TOP! (5 PORTES)

Surcoût : 5 portes + 1 100 €

208 (3 PORTES)

1.0 PureTech 68 ch Access	4		0	12 700
1.2 PureTech 82 ch Active	4		0	15 700
1.2 PureTech 110 ch Allure	5		0	19 250
GTi	11		0	26 350
GTi by Peugeot Sport	11		0	29 750

1.6 BlueHDi 75 ch Active	4	0	17 200
1.6 BlueHDi 100 ch Allure	5	0	20 550
1.6 BlueHDi 120 ch GT Line	6	0	23 050
Surcoût Active : Access + 2 000 €			
Surcoût Allure : Active + 1 950 €			
Surcoût GT Line : Allure + 1 450 €			
208 (5 PORTES)			
Surcoût : 3 portes + 600 €			
Surcoût Féline : GT Line + 550 €			
NOUVEAU 2008			
1.2 PureTech 82 ch Access	4	0	16 050
1.2 PureTech 110 ch Allure	5	0	21 850
1.2 PureTech 130 ch Allure	7	0	22 800
1.6 BlueHDi 75 ch Access	4	0	17 700
1.6 BlueHDi 100 ch Active	5	0	21 150
1.6 BlueHDi 120 ch Allure	6	0	24 300
Surcoût Active : Access + 2 100 €			
Surcoût Allure : Active + 1 950 €			
Surcoût GT Line : Allure + 1 000 €			
Surcoût Crossway : GT Line + 650 €			
308 (5 PORTES)			
1.2 PureTech 82 ch Access	4	0	18 800
1.2 PureTech 110 ch Active	5	0	22 900
1.2 PureTech 130 ch Allure	6	0	26 100
1.6 THP 205 ch GT	8	M 73	31 350
GTi	16	M 410	37 700
1.6 BlueHDi 100 ch Access	5	0	22 600
1.6 BlueHDi 120 ch Active	5	0	25 750
2.0 BlueHDi 150 ch Féline	7	0	31 850
2.0 BlueHDi 180 GT Auto.	9	0	34 900
Surcoût Active : Access + 2 350 €			
Surcoût Allure : Active + 2 150 €			
Surcoût GT Line : Allure + 1 800 €			
Surcoût Féline : Allure + 2 300 €			
308 SW			
Surcoût : 5 portes + 850 € à + 950 €			
NOUVEAU 3008			
1.2 PureTech 130 ch Access	7	0	25 900
1.6 THP 165 Allure Auto.	9	M 60	34 050
1.6 BlueHDi 100 Access	5	0	27 400
1.6 BlueHDi 120 Active	6	0	30 200
2.0 BlueHDi 150 Allure	8	0	35 250
2.0 BlueHDi 180 GT Auto.	10	0	42 050
Surcoût Active : Access + 2 100 €			
Surcoût Allure : Active + 2 750 €			
Surcoût GT Line : Allure + 2 100 €			
NOUVEAU 5008			
1.2 PureTech 130 ch Access	7	0	26 400
1.6 THP 165 ch Allure Auto.	9	M 140	35 750
1.6 BlueHDi 100 Access	5	0	27 900
1.6 BlueHDi 120 Active	6	0	31 900
2.0 BlueHDi 150 Allure	8	0	36 950
2.0 BlueHDi 180 GT Auto.	10	0	43 750
Surcoût Active : Access + 3 300 €			
Surcoût Allure : Active + 2 750 €			
Surcoût GT Line : Allure + 2 000 €			
508			
1.6 THP 165 ch Active	9	M 60	30 150
1.6 BlueHDi 120 ch Active	6	0	30 600
2.0 BlueHDi 150 ch Allure	7	0	35 550
2.0 BlueHDi 180 ch Allure Auto.	9	0	37 850
Surcoût Allure : Active + 2 900 €			
Surcoût Féline : Allure + 3 450 €			
508 SW (BREAK)			
Surcoût : berline + 1 200 € à 1 900 €			
508 RXH (BREAK)			
2.0 BlueHDi 180 ch Auto.	9	0	44 050
HYbrid4	8	0	48 350
BIPPER TEPEE			
1.3 HDi 80 ch Style	4	0	17 950
Surcoût Outdoor : Style + 600 €			
PARTNER TEPEE			
1.2 PureTech 110 ch Active	6	0	21 100
1.6 BlueHDi 75 Access	5	0	19 050
1.6 BlueHDi 100 Active	5	0	21 800
1.6 BlueHDi 120 ch Outdoor	6	0	25 850
Surcoût Outdoor : Active + 2 600 €			

PORSCHE

TYPE	CV	B/M*	PRIX
718 CAYMAN			
2.0	19	M 4 253	55 040
S	24	M 8 173	67 790
718 BOXSTER			
2.0	19	M 4 253	57 080
S	24	M 8 173	69 830
911 COUPÉ (TYPE 991 II)			
Carrera	25	M 9 973	100 295
Carrera 4	26	M 10 000	107 735
Carrera S	31	M 10 000	114 575
Carrera 4S	31	M 10 000	122 015
Targa 4	26	M 10 000	120 935
Targa 4S	31	M 10 000	135 215
Turbo	44	M 10 000	179 975
Turbo S	49	M 10 000	208 415
911 CABRIOLET (TYPE 991 II)			
Carrera	26	M 10 000	113 495
Carrera 4	26	M 10 000	120 935
Carrera S	31	M 10 000	127 775
Carrera 4S	31	M 10 000	135 215
Turbo	42	M 10 000	193 175
Turbo S	49	M 10 000	221 615

NOUVELLE PANAMERA			
3.0	22	nc	93 407
4S	32	M 8 753	118 007
Turbo	46	M 10 000	159 047
4 E-Hybrid	31	B 1 000	111 902
Turbo S E-Hybrid	43	nc	189 062
4S Diesel	31	M 6 553	121 977
NOUVELLE PANAMERA SPORT TURISMO			
4	22	nc	100 367
4S	33	nc	123 047
Turbo	45	nc	161 927
4 E-Hybrid	19	nc	114 782
4S Diesel	30	nc	127 007
MACAN			
2.0	15	M 5 113	58 835
S	23	M 10 000	64 355
GTS	25	M 10 000	77 555
Turbo	29	M 10 000	87 350
Turbo Pack Performance	33	nc	94 790
S Diesel	16	M 3 473	63 755
CAYENNE			
S	31	M 10 000	88 130
GTS	33	M 10 000	105 770
Turbo	43	M 10 000	136 250
Turbo S	49	M 10 000	174 290
S E-Hybrid	20	B 0	89 600
Diesel	16	M 6 810	73 610
S Diesel	28	M 10 000	91 370

RENAULT

RENAULT PARIS
40 000 Véhicules Neufs en stock
3 000 Occasions disponibles
Tel : 01 80 18 00 44
www.renaultparis.fr

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 Limited : Life + 1 300 €			
Surcoût Zen : Life + 1 500 €			
Surcoût Intens : Zen + 1 000 €			
Surcoût Midnight : Intens + 800 €			
ZOE			
Life	1	B 6 000	23 600
Charge rapide Life	1	B 6 000	24 100
Surcoût Zen : Life + 1 200 €			
Surcoût Intens : Zen + 800 €			
Surcoût Edition One : Intens + 2 400 €			
NOUVELLE CLIO			
1.2 75 ch Life	4	M 50	13 800
0.9 TCe 90 Zen	5	0	16 600
1.2 Energy TCe 120 Intens	6	0	19 550
RS EDC	11	M 140	26 500
RS Trophy 220 ch EDC	12	M 210	29 500
1.5 Energy dCi 75 Life	4	0	16 900
1.5 Energy dCi 90 Zen	4	0	19 500
1.5 Energy dCi 110 Intens	4	0	22 650
Surcoût Limited : Life + 1 600 €			
Surcoût Zen : Life + 1 800 €			
Surcoût Intens : Zen + 1 950 €			
Surcoût Initiale Paris : Intens + 3 450 €			
CLIO IV ESTATE (BREAK)			
Surcoût : berline + 600 €			
NOUVEAU CAPTUR			
0.9 Energy TCe 90 ch Life	5	0	17 100
1.2 TCe 120 ch Zen	6	0	19 900
1.5 Energy dCi 90 ch Life	4	0	19 600
1.5 Energy dCi 110 ch Intens	5	0	24 800
Surcoût Zen : Life + 1 900 €			
Surcoût Intens : Zen + 2 100 €			
Surcoût Initiale Paris : Intens + 3 400 €			
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	M 173	32 200
1.5 Energy dCi 90 ch Life	4	0	22 300
1.5 Energy dCi 110 ch Life	5	0	23 600
1.6 Energy dCi 130 ch Zen	6	0	26 800
Surcoût Zen : Life + 2 800 €			
Surcoût Limited : Zen + 400 €			
Surcoût Intens : Zen + 2 200 €			
NOUVELLE MÉGANE ESTATE			
Surcoût : berline + 900 € à + 1 700 €			
NOUVEAU SCÉNIC			
1.2 Energy TCe 115 ch Life	6	M 60	24 000
1.2 Energy TCe 130 Zen	7	M 60	26 800
1.5 Energy dCi 95 Life	5	0	25 500
1.5 Energy dCi 110 Life	5	0	26 500
1.5 dCi 110 Hybrid Assist Zen	NC	0	29 300
1.6 Energy dCi 130 Zen	7	0	29 900
1.6 Energy dCi 160 Intens EDC	8	0	35 600
Surcoût Zen : Life + 2 100 €			
Surcoût Intens : Zen + 2 600 €			

NOUVEAU GRAND SCÉNIC			
Surcoût : Scénic + 600 €			
KADJAR			
1.2 Energy TCe 130 Life	7	0	24 400
1.6 Energy TCe 165 Intens	9	M 410	30 400
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 €			
Surcoût Black Edition : Intens + 1 700 €			
TALISMAN			
1.6 Energy TCe 150 ch Zen EDC	8	M 50	32 200
1.6 Energy TCe 200 ch Intens EDC	11	M 73	36 500
1.5 Energy dCi 110 ch Life	5	0	28 500
1.6 Energy dCi 130 ch Zen	6	0	31 800
1.6 Energy dCi 160 ch Intens EDC	8	0	37 200
Surcoût Zen : Life + 2 000 €			
Surcoût Intens : Zen + 3 000 €			
Surcoût Initiale Paris : Intens + 4 700 €			
TALISMAN ESTATE			
Surcoût : berline + 1 200 € à + 1 400 €			
ESPACE			
1.6 Energy TCe 200 ch Zen EDC	11	M 473	39 300
1.6 Energy dCi 130 ch Life	7	0	35 700
1.6 Energy dCi 160 ch Zen EDC	8	0	40 800
Surcoût Intens : Zen + 3 800 €			
Surcoût Initiale Paris : Intens + 3 900 €			
KANGOO			
1.2 Energy TCe 115 ch Life	6	M 473	20 050
1.5 Energy dCi 75 ch Life	4	0	20 050
1.5 Energy dCi 90 ch Life	5	0	20 850
1.5 Energy dCi 110 ch Zen	6	0	22 700
Surcoût Limited : Life + 200 €			
Surcoût Zen : Life + 1 350 €			
Surcoût Extrem : Zen + 850 €			
Surcoût Intens : Extrem + 400 €			
GRAND KANGOO			
1.5 Energy dCi 90 ch Life	5	0	22 450
1.5 Energy dCi 110 ch Zen	6	0	24 400
Surcoût Intens : Zen + 850 €			

ROLLS-ROYCE

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

SEAT

TYPE	CV	B/M*	PRIX
Mii (3 PORTES)			
1.0 60 ch Reference	3	0	9 765
1.0 75 ch Style	4	0	12 025
Surcoût Style : Reference + 1 760 €			
Mii (5 PORTES)			
Surcoût : 3 portes + 490 €			
NOUVELLE IBIZA			
1.0 75 ch Référence	4	0	13 860
1.0 EcoTSI 95 ch Style	5	0	16 585
1.0 EcoTSI 115 ch Style	6	0	17 335
Surcoût Style : Référence + 1 705 €			
Surcoût Xcellence : Style + 1 965 €			
Surcoût FR : Xcellence + 1 720 €			
TOLEDO			
1.2 TSI 110 ch Premium	6	0	22 470
NOUVELLE LEON SC			
1.4 TSI ACT 150 ch FR	8	0	26 915
1.8 TSI 180 ch FR	10	M 353	27 070
Cupra 300	19	M 2 453	34 650
2.0 TDI 150 ch FR	8	0	28 580
2.0 TDI 184 ch FR	10	0	29 735
NOUVELLE LEON			
1.2 TSI 110 ch Référence	6	0	19 990
1.0 EcoTSI 115 ch Style DSG	6	0	24 665
1.4 EcoTSI ACT 150 ch Xcellence	8	0	27 265
1.8 TSI 180 ch Xcellence	10	M 353	27 420
Cupra 300	19	M 2 453	35 000
1.6 TDI 115 ch Référence	6	0	22 620
2.0 TDI 150 ch Xcellence	8	0	28 930
2.0 TDI 184 ch Xcellence	10	0	30 085
Surcoût Style : Référence + 2 500 € à + 2 535 €			
Surcoût FR : Xcellence + 0 €			
NOUVELLE LEON ST (BREAK)			
Surcoût : 5 portes + 1 150 €			
NOUVELLE LEON X-PERIENCE (BREAK)			
1.8 TSI 180 ch DSG 4Drive	10	M 1 613	32 745
2.0 TDI 150 ch 4Drive	8	0	31 720
2.0 TDI 184 ch DSG 4Drive	10	M 410	35 290
NOUVEL ATECA			
1.0 TSI 115 ch Référence	6	0	21 990
1.4 EcoTSI 150 ch Style	6	0	27 045
1.6 TDI 115 ch Référence	6	0	25 745
2.0 TDI 150 ch Style 4Drive	8	M 60	32 680
2.0 TDI 190 ch Xcellence 4Drive DSG	10	M 210	37 90
Surcoût Style : Référence + 2 985 €			
Surcoût Xcellence : Style + 2 540 à + 2 690 €			
ALHAMBRA			
1.4 TSI 150 ch Style	9	M 2 010	37 765
2.0 TDI 150 ch Référence	8	M 113	36 395
2.0 TDI 184 ch Premium 7 DSG	10	M 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	0	9 500
1.0 MPI 75 ch Ambition	3	0	11 100
Surcoût Ambition : Active + 1 030 €			
Surcoût Style : Ambition + 1 355 €			
CITIGO (5 PORTES)			
Surcoût : 3 portes + 535 €			
FABIA			
1.0 MPI 60 ch Active	3	0	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
Surcoût Ambition : Active + 1 460 €			
Surcoût Style : Ambition + 1 690 €			
FABIA COMBI (BREAK)			
Surcoût : berline + 600 €			
RAPID			
1.2 TSI 90 ch Edition	4	0	20 825
1.2 TSI 110 ch Edition	4	0	21 635
1.4 TDI 90 ch Edition	4	0	22 565
1.6 TDI 116 ch Edition	4	0	23 985
RAPID SPACEBACK (5 PORTES)			
1.2 TSI 90 ch Edition	4	0	20 740
1.2 TSI 110 ch Edition	4	0	21 550
1.4 TSI 125 ch Edition DSG	7	0	23 890
1.4 TDI 90 ch Edition	4	0	22 480
1.6 TDI 116 ch Edition	4	0	23 900
NOUVELLE OCTAVIA			
1.2 TSI 85 ch Active	5	0	18 890
1.0 TSI 116 ch Active	6	0	20 490
1.4 TSI 150 ch Style	7	0	27 490
1.8 TSI 180 ch Style	10	M 210	28 790
2.0 TSI 230 ch RS	NC	NC	31 790
1.6 TDI 90 ch Active	4	0	21 490
1.6 TDI 116 ch Active	5	0	22 890
2.0 TDI 150 ch Style	7	0	29 690
2.0 TDI 184 ch RS	NC	NC	32 290
Surcoût Style : Active + 5 500 €			
Surcoût Laurin & Klement : Style + 4 600 €			
NOUVELLE OCTAVIA COMBI (BREAK)			
Surcoût : berline + 1 100 €			
NOUVELLE OCTAVIA SCOUT (BREAK)			
1.8 TSI 180 ch DSG	10	M 1 873	32 350
2.0 TDI 150 ch	8	0	31 750
2.0 TDI 184 ch DSG	10	M 60	34 190
SUPERB			
1.4 TSI 125 ch Active	7	0	23 890
1.4 TSI 150 ch Ambition	8	0	29 090
1.8 TSI 180ch Style	10	M 173	34 390
2.0 TSI 280 ch L & K 4x4 DSG	17	M 2 773	46 390
1.6 TDI 120 ch Active	6	0	27 890
1.6 TDI 120 ch Greenline	6	0	30 590
2.0 TDI 150 ch Active	7	0	29 290
2.0 TDI 190 ch Style	10	0	37 390
Surcoût Ambition : Active + 2 700 €			
Surcoût Style : Ambition + 3 600 €			
Surcoût L & K : Style + 4 800 €			
SUPERB COMBI (BREAK)			
Surcoût : berline + 1 100 €			
YETI			
1.2 TSI 110 ch Active	6	M 53	21 330
1.4 TSI 125 ch Style	7	M 173	27 270
1.4 TSI 150 ch Style 4x4	8	M 1 050	31 320
2.0 TDI 110 ch Active	6	0	24 110
2.0 TDI 150 ch Style	8	0	30 790
Surcoût Edition : Active + 2 480 €			
Surcoût Style : Active + 5 280 €			
NOUVEAU KODIAQ			
1.4 TSI 125 ch Active	NC	NC	24 950
1.4 TSI ACT 150 ch Ambition 4x4	NC	NC	31 070
2.0 TDI 150 Active 4x4	NC	NC	32 050
2.0 TDI 190 Ambition DSG 4x4	NC	NC	37 470
Surcoût Ambition : Active + 2 620 €			
Surcoût Style : Ambition + 4 180 €			

SMART

TYPE	CV	B/M*	PRIX
FORTWO COUPÉ			
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
Electric Drive Pure	NC	B 6 000	22 950
Surcoût Passion : Pure + 1 300 € à + 2 175 €			
Surcoût Prime : Passion + 2 150 €			
Surcoût Brabus Xclusive : Brabus + 4 400 €			
FORTWO CABRIO			
1.0 71 Pure	4	0	14 150
0.9 90 Passion	4	0	17 350
Brabus	5	0	22 650
Surcoût Passion : Pure + 2 175 €			
Surcoût Prime : Passion + 2 150 €			
Surcoût Brabus Xclusive : Brabus + 4 400 €			
FORFOUR			
1.0 61 ch Pure	3	0	10 890
1.0 71 ch Pure	4	0	11 750
0.9 90 ch Passion	4	0	14 950

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

Brabus	5		0	20 250
Electric Drive Pure	NC	B	6 000	23 850
Surcoût Passion : Pure + 1 300 € à + 2 175 €				
Surcoût Prime : Passion + 2 150 €				
Surcoût Brabus Xclusive : Brabus + 4 400 €				

SSANGYONG

TYPE	CV	B/M*		PRIX
TIVOLI				
160 e-XGi Urban	7	M	1 260	17 490
160 e-XDi Urban	6		0	19 490
Surcoût Urban+ : Urban + 250 €				
Surcoût Sport Bi-ton : Urban+ + 2 550 €				
Surcoût Luxury : Sport Bi-ton Safety Pack + 250 €				
NOUVEAU TIVOLI XLV				
160 e-XDi Sport Bi-ton	6		0	23 990
KORANDO				
220 e-XDi Pack Sport	10	M	410	25 490
REXTON				
220 e-XDi	11	M	6 810	31 990
RODIUS				
220 e-XDi	11	M	9 660	30 690

SUBARU

TYPE	CV	B/M*		PRIX
XV				
1.6i 114 ch Premium	7	M	1 490	26 990
2.0i 150 ch Premium	9	M	1 490	27 990
2.0D 147 ch Premium	8	M	540	30 990
Surcoût Luxury : Premium + 3 000 €				
WRX STI				
S Aileron	21	M	10 000	44 990
Surcoût S Club Aileron : S Aileron + 5 000 €				
FORESTER				
2.0i 150 ch Premium	8	M	2 773	32 990
2.0XT 240 ch Exclusive Lineartronic	15		10 000	44 990
2.0D 147 ch	8	M	1 153	31 990
Surcoût Premium : "base" + 3 000 €				
Surcoût Luxury : Premium + 3 000 €				
LEVORG				
1.6 Turbo 170 ch Exclusive Eyesight Lineartr.	10	M	3 473	39 990
OUTBACK				
2.5i 173 ch Exclusive Eyesight Lineartronic	10	M	2 940	49 990
2.0D 150 ch Premium	9	M	860	41 990
Surcoût Luxury Eyesight : Premium + 5 000 €				
Surcoût Exclusive Eyesight : Luxury Eyesight + 3 000 €				
BRZ				
2.0i 200 ch	12	M	7 073	32 990

SUZUKI

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

TESLA

TYPE	CV	B/M*		PRIX
MODEL S				
60	1	B	6 000	79 400
75	1	B	6 000	86 600
90D	1	B	6 000	102 900
P100D	1	B	6 000	153 200
NOUVEAU MODEL X				
75D	1	B	6 000	99 800
90D	1	B	6 000	110 300
P100D	1	B	6 000	154 400

TOYOTA

TYPE	CV	B/M*		PRIX
AYGO (3 PORTES)				
1.0 VVT-i 68 ch x	3		0	10 800
Surcoût x-play : x + 1 500 €				
AYGO (5 PORTES)				
Surcoût : 3 portes + 400 €				
NOUVELLE YARIS (3 PORTES)				
1.0 VVT-i 69 ch Active	4		0	14 150
1.5 VVT-i 110 ch France	4		0	16 200
Surcoût France : Active + 900 €				
YARIS (5 PORTES)				
100h France	5		0	19 450
Surcoût : 3 portes + 600 €				
Surcoût Dynamic : France + 800 €				
Surcoût Collection : Dynamic + 1 600 €				
Surcoût Chic : Collection + 0 €				
NOUVEAU C-HR				
1.2 Turbo 116 ch Active	7	M	210	23 000
122h Dynamic	6		0	28 600
Surcoût Dynamic : Active + 3 000 €				
Surcoût Graphic : Dynamic + 3 000 €				
Surcoût Distinctive : Graphic + 0 €				
AURIS (5 PORTES)				
1.3 VVT-i 100 ch Tendance	5	M	53	20 700
1.2 Turbo 115 ch Design	6		0	23 950
136h Tendance	4		0	25 900
Surcoût Design : Tendance + 2 250 €				
Surcoût Lounge : Design + 2 200 €				
AURIS TOURING SPORTS (BREAK)				
Surcoût : berline 5 p + 1 100 €				
VERSO				
1.6 VVT-i 132 ch Tendance	8	M	1 873	24 300
1.8 VVT-i 147 ch Dynamic CVT	8	M	1 740	26 300
1.6 D-4D 112 ch Tendance	7		0	27 000
Surcoût Dynamic : Tendance + 500 €				
Surcoût Design : Dynamic + 1 000 €				
PRIUS				
Dynamic	4		0	30 500
Rechargeable	3	B	1 000	36 900
Surcoût Lounge : Dynamic + 3 300 €				
PRIUS +				
136h Active	4		0	32 300
Surcoût Dynamic : Active + 1 500 €				
Surcoût SkyView : Dynamic + 1 000 €				
Surcoût Lounge : SkyView + 2 550 €				
AVENSIS				
1.6 VVT-i 132 ch Dynamic	8	M	613	29 400
1.8 VVT-i 147 ch Dynamic	9	M	473	30 700
1.6 D-4D 112 ch Dynamic	6		0	31 300
2.0 D-4D 143 ch Dynamic	7		0	32 300
Surcoût Executive : Dynamic + 400 €				
Surcoût Lounge : Executive + 1 500 €				
AVENSIS TOURING SPORTS (BREAK)				
Surcoût : + 1 000 €				
RAV4				
2.0 VVT-i 151 ch Active AWD	9	M	2 010	31 000
Hybride Tendance	9		0	34 100
2.0 D-4D 143 ch Active	7		0	30 000
Surcoût Dynamic : Active + 2 200 €				
Surcoût Design : Dynamic + 3 000 € à + 3 200 €				
Surcoût Lounge : Design + 2 100 € à + 2 500 €				
LAND CRUISER (3 PORTES)				
2.8 D-4D 177 ch Le Cap	12	M	9 973	37 100
Surcoût Life : Le Cap + 4 950 €				
Surcoût Légende : Life + 2 500 €				
Surcoût Lounge : Légende + 4 400 €				
LAND CRUISER (5 PORTES)				
4.0 VVT-i 280 ch Lounge Auto.	20	M	10 000	61 950
Surcoût : 3 portes + 2 700 € à + 6 000 €				
Surcoût Lounge Pack Techno : Lounge + 6 400 € à + 8 400 €				
NOUVEAU GT86				
2.0 200 ch	12	M	7 073	32 490

VOLKSWAGEN

TYPE	CV	B/M*		PRIX
NOUVELLE UP! (3 PORTES)				
1.0 60 ch Take up!	3		0	10 400
1.0 75 ch Take up!	4		0	11 080
1.0 TSI 90 Move up!	5		0	13 690
Surcoût Move up! : Take up! + 1 910 €				
Surcoût High up! : Move up! + 1 790 €				
NOUVELLE UP! (5 PORTES)				
e-Up!	2	B	6 000	27 600
Surcoût : 3 portes + 500 €				
NOUVELLE CROSS UP!				
1.0 75	4		0	15 800
1.0 TSI 90	5		0	16 500
POLO (3 PORTES)				
1.0 60 ch Trendline	4		0	13 570
1.0 75 ch Trendline	4		0	14 280
1.2 TSI 90 ch BMT Confortline	5		0	17 150
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	M	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 R-Line : Confortline + 2 400 €				
Surcoût Carat : R-Line + 1 210 €				
POLO (5 PORTES)				
Surcoût : berline 3 p. + 660 €				
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 Carat	8		0	29 490
R	20	M	7 073	43 980
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	29 580
GTD	10		0	35 800
Surcoût Confortline : Trendline + 2 520 €				
Surcoût Carat : Confortline + 2 370 €				
NOUVELLE GOLF VII (5 PORTES)				
e-Golf	4	B	6 000	39 350
Surcoût : berline 3 p. + 840 €				
Surcoût Carat Exclusive : Carat + 4 250 €				
NOUVELLE GOLF VII SW (BREAK)				
1.0 TSI 85 ch Trendline	4		0	20 900
1.0 TSI 110 ch Trendline	6		0	23 140
1.4 TSI 125 ch Confortline	7		0	26 660
1.5 TSI EVO 150 ch Carat	8		0	33 330
R DSG	20	M	3 473	47 430
1.6 TDI 90 ch Trendline	5		0	25 380
1.6 TDI 115 ch Trendline	6		0	26 080
2.0 TDI 150 ch Confortline	8		0	31 420
GTD	10		0	37 640
Surcoût Confortline : Trendline + 2 520 €				
Surcoût Carat : Confortline + 2 370 €				
NOUVELLE GOLF ALLTRACK				
1.8 TSI 180 ch DSG	10	M	2 153	36 350
2.0 TDI 150 ch	8	M	210	36 290
2.0 TDI 184 ch DSG	10	M	410	38 470
GOLF SPORTSVAN				
1.2 TSI 85 ch Trendline	5		0	21 520
1.0 TSI 115 ch BlueMotion Trendline	6		0	24 600
1.4 TSI 125 ch Trendline	7	M	50	24 600
1.4 TSI 150 ch Confortline	8		0	28 850
1.6 TDI 90 ch Trendline	4		0	26 030
1.6 TDI 115 ch Trendline	5		0	27 160
2.0 TDI 150 ch Confortline	8		0	31 530
Surcoût Confortline : Trendline + 2 200 €				
Surcoût Carat : Confortline + 2 350 €				
Surcoût R-Line : Carat + 720 €				
NOUVELLE COCCINELLE				
1.2 TSI 105 ch Design	6		0	22 090
1.4 TSI 150 ch Design	8	M	113	25 260
2.0 TSI 220 ch Dune	13	M	1 740	32 860
2.0 TDI 110 ch Design	6		0	25 590
2.0 TDI 150 ch Design	8		0	28 160
Surcoût Dune : Design + 4 680 €				
NOUVELLE COCCINELLE CABRIOLET				
1.2 TSI 105 ch Design	6	M	50	26 290
1.4 TSI 150 ch Design	8	M	253	29 310
2.0 TSI 220 ch Dune	13	M	2 300	36 540
2.0 TDI 110 ch Design	6		0	29 790
2.0 TDI 150 ch Design	8		0	32 340
Surcoût Dune : Design + 4 150 €				
SCIROCCO				
1.4 TSI 125 ch	7		0	26 080
2.0 TSI 180 ch	10	M	613	29 340
2.0 TDI 150 ch	7		0	31 130
2.0 TDI 184 ch R-Line	10		0	36 440
Surcoût R-Line : "base" + 3 260 € à + 3 590 €				
Surcoût Carat : R-Line + 1 490 €				
TOURAN				
1.2 TSI 110 ch Trendline	6	M	53	25 070
1.4 TSI 150 ch Confortline	8	M	113	30 200
1.6 TDI 115 ch Trendline	6		0	28 310
2.0 TDI 150 ch Confortline	8		0	33 040
2.0 TDI 190 ch Carat DSG	10		0	38 720
Surcoût Confortline : Trendline + 3 010 €				
Surcoût Carat : Confortline + 2 610 €				
Surcoût R-Line : Carat + 690 €				
TIGUAN				
1.4 TSI 125 ch Trendline	7	M	300	25 540
1.4 TSI ACT 150 ch Trendline	8	M	73	29 710
2.0 TSI 180 ch Carat 4Motion DSG	11	M	4 673	41 810
2.0 TDI 115 ch Trendline	7		0	29 380
2.0 TDI 150 ch Trendline	8		0	32 520
2.0 TDI 190 ch Confortline 4Motion DSG	11	M	1 260	41 240
2.0 Bi-TDI 240 Carat Exclusive 4Mot. DSG	14	M	4 050	49 400
Surcoût Confortline : Trendline + 3 000 €				
Surcoût Carat : Confortline + 3 000 €				
Surcoût Carat Edition : Carat + 2 500 € à + 3 500 €				
PASSAT				
1.4 TSI 125 ch Trendline	7		0	26 020
1.4 TSI ACT 150 ch Confortline	8		0	31 180
GTE	7	B	1 000	48 430
1.6 TDI 120 ch Trendline	6		0	29 350
1.6 TDI 120 ch BlueMotion	6		0	29 350
2.0 TDI 150 ch Confortline	7		0	34 040
2.0 TDI 190 ch Carat DSG	10		0	42 740
2.0 TDI BiTurbo 240 ch Carat Ex. 4Mot. DSG	13	M	250	51 160
Surcoût Confortline : Trendline + 2 590 €				
Surcoût Carat : Confortline + 5 200 €				
Surcoût Carat Édition : Carat + 2 910 €				
PASSAT SW (BREAK)				
Surcoût berline : + 1 290 € à + 1 570 €				
PASSAT ALLTRACK				
2.0 TFSI 220 ch DSG	13	M	3 113	44 990
2.0 TDI 150 ch	8	M	60	41 400
2.0 TDI 190 ch DSG	10	M	210	45 030
2.0 TDI BiTurbo 240 ch DSG	14	M	1 373	49 490
SHARAN				
1.4 TSI 150 ch Trendline	8	M	1 373	35 670
2.0 TSI 220 ch Confortline DSG	13	M	4 050	42 490
2.0 TDI 115 ch Trendline	6	M	73	37 620
2.0 TDI 150 ch Confortline	8	M	73	40 770
2.0 TDI 184 ch Confortline	10	M	353	42 570
Surcoût Confortline : Trendline + 2 050 €				
Surcoût Carat : Confortline + 4 140 €				
TOUAREG				
3.0 TDI 204 ch Ultimate Auto.	12	M	5 810	65 730
3.0 TDI 262 ch Ultimate Auto.	16	M	7 073	68 860
Surcoût Carat Edition : Ultimate + 3 700 €				
CADDY				
1.2 TSI 84 ch Conceptline	5	M	90	16 280
1.4 TSI 125 ch Trendline	7	M	210	21 520
2.0 TDI 75 ch Conceptline	4		0	17 930
2.0 TDI 102 ch Trendline	5		0	22 980
2.0 TDI 122 ch Conceptline 4Motion	7	M	690	23 730
2.0 TDI 150 ch Trendline	8	M	60	26 110
Surcoût Trendline : Conceptline + 2 530 € à + 3 320 €				
Surcoût Confortline : Trendline + 1 920 € à + 3 110 €				
Surcoût Alltrack : Confortline + 2 830 €				
CADDY MAXI				
Surcoût : Caddy + 2 130 €				

VOLVO

TYPE	CV	B/M*		PRIX
NOUVELLE V40				
T2 Kinetic	6	M	50	24 340
T3 Momentum	8	M	50	28 350
T5 R-Design Geartronic	14	M	300	39 700
D2 Kinetic	5		0	25 560
D3 Momentum	7		0	29 550
D4 Momentum	10		0	32 050
Surcoût Momentum : Kinetic +2 050 €				
Surcoût R-Design : Momentum + 2 700 €				
Surcoût Inscription : R-Design + 1 200 €				
Surcoût Inscription Luxe : Inscription + 2 100 €				
NOUVELLE V40 CROSS COUNTRY				
T3 Momentum	8		53	30 340
T4 Summum AWD Geartronic	10	M	1 260	40 140
T5 Summum AWD Geartronic	16	M	1 260	44 990
D2 Momentum	6		0	29 600
D3 Momentum	8		0	31 540
D4 Momentum	10		0	34 040
Surcoût Summum : Momentum + 3 900 €				
Surcoût Xenium : Summum + 2 100 €				
S60				
T3 Momentum	8	M	90	31 710
T4 Momentum Geartronic	10	M	173	36 750
T6 R-Design AWD Geartronic	19	M	2 940	51 460
Polestar Geartronic	25	M	6 810	65 200
D2 Kinetic	6		0	29 100
D3 Kinetic	7		0	31 200
D4 Momentum	8		0	35 960
D5 Momentum Geartronic	12		0	42 950
Surcoût Momentum : Kinetic + 2 710 €				
Surcoût R-Design : Momentum + 3 560 €				
Surcoût Summum : R-Design + 300 €				
Surcoût Xenium : Summum + 3 990 €				
V60 (BREAK)				
Surcoût S60 + 1 500 €				
D6 Twin Engine Momentum	10		0	57 590
V60 CROSS COUNTRY				
D3 Summum	8		0	41 070
D4 Summum	10		0	43 120
Surcoût Xenium : Summum + 3 990 €				
NOUVEAU XC60				
T5 Momentum Geartronic	NC		NC	48 200
T6 Momentum AWD Geartronic	21	M	6 053	57 100
T8 Momentum AWD	18	B	1 000	70 300
D4 Momentum	NC		NC	44 500
D5 Momentum AWD	14	M	773	53 600
Surcoût R-Design : Momentum + 2 070 € à + 4 820 €				
Surcoût Inscription : R-Design + 1 300 € à + 3 570 €				
Surcoût Inscription Luxe : Inscription + 3 570 € à + 5 110 €				
NOUVELLE S90				
T5 Momentum Geartronic	15	M	1 260	49 900
T6 Momentum AWD Geartronic	21	M	3 660	58 800
D3 Momentum	NC		0	41 700
D4 Momentum	10		0	44 100
D5 Momentum AWD Geartronic	13	M	50	53 800
Surcoût Inscription : Momentum + 7 600 € à + 8 300 €				
Surcoût Inscription Luxe : Inscription + 4 010 €				
NOUVELLE V90				
Surcoût S90 + 2 250 € à + 2 900 €				
NOUVELLE V90 CROSS COUNTRY				
T6 AWD Geartronic	21		6 053	65 150
D4 AWD	10		173	53 550
D5 AWD Geartronic	14		410	60 150
Surcoût Pro : "base" + 6 000 €				
Surcoût Luxe : Pro + 4 460 € à + 4 500 €				
XC90				
T6 Momentum Geartronic AWD	21	M	8 753	70 100
T8 Momentum Geartronic	18		0	81 000
D4 Kinetic Geartronic	10	M	253	50 600
D5 Kinetic Geartronic AWD	14	M	1 260	54 400
Surcoût Momentum : Kinetic + 7 600 €				
Surcoût R-Design : Momentum + 6 450 €				
Surcoût Inscription : Momentum + 6 450 €				
Surcoût Inscription Luxe : Inscription + 4 000 € à + 5 250 €				
Surcoût Excellence : Inscription Luxe + 33 450 €				

OFFRE SPECIALE ABONNEMENT

Tous les plaisirs de l'automobile

l'auto-journal

Abonnement 1 an-25 n° dont le Spécial Salon

+

la Version numérique offerte

64€ au lieu de ~~100,59€~~ soit **36%** de réduction !

3 bonnes raisons de vous abonner :

- **Je reçois mon magazine chez moi**
- **J'accède gratuitement à la version numérique identique à la version papier**
- **Je bénéficie d'un tarif privilégié en tant que fidèle lecteur**

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

KIOSQUE mag

BULLETIN D'ABONNEMENT

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

☑ **OUI, je m'abonne à l'Auto-Journal : 1 an (25n°) dont le Spécial Salon pour 64 € SEULEMENT au lieu de 100,59€ (prix au n°) soit 36% de réduction (832691)**

Nom: Prénom:
Adresse
Complément d'adresse (Résidence, lieu-dit, Bâtiment..):
Code postal : Ville E-mail:
Tél. : *Grâce à votre n° de téléphone (portable) nous pourrons vous contacter si besoin pour le suivi de votre abonnement*

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

Laissez-nous votre date de naissance, nous ne manquerons pas de penser à vous :

DATE ET SIGNATURE OBLIGATOIRES

MODE DE REGLEMENT

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

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

Offre valable 2 mois pour tout nouvel abonnement uniquement. Vous ne disposez pas du délai de rétractation pour l'abonnement magazine. Vous recevrez votre premier numéro de L'Auto-Journal trente jours après la date de validation de votre commande. Les renseignements demandés sont indispensables au bon traitement de votre commande. Assistance téléphonique pour le suivi de l'exécution de votre commande au 01 46 48 48 75. Conformément à la loi Informatique et Libertés n° 78-17 du 6 janvier 1978, nous vous informons que vous disposez d'un droit d'accès, de modification, de rectification et de suppression de ces données par simple courrier. Ces informations pourront être utilisées par des partenaires. Si vous refusez cette transmission, cochez cette case ci-contre ☐. Editions Mondadori Axel Springer (EMAS), RCS 347 863 060 Nanterre - Capital 152 500 € - 8 rue François Ory - 92543 Montrouge Cedex

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

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

GROUPE COURTOIS

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

VENEZ DÉCOUVRIR TOUTE LA GAMME MAZDA

MAZDA 2
A partir de 16 650 €

MAZDA 3
A partir de 23 500 €

MAZDA 6
A partir de 29 800 €

MAZDA CX-3
A partir de 21 150 €

MAZDA MX-5
A partir de 25 500 €

Gamme Mazda 2 : consommations mixtes (L/100 km) de 3,4 à 4,9 – Emissions de CO^2 (g/km) de 89 à 115 - **Gamme Mazda 3 :** consommations mixtes (L/100 km) de 3,8 à 5,8 – Emissions de CO^2 (g/km) de 99 à 135 - **Gamme Mazda 6 :** consommations mixtes (L/100 km) de 3,9 à 6,4 – Emissions de CO^2 (g/km) de 104 à 150 - **Gamme Mazda CX-3 :** consommations mixtes (L/100 km) de 4,0 à 6,4 – Emissions de CO^2 (g/km) de 105 à 150 - **Gamme Mazda MX-5 :** consommations mixtes (L/100 km) de 6,0 à 6,6 – Emissions de CO^2 (g/km) de 139 à 154 - **Gamme Mazda CX-5 2017 :** consommations mixtes (L/100 km) de 5,0 à 6,8 – Emissions de CO^2 (g/km) de 132 à 159.

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

EURO DES NATIONS – La queue en Brie –

GROUPE SOFIBRIE

ECO DES NATIONS

EURO DES NATIONS

6 rue du Général de Gaulle
94510 La Queue-en-Brie
01.49.62.31.31

www.eurodesnations.fr
Ligne directe : David Carneiro
01.49.62.31.47

ECO DES NATIONS

166 av. du plateau de Glières
86000 Poitiers
05.49.03.12.34

www.ecodesnations.fr
Ligne directe : Benoit Richard
06.30.50.00.98

COUP DE FOUDRE DE SÉRIE.

NOUVELLE BMW SÉRIE 5 HYBRIDE RECHARGEABLE.

BMW BusinessDrive

Solutions de mobilité durable

LA MOTORISATION HYBRIDE RECHARGEABLE DE LA NOUVELLE BMW 530e iPERFORMANCE PERMET UN FONCTIONNEMENT ENTIÈREMENT ÉLECTRIQUE JUSQU'À 140 KM/H AVEC UNE AUTONOMIE DE 50 KILOMÈTRES.

Le plaisir de conduire

Planifiez votre essai personnalisé dans l'une de nos concessions NEUBAUER.

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

NEUBAUER Chambourcy
33, route de Mantes
Tél. 01 85 47 03 06

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

NEUBAUER DISTRIBUTEUR

Consommations en cycle mixte de la BMW 530e iPerformance BVA8 340 ch : **1,9 à 2 l/100 km.** Émissions de CO_2 : **44 à 46 g/km** selon la norme NEDC.
BMW France, S.A. au capital de 2 805 000€ - 722 000 965 RCS Versailles - 3 avenue Ampère, 78180 Montigny-le-Bretonneux.

VOLVO V40 CROSS COUNTRY
VOUS ALLEZ ADORER PARTIR À L'AVENTURE

280 € /MOIS
LLD 36 mois(1).

ENTRETIEN ET GARANTIE OFFERTS (2)

ACTENA.FR

(1) Avec un premier loyer de 2 000 €. Exemple de Location Longue Durée (LLD) pour une V40 Cross Country D2 Översta Edition BM6 neuve / 45 000 km, 1er loyer 2 000 € puis 35 loyers mensuels de 280 €. (2) Prestations de Cetelem Renting Entretien-Maintenance et extension de garantie un an au-delà garantie constructeur incluses. Offre réservée aux particuliers, valable jusqu'au 30/06/2017, sous réserve d'acceptation par Cetelem Renting, RCS Nanterre 414 707 141, 143 rue Anatole France 92300 Levallois-Perret. - N° ORIAS : 07 026 602 (www.orias.fr). Détails sur www.volvocars.fr

V40 Cross Country D2 Översta Edition : Consommation Euromix (l/100 km) : 3.8 - CO_2 rejeté (g/km) : 99.

ACTENA AUTOMOBILES

75	PARIS 16e	01 44 30 82 30	56, AVENUE DE VERSAILLES
92	NEUILLY	01 46 43 14 40	58, AVENUE CHARLES DE GAULLE
92	LA GARENNE	01 56 47 06 60	86, AVENUE DE L'EUROPE
78	PORT-MARLY	01 39 17 12 00	8, ROUTE DE ST GERMAIN
78	VERSAILLES	01 39 20 17 17	45/47, RUE DES CHANTIERS
78	MAUREPAS	01 30 50 67 00	ZA PARIWEST - 8 RUE ALFRED KASTLER
78	BUCHELAY/MANTES	01 34 79 92 92	ZI LES CLOSEAUX - 1 RUE DES GAMELINES

PRIOD

Service Vente aux Diplomates et Expat : 01 44 30 82 21
Service Flottes-Entreprises, Loueurs LLD GCV : 01 56 47 06 60

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

Paris Est Evolution
332, Rue Berthe Morisot
77400 St Thibault des Vignes
Tél. 01 60 35 46 36
www.audi-marnelavallee.com

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

JAPAUTO AUTOMOBILES
1er distributeur Honda de France depuis 1966

HONDA
The Power of Dreams*

EXCLUSIVITÉ JAPAUTO
DÉSTOCKAGE CIVIC

CIVIC 1.8 SPORT NAVI pack ADAS

Motorisation essence 1.8 i-VTEC 142 ch

STOCK LIMITÉ

19 900 €(1)
sans condition

7 200 €
d'économie(2)

DERNIERS MODÈLES DISPONIBLES

INCLUS

- Navigation GPS Honda Connect + Bluetooth®
- Climatisation auto
- Caméra de recul
- Jantes Alu Sport 17"
- Feux de jour LED
- Régulateur de vitesse
- Sièges AR "magiques"
- Peinture métallisée
- Alarme

Pack ADAS

- Alerte anti-collision frontale
- Reconnaissance des panneaux
- Alerte de franchissement de ligne
- Surveillance de l'angle mort
- Feux de route actifs

(1) Tarif au 10/02/2017. Prix de la Civic 2015 1.8 i-VTEC Sport Navi ADAS au prix catalogue de 27 100 € peinture métallisée incluse, hors frais d'immatriculation et éco-taxe, et déduction faite d'une remise Japauto de 7 200 €. Offre non cumulable, réservée aux particuliers, valable sur modèles identifiés en stock et pour toute immatriculation jusqu'au 31/05/2017 chez Japauto Automobiles, dans la limite des stocks disponibles. Consommation cycle mixte : 6,1 l/100 km. Emissions de CO2 : 145 g/km (D). (2) Avantage client de 7 200 € composé d'une remise Japauto de 7 200 € sans condition de reprise. Photo non contractuelle. *Donnez vie à vos rêves.

HONDA À PARIS

Retrouvez nos offres sur **www.japauto.com**

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

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

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

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

ŠKODA FABIA SURÉQUIPÉE

À partir de **129€** TTC/mois(1)
avec apport I sous condition de reprise

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

CONFIGUREZ ET RÉSERVEZ VOTRE ESSAI SUR SKODA.FR

Offre de Location Longue Durée sur 37 mois et 30 000 km avec Garantie*, Entretien et Assistance inclus, du 01/01/2017 au 30/06/2017.**
Modèle présenté : Fabia Berline Monte-Carlo 1.2 TSI 90 ch avec options, hors assurances facultatives. 1er loyer majoré de 2 612 € suivi de 36 loyers de 176 € aide à la remise et à la reprise déduites du tarif du 02/01/2017.. (1) Exemple pour une Fabia Berline Monte Carlo 1.2 TSI 90ch avec option Extension de Garantie 1 an, hors assurances facultatives, 1er loyer de 2300€ suivi de 36 loyers de 129€. Aides à la remise et à la reprise déduites du tarif du 02/01/2017. Offre réservée aux particuliers en France métropolitaine chez tous les distributeurs ŠKODA présentant ce financement, sous réserve d'acceptation du dossier par Volkswagen Bank GmbH. SARL de droit allemand – Capital 318 279 200 € - Succursale France : Bâtiment Ellipse, 15 Avenue de la Demi-Lune, 95700 Roissy-en-France - RCS Pontoise 451 618 904. Mandataires d'assurance et d'intermédiaire d'assurance n° ORIAS 08 040 267 (www.orias.fr). **(2) De série ou en option selon les versions.** *Garantie 2 ans + 1 an de garantie additionnelle incluse limitée à 60 000 km. **Contrat d'entretien VIP souscrit auprès de Volkswagen Bank GmbH. Publicité diffusée par les concessionnaires en qualité d'intermédiaire en opération de banque à titre non exclusif de Volkswagen Bank. Volkswagen Group France - Division ŠKODA - 02600 Villers-Cotterêts - RCS Soissons B 602 025 538.

ŠKODA recommande **Castrol EDGE Professional.**

Consommations mixtes de la gamme Fabia (l/100 km) : 3,8 à 4,8. Émissions de CO_2 (g/km) : 100 à 110.

SKODA PARIS EST 124, boulevard Diderot 75012 PARIS
DAMREMONT PALACE AUTOS 120, rue Damrémont 75018 PARIS
COURTOISE MOTORS 242, avenue Jean Moulin 60880 JAUX
DANIEL AUTOMOBILES 820, rue des Madeleines 77100 MAREUIL LES MEAUX
ESPACE EUROPA 2, rue du Général Leclerc 77400 POMPONNE
SMDA 520, impasse de l'Epinet 77240 VERT SAINT DENIS
ESA 24, bis route du Petit Fossard 77130 VARENNES SUR SEINE
SPORT AUTOS 78 90, rue des Chantiers 78000 VERSAILLES
ADVANCE 2, avenue de la Durance 78200 BUCHELAY
HEURTEL SA 14, rue Jacques Anquetil 91100 CORBEIL ESSONNES
VEGA AUTOMOBILES 68, avenue Charles de Gaulle 91220 BRETIGNY S. ORGE
VEGA AUTOMOBILES SAS 35, route de Gometz 91940 LES ULIS
ADVANCE 35, avenue Paul Doumer 92210 RUEIL MALMAISON
SKODA PARIS EST 113, avenue de Rosny 93250 VILLEMOMBLE
METIN EST AUTOMOBILES Rue Théodule Jourdain 94460 VALENTON
COURTOISE MOTORS 1, rue Marcel Cerdan 95140 GARGES LES GONESSE
NDS PARIS 5, avenue Robert Schumann 95350 ST. BRICE SS. FORET
NDS CITY CAR 10, rue Louis Delage 95310 ST. OUEN L'AUMONE

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

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

Aramisauto.com
APPELEZ-NOUS AU : 30 55
(Gratuit depuis un poste fixe)

Véhicules du Personnel
Véhicules de Direction
Véhicules Neufs
Usine de POISSY
PEUGEOT & CITROËN
Tél : 01 30 19 55 00
06 18 40 80 86
vvo@info-auto.org
www.info-auto.org

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

ANCIENNES & MODERNES

ILS LES ASSURENT À PETIT PRIX !
ASSURANCE COLLECTION DÈS 9 ANS
Sous réserve d'éligibilité aux conditions du contrat collection.
ASSURANCE MODERNE TOUS RISQUES à partir de 234 €
Tarifs minimum annuels en cours le 01.04.2017, pour une New Beetle, s'adressant à un homme de 39 ans vivant à Toulouse (31), conduite couple, utilisant son véhicule pour se rendre à son lieu de travail et la promenade, bénéficiant d'un bonus de 50%, entre autres critères.
Quattro ASSURANCES
www.quattro.fr
DEVIS,
SOUSCRIPTION et
ESPACE ADHÉRENT
WWW.QUATTRO.FR
0565100100
ISO 9001 BUREAU VERITAS Certification

À découvrir dans notre prochain numéro

N°983

du 11 mai 2017

YANN LEFEBVRE

Audi Q5
Par rapport à son prédécesseur, le Q5 se veut plus léger, plus performant, plus confortable et même plus à l'aise en dehors de l'asphalte. Direction le Sahara pour vérifier tout cela.

CHRISTIAN MARTIN

Le Renault Kadjar face au Peugeot 3008 et au Volkswagen Tiguan
Avec son nouveau moteur essence et sa boîte manuelle, le Kadjar n'hésite pas à provoquer un Peugeot 3008 automatique et un VW Tiguan doté d'une boîte à double embrayage. Votre choix ?

DOMINIC FRASER

Bugatti Chiron
1 500 ch, 1 600 Nm, 420 km/h en vitesse de pointe… Autant vous dire que l'essayeur a quelques sensations à vous communiquer.

Et aussi... En kiosque

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

L'AUTO-JOURNAL ÉVASION & 4X4 N° 80
164 pages
Sorti en kiosque dans la foulée du Salon de l'Auto de Genève, le dernier numéro de *L'Auto-Journal Évasion & 4x4* présente les nouveautés majeures de l'année 2017 : DS 7 Crossback, Audi Q8, Volvo XC60, Range Rover Velar, Renault Captur restylé. À découvrir également, un face-à-face entre le Peugeot 3008 et le Volkswagen Tiguan.

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
E-mail: autojournal@mondadori.fr
(Pour joindre directement votre interlocuteur, composez le 01 41 33... suivi du numéro de poste)
Directeur de la rédaction: Laurent Chiapello
Rédacteur en chef: Jean-Éric Raoul, assisté de Karine Roumestand (55 94)
Rédacteur en chef adjoint: Guy L'Hospital (53 96)
Directeur artistique: Véronique Martin
Actus, nouveautés: Brice Perrin (chef de rubrique, 56 33), Florian Chopin (55 95)
Essais: Mélina Priam (chef de rubrique, 54 16), Stany Meurer (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 Riflade
Secrétariat de rédaction: Valérie Frölich (1re secrétaire de rédaction), Alain Le Roch
Chef de studio: Nicolas Georgieff
Maquette: Frédéric Cauchy, Sabah Slimani
Photographes: Yann Lefebvre, Christian Martin
Responsable service photo: Jeanne-Marie Woitiée (56 50)
Ont collaboré à ce numéro: François Gérald, Thierry Le Saux, Olivia Rakotoarivony

DIRECTION - ÉDITION
Directeur de la publication: Carmine Perna
Directeur exécutif: Stéphane Haïtaïan
Éditeur: Tommaso Albinati

DIFFUSION
www.vendezplus.com
Directeur diffusion: Jean-Charles Guérault
Responsable diffusion marché: Philippe Merrien

MARKETING
Directrice marketing: Sylvie Siguret
Responsable marketing: Frédérique Gasbarian
Abonnements: Mathilde Dionnet, Agnès Tran

PUBLICITÉ
Tél.: 01 41 33 53 52. **Fax:** 01 41 33 57 03
Directeur exécutif: Valérie Camy
Contacts publicité: Caroline Soret (53 54), Paul Bellaïche (56 00)
Planning: Angélique Consoli (53 52), Stéphanie Guillard (53 50)
Trafic: Stéphane Durand (53 12)
Service Opérations spéciales: 01 46 48 19 23

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

FABRICATION
Directeur des opérations industrielles: Dominique Aymard
Directeur de la fabrication: Isabel Delanoy
Chefs de fabrication: Alexia Froment (50 53), Valérie Brunehaut (48 42)
Responsable service prépresse: Sylvain Boularand (29 88)
Adjoint responsable service prépresse: Christophe Guérin (49 19)

FINANCE
Finance manager: Guillaume Zaneskis
Éditeur: Éditions Mondadori Axel Springer "EMAS" SNC
Siège social: 8, rue François-Ory - 92543 Montrouge Cedex
Co-gérants: Carmine Perna et Ralph Büchi
Actionnaires principaux: Mondadori France SAS et Axel Springer France SAS
Imprimeur: Maury, BP 12, Route d'Étampes, 45331 Malesherbes
N° ISSN: 0005-0768
Commission paritaire: 0318 K 82833
Dépôt légal: avril 2017

AFFICHAGE ENVIRONNEMENTAL

Origine du papier	Allemagne
Taux de fibres recyclées	0%
Certification	PEFC
Impact sur l'eau	Ptot 0,016 kg/tonne

ACPM OJD

ABONNEMENT
Vous souhaitez vous abonner ou vous avez besoin d'un renseignement sur votre abonnement ? Pour toute question sur votre abonnement, téléphonez au 01 46 48 48 75 (du lundi au samedi de 8 h à 20 h). Par courrier : Service abonnements L'Auto-Journal - CS 90125 - 27091 Évreux Cedex 9
Abonnement France : 64 € (1 an, 25 numéros dont Spécial Salon), 78 € (1 an, 25 numéros + 5 hors-séries). Prix de vente incluant T.V.A. à 2,10 %. Belgique (Édigroup Belgique Sprl, tél. : 070 233 304, abobelgique@edigroup.org) : 89,95 € (1 an, 25 numéros). Suisse (Édigroup S.A. Tél. : 022 860 84 01, abonne@edigroup.ch) : 139 CHF (1 an, 25 numéros).

Nouvelle Suzuki

IGNIS

CHANGEZ DE POINT DE VUE

SUZUKI

Way of Life!*

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 03/04/2017 au 30/06/2017, 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 03/04/2017. Consommations mixtes CEE gamme nouvelle Suzuki Ignis (l/100 km) : 4,3 – 5,0. Émissions CO_2 (g/km) : 97 – 114. (2) Smart Hybrid Vehicle by Suzuki. *Un style de vie !

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

dpss&CO - Siret 390295 244 000 11

1664

OUVERTE À TOUS LES GOÛTS*

Suggestion de présentation. BK RCS Saverne 775 614 308 - HEREZIE

* Le goût unique de la 1664 peut accompagner des recettes, de l'apéritif au repas.

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