

LES NOUVEAUTÉS FRANÇAISES MISENT SUR LE PLAISIR !

CITROËN C3 PICASSO



DS 6WR

**9
MODÈLES
DÉVOILÉS**

PEUGEOT 1008



RENAULT KWID



ALPINE



M 011117 - 913 - F. 3,50 €

ESSAI**MINI COOPER D**

Pétillante et sobre

COMPARATIF

**La nouvelle
VW Polo face
à ses rivales**

- Ford Fiesta • Peugeot 208
- Renault Clio • Seat Ibiza
- Toyota Yaris

1er ESSAI XL**BMW SÉRIE 2 ACTIVE TOURER**Que vaut le 1^{er} monospace BMW ?

Il vous ouvrira
bien des portes



FORD KUGA

➤ Hayon mains libres

Le Ford KUGA vous ouvre grand son coffre. Glissez votre pied sous le pare-choc arrière et son hayon se soulève automatiquement. Idéal quand vous avez les bras chargés et que la clé est dans votre poche.

Diesel TDCi 115 ch à partir de **22 290€***
Sans condition de reprise

Technologie Hayon mains libres disponible en option à partir de la finition Titanium.

*Prix maximum TTC au 01/07/2014 du Ford Kuga Trend 2.0 TDCi 115 ch BVM6 FAP 4x2 déduit d'une remise de 4 010 €. Offre non cumulable réservée aux particuliers pour toute commande de ce Kuga neuf, du 01/08/2014 au 31/08/2014, dans le réseau Ford participant. Modèle présenté : Kuga Titanium 2.0 TDCi 115 ch 4x2 avec Pack Mains Libres, Active City Stop, Pack Parking Plus, Pack Style, Phares bi-Xénon, Jantes alliage 19" et Peinture métallisée, déduit d'une remise de 4 010 € : 27 880 €.
Consommation mixte : 5,3 l/100 km. Rejet de CO₂ : 139 g/km.

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



Go Further

DÉCOUVRIR

Nouveautés

- 10 Ford Mustang
14 Mazda2
16 Les constructeurs français misent EN COUVERTURE
sur le plaisir : DS 6WR, Citroën C3 Picasso, Peugeot 1008, Renault Kwid, etc.
22 Opel Corsa

COMPRENDRE

Les actus de la quinzaine

- 26 Les SUV sont-ils l'avenir
de l'automobile ?

CONDUIRE

1^{er} essai XL

- 32 BMW Série 2 Active Tourer 18d 150 ch
Essai

- 40 Mini Cooper D 116 ch EN COUVERTURE

1^{ers} essais

- 46 Mercedes C break 300 BlueTEC
Hybrid 231 ch

- 66 Lexus NX 300h 197 ch 4WD
Grand angle

- 52 Toyota Aygo 1.0 VVT-i 69 ch
Comparatif

- 54 La Volkswagen Polo 1.4 TDI 90 ch
face à ses rivales

Les experts

- 70 Kia Soul 1.6 CRDi 128 ch
Dernier essai

- 73 Volvo XC90

VIBRER

Reportage

- 74 La course de caisses à savon Red Bull
à Saint-Cloud

Rétro

- 78 Alfa Romeo Alfetta

PARTAGER

Vos autos

- 82 Porsche Cayman S 320 ch

Courrier des lecteurs

- 84 Le chef des essais vous répond

S'OFFRIR

Devenez VIP...

- 86 Une journée sur circuit avec
Renault Sport

Configurateur

- 88 Skoda Yeti

Fiche occasion

- 92 Peugeot 4008

32



1^{er} ESSAI XL | Monospace et traction, le BMW Active Tourer sera-t-il digne du blason qu'il porte ?

40



ESSAI | La nouvelle Mini Cooper diesel de l'intérieur : toujours pleine de charme !

66



1^{er} ESSAI | Calme plat au volant du Lexus NX, premier SUV compact de la marque....

74



REPORTAGE | Drapeau à damier pour cette caisse à savon, lors de la course Red Bull de Saint-Cloud.

ABONNEMENTS

RETRouvez toutes nos offres p. 30
et sur WWW.KIOSQUEMAG.COM

404 PAGES

4 000 MODÈLES À LA LOUPE !

N°911 DU 10 JUILLET 2014

Tous les plaisirs de l'automobile

L'auto-journal

l'auto-journal

Peugeot 608



Ferrari California T

Spécial Salon 2015

**LA RÉFÉRENCE
DU MARCHÉ**

- LES PRIX • LES ÉQUIPEMENTS
- LES OPTIONS • LES FICHES TECHNIQUES

Audi TT SUV



Citroën C3 Picasso



Renault
Mégane SUV



TOUTES LES VOITURES DU MONDE

TOUTES LES VOITURES DU MONDE

EN VENTE ACTUELLEMENT

(Entre nous...)



YANN LEFEVRE

Mathieu Chevalier, *rédacteur en chef*

Ça vous a fait réagir...

“Dans le 10 000 km du GLA, votre journaliste affirme : «les rares portions où la vitesse est libre en Allemagne». C'est une contre-vérité : le réseau autoroutier s'étend sur 12 845 km, dont 65,5 % sont illimités.”

J. Aschbacher, e-mail

Merci pour ces précisions. Mélina Priam a voulu tempérer son propos, prenant en compte que les portions libres sont souvent soumises à des... limitations pour cause de travaux ou en fonction des horaires.

“Contrairement à M. Norbert (n° 912), je pense que L'AJ doit faire rêver, en essayant des voitures haut de gamme que tout un chacun ne pourra jamais tester. Les modèles à 14 000 €, il n'est pas difficile d'en prendre le volant dans les concessions.”

L.-M. Le Guillou, e-mail

Je suis d'accord avec vous. Sans sa part de rêve, l'automobile deviendrait un objet de consommation courante, pas plus excitant qu'un lave-vaisselle. Nous continuerons à entretenir ce rêve (*Ford Mustang*, p. 10), tout en nous attachant à parler aussi de voitures accessibles à tous (*Volkswagen Polo*, p. 54).



Mes voitures de la quinzaine

Tous les 15 jours, mes impressions – forcément subjectives – sur les voitures passées entre mes mains !

1^{er} Citroën C4 Cactus

BlueHDI 100 ch

2^e BMW Série 4

Gran Coupé

18d 143 ch

3^e Mini Cooper

D 116 ch

4^e Nissan Juke

dCi 110 ch

5^e Jeep Cherokee

2.0 Mjt 140 ch

Citroën l'avait promis, le **Cactus** n'est effectivement pas une voiture comme les autres. Une différence dont on prend la pleine mesure une fois installé à son volant. L'ambiance zen, les suspensions moelleuses et les sièges confortables comme des fauteuils clubs offrent une expérience de conduite unique sur le marché. Une vraie Citroën en somme.

Édito

De l'ombre à la lumière

Certains sont mondialement connus, mais le nom de la plupart d'entre eux n'évoquera pas grand-chose pour les non-spécialistes. Pourtant, à chaque fois que l'on démarre une voiture, ce sont de leurs innovations dont on profite. Eux, ce sont les équipementiers. Michelin est bien sûr le plus célèbre mais il serait injuste d'oublier Faurecia, Valeo ou encore Plastic Omnium. Ces marques de l'ombre travaillent selon le cahier des charges – draconien – des constructeurs et leur fournissent les principaux composants d'une automobile. Des entreprises qui méritent aujourd'hui un coup de projecteur car elles ont toutes en commun non seulement d'être françaises mais également de faire référence à travers le monde. Les constructeurs allemands, que l'on cite souvent pour la qualité de leurs modèles, sont tous clients d'équipementiers français implantés partout dans le monde, et en particulier en Chine. Résultat, toutes ces entreprises affichent des résultats semestriels records. Comme quoi le *made in France*, ça marche.



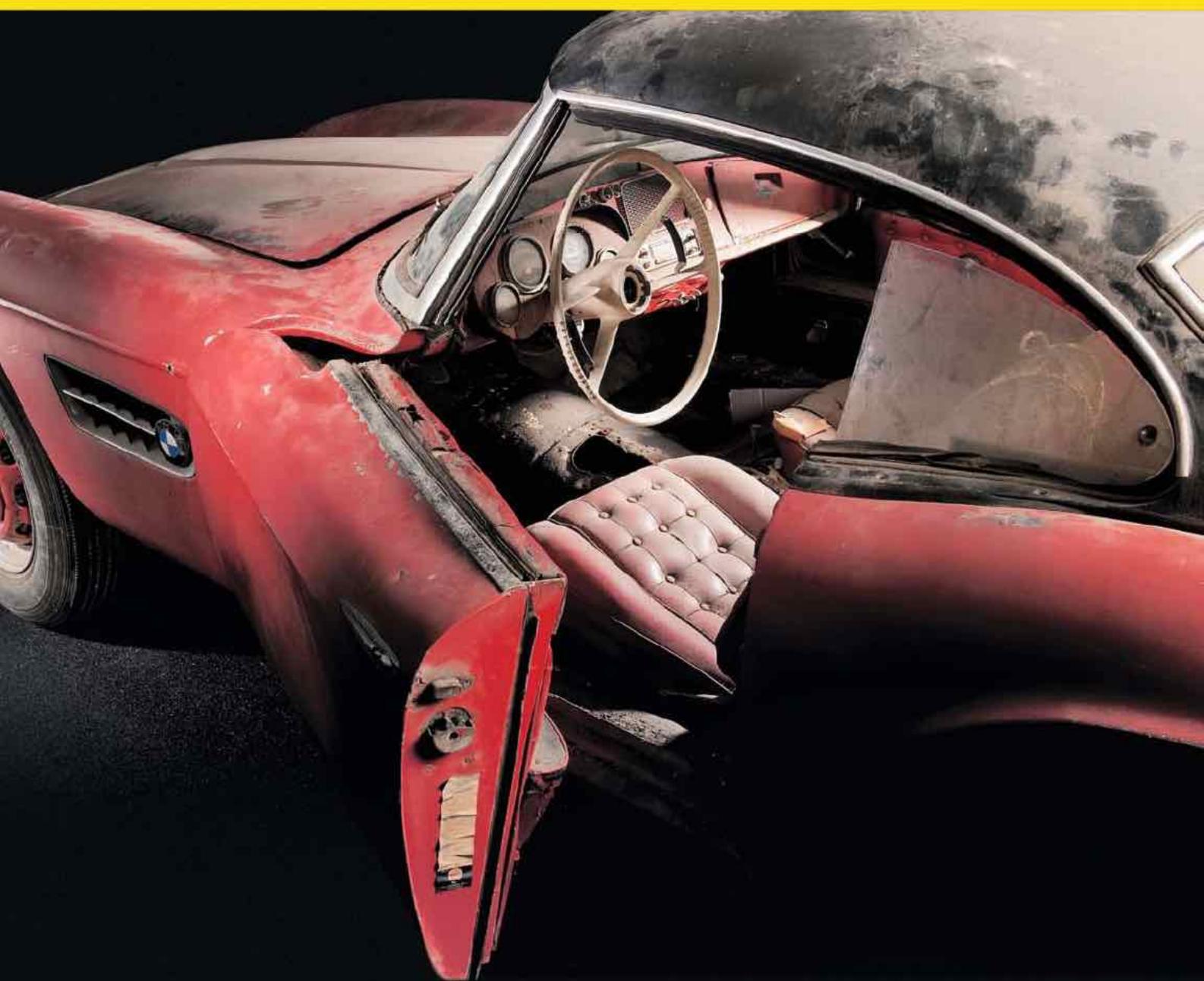
La BMW 507 d'Elvis est vivante !

Elle est dans un piteux état, elle a perdu son V8 de 150 ch et doit composer avec un pont arrière et une boîte qui ne lui appartiennent pas. Mais cette BMW 507, dont le châssis est frappé du numéro 70079, n'est autre que celle d'Elvis Presley ! Le "King" avait acheté cet élitiste roadster (254 unités produites) lors de son service militaire en Allemagne en 1958. Blanc d'origine, il l'aurait fait repeindre en rouge, lassé des déclarations d'amour que lui laissaient ses groupies au rouge à lèvres. Laissé en Allemagne par Elvis, le roadster est ramené aux États-Unis par l'armée américaine et vendu à un propriétaire qui le transforme malheureusement à son goût (moteur, boîte, pont arrière). Le collectionneur suivant l'achète en 1968 et c'est lui qui vient – seulement ! – de se décider à le faire restaurer. La 507 du "King" est exposée au musée de BMW à Munich et prendra ensuite le chemin de l'atelier pour une très longue rénovation.



C'est en 1958 qu'Elvis acquiert "sa" 507, blanche !





Zone Rouge

Par Thierry Emptas

Bruits de couloirs, rumeurs, projets secrets, infos confidentielles... tout ce qui fait le buzz cette quinzaine dans l'automobile



Le futur ML coupé subit l'habituelle batterie de tests. Comme ici, dans un désert américain. C'est d'ailleurs aux États-Unis qu'il sera produit.

Exclusif
aj



La version AMG est en cours d'essai sur le circuit du Nürburgring. Cette vue arrière permet d'apprécier la monumentale "finesse" du style.

SB MEDIEU

Le futur MLC et le ML qui sera restylé devraient afficher un visage proche de celui du concept de Pékin.



LES INFOS CLÉS

Commercialisation : 2015

Prix estimé : à partir de 70000 €

Mercedes s'active pour tacler le BMW X6

PRÉSENTÉE SOUS FORME DE CONCEPT AU DERNIER SALON DE PÉKIN EN AVRIL, LA VERSION COUPÉ DU MERCEDES CLASSE M ACHÈVE SA MISE AU POINT. PLUSIEURS PROTOTYPES ONT ÉTÉ SURPRISES À STUTTGART, AU NÜRBURGRING ET AUX ÉTATS-UNIS.

Dans quelques mois, le BMW X6 ne sera plus seul à parader sur le segment des SUV coupé de gros calibre. Mercedes met les bouchées doubles pour achever la mise au point du MLC (appellation non officielle) dont le concept a été dévoilé au Salon de Pékin en avril dernier. Sans surprise, la recette est la même que celle élaborée par BMW. Sur la base du Classe M, Mercedes a développé une version "fastback" tout aussi charpentée et massive que le X6. Vous l'aurez compris, le MLC impressionne davantage par sa stature que par son

élégance. Assemblé sur la même chaîne que le ML, dans l'usine américaine de Tuscaloosa en Alabama, le MLC partagera la plupart de ses éléments avec son frère. La plate-forme bien sûr mais aussi les suspensions, la transmission et le tableau de bord. Même duplicité sur le plan mécanique à ceci près que le MLC ne devrait retenir que les moteurs les plus puissants dont une version AMG actuellement en cours de tests sur le circuit du Nürburgring. Hormis cette version extrême, de nombreux prototypes camouflés circulent actuellement sur les

routes d'Europe et des États-Unis. Mercedes décompte les jours avant la présentation officielle de ce modèle qui pourrait être dévoilé au Mondial de Paris, mais plus probablement dans l'un des deux Salons américains : Los Angeles en novembre ou Detroit en janvier ; ce modèle étant avant tout destiné au marché américain et, dans une moindre mesure, au chinois. Parallèlement à ce développement, Mercedes prépare le restylage du Classe M et la mise au point du futur GLK (voir L'AJ n°910) qui sera dévoilé l'an prochain.

ENVIRONNEMENT

LONDRES S'ATTAQUE AU DIESEL

Confrontée, comme la plupart des métropoles, à une forte pollution aux particules et au dioxyde d'azote, la ville de Londres envisage à l'horizon 2020 de doubler le péage urbain pour les véhicules diesel. Le montant passerait ainsi de 14,50 € à 29 € par jour ! La contrainte financière – forcément discriminatoire – plutôt que de vraies réponses ; décidément, les hommes et femmes politiques de tous pays et tous bords confondus manquent singulièrement d'idées.



Les diesels bientôt indésirables dans la capitale britannique ?



L'un des temps forts du programme BMW sera le lancement de la Série 7, fin 2015.

GAMME

BMW SUR TOUS LES FRONTS

On en sait un peu plus sur le calendrier de lancement des futurs modèles BMW. En 2015, le constructeur lancera la Série 2 Cabrio, les X5 M et X6 M, l'Active Tourer en version 7 places et, surtout, à l'automne, la future Série 7 dont le style devrait s'inspirer du concept New Luxury présenté à Pékin en avril dernier. Suivront, en 2016, le nouveau X1 à traction avant, la nouvelle Série 5 et la Série 6 Cabrio. Enfin, en 2017, BMW lancera le nouveau X3, le X7, version 7 places du X5 et les Série 3 et 5 GT. Un programme chargé auquel s'ajoute le développement des gammes i et Mini.

10 000

C'EST LE NOMBRE DE QASHQAI COMMERCIALISÉS EN FRANCE DEPUIS LE LANCEMENT DU MODÈLE EN FÉVRIER.

Ce succès se constate sur tous les marchés, ce qui impose une cadence soutenue à l'usine de Sunderland en Angleterre, qui tourne 24 h/24 h pour sortir près de 1 500 Qashqai par jour.



À Sunderland, l'usine Nissan produit un Qashqai toutes les minutes.

TWEETS

QUELLES MARQUES FONT LE BUZZ ?

Tous les 15 jours, retrouvez le baromètre des marques les plus tweetées.

1	AUDI	→	12 166
2	MERCEDES	→	9 930
3	BMW	→	7 284
4	RENAULT	→	6 863
5	PEUGEOT	→	6 369

Baromètre réalisé par le pôle Aura Mundi (veille et analyse des médias sociaux) de l'Argus de la presse.



MERCEDES SUR SCÈNE ET SUR PISTE

La communication autour du partenariat entre Mercedes et le chanteur Louis Tomlinson (17 millions de followers) est l'actualité la plus relayée, suivie par le coup d'éclat de Lewis Hamilton au GP de Hongrie qui a refusé de laisser passer son coéquipier Nico Rosberg, actuellement en tête du championnat...

INSOLITE

UNE MINI EN LEGO®

Le fabricant de jouet pour enfants vient de lancer une réplique de la Mini originale à assembler. La carrosserie British Racing Green à toit blanc est équipée d'éléments ouvrants. Sous le capot, on découvre le petit moteur transversal et, dans le coffre, un panier pique-nique ! La maquette contient 1 077 pièces et les commandes se font via internet sur le site shop.lego.com. Prix : 99 €.

Cette Mini
Lego compte
1 077 pièces.



C'EST OFF

Mercedes prépare un GLA Coupé

La stratégie des constructeurs allemands est limpide : occuper toutes les niches. Ainsi, BMW prépare un X2 version coupé du X1. Pour ne pas être en reste, Mercedes songe de son côté à décliner son crossover GLA en version 3 portes. Ce serait le premier coupé de la gamme A.

Y a-t-il un avenir pour Alfa Romeo

Avec une gamme réduite à deux modèles (la MiTo et la Giulietta), Alfa Romeo est en mauvaise posture. Mais Sergio Marchionne martèle que la marque n'est pas à vendre. Une berline compacte, disponible en propulsion et 4x4, est à l'étude sous le nom de code Giorgio, ainsi qu'un SUV.

Toyota prépare une version crossover de l'Auris

Le marché florissant des SUV et crossovers inspire tous les constructeurs. Toyota s'active actuellement sur la mise au point d'une Auris "off-road" dotée d'un châssis légèrement surélevé et d'une transmission 4x4. Placée en dessous du RAV4, la voiture devrait être commercialisée en 2015.



FORD MUSTANG

Par Thierry Emptas

La chevauchée fantastique

Cinquante ans après le lancement de la 1^{re} génération, la Mustang revient nous faire rêver. Avec un tempérament toujours volcanique mais une technologie plus évoluée.



Les clients européens auront le choix entre un 4 cylindres turbo de 309 ch et un V8 de 425 ch. Ils auront également droit à des freins et des suspensions adaptés à notre réseau routier.

LES INFOS CLÉS

Prix estimé : à partir de 40 000 €

Commercialisation en France : 2015

Disponible en coupé et cabriolet

5,5 s sur le 0 à 100 km/h avec le V8 de 425 ch

Dès le début, la Mustang a été une aventure passionnante pour nous tous. Nous n'avons pas été en mesure de contenir notre excitation avec, pour résultat, - je suis heureux de le dire - que le public a attrapé notre fièvre. Nous espérons qu'elle est très contagieuse." Cette formule ne date pas de 2014 mais de... 1964! Et c'est Lee Iacocca, le n°2 de Ford, qui s'exprimait à l'occasion du lancement de la première Mustang. Cinquante ans après, la voiture suscite toujours autant d'en-

thousiasme et la dernière génération joue avec beaucoup d'à-propos sur la fibre nostalgique. Après des années d'égarement entre design ingrat et moteurs anémiques (*voir encadré page suivante*), cette star internationale a retrouvé en 2005 la fierté de ses origines. Avec cette 6^e génération, la Mustang gagne en élégance tout en préservant son côté "bad girl". Les lignes se sont tendues grâce au pare-brise et à la lunette plus inclinés, la calandre s'est abaissée et les phares, affinés, s'étirent sur les flancs. Affichant toujours une longueur de 4,78 m, la sportive est plus basse de 3 cm (1,38 m contre 1,41 m précédemment), ce qui accentue son allure dynamique.

UNE MÉTAMORPHOSE SUR LE PLAN TECHNIQUE

Si l'architecture reste classique (moteur avant, roues arrière motrices), la Mustang entre enfin dans l'ère moderne en troquant son pont arrière rigide contre un essieu multibras à la fois plus léger et plus efficace en tenue de route. Quant au train avant, il s'appuie sur des



Fidèle à la tradition,
la Ford Mustang proposera
un rapport prix/performances alléchant.

Elle galope depuis 50 ans

Depuis son lancement en 1964, la Ford Mustang a vu défiler cinq générations différentes. Mais sa carrière a connu des hauts et des bas. Après la crise pétrolière de 1974, Ford a baissé la voilure, et la sportive a perdu tout son charisme. Elle a néanmoins survécu aux aléas du marché et, depuis son lancement, elle a été produite à plus de 9 millions d'exemplaires.



1964

La Ford Mustang a été lancée le 15 avril 1964, d'abord en coupé tricorps et en cabriolet puis, après quelques semaines, en version fastback (ci-dessus). Son succès fut immédiat avec 22000 modèles vendus le premier jour !



1974

Moins racée,
la Mustang II est privée de V8. Elle perd de son attrait.



1994

Le style manque toujours de grâce mais les puissances moteur remontent.



1979

Le style anguleux est typique de l'époque. Le V8 est présent dès le début.



2005

Ford joue sur la fibre rétro. La clientèle est rapidement séduite.



Ambiance classique mais position de conduite typée sport. Un ensemble d'interrupteurs permet de modifier les réglages des suspensions, du moteur et de la direction.



éléments McPherson dotés de nouveaux amortisseurs plus efficaces et moins encombrants. Les modèles vendus en Europe bénéficieront de réglages et de freins spécifiques destinés à supporter les contraintes d'un réseau plus sinueux et plus exigeant qu'aux États-Unis.

La gamme compte trois moteurs à 4,6 et 8 cylindres. En Europe, seules les deux extrêmes seront disponibles. Le premier, de 2300 cm³, affiche, grâce au renfort d'un turbo, la confortable puissance de 309 ch à 5500 tr/mn tandis que le couple de 407 Nm est disponible dès 2500 tr/mn, la transmission étant assurée par une boîte à 6 vitesses, manuelle ou automatique. À l'autre extrémité, le V8 de 4971 cm³ développe 425 ch à 6500 tr/mn pour un couple de 529 Nm à 4250 tr/mn. Là encore, boîtes à 6 vitesses manuelle et automatique sont au programme. Quant aux versions V6 de 3727 cm³ et 304 ch, elles ne poseront pas leurs roues en Europe. Ces moteurs bénéficient des dernières technologies pour être à la fois plus légers et plus résistants. Leur système d'admission/échappement a également été optimisé afin d'assurer de bonnes performances tout en contenant les consommations. Le 4 cylindres bénéficie notamment de gicleurs de refroidissement des pistons. Ford distille au compte-gouttes les informations concernant son nouveau pur-sang. Pour l'instant, seules sont connues les performances de la Mustang V8 créditez d'une vitesse de pointe de 240 km/h et d'un temps de 5,5 s pour accélérer de 0 à 100 km/h.

UN ÉQUIPEMENT HIGH-TECH AU GOÛT DU JOUR

Les sensations seront encore accrues grâce à un ensemble d'interrupteurs à bascules qui permettent de modifier la réactivité de la direction, la réponse de l'accélérateur ou bien encore le contrôle de stabilité. Mais la Mustang saura également vous rendre la vie agréable grâce à un équipement high-tech au goût du jour. La dotation comprendra notamment un système d'infodivertissement évolué, le SYNC 2, doté d'un écran couleur tactile de 8 pouces sur lequel s'effectuent les réglages de la radio, de la climatisation et, bien sûr, de la navigation. Celle-ci est également dotée d'une commande vocale qui permet d'énoncer les destinations ou de trouver un restaurant en disant simplement à ce serviteur électronique : "J'ai faim" !



L'avis de Thierry Emptas

J'ai toujours adoré la 1^{re} Mustang et, avec ce nouveau modèle, j'ai le sentiment que Ford a su prendre le bon virage. Elle semble toujours aussi rebelle, malgré la disparition du pont rigide, qui ne m'arrache pas une larme...

thierry.emptas@mondadori.fr

MAZDA2

Par Florian Chopin

Amuse-gueule

Mazda dévoile le style – alléchant – de sa nouvelle citadine mais reste évasif sur les détails techniques.

Assez pour nous mettre en appétit...

LES INFOS CLÉS

Prix estimé : à partir de 14 500 €

Commercialisation : fin 2014

Nouveaux moteurs plus sobres

Disponible avec une boîte automatique

Selon la tendance actuelle, la calandre remonte, s'élargit et se pare d'une ceinture chromée qui vient rejoindre les phares. Un peu comme les nouvelles DS.



Depuis l'avènement d'internet, le *teasing* est devenu une religion. Cet effeuillage de la nouveauté contrôlé dans les moindres détails par les constructeurs est censé tenir en haleine le fan (l'acheteur potentiel) jusqu'à la révélation finale. Si, en règle générale, l'objet de tous les désirs n'est visible dans son ultime livrée qu'au dernier moment, Mazda a choisi un tout autre mode de communication pour sa citadine. Vous pouvez ainsi d'ores et déjà découvrir la Mazda2 sous tous les angles, ou presque.

FLUIDITÉ ET DYNAMISME

Et c'est pour le moins une bonne surprise. La version définitive a l'excellente idée de rester fidèle au très beau concept Hazumi présenté au dernier Salon de Genève. Mazda a trouvé son style, et il est vraiment séduisant. La ligne est sobre, fluide, sans fioriture inutile, et dégage une impression de dynamisme. Une remarque que l'on peut également faire pour la présentation du tableau de bord. Si l'on se fie aux premières photos, la qualité perçue semble avoir fait un sérieux bond en avant. Le dessin épuré de l'ensemble n'est pas sans rappeler une certaine Audi A1 avec ses aérateurs ronds et son écran GPS implanté au sommet de la planche de bord. Il y a pire comme référence. Face au conducteur, un compteur central regroupant compte-tours et vitesse. Informations que l'on pourra retrouver sur une lame faisant office d'affichage tête haute.

Concernant la partie mécanique, Mazda est malheureusement plus discret. Tout juste le constructeur japonais parle-t-il d'un nouveau bloc diesel SkyActiv-D 1.5, sans en préciser la puissance. Celle-ci devrait donc osciller entre 95 et 100 ch, pour des rejets de CO₂ inférieurs à

CELLE QU'ELLE REMPLACE



DENIS MEUNIER

Mazda2

Apparue en 2007, la citadine japonaise affiche un design sobre mais manquant de relief. Elle a démontré de belles aptitudes sur route grâce à ses éléments techniques provenant de la Ford Fiesta. Elle fut l'une des premières à enrayez le cercle vicieux du poids, avec 100 kg de moins que sa devancière.



Le style est proche de celui du concept Hazumi dévoilé au dernier Salon de Genève avec un effet double vague très prononcé sur les flancs.



Épurée, la planche de bord évoque celle de l'Audi A1.

90 g/km. L'offre essence se composera, quant à elle, de plusieurs déclinaisons du SkyActiv-G 1.5 (de 80 à 110 ch). Ils pourront être associés à une boîte manuelle ou automatique. Pour connaître le reste, notamment la panoplie des aides à la conduite disponibles, il faudra attendre le Mondial de Paris (du 4 au 19 octobre prochain)...



L'avis de Florian Chopin

La découverte de cette Mazda2 est une bonne surprise. Elle correspond parfaitement au sympathique petit concept, et affiche un style séduisant. Cette mise en bouche donne vraiment envie d'en découvrir plus sur cette pétillante citadine.

florian.chopin@mondadori.fr

LES FRANÇAIS MISENT

Le label DS permet à Citroën de montrer son savoir-faire en matière de haut de gamme. Belle démonstration !





DS 6WR

Le DS 6WR sera d'abord disponible en Chine, où il sera chargé de rivaliser avec les Audi Q5 et autres BMW X3.

Prix estimé : à partir de 33000 €

Commercialisation :
fin 2014 (Chine) / 2015 (Europe)

Deux poids deux mesures

Chez Citroën, on décline le plaisir sous deux formes : celui de la technologie et de l'équipement sous le logo DS et celui de la simplicité et de l'ingéniosité sous le logo aux chevrons. À chacun sa cible.

Citroën voit désormais double. Pour conquérir les marchés asiatiques, et notamment chinois, la marque DS s'émancipe. Le plus beau manifeste de cet affranchissement est sans aucun doute l'inédit SUV haut de gamme DS 6WR, attendu dans les concessions chinoises d'ici à la fin de l'année. Doté de la nouvelle identité de la marque, remarquable à la calandre baptisée DS Wing, il reprendra des éléments techniques connus (châssis et moteurs des DS4/DS5). Si le groupe envisage de l'importer tel quel sur le Vieux Continent l'an prochain, il existera également une version *made in Europe*, mais pas avant trois ans. Celle-ci reprendra la nouvelle plate-forme EMP2

initiée par le C4 Picasso II, les moteurs 3 cylindres essence THP, la vraie boîte automatique, et disposera de systèmes hybrides rechargeables.

En Europe, si les ventes de la DS3 se tiennent, celles des DS4 et DS5 chutent... À l'avenir, la gamme se repositionnera donc sur des segments plus porteurs. Ainsi, les DS4 et DS5 ne seront pas renouvelées après leur restylage, prévu pour 2015. Seule la "Citroën DS3" restera, pour devenir la "DS3". Cette 2^e génération adoptera une nouvelle plate-forme (EMP1) et sera disponible en 3 et 5 portes. Une nécessité lorsque l'on sait que l'Audi A1 s'écoule en Europe pour moitié en 5 portes et que la catégorie va accueillir une





ILLUSTRATION JEAN-FRANÇOIS HUBERT

DS 3 II

Prix estimé : à partir de 17 000 €

Commercialisation : début 2018

nouvelle star: la Mini 5 portes. La française continuera de jouer l'originalité avec son fameux aileron de requin sur le flanc et sa calandre DS Wing lui donnant plus d'assurance.

UN NOUVEAU C3 PICASSO FAÇON C4 CACTUS

Côté Citroën, on prépare le remplaçant du C3 Picasso. Fidèle au nouveau positionnement de la marque, l'auto se contentera de reprendre des éléments existants et conventionnels (moteurs 3 cylindres) pour conserver un

tarif accessible; côté esthétique, le monospace urbain s'agrémentera de détails propres aux SUV comme des protections plastiques qui lui donneront un petit air de C4 Cactus. Il s'en différenciera néanmoins par une modularité plus évoluée.

Citroën et DS, marques sœurs, afficheront des ambitions bien différentes. La première devra offrir l'indispensable de l'automobile moderne quand la seconde se voudra plus haut de gamme dans sa présentation et dans sa dotation.

La future DS 3 se déclinera en 5 portes pour mieux résister à l'arrivée de l'inédite Mini.

Citroën C3 Picasso II

Prix estimé : à partir de 16 500 €

Commercialisation : 2016

Les monospaces n'ont plus le vent en poupe. Le prochain C3 Picasso se mâtinerà donc d'accents typés SUV, inspirés par le C4 Cactus.



ILLUS. J.-F. HUBERT

Peugeot 1008

Prix estimé : à partir de 12000 €

Commercialisation : 2016

ILLUS. J.-F. HUBERT



Peugeot compte bien décliner le succès du 2008 sur le segment inférieur, encore peu occupé.

Feu de tout bois

Peugeot va certes rationaliser, réduisant le nombre de ses modèles, mais cela ne l'empêchera pas de proposer des autos toujours aussi plaisantes à conduire et ce, dès la plus petite citadine.

Réduire le nombre de modèles. Voilà l'un des principaux axes de la stratégie mise en place par Carlos Tavares, le nouveau "pilote" de Peugeot. Mais il n'est pour autant pas question de manquer une opportunité. Comme celle de défricher le segment encore sous-exploité des petits SUV urbains avec le 1008. Ne le voyez pas comme le remplaçant direct de la 1007, mais plutôt comme le petit frère du 2008. Comprenez par-là que l'auto en reprendra les éléments techniques (plate-forme, moteurs...) mais affichera une taille bien inférieure (autour de 3,90 m) avec seulement

2 portes. Cela vous rappelle quelque chose ? Le concept HR1, présenté au Mondial de Paris en 2010, n'avait en effet rien de gratuit. Il fera partie des treize modèles que Peugeot compte conserver à l'avenir et sera un parfait concurrent des Volkswagen Taigun et Renault Kwid (*voir ci-après*). Tourné vers l'avenir, Peugeot compte parallèlement cultiver son héritage. Ainsi, pour rendre hommage aux 30 ans de la mythique 205 GTi, le Lion propose une série spéciale de sa 208 GTi. L'auto se distingue par son coloris bicolore noir mat et rouge (une option blanc nacré et rouge est

Prix estimé : 28 000 €
Commercialisation : automne 2014

**208 GTi
30th anniversary**

également disponible). On pouvait donc s'attendre à du lourd... et, à la lecture de la fiche technique, on reste sur notre faim : 208 ch. Le clin d'œil est sympa mais on aurait aimé un peu plus de puissance sachant de quoi est capable ce petit 4 cylindres 1.6 THP.

280 ch POUR LA 308 R !

Déjà présent sous le capot du RCZ-R, ce bloc officiera également dans les entrailles de la future 308 GTi (ou R) pour délivrer 270 ch, voire 280 ch aux seules roues avant. Pour encaisser, le train a été retravaillé avec un différentiel à glissement limité, les voies ont été élargies, le châssis abaissé de 25 mm. Quant au moteur, il a été optimisé par les ingénieurs de Peugeot Sport grâce à des technologies provenant du monde de la course automobile pour proposer un couple de 350 Nm. D'ici à ce que Peugeot s'attaque au record de la Mégane sur le tour du Nürburgring, il n'y a pas loin...

Peugeot prévoit peu de nouveaux modèles mais dans des segments clés, le haut de gamme (voir L'AJ n° 912) et les petits SUV urbains. Il va également s'atteler à pimenter ses gammes moyennes et inférieures, avec le label GTi.

Prix estimé : 39 000 €
Commercialisation : fin 2014

308 R

Cette 208 GTi rend hommage aux 30 ans de la mythique 205 GTi avec un 1.6 de 208 ch. Un peu court...

Louée pour ses qualités routières, la 308 devrait se transformer en sportive hors pair dans sa version R qui pourra atteindre 280 ch.

Renault Kwid

Prix estimé : à partir de 11 000 €
Commercialisation : 2016

Alpine

Prix estimé : 45 000 €
Commercialisation : mi-2016



La renaissance d'Alpine, un symbole fort pour les amateurs.

Twingo R.S.

Prix estimé : à partir de 17 000 €
Commercialisation : 2015



Sous le logo R.S., la petite Twingo pourrait afficher jusqu'à 130 ch.



ILLUSTRATION JEAN-FRANÇOIS HUBERT

Spécialiste des citadines, Renault devrait fixer la référence dans la catégorie des SUV de moins de 4 m.... À condition d'arriver avant Peugeot et son 1008.

Sport et loisirs

Pointu, citadin ou populaire, Renault va décliner le sport dans tous ses états. Et pour les autres, le Kwid amènera l'aventure au coin de la rue.

Déjà bien installé sur le podium du marché français, le SUV Captur vient de faire son entrée dans le top 10 européen ! Un succès qu'il serait bien dommage de ne pas exploiter sur d'autres segments. C'est précisément ce que compte faire Renault avec le lancement mi-2015 du grand frère, un SUV dérivé de la Mégane et, à l'horizon 2016, avec la présentation du petit frère, le Kwid. Annoncée par un concept présenté à New Delhi en début d'année, l'auto sera à peine plus longue que la Twingo III et reposera sur des modules techniques de la Clio IV pour adopter des moteurs 3 et 4 cylindres. Cet aventurier des centres-villes viendra concurrencer les Peugeot 1008 (voir p. 19) et Volkswagen Taigun. Renault conjuguera également plaisir avec sport. Et qu'est-ce qui pourrait faire plus plaisir à l'amateur que la renaissance d'Alpine ? Malgré le départ de Carlos Tavarès, devenu patron de PSA, et la fin du partenariat avec Caterham, le projet est toujours d'actualité et le cahier des charges maintenu. Le châssis devrait dériver de celui de la Mégane Trophy, afin de contenir le poids (1,2 t) sans pour autant grever les finances du constructeur. Sous le capot, on s'oriente vers le

1.6 turbo de la Clio R.S., dont la puissance pourrait être portée à plus de 250 ch. Du point de vue du style, l'engin évoquera la Berlinette mais adoptera des codes modernes. Le constructeur au Losange continuera également à faire vivre son label R.S. Rappelons que la Mégane R.S. Trophy 275 vient de reprendre le record du tour du Nürburgring que lui avait volé la Seat Leon Cupra.

ET LA TWINGO DEVIENT R.S.

Renault compte encore développer son offre R.S. en déclinant le label sur sa petite Twingo, ce qui devrait combler de plaisir des pilotes en herbe à cause de son architecture à moteur arrière. Le petit 3 cylindres 1.2 essence devrait développer une puissance proche des 130 ch et sera associé à une boîte à double embrayage EDC. Pour ajouter encore un peu à l'esprit sportif, les galbes de l'auto seront accentués pour rappeler la R5 Turbo.

Entre la renaissance de l'Alpine, le développement du label R.S. et le lancement d'un "mini-Captur", Renault est déterminé à jouer la carte du plaisir avec des modèles couvrant un large éventail.

Découvrir La 5^e génération de la citadine Opel ■



AVANT

2006



APRÈS

2014



Opel Corsa

En trente-deux ans de carrière, la Corsa s'est écoulée à 12 millions d'exemplaires. Opel nous propose aujourd'hui une 5^e mouture qui s'apparente plutôt à une version 4,5...

Par Florian Chopin

1 Si la silhouette est la même, les designers d'Opel ont donné à leur citadine une face avant rappelant celle de l'Adam. La calandre plus basse s'étire jusqu'aux feux. Les flancs sont plus travaillés et l'auto affiche plus de prestance.

2 Si Opel parle d'une 5^e génération, cette Corsa est plus exactement une grosse évolution technique de l'actuelle. Le centre de gravité a été abaissé de 5 mm, les suspensions ont été retravaillées afin de mieux maîtriser le roulis. Asservie à la vitesse, la direction se veut plus incisive. Comme sur l'actuelle, deux réglages de châssis sont proposés : Sport et Confort.

3 Un nouveau 3 cylindres 1.0 turbo essence 115 ch avec stop/start et associé à une boîte manuelle à 6 rapports fait son apparition. Les moteurs diesel 1.3 CDTI 75 et 95 ch et 1.4 turbo

essence de 100 ch sont inchangés. Les versions atmosphériques de 1.2 et 1.4 de cylindrée passent désormais les normes antipollution Euro 6.

4 La présentation intérieure a entièrement été remaniée. L'ergonomie a ainsi été simplifiée : elle comprend moins de boutons, qui sont plus accessibles, et l'écran tactile a été repositionné. Les compteurs adoptent en leur centre un écran très utile pour l'ordinateur de bord.

5 L'écran tactile (7 pouces) reçoit le système IntelliLink initié sur l'Adam et permettant l'appairage des smartphones. DéTECTeur d'angles morts, reconnaissance des panneaux, alerte de changement de file et de collision frontale (signal sonore et visuel) sont désormais disponibles. Enfin, l'Advanced Park Assist facilitera les stationnements en prenant en charge la direction.



LES INFOS CLÉS

Prix estimé : à partir de 12 500 €

Commercialisation : automne 2014



L'équipement s'enrichit
de nombreux assistants
à la conduite destinés
à améliorer la sécurité.

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

Audi

TT

Les tarifs du nouveau TT s'échelonnent entre 39 900 € et 45 200 €. Cette nouvelle version profite d'un habitacle épuré avec notamment le système MMI qui se décale du centre vers le poste de conduite. Sous le capot, on trouve l'essence TFSI de 230 ch (malus de 250 € en boîte manuelle, 900 € en S tronic Quattro) ainsi que le diesel TDI de 184 ch. Les blocs 1.8 TFSI 180 ch et TTS 310 ch seront disponibles en 2015. Deux finitions sont au catalogue :

TT: phares Xénon Plus, jantes alliage de 17 pouces, climatisation automatique, régulateur de vitesse...

S line: radar de recul, châssis sport S line, jantes alliage de 18 pouces, ciel de pavillon noir, système de navigation, support lombaire électrique, rétroviseurs rabattables électriquement... **La commercialisation est pour fin octobre.**

R8

Le prix de la série limitée à 99 exemplaires, appelée LMX est de 225 000 € avec le malus écologique de 8 000 €. Cette déclinaison se caractérise surtout par ses phares au laser qui permettent d'offrir un contraste moins fatigant à l'œil la nuit. **Le moteur, inchangé, est toujours le 5.2 V10 de 572 ch.**

L'ACTU DE VOTRE MARQUE



La 3^e génération du TT fait le plein de nouvelles technologies.



Fiat Freemont



Une version baroudeuse, nommée Cross, apparaît dans la gamme. Elle se distingue par son look tout-terrain avec des pare-chocs avant et arrière, des jantes alliage de 19 pouces noir graphite ou encore les contours des phares noirs. **Par ailleurs, cette finition profite du système de navigation Uconnect avec écran tactile de 8,4 pouces (soit 21,3 cm de diagonale) et de nouveaux sièges en cuir noir.** Les diesels 2.0 Mjet de 140 ch (2 roues motrices) et de 170 ch (4 roues motrices) sont disponibles aux prix respectifs de 32 850 € et 37 250 €, sans les malus de 2 200 €. **L'arrivée en concessions est prévue pour cet automne.**

Mercedes GLA



Le diesel 180 CDI 109 ch est disponible à la commande. Cette version est proposée avec toutes les finitions, soit les appellations **Intuition** (30 900 €), **Inspiration** (32 500 €), **Sensation** (34 900 €) et **Fascination** (39 950 €).

Classe C

La gamme s'enrichit de nouvelles motorisations. L'essence de 211 ch, les diesels de 116 ch, 136 ch, 204 ch (en 2 et 4 roues motrices) ainsi que l'hybride diesel de 231 ch apparaissent. Cette dernière motorisation est uniquement proposée sur la berline dans un premier temps. Toutes ces déclinaisons échappent au malus écologique. Les tarifs de la Classe C s'échelonnent de 33 100 € à 60 950 €; ceux du break de 39 750 € à 58 200 €.

Opel Adam Rocks

Adam Rocks

Les tarifs du minicrossover urbain s'échelonnent entre 17 450 € et 19 650 €. Cette déclinaison baroudeuse de la citadine Adam reçoit des protections noires au niveau de la carrosserie, des bas de caisses et des passages de roue. **Sous le capot, on trouve les blocs essence 1.4 Twinport 87 ch s/s et 1.0 Ecotec Direct Injection Turbo 115 ch s/s.** Côté équipements, cette déclinaison reçoit notamment le régulateur-limiteur de vitesse, l'ordinateur de bord, le toit en toile noire déroulable électriquement, le système multimédia tactile sur écran de 6,9 pouces (17,5 cm de diagonale) ou encore les jantes alliage de 17 pouces.



Opel Adam Rocks

Porsche Cayenne



Porsche Cayenne

Les prix du nouveau Cayenne sont compris entre 68 528 € et 131 168 €. Les changements concernent la face avant restylée, les nouveaux feux arrière et le volant sport redessiné. Cinq versions sont proposées. Il s'agit des essence S 3.6 V6 420 ch (malus de 8 000 €) et Turbo 4.8 V8 520 ch (malus de 8 000 €), de l'**hybride essence-électrique S E-Hybrid 3.0 V6 416 ch** (bonus de 4 000 €) et des **diesels 3.0 V6 TDI 262 ch** (malus de 2 200 €) et **4.2 V8 TDI 385 ch S** (malus de 8 000 €). **La commercialisation est pour le 10 octobre prochain.**

Le crossover urbain d'Opel reçoit un 3 cylindres essence de 115 ch.

sièges chauffants ou encore les vitres arrière surteintées. Les moteurs TSI de 180 ch et TDI de 150 ch sont au programme. **Les tarifs de cette version s'échelonnent entre 31 160 € et 34 310 €.**

(bonus compris entre 1 650 € et 1 740 € ainsi que **le diesel D-4D de 90 ch**. Les finitions sont :

Active : régulateur de vitesse (sur diesel seulement), prises USB et AUX, vitres avant électriques...

Tendance : jantes alliage de 15 pouces Selena, phares antibrouillard, climatisation manuelle, pommeau de levier de vitesses en cuir, compte-tours...

Dynamic : caméra de recul, rétroviseurs extérieurs chauffants, système multimédia sur écran tactile de 7 pouces (17,8 cm de diagonale)...

Attitude (sur hybride uniquement) : feux à LED, jantes alliage de 16 pouces Hakkoda, becquet sur le hayon...

Style : freins arrière à disques, jantes alliage de 16 pouces Washiba, vitres arrière surteintées, accoudoir central à l'avant, vitres arrière électriques (sur 5 portes seulement), calandre en nid-d'abeilles noir mat avec entourage laqué noir, système de navigation...

Toyota Yaris

Les prix de la nouvelle Yaris sont compris entre 13 500 € et 21 250 €. La petite citadine change de look en présentant une face avant qui adopte une croix délimitant les parties hautes et basses, alors que l'arrière reçoit un bouclier avec diffuseur. Quatre moteurs sont disponibles. **On trouve les essence de 69 ch et 100 ch** (uniquement sur la 5 portes pour ce dernier), **l'hybride essence-électrique de 100 ch**



Toyota Yaris

Skoda Octavia

La finition haut de gamme Laurin & Klement débarque au catalogue des Octavia berline et break Combi. Le suréquipement proposé par rapport à la finition Elegance concerne entre autres les feux de jour à LED, les jantes alliage de 18 pouces Turbine, la sellerie cuir-Alcantara spécifique, les

LES SUV SONT-ILS L'AVENIR DE L'AUTOMOBILE ?

Dérivés de citadines ou de compactes en Europe, les SUV ont envahi le marché. Le phénomène, né aux États-Unis, va encore prendre de l'ampleur avec la croissance de la demande en Chine. Explications. *Par* Brice Perrin

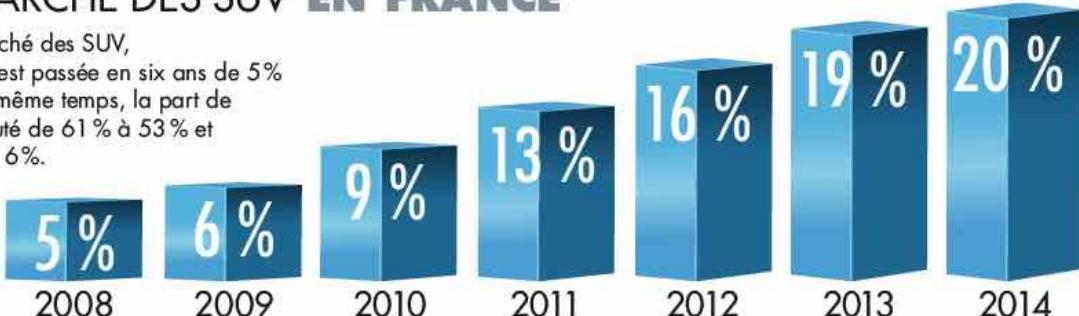


1^{er} Renault Captur⁽¹⁾
33 730 unités*
(+ 119%)**

* Pour les 6 premiers mois de 2014. ** Au 1^{er} semestre 2014 par rapport au 1^{er} semestre 2013. (1) Lancé en avril 2013.

LA PART DE MARCHÉ DES SUV EN FRANCE

En France, la part de marché des SUV, toutes tailles confondues, est passée en six ans de 5% à plus de 20% ! Dans le même temps, la part de marché des berlines a chuté de 61% à 53% et celle des breaks de 9% à 6%.





2^e Peugeot 2008⁽¹⁾
29 015 unités*
(+ 203 %)**



3^e Dacia Duster
22 671 unités*
(+ 39 %)**



4^e Peugeot 3008
20 938 unités*
(- 16 %)**

LES 10 MODÈLES LES PLUS PRISES EN FRANCE

En France, Captur et 2008 sont les 3^e et 6^e voitures neuves les plus vendues au 1^{er} semestre ! Elles s'octroient à elles seules 33 % du marché des SUV dans l'Hexagone. Les modèles japonais et allemands sont relégués au second plan.

5^e Nissan Qashqai
16 785 unités*
(+ 13 %)**



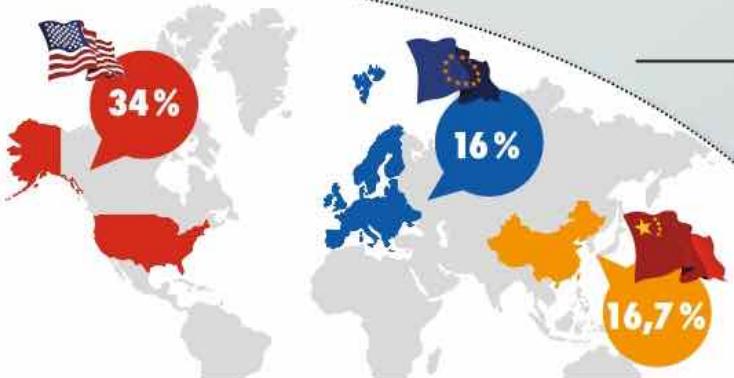
6^e VW Tiguan : **9 805** unités*

7^e Nissan Juke : **8 841** unités* / **8^e** Opel Mokka : **7 539** unités*

9^e Audi Q3 : **3 939** unités* / **10^e** Kia Sportage : **3 811** unités*

LA PART DE MARCHÉ DES SUV DANS LE MONDE

D'après le cabinet spécialisé Inovev, "plus de 14 millions de SUV ont été produits dans le monde en 2013, dont plus de 6 millions de SUV compacts". Soit 21 % de la production totale de voitures. Et c'est un marché en forte croissance. Aux États-Unis, les ventes de SUV viennent de dépasser celles des berlines: une première historique !



EN EUROPE 16 %, soit le double par rapport à 2008. EN CHINE 16,7 %, en augmentation de 50 % ! AUX ÉTATS-UNIS 34 %, en hausse légère mais constante année après année.

Statistiques 2013

Des pneus dégonflés, des portières taguées, des regards agressifs... voilà ce à quoi s'exposaient les rares propriétaires de 4x4 garant leur véhicule dans Paris en 2006. Aujourd'hui, ces 4x4 représentent un véhicule sur cinq, les villes en regorgent et ce sont des regards envieux qu'ils attirent ! De 4x4, ils sont devenus SUV (*voir ci-contre*). À la mode, valorisants, pratiques et polyvalents, ils cartonnent, aux dépens des monospaces, berlines et breaks... et c'est parti pour durer !

DES AUTOMOBILISTES CONQUIS

L'avènement des SUV tient à un véhicule, le Toyota RAV4 qui, le premier, a fait évoluer la définition de ce qu'est un 4x4. "Jusqu'au début des années 90, les 4x4 étaient souvent chers et avaient des prestations basiques. Avec le Toyota RAV4, en 1994, on avait un véhicule abordable, adapté à la ville, et aux prestations intéressantes. Cette auto a ouvert la voie", explique Jean-Michel Prillieux, analyste chez Inovev, spécialiste de l'information automobile. Il avance que "les SUV actuels sont à la fois le croisement entre les tout-terrains et les monospaces", dont les ventes déclinent d'ailleurs année après année.

Mais pourquoi les SUV plaisent-ils tant ? Pour des raisons plus ou moins justifiées. D'abord parce qu'ils font envie. Les constructeurs l'ont bien compris et rivalisent d'imagination pour dessiner des véhicules "tendance", à l'image d'un Range Evoque, proposant de surcroit de multiples possibilités de personnalisation. Résultat : des véhicules beaucoup plus séduisants que les familiales concurrentes (monospaces et breaks). Ensuite parce qu'ils procurent une sensation de sécurité, grâce à des proportions musclées et une position de conduite surélevée. Une impression à relativiser. La majorité des SUV décrochent les fameuses 5 étoiles aux tests EuroNCAP mais ils ont souvent de moins bonnes notes que les berlines. Par

exemple, l'Audi Q3 affiche des scores inférieurs à l'A3 en protection des occupants et des piétons, et en aides à la sécurité.

Autre argument en faveur des SUV, leur côté pratique. En opportunistes, ils ont repris les astuces des monospaces comme la banquette arrière coulissante, les multiples rangements ou la troisième rangée de siège dans le coffre pour les plus gros. Mais s'ils sont effectivement plus pratiques que les berlines, leur rapport encombrement/habitabilité est moins favorable que celui des monospaces. Dernier argument, ils offrent des prestations dynamiques proches des berlines. Pour le confort, il faut éviter de généraliser : le GLA est bien plus prévenant qu'une Classe A mais un Captur moins qu'une Clio. Pour la consommation, point faible des 4x4 ancienne génération, le problème est réglé. Un Peugeot 2008 e-Hdi de 115 ch, qui pèse 70 kg de plus que la 208 équivalente, consomme d'après nos mesures seulement 0,2 l de plus (à 5,7 l/100 km). Encore plus étonnant : le GLA 200 CDI 136 ch réclame 6 l/100 km, alors que nous avons mesuré la Classe A équivalente à 6,2 l/100 km !

UNE VÉRITABLE OPPORTUNITÉ POUR LES CONSTRUCTEURS

Pour répondre à la demande, les constructeurs ont rapidement développé leur offre, trouvant là une double opportunité d'internationalisation et de montée en gamme. Jamel Taganza, d'Inovev, explique que "du côté des constructeurs, le développement des SUV est nécessaire pour répondre à une demande croissante en Europe et en Chine, pour diversifier le portefeuille produit et, en Europe, pour les

LE SUV, UN 4X4 CIVILISÉ

L'abréviation SUV est apparue aux États-Unis dans les années 90 pour désigner les Sport Utility Vehicle "véhicule utilitaire de sport" en français. Les premiers SUV étaient basés sur des châssis de pick-up ou d'imposants véhicules tout-terrain. Aujourd'hui, les petits SUV vendus en Europe n'ont de tout-terrain que l'apparence : ils empruntent leurs dessous à des citadines ou berlines compactes, et l'immense majorité se contentent de deux roues motrices et de pneus routiers.

généralistes, il s'agit aussi de répondre à la stratégie des marques premium qui déclinent leurs produits sur tous les segments". Tous les constructeurs intègrent ainsi un, voire plusieurs, SUV à leurs gammes, du Dacia Duster (à partir de 11 900 €) au Porsche Cayenne (jusqu'à 154 120 €). Le succès est tel que certains SUV remplacent des monospaces ou des breaks, à l'image du Peugeot 2008 qui a remplacé la 207 SW, ou du Captur qui a succédé au Modus. "En Europe, la marge de progression est telle qu'un marché à 30 % de SUV n'est plus un scénario irréaliste", selon Jamel Taganza. Pour les marques généralistes, les SUV permettent de monter en gamme et de rehausser l'image de marque. Le Duster est désormais la voiture la plus vendue par Dacia dans

Presque toutes les marques proposent désormais un, voire plusieurs SUV !

le monde, même si son prix de base est 50 % plus élevé que celui de la Logan. À finition et motorisation identiques, les SUV citadins et compacts sont vendus 2 000 € à 3 000 € plus chers que les berlines équivalentes, et les constructeurs sont alléchés par les marges réalisées. D'autant que les remises sont rares compte tenu du succès. Et, comme la plupart du temps, berlines et SUV partagent plateforme, équipements et motorisations, les marques amortissent un peu plus vite leurs frais de développement. Le dernier avantage de la carrosserie SUV est sa portée mondiale. Les tricorps se vendent mal en Europe, les compacts sont boudés en Chine et aux États-Unis mais les SUV, eux, plaisent partout et sont capables de rouler sur tous les types de réseaux routiers, même ceux en voie de développement. Un seul et même véhicule vendu presque à l'identique partout dans le monde, le rêve d'un constructeur automobile !



Si l'on omet la Matra Rancho (1977, 56 000 exemplaires), c'est le Toyota RAV4 qui a lancé, en 1994, la mode des SUV. Compact, doté de 3 portes seulement, il a fait fureur... en ville !

0-100 in 5.0 seconds.
New Golf R.

VW
Das Auto.

PUB

Bonne idée,
mauvais
endroit

Une voiture arrêtée
au stop, juste avant un
précipice. La légende:
"0-100 en 5 secondes.
Nouvelle Golf R". Le
trucage photo évocateur
de cette publicité sud-
africaine est vraiment
réussi. Dommage que
l'action se situe en plein
centre-ville, où l'exercice
du 0 à 100 km/h est aussi
dangereux que prohibé.



COLLECTION

Un nouveau parc à félins

Plus de 540 voitures britanniques: c'est un véritable trésor que vient d'acquérir le groupe Jaguar Land Rover, auprès du collectionneur privé James Hull. Un trésor qui inclut la plus vaste collection privée de Jaguar, avec 130 modèles parmi lesquels une SS100 ou une rarissime XK120 en alu.



INSOLITE

Une sportive... à 3 roues !

Vous trouvez la KTM X-Bow surprenante ? Voici encore plus étonnant: une sportive biplace légère (790 kg), puissante (173 ch), dotée d'un habitacle minimaliste et de 3 roues seulement ! La Slingshot est produite par l'américain Polaris, surtout connu pour ses quads et motoneiges, et qui présente cette nouveauté comme "une moto à 3 roues". La version de base s'affiche à moins de 20 000 dollars, soit moins de 15 000 €.

EN CHIFFRES

LE MARCHÉ EUROPÉEN AU 1^{er} SEMESTRE

*Immatriculations de voitures neuves par rapport 1^{er} semestre 2013

+6,5%*

6623 000

C'est le nombre de voitures neuves immatriculées en Europe au 1^{er} semestre, dont 1,19 million en juin (+ 4,5 %).

1 541 000

C'est le nombre de voitures immatriculées sur les six premiers mois de l'année par VW qui s'octroie 25 % du marché européen ! Ses ventes sont en hausse de 7,4 % au 1^{er} semestre.

+17,8%

C'est la hausse des ventes en Espagne au 1^{er} semestre. Le Royaume-Uni affiche +10,6 % et la France se contente d'une progression de 2,9 %.

[EN BREF]



KYALAMI RACHETÉ PAR PORSCHE

Porsche vient de sauver le circuit sud-africain de Kyalami, en remportant sa vente aux enchères au nez et à la barbe des promoteurs, pour un montant de 14,5 millions d'euros. La marque allemande possède déjà le circuit de Nardo en Italie.

5 BONNES RAISONS DE VOUS ABONNER À *l'auto-journal*

Tous les plaisirs de l'automobile

- ❶ Une économie immédiate et **10 n° gratuits !**
- ❷ L'Auto-Journal *directement chez vous*.
- ❸ Une *offre exceptionnelle* limitée dans le temps.
- ❹ Stopper à tout moment votre abonnement.
- ❺ Un *tarif garanti* pendant **1 an**.



1 an - 26 n°s

dont 1 n° Spécial Salon

59€ seulement au lieu de ~~94,49€~~

soit 37% de réduction

Bulletin d'abonnement

A compléter et à renvoyer à :
AUTO-JOURNAL ABONNEMENTS - CS 50273 - 27092 EVREUX CEDEX 9

OUI, je m'abonne à l'Auto-Journal : **1 an, 26 n° dont 1 n° Spécial Salon pour seulement 59 €**
au lieu de ~~94,49 €~~* (*prix au n°) soit 37 % de réduction. (789800)

Mes coordonnées

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

Laissez-nous votre date de naissance, nous ne manquerons pas de penser à vous

Mode de règlement :

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 numéro inscrit au dos de votre carte, près de la signature (cryptogramme)

Date et signature obligatoires

Offre valable 2 mois en France Métropolitaine. Tarifs étrangers, nous consulter. Mondadori France SAS au capital de 476 035 510 €, R.C.S 452 791 262, 8, rue François Ory - 92543 MONTROUGE CEDEX. Conformément à la loi "Informatique et Libertés" du 6 janvier 1978, nous vous informons que les renseignements ci-dessus sont indispensables au traitement de votre commande et que vous disposez d'un droit d'accès, de modification et de suppression de ces données par simple courrier. Sauf refus de votre part, ces informations pourront être utilisées par des partenaires.

LA QUINZAINE DU SERVICE ESSAIS

L'équipe de *L'Auto-Journal*

LES ESSAYEURS



Guy L'Hospital

Mélina Priam



Stany Meurer

Pascal Richard

LES TECHNICIENS



Frédéric Haas

Vincent Coppin

Tous les modèles à l'essai

Audi A4 Avant	p. 51
BMW Série 2 Active Tourer	p. 32
BMW Série 3 Touring	p. 51
Ford Fiesta	p. 59
Lexus NX	p. 66
Mercedes Classe C break	p. 46
Mini	p. 40
Peugeot 208	p. 62
Renault Clio	p. 60
Seat Ibiza	p. 57
Toyota Aygo	p. 52
Toyota Yaris	p. 56
Volkswagen Polo	p. 58
Volvo XC 90	p. 73



Comparatif LA VOLKSWAGEN POLO
FACE À SES RIVALES ■ p. 54

“À l'heure de la retouche numérique, le bon vieux système D fonctionne toujours ! Même pour une photo compliquée comme celle d'un comparatif.”

Pascal Richard



TBO

POUR CONTACTER LE SERVICE ESSAIS : essais.autojournal@mondadori.fr



EN DIRECT DE **MONTLÉRY**



CLEMENT CHOULOT

“Grâce à son inédit 3 cylindres diesel, la Mini devance ses concurrentes en performances et en consommation !” *Vincent Coppin*

“La Polo décroche la palme de l'insonorisation sur route (64,4 dB à 90 km/h) et autoroute (67,5 dB à 130 km/h) : un record.” *Frédéric Haas*

LE PROTOCOLE DES MESURES **aj**

Nos deux techniciens passent au crible plus de 450 modèles par an et font 60 000 km de roulage sur l'autodrome de Linas-Montlhéry. L'anneau de vitesse (2,5 km) et le circuit routier (12,5 km) font office de juges de paix en matière de comportement. Accélérations, reprises et vitesse maxi sont mesurées avec un radar Projetel. Les consommations, elles, sont vérifiées à l'aide d'un débitmètre Flowtronic précis au 100^e de litre. La base de données AJ compte plus de 5 000 modèles.

1^{er} essai XL BMW SÉRIE 2 ACTIVE TOURER ■ 18d 150 ch Sport ■ 35 300 €* ■ NOUVEAU MODÈLE ■
(*Bonus/malus inclus)



Dans sa déclinaison 150 ch, cette mécanique délivre 330 Nm de

Avant-première

Une BMW aux roues avant motrices et aux allures de monospace compact: la Série 2 Active Tourer est une première à plus d'un titre.

Par Romain Vannier



couple dès 1 750 tr/mn. Voilà qui assure des relances toniques.

TECHNOLOGIE

Pilote automatique

Cette Série 2 Active Tourer s'offre un assistant à la conduite urbaine inédit dans la catégorie. À la manière d'un régulateur de vitesse adaptatif, il maintient une interdistance constante avec le véhicule qui précède.

Le système gère l'allure jusqu'à l'arrêt complet en cas de ralentissement (avec boîte automatique). Pour redémarrer, une impulsion au volant ou sur l'accélérateur suffit. Ce système repère le marquage au sol grâce à sa caméra pour maintenir (jusqu'à 60 km/h) la voiture dans sa voie en agissant sur la direction. Pour s'assurer de l'attention du conducteur, le système nécessite la présence d'une main sur le volant.



Première traction de BMW, la Série 2 vire à plat sans rechigner et



le train arrière est mobile juste ce qu'il faut. L'agilité est préservée !

**VISION TÊTE HAUTE**

Rare dans la catégorie, l'affichage tête haute est couplé au GPS haut de gamme (1 550 €). Les instructions ou les limitations de vitesses sont reportées sur l'écran couleur.

**COUP DE POUCE**

Ce bouton, sur lequel figure une voiture entourée, permet d'activer les différents systèmes d'alerte de sécurité comme le franchissement de ligne, etc.

**ECO PRO, CONFORT ET SPORT**

Les 3 modes agissent sur l'accélérateur, l'assistance de direction et la transmission en présence d'une boîte automatique.

À L'ÉCRIT ET À L'ORAL

Avec le système de navigation haut de gamme, le sommet de la molée de l'iDrive devient tactile (1 550 €).

GRAND ÉCRAN
De 6,5 pouces, l'écran de la console centrale atteint 8,8 pouces avec le système de navigation haut de gamme Professional. Il est aussi HD. Mais BMW se refuse toujours à la rendre tactile.

GRAND ÉCRAN
De 6,5 pouces, l'écran de la console centrale atteint 8,8 pouces avec le système de navigation haut de gamme Professional. Il est aussi HD. Mais BMW se refuse toujours à la rendre tactile.



VISIBILITÉ BOUCHEE
Si l'ergonomie ne souffre d'aucune lacune, la vision depuis le poste de conduite est quelque peu perturbée à l'avant gauche à cause du double montant.



COMMANDÉ FERMÉ

La boîte de vitesses offre un guidage précis et un verrouillage ferme amusant sur les petites routes, moins en ville. Une boîte automatique à 8 rapports est disponible sur cette 218d contre 2150 €.

Plus berline que monospace

L'amplitude des réglages du volant et du siège couplée à l'ergonomie permet au conducteur de se sentir à l'aise très vite. Bien que surélevée de près de 12 cm par rapport à celle d'une Série 1, la position de conduite relativement allongée rappelle celle des berlines de la marque. Les jambes glissées sous la planche de bord et ceinturé par un épais tunnel central et des contre-portes très hautes, on n'a guère l'impression de mener un monospace. Pour parfaire le tout, cette finition Sport s'équipe de sièges spécifiques. Leur longueur d'assise s'ajuste et leurs coussins de maintien latéraux sont gonflables pour s'adapter au mieux à la morphologie de chacun.



Sans fioriture, le combiné d'instruments est sobre et lisible. La consommation instantanée est affichée sous le compte-tours.

EST-CE UN VRAI MONOSPACE ?

La nouvelle passera inaperçue auprès de certains. Tout du moins pour les 80 % de propriétaires de Série 1 qui, selon Norbert Reithofer, le patron de BMW, "pensaient déjà conduire une traction". Mais pour les autres, c'est une révolution. C'est en tout cas désormais une réalité : la Série 2 Active Tourer est dotée d'une transmission aux roues avant. Une tragédie pour les puristes. Un malheur n'arrivant jamais seul, cette nouveauté revêt sans complexe les allures d'un monospace. Mais que les plus conservateurs d'entre nous apprennent à surmonter leurs craintes. Comme d'habitude chez BMW, l'ergonomie est sans faille, notamment grâce à l'amplitude des réglages du siège et du volant. Si cette Série 2 prétend offrir une position de conduite surélevée de près de 12 cm par rapport à celle d'une Série 1, la ceinture de caisse très haute confère plutôt l'impression d'être à bord d'une berline que d'un monospace. Et les sensations de conduite sont à l'avenant. Le lien avec la route est privilégié. Surtout grâce à une direction consistante, voire un brin pesante en manœuvre, et très informative. Sa démultiplication devient même variable en option, pour à la fois favoriser la maniabilité en ville et la précision sur route.

Sachant que la rigueur du train avant de sa première traction était attendue au tournant, BMW s'est appuyé sur son expérience accumulée avec Mini. Ainsi, en plus d'une architecture semblable, cette Active Tourer reprend quelques éléments techniques à sa cousine

d'Oxford. Une solution qui fait ses preuves ici. Sans prendre de roulis, la Série 2 vire à plat sans rechigner et le train arrière, mobile juste ce qu'il faut, accompagne même l'avant pour mieux tourner. Pour s'en convaincre, l'ESP dispose, comme le veut la tradition chez BMW, d'un mode de déconnexion partielle laissant tout le loisir d'apprécier l'équilibre du châssis.

UN CONFORT PLUTÔT FERME

Seules ombres au tableau, cette Série 2 paie son tempérament en confort à cause d'une suspension ferme, les roues de 18 pouces de notre modèle d'essai accentuant les percussions à basse vitesse. Et en cas de forte accélération, des effets de couple finissent par remonter dans le volant. Circonstances atténuantes, le train avant à fort à faire sur cette 218d qui reprend le 4 cylindres 2.0 diesel maison dans son ultime évolution.

Dans sa déclinaison 150 ch, cette mécanique délivre 330 Nm de couple dès 1750 tr/mn. Voilà qui assure des relances toniques, sans forcément avoir à rétrograder en jouant de la commande de boîte de vitesses dont les verrouillages fermes finissent par lasser en circulation urbaine. Pour ne rien gâcher, ce diesel affiche un appétit d'oiseau et, surtout, sait bien mieux retenir ses claquements et ses vibrations qu'auparavant. BMW prétend s'être attardé sur l'insonorisation, mais l'implantation du moteur en position transversale favorise aussi "naturellement" ces progrès. Si la firme bavaroise s'est orientée vers cette

UNE BANQUETTE ARRIÈRE MODULABLE

L'assise de banquette fractionnable coulisse sur 13 cm selon le schéma 60/40. Disponible à partir du 2^e niveau de finition.



TOM KIRKPATRICK

UN COFFRE REMPLI DE BONNES IDÉES

Les dossier se rabattent (40/20/40), depuis le coffre, grâce à une commande électrique. Le volume de 468 dm³ n'est que moyen.



TOM KIRKPATRICK

UNE CEINTURE ARRIÈRE PAS À SA PLACE

Dommage que la ceinture centrale ne soit pas intégrée au dossier de banquette.



Il faut voir la Série 2 Active Tourer comme une compacte pratique plutôt que comme un vrai monospace.





Le 2.0 diesel de 150 ch est connu pour son faible appétit. Il gagne aussi en discrétion.



En dépit d'un gabarit compact, l'Active Tourer offre une habitabilité généreuse.



Les belles roues optionnelles de 18 pouces (850 €) amplifient, hélas, les percussions de la suspension.



Comme la plupart des BMW, la Série 2 Active peut être équipée de projecteurs à LED (1 000 €).

PLUS

- Comportement dynamique
- Habitabilité
- Brio mécanique

MOINS

- Modularité moyenne
- Coût des options
- Confort ferme

architecture, c'est surtout pour ses avantages en matière d'encombrement afin de libérer plus d'espace à bord.

À peine plus longue qu'une Série 1, cette Série 2 parvient à offrir une habitabilité équivalente à celle de monospaces compacts établis. Certaines astuces mettent également en lumière un instinct familial rare pour une BMW. À l'image de la banquette arrière fractionnable 60/40 qui, à partir du deuxième niveau de finition, coulisse sur 13 cm et adopte des dossier individuels inclinables et rabattables électro-mécaniquement depuis le coffre. Malheureusement, celui-ci n'offre qu'un volume moyen, mais peut se compartimenter grâce à son double plancher.

PLUS HIGH-TECH QUE MODULABLE

Autre aspect pratique, hélas en option, le dossier du siège passager peut se rabattre pour dégager une longueur de chargement de 2,40 m. Une modularité qui n'égale toutefois pas celles de références telles que le Renault Scénic et le C4 Picasso. Quelques fâcheux détails comme l'imposant tunnel de transmission prévu pour les futures déclinaisons à 4 roues motrices rappellent également que nous ne sommes pas à bord d'un "vrai" monospace.

La Série 2 Active Tourer s'envisage plus naturellement comme une rivale de la Mercedes Classe B ou une alternative plus luxueuse de la Volkswagen Golf Sportsvan. Comme elles, cette BMW compte davantage sur sa présentation cossue et son contenu technologique pour faire la différence. Cette compacte très familiale accède ainsi à des équipements de pointe comme les projecteurs à LED, le régulateur de vitesse adaptatif, un système de freinage automatique d'urgence et même un pilote automatique en ville (*voir encadré p. 34*). Des dispositifs hélas facturés au prix fort, qui viennent gonfler un tarif dépassant déjà les 35 000 € sur cette exécution intermédiaire Sport. Comme quoi, en dépit de ses allures de monospace et de ses seules roues avant motrices, cette Série 2 Active Tourer reste avant tout une BMW.

L'avis de Romain Vannier

Bien que traction à moteur diesel aux airs de monospace, cette Série 2 Active Tourer s'avère digne de son blason. Réjouissante à mener, elle se révèle plus agréable à vivre qu'une familiale compacte mais moins pratique qu'un monospace.



BMW 218d 150 ch Active Tourer Sport

LA TECHNIQUE

Il s'agit de la première BMW traction avant, dont le moteur est installé en position transversale.

Moteur / Transmission

Puissance maxi	150 ch à 4 000 tr/mn
Couple maxi	330 Nm à 1 750 tr/mn
Type	4 cylindres en ligne, turbo diesel, injection directe
Cylindrée / Puissance fiscale	1 995 cm ³ / 7 CV
Transmission	aux roues avant
Boîte / nombre de rapports	manuelle / 6

Châssis

Direction	à crémaillère, assistance électrique
Diamètre de braquage	11,30 m
Suspensions AV / AR	pseudo McPherson / essieu multibras
Freins AV / AR	disques ventilés / disques ventilés
Pneumatiques AV / AR	225/45 R 18
Roue de secours	non (runflat)

Dimensions / Poids

L / l / h / empattement	4,34 / 1,80 / 1,56 / 2,67 m
Poids / tractable freiné	1 450 kg / 1 300 kg

LA CONDUITE

Avec un amortissement rigoureux et un train avant incisif, le plaisir de conduite est bien au rendez-vous.

Performances*

0 à 100 km/h	8,9 s
Vitesse maxi	208 km/h

LA VIE À BORD

Cette BMW s'apparente plus à une grande compacte qu'à un monospace à cause d'une modularité moyenne.

Coffre*

Volume du coffre	468 dm ³
------------------	---------------------

LE BUDGET

Pas franchement abordable, le tarif flambe littéralement après l'ajout de quelques options.

Prix	35 000 €
Loyer** (2 ans, 20 000 km)	nc
Bonus / malus (CO ₂)	0 € (109 g/km)
Garantie	2 ans, km illimité

Équipements de série

6 airbags, ABS, alerte de risque de collision, antibrouillards, banquette AR coulissante, capteurs de pluie/luminosité, ciel de toit noir, clim. auto., ESP, GPS, jantes alliage 17 pouces, radars de recul, régulateur-limiteur de vitesse, surpiqures de planche de bord contrastées, vitres et rétros électriques...

Options

Caméra de recul (410 €), direction à démultiplication variable (260 €), hayon électrique (460 €), pack Safety: alerte collision et franchissement de ligne, freinage d'urgence automatique en ville, indicateur de limitation de vitesse et écran HD 5,7 pouces (760 €), pilote automatique (1 250 €), projecteurs à LED (1 000 €), toit vitré panoramique (1 300 €)...

Consommations*

Mixte	4,1 l/100 km
Urbaine / Extra-urbaine	4,8 / 3,7 l/100 km
Autonomie / Réservoir	1 240 km / 51 l

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

*Données constructeur. **Chiffre loyer longue durée (apport 10 % du prix).

Pays de fabrication : Allemagne

LA NOTE TECHNIQUE



En dépit d'une attention portée sur les aspects pratiques, BMW ne parvient pas à faire de sa Série 2 Active Tourer un véritable monospace. Mais une dynamique traction avant, oui !

Essai MINI COOPER ■ D 116 ch ■ 21 600 €* ■ NOUVEAU MODÈLE ■
(*Bonus/malus inclus)



La nouvelle Mini Cooper D cède elle aussi à la mode des petits 3 cylindres.
Pas question pour autant de renoncer à l'agrément de conduite.
Faire des économies, oui. Mais s'économiser, pas encore. *Par* Mélina Priam *Photos* Yann Lefebvre

La Mini s'offre un diesel à sa taille



Même en s'allongeant de 10 cm, la Mini garde un format adapté aux ruelles. Dommage que son diamètre de braquage ne le soit pas aussi.



La tenue de route se révèle enjouée et plaisante. En revanche, si vous ne voulez pas prendre un abonnement chez l'ostéopathe, évitez l'option jantes de 18 pouces !

ÉQUIPEMENT

L'affichage tête haute

BMW a été l'un des premiers à développer l'affichage tête haute qui projette sur le pare-brise des informations telles que la vitesse, celle enregistrée pour le régulateur de vitesse ou encore un rappel des indications du GPS. Logique, donc, que la Mini soit la première citadine à proposer aussi ce raffinement, qui apporte un certain confort de conduite. Ici les infos ne s'affichent pas sur le pare-brise mais sur un écran rétractable placé derrière le volant. Un principe moins onéreux qui ne coûte "que" 520 €.



La présentation est toujours bourrée de charme et l'ergonomie des commandes a été améliorée pour une conduite plus confortable. La qualité des matériaux et la finition progressent aussi sensiblement. Vu le tarif exigé par la Mini, c'est la moindre des choses. Une Audi A1 est moins pimpante mais plus soignée.



Désormais le tachymètre est placé derrière le volant. Les informations n'en sont que plus lisibles.



L'image de la caméra de recul est d'excellente qualité, mais ce n'est pas cadeau: 350 €.



Le moteur se démarre comme dans une voiture de course. Mais le stop/start casse l'ambiance !

Venez! Approchez! Plus près, si vous voulez. Si, si, je vous assure, c'est une toute nouvelle Mini! Comment ça, vous ne voyez pas la différence? Et les 10 cm qu'elle a pris en longueur, alors? Bon, c'est vrai, le style ne change guère. Mais qui s'en plaindra? Ces phares ronds comme des billes, sa calandre avec un petit sourire en coin et sa poupe aussi rebondie que les fesses de Beyoncé sont devenus sa marque de fabrique et ont fait son succès. On ne change pas une équipe qui gagne!

Pourtant, sous le capot, la Mini, y compris la Cooper D, fait sa révolution. Certes, c'est une mini-révolution (désolée, elle est facile). Sui vant la mode, elle réduit sa cylindrée et sup prime même carrément un cylindre. Exit le "bon vieux" 4 cylindres de 1 598 cm³ et 112 ch, place à un inédit "3 pattes" de 1 496 cm³, 116 ch et toujours 270 Nm de couple. Soit dit en passant, ce changement enterre définitivement la collaboration avec Peugeot qui portait sur l'échange de moteurs: Mini fournissait les moteurs essence; Sochaux les turbos diesel. Je vous entendez déjà, cher lecteur, me demander: "Et alors, qu'est-ce que ça change?" Chronomètre en main, à l'accélération, soyons francs, pas grand-chose. Cela étant, personne

PLUS

- **Maniabilité**
- **Comportement routier**
- **Équipements high-tech**

MOINS

- **Rayon de braquage décevant**
- **Confort ferme (surtout avec les jantes de 18 pouces)**
- **Trop d'équipements en option**

n'attend d'une Mini Cooper D des démarriages de dragster. En revanche, les dixièmes de seconde grappillés en relance contribuent à la rendre plus plaisante. Mais ce nouveau diesel n'est guère plus discret. Son ramage rocallieux n'est pas celui qui s'accorde le mieux avec le caractère enjoué de la Mini, et la sonorité caractéristique du 3 cylindres surprend au début. La gestion du stop/start manque aussi de finesse, les redémarrages s'accompagnant de vibrations et autres toussotements peu flatteurs.

Cependant, le petit appétit de cette mécanique séduit. C'est dans ce domaine que les motoristes ont le plus travaillé et que le changement se révèle le plus profitable. Avec une moyenne de 5,1 l/100 km et guère plus en ville (5,2 l/100 km), la Mini Cooper D établit de

nouveaux records. Elle fait mieux qu'une Citroën DS3 dotée du nouveau BlueHDI 120 ch, ou qu'une Audi A1 1.6 TDI de 105 ch. Elle parvient surtout à ce résultat sans sacrifier ni les performances, ni l'agrément de conduite. Pour cela, la Mini mise sur son châssis et un comportement routier qu'elle seule sait offrir. Un savant mélange d'agilité, de vivacité, le tout accentué par une direction incisive et par la possibilité d'ajuster son mode de conduite (Sport, normal ou Green). Elle gagne même en précision et souffre moins qu'avant des vilaines remontées de couple.

PLAISANTE... MÊME EN DIESEL

Évidemment, c'est en Sport qu'elle est la plus amusante à conduire. Et tant pis si elle prend toujours quelques libertés avec le confort de suspension. En particulier lorsqu'elle est montée sur des jantes de 18 pouces, comme c'était le cas de notre modèle d'essai. Une option dont vous pouvez facilement vous passer. En revanche, il serait dommage de faire l'impassé sur le réglage du mode de conduite. Il ne coûte "que" 190 € et contribue pour beaucoup au plaisir de prendre la route. C'est même sans doute encore plus vrai sur une Cooper D que



La Mini ne s'endort pas sur ses lauriers et gagne même en stabilité et précision de conduite.

sur une Cooper S, à laquelle il reste toujours 190 ch pour offrir plus de sensations. À bord, la Mini se renouvelle aussi par petites touches. Malgré l'augmentation de son gabarit, elle n'est toujours pas très spacieuse et l'accès aux places arrière reste peu évident. Mais il serait injuste de ne pas souligner les progrès. À l'arrière, les passagers sont moins à l'étroit, grâce à un espace aux jambes qui gagne 6 cm et à une largeur aux coudes améliorée de 15 cm. De même, le coffre grandit (200 dm³ au lieu de 180 dm³)... mais reste là aussi l'un des plus petits de la catégorie.

DES OPTIONS INÉDITES

Le charme de la Mini, sa boîte secrète, c'est son ambiance unique et originale. Elle a su créer un univers qui lui est propre, et rares sont celles et ceux qui ne craquent pas devant son gros compteur central, ses petits sélecteurs chromés, ses nombreux gadgets, et j'en passe. Elle ne néglige pas non plus les fondamentaux et ne s'endort pas sur son succès. La position de conduite est parfaite; les sièges sport maintiennent bien et elle a peaufiné l'ergonomie des commandes. La qualité des matériaux et la finition progressent aussi, mais vu les prétentions tarifaires de la miss, c'est la moindre des choses! La nouvelle Mini se distingue aussi par la possibilité de recevoir de nombreux équipements jusqu'ici réservés aux catégories supérieures. Elle ne se refuse rien: accès internet, ouverture

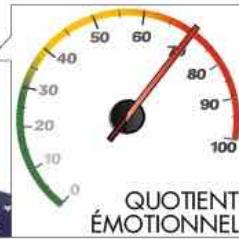
et démarrage sans clé, GPS avec écran XL de 8,8 pouces, affichage tête haute (voir encadré p. 42), suspensions pilotées, aide au créneau, régulateur de vitesse et de distance actif, lecture des panneaux de limitation de vitesse, avertisseur de collision... Mais ne rêvez pas, la Mini ne les propose pas de série. D'ailleurs, même la climatisation automatique, les commandes au volant ou le régulateur de vitesse "de base" sont en option. À plus de 21 000 €, elle aurait pu faire un dernier petit effort, tout de même!

L'avis de Mélina Priam

Le nouveau 3 cylindres diesel se révèle plus performant et moins gourmand que l'ancien 4 cylindres. Mais sa sonorité surprend. Les Cooper et Cooper S, qui offrent une conduite plus enthousiasmante, sont plus conformes à l'esprit Mini.



melina.priam@mondadori.fr



Ne rêvez pas, même si elle est plus spacieuse, la Mini reste une 4 places et l'accès à l'arrière n'est pas évident. Vivement la 5 portes à la rentrée!



Le coffre a lui aussi grandi (+ 20 dm³) et offre une certaine modularité. Mais de là à partir en virée chez Ikea, il ne faut pas pousser quand même.

Le 3 cylindres diesel n'est pas forcément la mécanique qui sied le mieux à la Mini, mais elle bat des records de consommation.





Son profil s'étire de plus en plus au fil des générations, mais elle garde la même ligne, gage de succès.

LA TECHNIQUE

La Mini Cooper D passe au 3 cylindres. La puissance augmente sensiblement mais pas le couple. Elle n'accélère pas plus fort qu'avant mais les relances sont plus énergiques sur les deux derniers rapports.

Moteur

Puissance maxi	116 ch à 4 000 tr/mn
Couple maxi	270 Nm à 1 750 tr/mn
Type	3 cyl. en ligne turbo diesel
Cylindrée / Puissance fiscale	1 496 cm ³ / 5 CV

Transmission

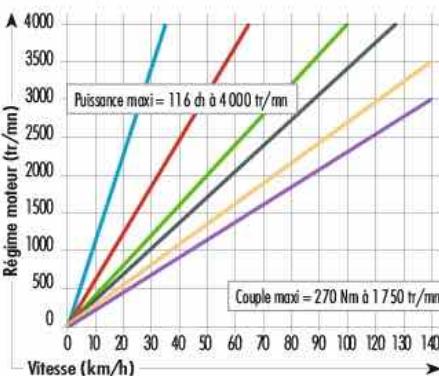
Type	aux roues avant
Boîte / nombre de rapports	manuelle / 6

Diagramme des vitesses

L'étagement de la boîte est conçu pour privilégier la consommation. Pour autant, les performances n'en souffrent pas trop, même en reprise.

Vitesses à 1 000 tr/mn

En 1 ^e = 8,8 km/h	En 3 ^e = 24,7 km/h	En 5 ^e = 38,7 km/h
En 2 ^e = 16,1 km/h	En 4 ^e = 31,7 km/h	En 6 ^e = 45,6 km/h



Châssis

Direction	à crémaillère, assistance électrique
Diamètre de braquage	10,9 m
Suspensions AV	pseu de McPherson, ressorts hélicoïdaux + barre antiroulis
Suspensions AR	essieux souples (bras tirés), ressorts hélicoïdaux + barre antiroulis
Freins AV / AR	disques ventilés / disques
Pneumatiques AV / AR	205/40 WR18
Roue de secours	kit temporaire

Dimensions / poids

L / l / h / empattement	3,83 / 1,73 / 1,42 / 2,50 m
Poids / tracteur freiné	1 257 kg / -

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

*Chiffre loyer longue durée (apport 10 % du prix).

LA CONDUITE

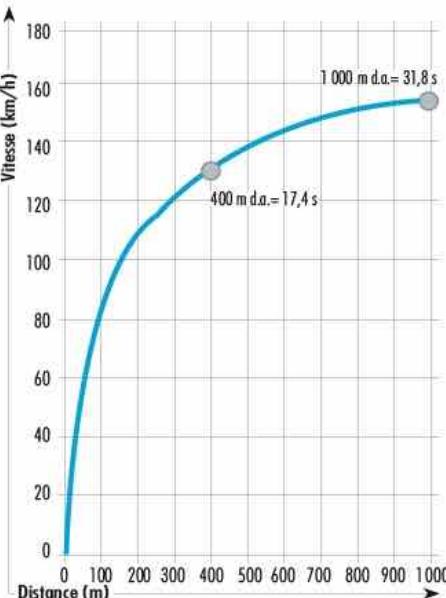
Même avec quelques centimètres (et kilos) en plus et un diesel sous le capot, la Mini garde ce petit truc en plus qui vous met toujours de bonne humeur lorsque vous prenez le volant.

Performances

1 000 m départ arrêté	31,8 s
400 m départ arrêté	17,4 s
0 à 100 km/h	9,8 s
Vitesse maxi	205 km/h

→ Courbe d'accélération

La nouvelle Mini Cooper D n'accélère pas plus fort qu'avant. Elle n'en a pas besoin, elle figure toujours plutôt parmi les citadines diesel les plus énergiques de sa classe.



Reprises

90-130 km/h en 4 ^e	9,2 s
90-130 km/h en 5 ^e	10,8 s
90-130 km/h en 6 ^e	13,4 s
Temps pour dépasser un camion roulant à 90 km/h (en 4 ^e)	12,6 s
Distance pour dépasser un camion roulant à 90 km/h (en 4 ^e)	412 m

Freinages

Depuis 50 km/h	10 m
Depuis 90 km/h	32 m
Depuis 130 km/h	67 m

LA VIE À BORD

Malgré de louables efforts (coffre plus grand, rangements...), elle reste étroquée. Mais son ambiance unique la rend toujours aussi attachante!

Habitabilité

Longueur aux jambes AR	17 cm
Largeur aux coudes AV / AR	141 / 125 cm
Garde au toit AV / AR	101 / 93 cm

Coffre

Volume	200 dm ³
Seuil de chargement	65 cm

Niveau sonore

Au ralenti / 90 / 130 km/h	44,2 / 68,5 / 72,5 dB
----------------------------	-----------------------

LE BUDGET

La Mini n'a pas perdu son plus vilain défaut: elle est chère et facture surtout de nombreux équipements en option. En revanche, elle consomme peu.

À l'achat

Prix	21 600 €
Loyer* (2 ans, 20 000 km)	410 €
Bonus / malus (CO ₂)	0 € (92 g/km)
Garantie	2 ans, km illimité

Équipements de série

6 airbags, ASR, autoradio CD-mp3, banquette AR rabattable 60/40, Bluetooth, clim. manuelle, ESP, feux AR à LED, Isofix, jantes alliage 15 pouces, ordi. de bord, prises Aux et USB, rétros ext. élec. et dégivrants, siège conducteur réglable en hauteur, surveillance de la pression de pneus, vitres AV élec., volant cuir réglable en hauteur/profondeur...

Options

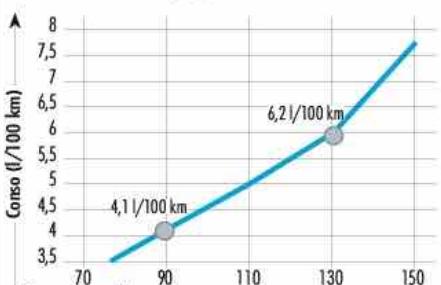
Accès et démarrage sans clé (300 €), BVA (1 750 €), modes de conduite réglables (190 €), pack Chili: clim. auto, capteur de pluie/luminosité + jantes alliage 16 pouces + antibrouillards + régul. de vitesse + sièges AV sport + volant multifonction (2 500 €), peinture métal. (300 à 570 €), radar de recul (360 €), Park Assist (800 €), loit ouvrant (950 €), sellerie cuir (1 800 €), volant multifonction (300 €)...

Consommations

Moyenne	5,1 / 100 km
Ville / Route / Autoroute	5,2 / 5,1 / 5,1 / 100 km
Autonomie / Réservoir	863 km / 44 l

→ Consommation à vitesse stabilisée

La Mini Cooper D est l'une des citadines diesel les plus économiques. À la vitesse stabilisée de 90 km/h, elle se contente de 4,1 l/100 km: excellent !



Pays de fabrication : Royaume-Uni

LA NOTE TECHNIQUE



Latout de la Mini reste son comportement routier agile et plaisant. Le 3 cylindres diesel consomme peu, ce qui "compense" le prix de vente élevé. Confort assez ferme et diamètre de braquage trop long (10,9 m).

1^{er} essai

MERCEDES CLASSE C BREAK ■ 300 BlueTEC Hybrid 231 ch Fascination ■ 58950 €*

NOUVELLE GÉNÉRATION ■ Commercialisation : fin d'année ■ (*Bonus inclus)



La berline Classe C fait référence en matière de comportement/confort. Le break sera-t-il à la hauteur ?

Du coffre, devant et derrière !

La nouvelle Classe C s'est judicieusement positionnée comme une mini-Classe S. Voici venir la version break qui gagne en praticité ce qu'elle perd en statut. Encore que...

Par Laurent Pinel Photos Yann Lefebvre



AL'Auto-Journal, la nouvelle Mercedes Classe C a tout subi: du comparatif à l'essai 10 000 km, on ne lui a rien épargné. Et elle s'en est toujours sortie avec brio, pouvant compter sur son agrément de conduite de haut vol. C'est dire si nous attendions la version break de pied ferme sur ce critère...

Sur le papier, ça commence bien. Ce break affiche le même empattement et la même longueur que la berline. Sur la balance, la nouvelle carrosserie accuse, selon le constructeur, un embonpoint de 65 kg. Rien de dramatique a priori. Les premiers tours de roue vont finir de nous rassurer. Bien campé sur ses jantes de 18 pouces, le break montre une tenue de route imperturbable et, surtout, délivre un confort impérial. Sa suspension pilotée pneumatique, facturée 1 300 € en option, gomme parfaitement les imperfections de la chaussée. L'amortissement est si moelleux qu'il rappelle la suspension hydraulique d'anciennes Citroën, qui donnaient l'impression de flotter au-dessus du bitume. Toutefois, il est possible de régler la

PLUS

- Confort de suspension
- Technologie embarquée
- Finition et présentation

MOINS

- Nombreuses options coûteuses
- Tarif rédhibitoire



De même longueur que la berline, le break n'avance que 10 dm³ supplémentaires et seulement 5 dm³ par rapport à la version remplacée. Le hayon profite d'une ouverture électrique très pratique.



En pressant ce bouton, les dossier de la banquette arrière se rabattent automatiquement.



Les dossier fractionnables 40/20/40 ménagent un vaste volume (1 510 dm³). La suspension pneumatique permet de garder une assiette constante même lorsque la soute est remplie.

Comme sur la berline, le break propose deux calandres. Celle-ci ou une autre, plus classique, avec l'étoile Mercedes plantée au bout du capot.



La version break de la Classe C offre un comportement routier irréprochable et son niveau de confort est vraiment remarquable.



L'ergonomie bien pensée, la finition très sérieuse et le remarquable confort sont autant d'invitations au voyage...

TECHNOLOGIE EMBARQUÉE

Du bout des doigts

L'écran multimédia, de 18 à 21,3 cm selon le modèle, se contrôle par la voix ou depuis un pavé tactile, qui surplombe la traditionnelle molette. Plus évolué que chez BMW et Audi, ce pavé permet de faire défiler les menus ou les stations de radio, d'écrire directement une adresse ou un numéro de téléphone. En utilisant deux doigts, on peut aussi régler l'échelle de la carte du GPS. Cet équipement est livré de série.

suspension, via l'Agility Select, sur des modes plus fermes (Sport ou Sport+). Ce réglage influe aussi sur la direction et sur la gestion du moteur. La direction, en l'occurrence, pêche par le manque d'informations qu'elle renvoie, mais elle profite d'une démultiplication variable et se révèle incisive et précise.

Un comportement qui permet de profiter des bonnes dispositions de la motorisation 300 BlueTEC Hybrid qui marie des blocs diesel et électrique pour développer au total 231 ch. Le moteur thermique, un 4 cylindres 2,2lbiturbo de 204 ch, qui équipe aussi la C 250 BlueTEC, profite d'un système de traitement des oxydes

d'azote (NOx). Une solution à base d'eau et d'urée, appelée AdBlue, est injectée au niveau de l'échappement afin de réduire les émissions polluantes de NOx.

PLACE AU SILENCE

Le moteur diesel, plutôt bien insonorisé, en côtoie un autre, électrique, qui développe l'équivalent de 27 ch. Ce dernier suffit pour mouvoir le break en mode 100% électrique, dans un silence de cathédrale, jusqu'à 35 km/h et pour effectuer des manœuvres.

Cette version, systématiquement associée à



Le break Classe C est équipé d'une alerte de franchissement de ligne et d'un système de stationnement automatique.



Sur l'écran placé entre les compteurs, un indicateur d'éco-conduite analyse le comportement du conducteur pour l'aider à réduire la consommation.



À gauche du pavé tactile, l'Agility Select permet de choisir un programme de conduite qui agit sur la direction, la suspension et la réponse du moteur.



Ce break de 4,70 m de longueur montre une excellente tenue de route et, surtout, un niveau de confort dont très peu de voitures concurrentes peuvent se targuer.



Sur cette version hybride, l'écran central peut afficher le flux d'énergie entre les moteurs et la transmission, de même que le niveau de charge des batteries.



C'est depuis ce levier, à droite du volant, que l'on commande la boîte de vitesses automatique à 7 rapports.

la très douce boîte de vitesses automatique à 7 rapports, ne sera disponible qu'en fin d'année et ne consommerait que 3,8 l/100 km d'après Mercedes. Mais lors de notre essai, l'ordinateur affichait un résultat proche de 7 l/100 km ! Intéressons-nous maintenant au principal intérêt d'une version break : son coffre. Par rapport à la version remplacée, le volume de chargement progresse de 5 dm³. Voilà pour la bonne nouvelle. Mais avec 490 dm³ au total, le nouveau venu propose seulement 10 dm³ de plus que la berline. Cela étant, elle ne fait pas moins bien que ses rivales, c'est déjà ça.

DES DÉTAILS MALINS

Ce break pense aussi à quelques petits détails qui facilitent la vie. Les dossier fractionnables 40/20/40 basculent vers l'avant d'une simple pression sur les boutons placés dans le coffre et aux places arrière, libérant ainsi 1 510 dm³. Et si le siège avant droit est trop reculé pour que le dossier arrière se rabatte parfaitement, il avance automatiquement de manière à méner une surface plane. Enfin, l'ouverture du hayon électrique se commande en passant le pied sous le bouclier arrière.

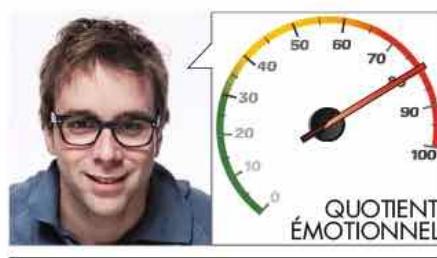
Au chapitre de l'équipement, ce break reçoit une batterie d'aides à la conduite qui mènent tout droit à la voiture autonome. Dans les embouteillages par exemple, il est capable de

suivre le véhicule qui le précède même si la route n'est pas en ligne droite, sans intervention du conducteur. Ce dernier qui aura tout le loisir de profiter d'un diffuseur de parfum avec filtrage de l'air et ionisation (450 €). Selon Mercedes, il produit des ions négatifs, qui apaisent et dynamisent le conducteur. À voir !

Comme souvent, la plupart des équipements sont réservés aux hauts de gamme et/ou en option. Notre modèle d'essai, en finition Fascination et bardé d'options, flirte avec les 70 000 € !

L'avis de Laurent Pinel

Break pratique, familiale luxueuse et agréable à conduire, cette déclinaison de la Classe C est aussi un concentré de technologie. Il faudra essayer un modèle sans suspension pneumatique et moins équipé pour se faire une idée des versions plus accessibles.



Mercedes Classe C Break 300 BlueTEC Hybrid 231 ch Fascination

LA TECHNIQUE

Motorisation hybride diesel, équipements de sécurité et de confort... Un brillant nouveau break.

Moteur thermique / Transmission

Puissance maxi	204 ch à 3 800 tr/mn
Couple maxi	500 Nm à 1 600 tr/mn
Type	4 cylindres en ligne, biturbo diesel, injection directe
Cylindrée / Puissance fiscale	2 143 cm ³ / 10 CV
Transmission	aux roues arrière
Boîte / nombre de rapports	automatique / 7

Moteurs électriques / Batteries

Puissance maxi	27 ch
Type batteries / Capacité	lithium-ion / nc

Châssis

Direction	à crémaillère, démultiplication variable, assistance électrique
Diamètre de braquage	11,2 m
Suspensions AV / AR	doubles triangles / multibras
Freins AV / AR	disques ventilés / disques
Pneumatiques AV / AR	225/45 R 18 / 245/40 R 18
Roue de secours	kit antirévolution

Dimensions / Poids

L / l / h / empattement	4,70 / 1,81 / 1,46 / 2,84 m
Poids / tractable freiné	1 780 kg / nc

LA CONDUITE

Break plaisant et performant qui profite d'un amortissement pneumatique (en option, 1 300 €).

Performances*

0 à 100 km/h	nc
Vitesse maxi	245 km/h

LA VIE À BORD

La présentation et la finition sont remarquables. La modularité bien pensée rend ce break très pratique.

Coffre*

Volume de coffre	490 dm ³
------------------	---------------------

LE BUDGET

Tarifée à partir de 39 750 € en diesel, la Classe C break s'affichera à 62 250 € en hybride 300 BlueTEC. L'autonomie annoncée est très théorique !

Prix	62 250 €
Loyer** (2 ans, 20 000 km)	nc
Bonus / malus (CO ₂)	bonus 3 300 € (99 g/km)
Garantie	2 ans, km illimité

Équipements de série

7 airbags, ABS, affichage tête haute, alerte franchissement de ligne, banquette 40/20/40, Bluetooth, caméra de recul, clim. auto., contrôle pres. des pneus, ESP, freinage d'urgence auto., GPS, jantes 18 pouces, ordi. de bord, phares à LED, radars de parking AV/AR, régul. de vitesse, rétros ext. élec., surveillance des angles morts, toit ouvrant, wifi...

Options

Airbags latéraux AR (400 €), caméra 360° (400 €), clé mains-libres et hayon élec. (1 100 €), réglages élec. sièges AV et volant (1 350 €), régul. adaptatif de vitesse (700 €), sièges AV chauffants/ventilés (1 300 €), suspension pilotée pneumatique (1 300 €).

Consommations*

Mixte	3,8 l/100 km
Urbaine / Extra-urbaine	nc
Autonomie / Réervoir	1 730 km / 66 l
Autonomie 100 % électrique	nc

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

*Données constructeur. **Chiffre valeur longue durée (apport 10 % du prix).

Pays de fabrication : Allemagne

LA NOTE TECHNIQUE

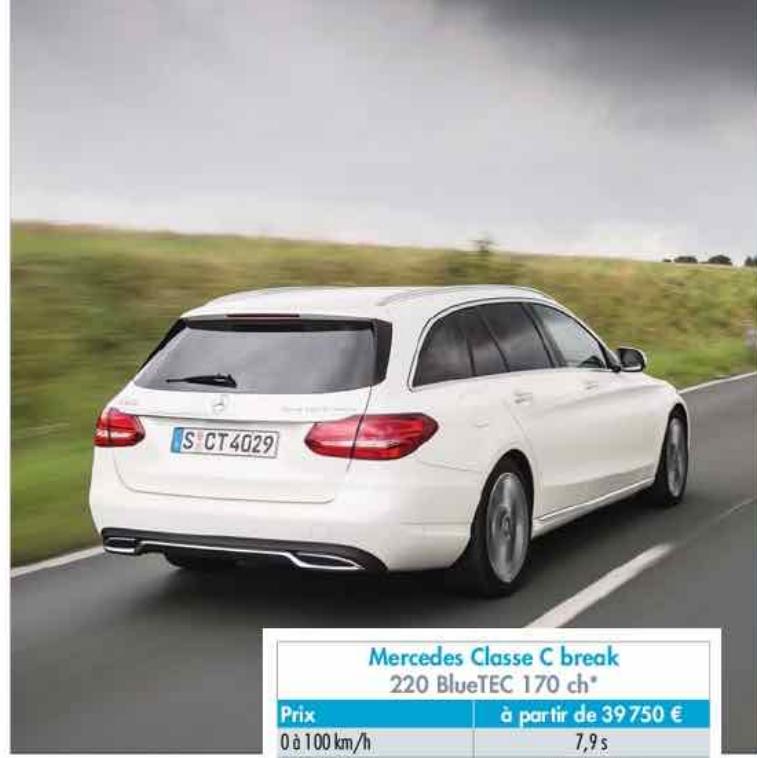
À ce niveau de gamme, aucune autre voiture ne propose autant de technologie au service de l'agrément de conduite et du confort.

Le nouveau break Classe C face à ses rivaux

Avec des arguments plein la besace, le nouveau break Classe C va devoir jouer des coudes avec ses concurrents historiques, les Audi A4 Avant et BMW Série 3 Touring.

Face à ses concurrents plus anciens (surtout l'A4), le nouveau break Mercedes débarque avec des atouts percutants. Parmi eux: un confort impérial et une dotation très riche qui pourraient lui permettre de surclasser ses rivaux. Même sans sa suspension pneumatique ni ses équipements dignes d'un Airbus, le break Classe C doit se montrer séduisant et pratique. Sa présentation élégante et moderne, avec son pavé tactile pour contrôler l'ordinateur de bord, met un gros coup de vieux au break Audi dont l'ergonomie, la pré-

sentation et les prestations routières affichent quelques rides. Il faut dire qu'il existe depuis 2008 et qu'il a été restylé en 2011. En revanche, la Série 3 Touring, lancée en 2012, ne craint pas la comparaison. Le break BMW peut lui aussi embarquer un affichage tête haute, un pavé tactile pour commander le système multimédia, etc. Son agrément de conduite est remarquable. Côté gabarit et coffre, le break Classe C fait jeu égal avec les A4 Avant et Série 3 Touring, qui proposent des volumes similaires. Au chapitre du budget en revanche, le break



Mercedes Classe C break

220 BlueTEC 170 ch*

Prix	à partir de 39 750 €
0 à 100 km/h	7,9 s
Conso mixte	4,3 l/100 km
LxLxH	4,70 x 1,81 x 1,46 m
Coffre	490 à 1 515 dm³
Poids	1 595 kg

*Données constructeur.

Classe C souffre de la comparaison avec ses concurrents en s'affichant à un tarif bien plus élevé. Il faut dire que la version "d'accès" en diesel 220 BlueTEC développe déjà 170 ch. Il faudra attendre la fin de l'année pour que les 200 BlueTEC de 136 ch et 180 BlueTEC de 116 ch soient proposés. Le tarif de ces derniers devrait se situer à partir de 34 400 €.



Audi A4 Avant

2.0 TDI 163 ch*

BMW Série 3 Touring

320d EfficientDynamics 163 ch*

Prix	à partir de 38 202 €
0 à 100 km/h	8,3 s
Conso mixte	4,3 l/100 km
LxLxH	4,62 x 1,81 x 1,43 m
Coffre	495 à 1 500 dm³
Poids	1 570 kg

*Données constructeur.



2.0 TDI 163 ch*	
Prix	à partir de 35 910 €
0 à 100 km/h	8,3 s
Conso mixte	4,2 l/100 km
LxLxH	4,70 x 1,83 x 1,44 m
Coffre	490 à 1 430 dm³
Poids	1 540 kg

*Données constructeur.

Manga style

La mini-citadine japonaise fait peau neuve, surtout esthétiquement. Son style osé lui permettra-t-il de se démarquer de ses jumelles Citroën C1 et Peugeot 108 ?

Par Guy L'Hospital Photos Arnaud Saunier

Moteur unique

Elle se contente du seul moteur 3 cylindres 1.0 de 69 ch, équipé de série du stop/start. Sérieusement retravaillé, il gagne en souplesse. Relancer depuis les plus bas régimes impose encore de rétrograder. Mais avec 14,4 s pour passer de 0 à 100 km/h, l'Aygo revendique l'un des meilleurs temps de la catégorie.

Projet X

En jouant sur les contrastes et en osant une face avant en X, le design Toyota est parvenu à donner une véritable personnalité à cette mini-citadine qui semble tout droit sortie d'un manga japonais. Ce n'était pourtant pas simple car l'Aygo reprend exactement la même structure que les Citroën C1 et Peugeot 108.





Mirror Link

Livrée de série sur la finition x-cite, l'écran tactile de 7 pouces intègre la fonction Mirror Link qui permet de transférer certaines applications de son portable et de les commander depuis l'écran. Toutes ne sont pas validées et la plupart concernent la navigation et la gestion de la musique. Il faut également savoir que, pour le moment, seuls quelques rares téléphones sont compatibles.



Enfin du coffre

L'Aygo priviliege le coffre par rapport à l'espace habitable : elle dispose de 240 dm³ de capacité de chargement (contre 207 dm³ pour une Fiat 500 ou 181 dm³ pour une Opel Adam). En revanche, l'espace aux jambes, la largeur, les vitres entrebâillables rendent les places arrière bien peu accueillantes. L'Aygo est proposée en carrosseries 3 et 5 portes.

Personnalisable

Les contrastes de couleurs se retrouvent aussi à l'intérieur, surtout sur les versions milieu et haut de gamme, comme sur cette finition x-cite, série orange et noire, limitée dans le temps mais intégrée au catalogue. Il est aussi possible de composer soi-même son Aygo en sélectionnant l'un des quatre packs de personnalisation intérieure et extérieure.

Toyota Aygo 1.0 VVT-i 69 ch x-cite



LA TECHNIQUE

Le moteur est aidé par le poids plume de l'Aygo. Mais le diamètre de braquage est un peu long.

Moteur / Transmission

Puissance maxi	69 ch à 6 000 tr/mn
Couple maxi	95 Nm à 6 000 tr/mn
Type	3 cylindres en ligne, essence
Cylindrée / Puissance fiscale	998 cm ³ / 4 CV
Transmission	aux roues avant
Boîte / nombre de rapports	manuelle / 5

Châssis

Direction	à crémaillère, assistance électrique
Diamètre de braquage	10,8 m
Suspensions AV / AR	McPherson / traverse déformable
Freins AV / AR	disques ventilés / tambours
Pneus AV/AR / Roue de secours	165/60 R 15 / kit

Dimensions / Poids

L / l / h / empattement	3,45 / 1,62 / 1,46 / 2,34 m
Poids / tractable freiné	897 kg / nc

LA CONDUITE

Le 1.0 est assez nerveux pour ne pas se faire klaxonner au feu vert mais il peine sur la route.

Performances

1000 m départ arrêté	36,4 s
90-130 km/h en 4 ^e / 5 ^e	22,7 / 34,6 s
Vitesse maxi*	160 km/h
Freinage à 50 / 90 / 130 km/h	10 / 32 / 68 m

LA VIE À BORD

La présentation est plaisante à l'œil et la finition est en très net progrès. L'habitabilité beaucoup moins...

Habitabilité / Coffre

Longueur aux jambes AR	18 cm
Largeur aux coudes AV / AR	137 / 132 cm
Volume de coffre	240 dm ³

Niveau sonore

Au ralenti / 90 / 130 km/h	42 / 67,4 / 72,5 dB
----------------------------	---------------------

LE BUDGET

L'Aygo mise sur son bon rapport prix/équipement et, surtout, sur son année de plus de garantie.

Prix	13 500 €
Loyer** (2 ans, 20 000 km)	nc
Bonus / malus (CO ₂)	bonus 150 € (88 g/km)
Garantie	3 ans ou 100 000 km

Équipements de série

6 airbags, aide au démarrage en côte, antibrouillards, ASR, autoradio CD-mp3, Bluetooth, caméra de recul, clim. manuelle, contrôle de pression des pneus, écran tactile 7 pouces, ESP, feux diurnes à LED, Isofix, jantes alliage 15 pouces, ordinateur de bord, prises Aux et USB, limiteur de vitesse, rétros ext. élec. et dégivrants, vitres AV électriques, volant cuir réglable en hauteur...

Options

Pack x-Zen : allumage automatique des phares et essuie-glaces, climatisation auto, accès et démarrage sans clé (650 €), sellerie cuir (1 000 €).

Consommations

Moyenne	5,51/100 km
Ville / Route / Autoroute	5,7 / 5,2 / 5,71/100 km
Autonomie / Réservoir	636 km / 35 l

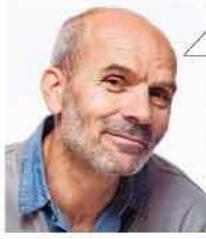
■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

*Données constructeur. **Chiffre loyer longue durée (apport 10 % du prix).

Pays de fabrication : République Tchèque

LA NOTE TECHNIQUE

La nouvelle Aygo reprend la base de la précédente mais les améliorations font progresser le confort de conduite. L'équipement et les possibilités de personnalisation sont deux autres atouts.



L'avavis de Guy L'Hospital

Grâce à une garantie 3 ans, un stop/start de série et un style "japonisant", l'Aygo affirme une personnalité propre tout en conservant un excellent rapport prix/équipement. Reste que, cette fois-ci, Citroën et Peugeot ont aussi joué sur la fibre émotionnelle. La concurrence pourrait être plus âpre à l'avenir.

Mise au point

Dans la catégorie des citadines, elles sont nombreuses à vouloir mettre à mal la suprématie des françaises. Parmi les prétendantes au trône, nous retrouvons la Polo qui s'arme d'un nouveau 3 cylindres diesel. L'arme fatale ? À voir.

Par Pascal Richard Photos Tibo



PEUGEOT 208 ■

21750 €* ■

(*Bonus/malus inclus)

FORD FIESTA ■

18950 €* ■

SEAT IBIZA ■

19245 €* ■

Avant d'entrer dans le vif du sujet, un rapide petit tour d'horizon de la catégorie des citadines n'est pas inutile, histoire de jauger l'état des forces en présence mais aussi de rafraîchir la mémoire de certains...

Reines de la catégorie depuis de nombreuses années, les françaises ne se sont jamais endormies sur leurs lauriers. La 208 et la Clio IV témoignent d'une constante évolution qui leur permet aujourd'hui de tenir leurs prin-

cipales rivales à distance. Ces dernières ont-elles pour autant totalement décroché ? Non, loin de là. Ainsi, la Toyota Yaris – qui aura de surcroît droit à un petit restylage à la rentrée – ou la Seat Ibiza ont, ces derniers temps, mis les bouchées doubles pour rattraper leur retard. Elles sont mieux armées que jamais pour faire de l'ombre à nos vedettes tricolores, mais aussi à quelques valeurs sûres comme la Ford Fiesta ou la Volkswagen Polo. Pour tenir le rythme, la première s'est offert

un important lifting en 2012, tandis que Volkswagen mise sur le sérieux et la technologie pour déstabiliser la concurrence. La Polo reçoit aujourd'hui un inédit 3 cylindres diesel de 90 ch qui promet beaucoup et qui pourrait changer la donne. Pour en avoir le cœur net, nous avons regroupé tout ce petit monde afin de faire le point sur une des catégories les plus concurrentielles du marché. Que la fête commence !



TOYOTA YARIS

18 400 €*

RENAULT CLIO

18 550 €*

La nouveauté

VOLKSWAGEN POLO

20 700 €*

La Polo face au reste du monde... des citadines !
Une concurrence de haut vol qui ne compte pas se faire dicter sa loi par une cousine, fût-elle germane !



5^e ex aequo

TOYOTA YARIS

La conduite

Avant de prendre le volant, une petite précision s'impose : la Yaris dont nous disposons pour cet essai est un modèle non restylé. Sur le plan technique, cela ne change pas grand-chose, puisque les principales caractéristiques du 1 400 cm³ de 90 ch restent inchangées et que ce moteur est toujours associé à une transmission à 6 rapports (la seule de ce comparatif) qui permet à la petite Toyota de faire plus

que bonne figure en relances. Le constructeur japonais a toutefois apporté quelques modifications au châssis, avec un nouvel essieu arrière notamment, visant à rendre la Yaris plus plaisante à conduire. Nous nous garderons bien de juger ces changements avant une sérieuse prise en main. Rappelons simplement que la Yaris n'a jamais fait preuve de maladresse en tenue de route, même si la ville reste son terrain de jeu favori.

La vie à bord

Étonnante petite Yaris qui, malgré des dimensions très compactes (3,88 m de longueur), arrive à proposer une excellente habitabilité. Le restylage devrait être l'occasion pour Toyota de corriger quelques petites lacunes au niveau de la qualité des plastiques qui, jusqu'ici, ne nous avait guère impressionnés. Nous espérons également quelques progrès en confort grâce à l'adoption de nouveaux amortisseurs. En revanche, il n'y aura pas de miracle pour le coffre : son volume (299 dm³) restera toujours un peu en deçà de la moyenne de la catégorie.

Le budget

Voilà un domaine sur lequel le restylage n'aura aucune influence. Toujours très attractive financièrement, la Yaris offre un excellent rapport prix/équipement qui la place sans coup férir au sommet de la catégorie. Une



Ambiance sérieuse. La finition est perfectible mais elle devrait s'améliorer avec le restylage.

Le prochain restylage de la Yaris s'accompagnera de quelques changements techniques. Reste que, "en l'état", la petite Toyota fait encore bonne figure.

■ 1.4 D-4D 90 ch Dynamic ■ 18 400 €* (*Bonus malus inclus)

UN DÉTAIL À LA LOUPE



Mettez-vous à l'aise !

La Yaris est la plus petite de nos six belligérantes. Une caractéristique qui ne devrait pas l'aider beaucoup en matière d'habitabilité. Et pourtant... avec 27 cm d'espace aux jambes, c'est à l'arrière de la "petite" japonaise que les passagers seront le plus à leur aise. Tout d'une grande en somme !

bonne nouvelle qui en appelle une autre puisque, avec une consommation moyenne de 4,8 l/100 km, la petite Toyota est également la plus sobre des autos réunies ici.

VERDICT

Difficile d'avoir un jugement définitif sur une auto qui va prochainement évoluer. Cela dit, un restylage ne permet pas de faire table rase du passé. Ainsi, si elle est à l'aise en ville, la Yaris convainc moins sur route.



5^e ex aequo

SEAT IBIZA

La conduite

Pas spécialement discret, le 1600 cm³ de l'Ibiza réalise d'excellents chronos pour se faire pardonner son manque de réserve côté décibels. À l'accélération, la Seat est même la plus tonique de la bande et elle s'inscrit dans le peloton de tête de la catégorie en reprises. Mais l'agrément de conduite d'un moteur ne se mesure pas uniquement en dixième de seconde. La souplesse a elle aussi son mot à

dire, surtout dans le cas d'un diesel. Or, dans ce domaine, le 1.6 emprunté à Volkswagen n'est pas une référence, loin s'en faut ! Dommage, car le châssis se montre par ailleurs à la hauteur. Agile, précise et dotée d'un bon freinage, l'Ibiza fait bonne figure sur route et mériterait une mécanique plus civilisée !

La vie à bord

Si vous êtes sujet au vague à l'âme, que vous vous délectez de la lecture des poèmes qui composent *Spleen* et *Idéal* (cf. Baudelaire), l'habitacle de l'Ibiza fera certainement votre bonheur. Plus sérieusement, il est vraiment regrettable que Seat ne fasse pas un petit effort en matière de présentation. Triste, trop triste, la planche de bord ne rend pas justice aux progrès réalisés sur la finition. De même, l'habitabilité ne se montre pas très généreuse. Un constat d'autant plus amer que l'Ibiza est, à l'inverse de la Yaris, la plus grande de nos protagonistes (4,09 m de longueur). Pour se racheter, elle propose le volume de chargement le plus généreux avec un coffre de 360 dm³, ce qui la place très nettement au-dessus de la moyenne de la catégorie (311 dm³).

Le budget

À ce chapitre, l'Ibiza s'appuie sur un excellent rapport prix/équipement. En finition FR, la dotation de série s'avère très complète. Il



La finition de l'Ibiza n'est pas critiquable mais l'ensemble manque vraiment de sex-appeal.

Sur le plan dynamique, l'Ibiza recèle de bonnes choses. Dommage que son moteur ne soit pas plus plaisant.

1.6 TDI 90 ch FR ■ 19 245 €* ■ (*Bonus malus inclus)

UN DÉTAIL À LA LOUPE



La solution de facilité

Monté de série sur la finition FR (en option sur Référence, 350 €), le GPS de l'Ibiza est en fait un système nomade fourni par Garmin. "Posé" au centre de la planche de bord, l'ensemble n'est pas très lisible.

n'y a rien à ajouter, si ce n'est les radars de stationnement regroupés au sein d'un pack, raisonnablement facturé 350 €. En revanche, le bilan conso se révèle moins glorieux. Avec 5,6 l aux 100 km, l'Ibiza est la plus gourmande du comparatif. Pour autant, cette valeur n'est pas scandaleuse, surtout au regard des prestations proposées.

VERDICT

Un bilan en demi-teinte pour l'Ibiza qui fait de gros efforts. Mais elle est pénalisée par une mécanique bien trop rustre et, dans une moindre mesure, par une consommation un peu plus élevée que la moyenne.

Comparatif LA VOLKSWAGEN POLO 1.4 TDI 90 ch FACE À SES RIVALES

Le modèle photographié est une version Cup (série limitée).



Le petit 3 cylindres a du caractère mais, en ville, son manque de souplesse est très pénalisant.

4e VW POLO

La nouveauté

1.4 TDI 90 ch Sportline ■ 20700 €* ■ (*Bonus malus inclus)

UN DÉTAIL À LA LOUPE



La preuve par trois ?

Volkswagen s'est engagé dans le "downsizing", à savoir l'économie de carburant par la diminution de la cylindrée, sans perte de puissance. Ici, cela se traduit par le remplacement d'un 4 cylindres de 1600 cm³ par un 3 de 1400 cm³, qui consomme moins mais manque de souplesse.

La conduite

Un 3 cylindres diesel sous le capot d'une Polo, est-ce une nouveauté ? Non... mais oui en fait ! Je m'explique. Il est vrai que la petite Volkswagen a déjà reçu ce type de moteur (jusqu'en 2009). Mais il s'agissait alors d'un bloc alimenté par des injecteurs-pompes. Aujourd'hui, c'est une rampe d'injection commune qui est à la manœuvre. Une gestion et une alimentation différentes, cela change

forcément pas mal de choses. Plus puissant, disposant de plus de couple, ce "3 pattes" offre un meilleur agrément d'utilisation que son aîné, même s'il faut bien reconnaître que la souplesse n'est toujours pas son fort. En ville, son caractère "on/off" horripile rapidement, tout comme le phénomène de rampage (à la décélération, la voiture réaccélère toute seule tant qu'une vitesse reste engagée). Commun à tous les diesels (ou presque), il est ici franchement exagéré.



En matière de finition, la Polo n'a guère de rivale ici. Elle est vraiment au-dessus du lot.

La vie à bord

À ce chapitre, pas de surprise, la Polo domine les débats. Une position enviable, qu'elle doit en grande partie à sa finition soignée et au sérieux de sa construction. Certes, l'habitacle n'est pas d'une folle gaîté, mais il est bien conçu : ergonomie parfaite, espaces de rangement en nombre, rien ne manque. L'habitabilité n'est pas mauvaise non plus, même si, à l'arrière, l'espace au niveau des coudes est un peu juste. Le confort est pour sa part d'un bon niveau mais la Polo reste toutefois un cran en dessous des francaises dans ce domaine.

Le budget

Avec une consommation moyenne de 5,3 l/100 km, la Polo 1.4 TDI réalise un gain de 0,3 l par rapport à l'ancienne version 1.6 TDI. C'est bien, mais nous nous attendions

à mieux. En fait, exception faite de l'Ibiza, dotée justement de cet ancien 1.6 TDI, toutes les rivales de la Polo se montrent plus sobres. Pas de beaucoup, mais nous espérions davantage de ce petit moteur. Côté prix de vente, nous aurions aussi apprécié un peu plus de modestie. D'autant que les options restent nombreuses et pas spécialement bon marché !

VERDICT

La Polo est une citadine sérieuse et facile à vivre. Mais on ne peut pas dire que nous ayons été séduits par ce nouveau moteur diesel qui affiche un caractère bien trop pointu pour une voiture à vocation urbaine.



3^e FORD FIESTA

La conduite

Plus toute jeune, la Fiesta – cette génération date de 2008 et a été restylée en 2012 ! Et pourtant, elle est encore diablement agréable à conduire. Le caractère joueur de son châssis y est pour beaucoup, tout comme la précision de son train avant. Soyons un tantinet chauvins en précisant que la Fiesta dispose ici d'une excellente mécanique... française puisqu'il s'agit du 1.6 HDi d'origine Peugeot

Citroën. Rien de spectaculaire au chrono mais les résultats ont de la tenue et témoignent de la bonne volonté de cette mécanique, même si les relances manquent un peu d'allant sur le dernier rapport. Alerte en ville, la Fiesta sait également se montrer à son avantage sur route. On regrettera simplement que les distances de freinage soient un peu en retrait par rapport aux meilleures valeurs de la catégorie.

La vie à bord

Malgré son grand âge, la Fiesta propose encore une habitabilité correcte. La Ford a du mérite car, parallèlement, c'est une des citadines les plus compactes de ce comparatif. Une fois installé, on découvre toutefois un paysage pour le moins curieux... notamment au niveau du dessin de la planche de bord. Si l'originalité de l'ensemble ne nous choque en rien, la fermeté des commandes et surtout le manque de simplicité de l'ergonomie font grincer les dents. Autre domaine sur lequel la Fiesta présente un bilan perfectible : le confort ! Nous sommes ici loin de la qualité de filtration offerte par les françaises. Le coffre affiche un bon volume (315 dm³).

Le budget

Même en finition haut de gamme comme c'est le cas ici, la Fiesta affiche un tarif attractif. La panoplie d'équipements n'est pas aussi riche



Torturée et peu ergonomique, la planche de bord de la Fiesta n'a pas que des qualités...

Le châssis de la Fiesta n'a pas pris une ride et son moteur est toujours dans le coup. Ajoutez à cela un prix attractif... Son podium ne doit donc rien au hasard.

1.6 TDCi 95 ch Titanium ■ 18950 €* ■ (*Bonus malus inclus)

UN DÉTAIL À LA LOUPE



Un écran... minuscule

En matière de lisibilité, il est difficile de faire pire que l'écran GPS de la Fiesta. Comme dirait Coluche, "il est tellement petit qu'on a l'impression qu'il est loin". En plus, ici, il est effectivement loin ! Autant dire qu'à notre sens, cette option (690 € avec la caméra de recul) n'est pas indispensable.

que celle d'une 208 Féline mais il n'y a pas lieu de se plaindre du rapport prix/équipement. Nous ne critiquerons pas non plus son bilan consommation. Avec une valeur moyenne de 5,21/100 km, la Fiesta fait preuve de sobriété. En revanche, il est regrettable que son petit réservoir (41 l) pénalise l'autonomie (790 km).

VERDICT

La Fiesta tient encore la route, et ce dans tous les sens du terme ! Agréable à conduire, attractive sur le plan financier, sobre, la petite Ford nous démontre qu'elle fait toujours partie des valeurs sûres de la catégorie.



2e RENAULT CLIO

La conduite

S'il fallait trouver un seul adjectif pour qualifier la conduite de la Clio, ce serait sans aucun doute le mot douceur qui conviendrait le mieux. Moins extravertie que la 208, la Clio fait preuve d'un caractère plus effacé. Particulièrement la version "83g" du moteur Energy



Le dessin de la planche de bord est agréable. La finition, sans être parfaite, est correcte.

dCi 90 ch, pas assez tonique lors des relances sur le dernier rapport. Rien de dramatique, mais il est bien dommage qu'en finition Zen, seule cette version soit disponible. Pour avoir droit à la variante "90g", un peu plus dynamique du fait notamment d'un étagement de boîte moins long, il faut obligatoirement opter pour la finition Intens facturée 20 300 €. Rien à dire sur la conduite, ou plutôt rien à redire ! La Clio est à l'aise en ville et pas maladroite sur route. Une polyvalence d'utilisation qui a toujours fait sa force et qui ne se dément pas.

La vie à bord

Le confort a toujours été un des points forts de la Clio. Ce n'est donc pas une surprise si cette quatrième du nom domine encore les débats sur ce point. Sellerie confortable, amortissement prévenant et capable de filtrer les inégalités de la chaussée avec brio, la Clio n'a pas son pareil pour chouchouter vos vertèbres ! Dommage que tout ceci ne soit pas accompagné de quelques centimètres supplémentaires au niveau des coudes à l'avant... mais aussi à l'arrière ! Ce constat est d'autant plus fâcheux qu'avec 4,07 m de longueur et 1,74 m de largeur, la "petite" Renault est, après l'Ibiza, la plus imposante de ce comparatif. C'est dommage car l'habitacle est agréable à vivre même si nous nous serions volontiers passés de ce plastique dur et glissant qui garnit une partie de la jante du volant !

La petite Clio affiche un comportement routier très équilibré qui ménagera les vertèbres les plus sensibles.

Energy dCi 90 ch 83g Zen ■ 18 550 €* ■ (*Bonus malus inclus)

UN DÉTAIL À LA LOUPE



Gardez le cap

Le système MediaNav, livré en option à 350 €, est sans doute un des meilleurs du marché. Sans fierté mais très intuitif, il permet de piloter via un écran tactile le GPS, la radio ou encore la connexion Bluetooth. Il est associé à une prise USB et une prise jack.

Le budget

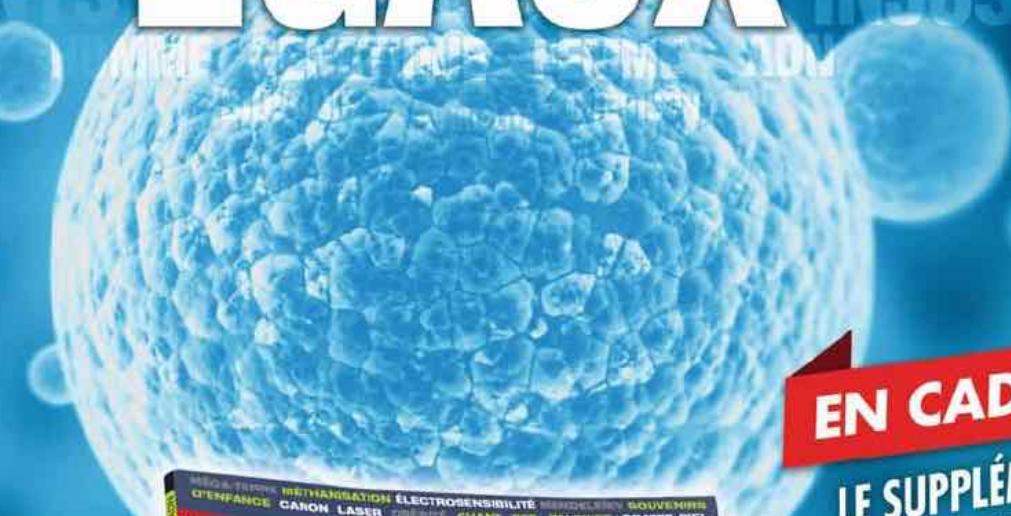
En finition Zen, la Clio ne brade pas ses charmes. Mais si son prix n'est pas amical, on ne peut pas non plus crier au scandale, même si quelques efforts côté équipement auraient été les bienvenus. On se consolera avec une consommation moyenne de 4,9 l/100 km.

VERDICT

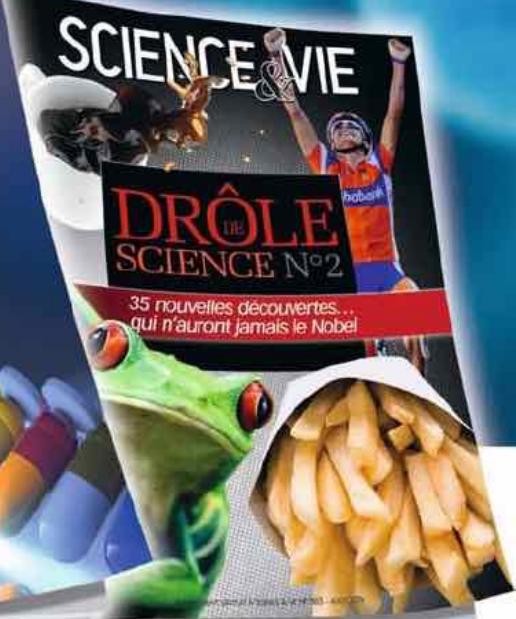
Née en 1990, la Clio n'a jamais quitté le trio de tête des meilleures citadines du marché. En version Energy dCi 90 ch, sa conduite manque certes de piment mais son confort et sa douceur générale sont exemplaires.

MÉDICAMENTS LES HOMMES ET LES FEMMES NE SONT PAS ÉGAUX

FEMME
DUALITÉ HOMME
GUERISON ADN
BIOLOGIE
SOINS GEN
MEDICAMENTS INJUSTICE



EN CADEAU
LE SUPPLÉMENT
« DRÔLE DE SCIENCE N°2 »



SCIENCE & VIE
IL EST TEMPS DE COMPRENDRE



Même lorsqu'elle est modestement motorisée, la 208 sait faire plaisir à son conducteur tout en prenant soin de ses passagers.



1re PEUGEOT 208

e-HDi 92 ch Féline ■ 21750 €* ■ (*Bonus malus inclus)

La conduite

On aura beau me démontrer par A + B que le volant de la 208 ne convient pas à tout le monde (ce qui est vrai!), qu'il perturbe la lisibilité des compteurs, ce dont je veux bien convenir, bref, on pourra me dire et faire tout ce que l'on voudra, personnellement, je suis bien installé au volant de la 208! Non seulement je suis à mon aise, mais en plus, je trouve ce petit volant absolument génial. Et pas seulement pour des raisons esthétiques. Son implantation et le fait que ce petit diamètre ait imposé à Peugeot de concevoir une direction très directe contribuent aussi pour une large part au plaisir de conduite!

Néanmoins, il ne faudrait pas réduire les mérites de la 208 à cette seule galette de plastique... habillée de cuir sur la finition Féline. Si la petite Peugeot nous tape autant dans l'œil, c'est parce qu'elle propose aussi un agrément de conduite tout à fait remarquable pour une auto de cette catégorie. Sans être un monstre de puissance, son 1.6 HDi réalise de bonnes performances lors des relances. Très souple en ville, assez vigoureux pour affronter les

parcours routiers, il mériterait toutefois sans aucun doute d'être associé à une commande de boîte de vitesses moins imprécise. Le comportement routier s'illustre aussi par une certaine joie de vivre! Alerte, joueuse, précise, la 208 ne manque pas de talent et s'adapte avec bonheur à l'humeur de son conducteur. Avec un freinage plus mordant, ce serait parfait.

La vie à bord

La présence de ce volant XXS ne change pas uniquement la donne pour le conducteur. C'est tout le "paysage" intérieur qui évolue. Très plate, la planche de bord n'empêtre absolument pas sur la baie de pare-brise. Seul le bloc d'instrumentation domine légèrement les débats. Au centre, la large console accueille un ensemble multimédia qui se pilote via un écran tactile de 7 pouces (soit presque 18 cm de diagonale). En finition Féline, ce dernier inclut un GPS... mais pas le lecteur de CD (en option, 110 €). On notera au passage que, contrairement à sa grande sœur la 308, la 208 conserve des réglages "classiques" de climatisation. Cette dernière ne se pilote pas via

UN DÉTAIL À LA LOUPE



Tactile mais pas facile

En finition Féline, la 208 reçoit un GPS de série (option à 500 € sur Active, Style et Allure) qui se pilote grâce à un écran tactile. Ce dernier permet aussi de régler la radio et la connexion Bluetooth. L'ensemble se montre assez convaincant, mais sa prise en main demande un temps d'adaptation.

l'écran tactile, et ce n'est pas plus mal! La petite Peugeot affiche aussi un bilan plutôt flatteur côté confort. La sellerie, bien dessinée, offre un excellent maintien et l'amortissement saura pour sa part vous épargner la plupart des inégalités de la chaussée. On regrettera néanmoins qu'en matière d'habitabilité, le compte n'y soit pas tout à fait,



Encore une citadine qui "oublie" de se protéger! Flancs, boucliers: la carrosserie de la 208 est bien vulnérable. C'est dommage car, par ailleurs, elle démontre une belle aisance en ville.



Avec 332 dm³, le coffre de la 208 se montre plutôt généreux. Ici, seule l'Ibiza (360 dm³) fait mieux.



Le volant si particulier de la 208 a influencé le dessin de la planche de bord qui arbore des plastiques de qualité inégale.



Les places arrière ne sont pas très larges mais la 208 n'est pas la plus étroite de la bande.

même si la 208 est loin de fermer la marche. Joliment présenté en exécution Féline (haut de gamme), l'habitacle témoigne d'une finition correcte. Sur ce point, la Polo est sans conteste plus convaincante, mais la 208 n'a pas à rougir de la comparaison avec les autres. Soulignons enfin que l'insonorisation est bien maîtrisée et que le système stop/start ne génère pas l'ombre d'une vibration ou d'un décibel superflu.

Le budget

Après tant de louanges, il faut bien chercher quelques raisons de nous plaindre! À vrai dire, nous nous attendions un peu à trouver

ici de quoi assouvir notre perfide quête "du petit truc qui fâche". Ce détail qui chagrine, c'est bien sûr le prix. 21 750 €, c'est beaucoup... mais cela s'explique par le fait que nous avions pour cet essai une livrée haut de gamme, Féline, qui inclut une dotation de série très riche (GPS, toit en verre panoramique, jantes alliage de 17 pouces...). Affichant un tarif plus mesuré (20 150 € tout de même), la finition Allure est sans doute plus recommandable. Reste que ce chapitre ne sera pas uniquement le bureau des pleurs! Il existe heureusement quelques motifs de satisfaction, et non des moindres. Ainsi, la consommation moyenne ne dépasse que légèrement les 5 l/100 km (5,11

pour être précis). Associé à un réservoir de 50 l (le plus généreux de ce comparatif), ce modeste appétit permet à la 208 e-HDi 90 ch de revendiquer une autonomie de près de 1 000 km. De quoi voir venir... la prochaine augmentation de gazole!

VERDICT

Décidément, la 208 est bien née. À l'aise sur tous les types de terrains, elle n'a guère de faiblesses à se faire pardonner. Tout juste pouvons-nous lui reprocher une certaine arrogance tarifaire et une finition perfectible.



Le choix de Pascal Richard

PEUGEOT 208

La 208 n'a jamais vraiment été mise en danger durant ce comparatif. La seule qui soit capable de lui faire de l'ombre, c'est la Clio... qui prend logiquement le premier accessit. Derrière, la Fiesta devance une Polo dont l'original moteur 3 cylindres ne nous a pas totalement (c'est

le moins que l'on puisse dire) convaincus. En queue de peloton, l'Ibiza et la Yaris font mieux que se défendre. Mais il leur manque encore un petit quelque chose pour venir taquiner les ténors de la catégorie, toujours dominée par les françaises.

pascal.richard@mondadori.fr

CLASSEMENT GÉNÉRAL

La nouveauté

	PEUGEOT 208	RENAULT CLIO	FORD FIESTA	VW POLO	SEAT IBIZA	TOYOTA YARIS
La conduite	1 ^{re}	2 ^e ex aequo	2 ^e ex aequo	4 ^e	5 ^e ex aequo	5 ^e ex aequo
La vie à bord	1 ^{re} ex aequo	3 ^e	4 ^e	1 ^{re} ex aequo	5 ^e	6 ^e
Le budget	5 ^e	3 ^e ex aequo	3 ^e ex aequo	6 ^e	2 ^e	1 ^{re}

Comparatif LA VOLKSWAGEN POLO 1.4 TDI 90 ch FACE À SES RIVALES



1^{re}



PEUGEOT 208

e-HDi 92 ch Feline

21 750 €*

(*Bonus/malus inclus)

2^e



RENAULT CLIO

Energy dCi 90 ch 83g Zen

18 550 €*

3^e



FORD FIESTA

1.6 TDCi 95 ch Titanium

18 950 €*

LES NOTES TECHNIQUES



Un moteur souple, un stop/start aussi discret qu'une rosière, un châssis réussi, la 208 ferait un sans-faute si sa commande de boîte était plus plaisante...



Là encore de la douceur... mais aussi un zeste d'indolence lors des relances. La version "90g" s'en sort mieux sur ce thème. La consommation est très sage.



Agile, la petite Ford affiche un comportement routier très enjoué... au prix d'un confort un peu ferme. Côté chrono et conso, on est dans le haut du panier.

LA TECHNIQUE

Toute notre petite tribu part sur un même pied d'égalité en matière de puissance car tous ces diesels développent 90 ch. En ce qui concerne la transmission, la Toyota fait bande à part puisque c'est la seule qui s'offre une boîte de vitesses à 6 rapports qui l'aide bien lors des relances. À noter également que toutes nos protagonistes tournent dans un mouchoir de poche. En ville, cette donnée n'a rien d'un détail.

Moteur	Peugeot 208	Renault Clio	Ford Fiesta	VW Polo	Seat Ibiza	Toyota Yaris
Puissance maxi	92 ch à 4 000 tr/mn	90 ch à 4 000 tr/mn	92 ch à 3 800 tr/mn	90 ch à 3 500 tr/mn	90 ch à 4 200 tr/mn	90 ch à 3 800 tr/mn
Couple maxi	230 Nm à 1 750 tr/mn	220 Nm à 1 750 tr/mn	212 Nm à 1 750 tr/mn	230 Nm à 1 500 tr/mn	230 Nm à 1 500 tr/mn	205 Nm à 1 800 tr/mn
Type	4 cyl. en ligne turbo diesel	4 cyl. en ligne turbo diesel	4 cyl. en ligne turbo diesel	3 cyl. en ligne turbo diesel	4 cyl. en ligne turbo diesel	4 cyl. en ligne turbo diesel
Cylindrée	1 560 cm ³	1 461 cm ³	1 560 cm ³	1 422 cm ³	1 598 cm ³	1 364 cm ³
Puissance fiscale	4 CV	4 CV	5 CV	4 CV	5 CV	5 CV

Transmission	Peugeot 208	Renault Clio	Ford Fiesta	VW Polo	Seat Ibiza	Toyota Yaris
Type	aux roues avant					
Boîte / nombre de rapports	manuelle / 5	manuelle / 6				

Châssis	Peugeot 208	Renault Clio	Ford Fiesta	VW Polo	Seat Ibiza	Toyota Yaris
Direction	à crémaillère, assistée	à crémaillère, assistée	à crémaillère, assistée	à crémaillère, assistée	à crémaillère, assistée	à crémaillère, assistée
Diamètre de braquage	10,8 m	10,9 m	10,6 m	10,7 m	10,5 m	10,1 m
Suspensions AV	pseudo McPherson	pseudo McPherson	pseudo McPherson	pseudo McPherson	pseudo McPherson	pseudo McPherson
Suspensions AR	essieu semi-rigide	essieu semi-rigide	essieu semi-rigide	essieu semi-rigide	essieu semi-rigide	essieu semi-rigide
Freins AV / AR	disques ventilés / disques	disques ventilés / disques	disques ventilés / tambours	disques ventilés / tambours	disques ventilés / disques	disques ventilés / tambours
Pneumatiques AV / AR	195/65 R 15	195/55 R 15	195/50 R 15	215/45 R 16	195/60 R 15	175/65 R 15
Roue de secours	kit anticrevaison	kit anticrevaison	kit anticrevaison	provisoire	kit anticrevaison	kit anticrevaison

Dimensions / poids	Peugeot 208	Renault Clio	Ford Fiesta	VW Polo	Seat Ibiza	Toyota Yaris
L / l / h / empattement	3,97 / 1,83 / 1,46 / 2,54 m	4,07 / 1,74 / 1,45 / 2,59 m	3,97 / 1,71 / 1,44 / 2,49 m	3,97 / 1,68 / 1,46 / 2,47 m	4,09 / 1,70 / 1,43 / 2,47 m	3,88 / 1,69 / 1,51 / 2,51 m
Poids / tractable freiné	1169 kg / 1150 kg	1183 kg / 1200 kg	1159 kg / 750 kg	1178 kg / 1100 kg	1158 kg / 1200 kg	1118 kg / 1050 kg

LA CONDUITE

À ce chapitre, la 208 et la Clio dominent vraiment la situation, même si la Fiesta n'est pas loin derrière. C'est d'autant plus remarquable que la Ford n'est plus vraiment une jeune première ! La Polo doit pour sa part composer avec une mécanique trop pointue et qui rend la conduite en ville vraiment pénible. L'Ibiza ne manque pas de tonus mais, là encore, on aurait aimé un peu plus de douceur. La Yaris pour sa part suit la roue des meilleures sans trop forcer.

Performances	Peugeot 208	Renault Clio	Ford Fiesta	VW Polo	Seat Ibiza	Toyota Yaris
1 000 m d. a.	34 s	34,7 s	34,2 s	34,6 s	33,2 s	34,2 s
0 à 100 km/h	11,8 s	12,7 s	12,1 s	12,4 s	10,9 s	12,2 s
400 m d. a.	18,6 s	19 s	18,6 s	18,8 s	17,9 s	18,6 s
Vitesse maxi	185 km/h	180 km/h	174 km/h	173 km/h	178 km/h	175 km/h

Reprises	Peugeot 208	Renault Clio	Ford Fiesta	VW Polo	Seat Ibiza	Toyota Yaris
90-130 km/h en 4 ^e /5 ^e /6 ^e	12,4 / 15,1 / -	12,6 / 19,9 / -	11,4 / 16,6 / -	12,4 / 17 / -	11,8 / 15,6 / -	11,2 / 14 / 18,2
Temps en 4 ^e pour dépasser un camion roulant à 90 km/h	14,7 s	14,4 s	14 s	14,4 s	14,2 s	13,8 s

Freinages	Peugeot 208	Renault Clio	Ford Fiesta	VW Polo	Seat Ibiza	Toyota Yaris
Depuis 50 km/h	11 m	10 m	10 m	10 m	11 m	11 m
Depuis 90 km/h	33 m	33 m	34 m	32 m	32 m	32 m
Depuis 130 km/h	69 m	70 m	71 m	67 m	65 m	68 m

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie – *Données constructeur

La nouveauté

4^e



VOLKSWAGEN POLO

1.4 TDI 90 ch Sportline
20 700 €*

5^e
ex aequo



SEAT IBIZA

1.6 TDI 90 ch FR
19 245 €*

5^e
ex aequo



TOYOTA YARIS

1.4 D-4D 90 ch Dynamic
18 400 €*

LES NOTES TECHNIQUES



Le petit 3 cylindres de la Polo manque d'allonge et il peine un peu lors des relances. Sa consommation est sage mais pas plus que la concurrence.



Avec le "vieux" 1.6 TDI du groupe VW, la Seat fait encore bonne figure question chrono et consommation. En revanche, le confort manque de douceur.



Le petit diesel de la Yaris s'en sort honorablement grâce à la présence d'une boîte à 6 rapports qui l'aide lors des relances. Le confort est perfectible.

LA VIE À BORD

La Polo nous fait ici une nouvelle démonstration de son talent. Plastiques de belle facture, assemblages précis, détails pratiques (espaces de rangement notamment), rien ne manque. Les françaises suivent, mais il reste encore quelques "axes de progression" du côté des matériaux utilisés. En matière d'habitabilité, la Yaris n'est pas assez large, mais c'est elle qui offre le meilleur espace aux jambes. Reste que les dimensions intérieures sont toutes assez décevantes.

Habitabilité

	Peugeot 208	Renault Clio	Ford Fiesta	VW Polo	Seat Ibiza	Toyota Yaris
Longueur aux jambes AR	23 cm	22 cm	23 cm	22 cm	21 cm	27 cm
Largeur aux coude AV	140 cm	137 cm	141 cm	143 cm	140 cm	140 cm
Largeur aux coude AR	139 cm	138 cm	139 cm	136 cm	141 cm	137 cm
Garde au toit AV	97 cm	98 cm	98 cm	97 cm	101 cm	96 cm
Garde au toit AR	92 cm	90 cm	90 cm	94 cm	92 cm	91 cm

Coffre

	Peugeot 208	Renault Clio	Ford Fiesta	VW Polo	Seat Ibiza	Toyota Yaris
Volume	332 dm ³	330 dm ³	315 dm ³	300 dm ³ (1)	360 dm ³	299 dm ³
Seuil de chargement	69 cm	70 cm	70 cm	70 cm	70 cm	69 cm

Niveau sonore

	Peugeot 208	Renault Clio	Ford Fiesta	VW Polo	Seat Ibiza	Toyota Yaris
Au ralenti / 90 / 130 km/h	46,5 / 64 / 67,8 dB	46,9 / 66,2 / 70,2 dB	47 / 64,9 / 69,5 dB	48 / 64,4 / 67,5 dB	50,5 / 65,7 / 68,1 dB	45,7 / 67 / 70,8 dB

(1) 330 dm³ pour les versions Tendance et Confortline équipées d'un kit antifreinage.

LE BUDGET

Pas de miracle, la barre des 20 000 € n'est jamais bien loin, elle est même parfois dépassée. Dans ce domaine, la "palme" revient aux 208, Polo et Ibiza. Heureusement que leur équipement de série parvient en partie à faire oublier leur arrogance tarifaire. Une arrogance qui n'est plus de mise lorsqu'on évoque la consommation qui sait toujours rester à sa place. Sur ce point, on félicitera particulièrement la Yaris et la Clio qui se maintiennent sous la barre des 5 l/100 km.

À l'achat

	Peugeot 208	Renault Clio	Ford Fiesta	VW Polo	Seat Ibiza	Toyota Yaris
Prix	21 750 €	18 700 €	18 950 €	20 850 €	19 245 €	18 400 €
Loyer** (2 ans, 20 000 km)	384 €/mois	330 €/mois	294 €/mois	420 €/mois	351 €/mois	332 €/mois
Bonus / malus (CO ₂)	0 € (95 g/km)	bonus 150 € (83 g/km)	0 € (95 g/km)	bonus 150 € (88 g/km)	0 € (109 g/km)	0 € (99 g/km)
Garantie	2 ans, km illimité	2 ans, km illimité	2 ans, km illimité	2 ans, km illimité	2 ans, km illimité	3 ans ou 100 000 km

**Chiffre loueur longue durée (apport 10 % du prix).

Équipements communs

4 airbags, autoradio, banquette AR fractionnable, climatisation, condamnation centralisée, connexion Bluetooth, ESP, fixations Isofix, ordinateur de bord, régulateur de vitesse, rétroviseurs extérieurs électriques et dégivrants, siège conducteur réglable en hauteur, vitres AV électriques, volant réglable en hauteur et en profondeur.

Options

	Peugeot 208	Renault Clio	Ford Fiesta	VW Polo	Seat Ibiza	Toyota Yaris
Aide au parking AV / AR	360 € ⁽¹⁾ / série	non / 250 €	400 € ⁽¹⁾ / 400 € ⁽¹⁾	série / série	350 € ⁽¹⁾ / 350 € ⁽¹⁾	non / 300 €
Aide au parking actif	360 € ⁽¹⁾	non	non	non	non	non
Accès et démarrage sans clé	non	350 €	410 €	non	non	600 € ⁽¹⁾
Boîte automatique	600 € (sur finition Allure)	1 900 € (EDC, sur Intens)	non	1 600 €	1 330 €	non
Déclenchement automatique des phares et des essuie-glace	série	450 € ⁽²⁾	non	série	série	600 € ⁽¹⁾
Peinture métallisée	520 €	500 €	500 €	490 €	470 €	500 €
Selleire cuir	610 €	non	1 420 €	990 € (Alcantara)	400 € (tissu/Alcantara)	non
Système de navigation	série	350 €	690 € (+ caméra de recul)	755 €	série	600 €
Toit ouvrant ou panoramique	série	non	non	850 €	695 €	non

(1) Options groupées ; sur la Toyota Yaris on trouve en plus la climatisation régulée. (2) Induit la climatisation régulée et implique le Pack Easy (350 €) qui comprend la carte mains-libres et les vitres arrière électriques.

Consommations

	Peugeot 208	Renault Clio	Ford Fiesta	VW Polo	Seat Ibiza	Toyota Yaris
Moyenne	5,1 l/100 km	4,9 l/100 km	5,2 l/100 km	5,3 l/100 km	5,6 l/100 km	4,8 l/100 km
Ville	5,1 l/100 km	5,1 l/100 km	5,3 l/100 km	5,3 l/100 km	5,9 l/100 km	4,8 l/100 km
Route	4,9 l/100 km	4,7 l/100 km	4,8 l/100 km	5,2 l/100 km	5,3 l/100 km	4,6 l/100 km
Autoroute	5,2 l/100 km	5 l/100 km	5,4 l/100 km	5,4 l/100 km	5,7 l/100 km	5,1 l/100 km
Autonomie	980 km	920 km	790 km	850 km	800 km	875 km
Capacité du réservoir	50 l	45 l	41 l	45 l	45 l	42 l

Pays de fabrication

	France	Turquie/France	Espagne/Allemagne	Espagne	Espagne	France

1^{er} essai ■ LEXUS NX ■ 300h 197 ch 4WD Executive ■ 59 890 €* ■ NOUVEAU MODÈLE ■

(*Bonus/malus inclus)



Derrière une proue façon
“les dents de la route”, s’abrite
un ensemble propulseur
résolument calme : le contraste
est violent entre l’apparence
et le tempérament...

Émotion douce

Son habit flamboyant lui donne du caractère et suscite l'émotion. En revanche, sa conduite se révèle bien atone : derrière le volant du premier SUV compact de Lexus, il ne se passe pas grand-chose...

Par Stany Meurer Photos David Dewhurst





Seattle. C'est le fief de Boeing, Microsoft, Amazon, Starbucks... et, désormais, du Lexus NX, qui a choisi cette ville située dans l'état de Washington pour se dévoiler à la presse internationale. Dans le flot du trafic, le dernier SUV de la marque japonaise, petit frère du RX, paraît presque menu. Et s'il ne pouvait compter sur les lignes torturées de sa silhouette pour attirer quelques regards sur sa personnalité, il semblerait anodin.

Bien assis derrière le volant, j'apprécie la lisibilité du bloc instrumental, mais déplore l'absence de vrais espaces de rangement. Dans ces conditions de roulage, le silence mécanique est remarquable, le confort des suspensions se révèle apte à gommer toutes les imperfections de la chaussée souvent dégradée, et la direction apparaît parfaitement calibrée, ni trop ferme ni trop légère. Bref, une première impression globalement très positive. Mais voyons à présent comment se comporte le NX 300h 4WD hors du contexte urbain.

Je n'ai jamais aimé la conduite de la Prius pour une raison toute simple : sa boîte à variation continue CVT. Celle-ci donne l'impression de patiner dès la première contrainte, un phénomène s'accompagnant d'une montée en régime brusque du moteur dont la sonorité, forte et

stridente, devient rapidement agaçante. J'attendais donc avec impatience de voir comment allait se comporter le NX équipé d'une nouvelle boîte automatique à 6 rapports dotée d'une fonction de rétrogradage, mais toujours CVT ! Bien aidée par le gros 4 cylindres 2,5 l à injection indirecte d'essence auquel elle est mariée, cette boîte fait merveille en conduite calme. En mode accéléré, hélas, les travers de la Prius réapparaissent, heureusement partiellement corrigés. Ainsi, la sensation de patinage est moindre et, surtout, le bruit du moteur est plus sourd et mieux contrôlé. Je passe donc de l'agacement difficilement tolérable au simple désagrément, sans plus. Un excellent point toutefois gâché par le manque de tonus du moteur.

ENCÉPHALOGRAMME PLAT

Sur le papier, avec une puissance combinée des moteurs (thermique + électriques) de 197 ch, le NX 300h promet un ensemble propulseur vif et enjoué, à défaut d'être sportif. Dans la pratique, il ne se passe rien derrière le volant, et cela en dépit de toutes les astuces que vous pouvez trouver pour dynamiser l'engin. Certes, vous suivez aisément le rythme imposé par les autres automobilistes, mais pour le grain de folie ou, plus sérieusement, pour une relance vigou-

- ▶ **PLUS**
- Équipement complet
- Confort élevé
- Direction bien calibrée

- ▶ **MOINS**
- Moteur paresseux
- Coffre peu pratique
- Mauvaise visibilité arrière

reuse, vous pouvez oublier. Dommage, dans la mesure où les autres composants du châssis (direction, freinage et suspension) assurent plutôt bien leur rôle. Juste un mot concernant le mode 4WD : si le NX 300h qui en est équipé se tirera d'embarras en toute transparence dans la majorité des cas, ne comptez pas sur ce dispositif de transmission intégrale pour vous inscrire avec quelque espoir de succès dans une épreuve locale de franchissement...

En logeant les batteries sous la banquette arrière, Lexus a fait le pari d'un grand coffre, annoncé à 555 dm³. Une valeur intéressante que l'on a peine à croire en soulevant le hayon. Si le coffre est effectivement profond, il manque singulièrement de hauteur sous tablette (38 cm à peine). Pourtant, Lexus ne triche pas sur la capacité grâce au généreux emplacement



Le NX 300h confirme sa vocation urbaine par des émissions polluantes assez basses.



Le coffre est correct (555 dm³), mais pas la répartition des espaces sur et sous le plancher.



Selon la finition, le NX 300h reçoit un toit différent. Le panoramique est livré de série sur F Sport et Executive.

(120 dm³) dissimulé sous le plancher. Reste que l'ensemble est moyennement pratique et difficilement accessible via un seuil de chargement haut (80 cm). Ce volume pourra être facilement agrandi: le dossier de banquette arrière est rabattable en deux parties selon la répartition 40/60 (et non 40/20/40 adoptée fréquemment par les constructeurs allemands).

BEAUCOUP DE PLACE À L'INTÉRIEUR

L'accès à l'habitacle est aisément grâce à des portes descendant très bas et dont la partie inférieure couvre le bas de caisse à la façon d'une Saab. Mention très bien également pour l'espace aux jambes dédié aux passagers arrière, qui bénéficient d'un plancher plat. Un petit bémol pour l'implantation basse de l'assise de la banquette qui forcera les grands gabarits à voyager cuisses décollées et donc peu soutenues. Aucun problème de cet ordre à l'avant où conducteur et passager sont idéalement installés.

Si la visibilité périphérique a été abordée avec le plus grand soin, la réalisation trahit toutefois un défaut important dû aux appuis-tête arrière non-escamotables et, donc, fort envahissants dans le rétroviseur.

La finition mérite une excellente note, mais certains plastiques restent indignes d'un engin

de cette catégorie et de ce prix. Au rayon des exclusivités du modèle, j'ai retenu le chargeur sans fil qui permet la recharge (fort lente cependant) d'un smartphone en le posant simplement dans le boîtier ad hoc, la commande par pavé tactile plutôt intuitive et, pour le fun, le petit miroir amovible monté sur la face interne d'une coiffe installée sur la console.

L'avis de Stany Meurer

Le NX 300h s'inscrit dans la logique des hybrides Lexus. Par ses qualités et les progrès de sa boîte CVT, il comblera l'adepte de la marque. Quant à séduire une autre clientèle... Il lui manque le charisme que lui aurait conféré un autre agrément de conduite.



stany.meurer@mondadori.fr



Lexus NX 300h 4WD

LA TECHNIQUE

Un moteur thermique (cycle Atkinson) et de deux moteurs électriques (un par essieu) pour une puissance cumulée de 197 ch.

Moteur thermique/Transmission

Puissance maxi	155 ch à 5 700 tr/mn
Couple maxi	210 Nm de 4 200 à 4 400 tr/mn
Type	4 cylindres en ligne, essence injection indirecte
Cylindrée / Puissance fiscale	2 494 cm ³ / 9 CV
Transmission	intégrale non permanente
Boîte / nombre de rapports	variation continue CVT / 6

Moteurs électriques/Batteries

Puissance maxi (avant/arrière)	143 ch/68 ch
Type batteries / Capacité	Ni-MH / 31 kW

Châssis

Direction	à crémaillère, assistance électrique
Diamètre de braquage	11,4 m
Suspensions AV / AR	McPherson / triangles superposés
Freins AV / AR	disques ventilés / disques
Pneumatiques AV / AR	225/60 R 18
Roue de secours	kit anticrevaison

Dimensions / Poids

L / l / h / empattement	4,63 / 1,85 / 1,65 / 2,66 m
Poids / tractable freiné	1 785 kg / 1 500 kg

LA CONDUITE

Un moteur paresseux associé à une boîte CVT améliorée mais toujours peu agréable en usage dynamique. La direction est bien calibrée.

Performances

0 à 100 km/h	9,2 s
Vitesse maxi	180 km/h

LA VIE À BORD

Beaucoup de place à l'intérieur mais la visibilité arrière souffre des appuis-tête non escamotables.

Coffre*

Volume de coffre	553 dm ³
------------------	---------------------

LE BUDGET

Le prix est élevé et l'équipement complet. Les options sont assez chères mais aucun malus n'est à déplorer. Les garanties sont sérieuses, sans plus.

Prix	59 890 €
Bonus / malus (CO ₂)	0 € (124 g/km)
Garantie	3 ans, 100 000 km

Équipements de série

8 airbags, accès sans clé, caméra de recul, capteurs luminosité/pluie, clim. bizona, GPS, hayon élec., jantes alliage 18 pouces, peinture métal., ordi. de bord, radars de parking AV/AR, régulateur de vitesse actif, rétrors ext. élec., rétro intérieur électrochrome, sellerie cuir, sièges AV chauffants à réglages élec., toit panoramique, volant cuir multifonction réglable hauteur/profondeur...

Options

Pack Technologie : affichage tête haute + allumage auto. des phares + alerte franchissement de ligne (2 200 €), suspension adaptative AVS (1 150 €).

Consommations*

Mixte	5,1 l/100 km
Urbaine / Extra-urbaine	5,1 / 5 l/100 km
Autonomie / Réervoir	NC / 56 l
Autonomie électrique	2 km

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

*Données constructeur.

LA NOTE TECHNIQUE



L'ensemble moteur/boîte convient à une conduite calme. Le comportement routier est bon. Le NX 300h consomme peu et offre un confort et une insonorisation remarquables.

LES EXPERTS AJ

Photos Clément Choulot

Le Kia Soul a plus de mal que les Picanto et cee'd à trouver sa place en France. Pourtant, ce monospace urbain au look singulier ne passe pas inaperçu. Que pensent nos experts de cette 2^e génération ?



Il mise sur son style et néglige les aspects pratiques. Le coffre est petit et le seuil de chargement, haut: des faux pas peu excusables pour un monospace.



Le comportement routier se révèle sain et sécurisant, mais les suspensions privilient le confort au maintien de caisse. Le Soul est donc un peu pataud.



Les larges portes, à l'avant comme à l'arrière, facilitent l'accès à bord et la place ne manque pas. Les rangements, si, malheureusement.



KIA SOUL

- 1.6 CRDi 128 ch L ■ 21650 €
- Malus écologique: 150 €

Avec 128 ch sous le capot, le Soul n'est pas trop à la peine et, bonne nouvelle, il ne consomme pas trop.





**Franck Lagorce
(Pilote)**
► Formule 1 chez Ligier en 1994-1995
► 10 participations aux 24 Heures du Mans et 11 victoires en Trophée Andros.



**Mélina Priam
(Journaliste)**
► Des centaines de modèles essayés en 10 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.

“Faute de sensations, j'aime bien ce qui se passe à bord !”

L'AVIS DU PILOTE

“Difficile de parler de plaisir de conduite avec un monospace diesel. Pour moi, à moins de 300 ch, c'est sous-motorisé ! Je plaisante... je trouve ce Soul très sympathique. **L'accueil à bord est chaleureux, avec un poste de conduite bien conçu : le volant est agréable en mains, les sièges bien dessinés** (mais ils manquent de maintien), l'ergonomie des commandes évidente... En ville, les larges surfaces vitrées, les rétroviseurs bien dimensionnés et l'assise haute contribuent à la bonne visibilité. Ce n'est guère du côté des performances que l'on trouve son compte, mais le confort à basse vitesse est correct. Les suspensions sont souples, mais elles favorisent les transferts de masse au freinage. L'ABS se déclenche un peu trop tôt, ce qui entraîne beaucoup de sous-virage. Pourtant, le Soul ne manque pas de grip et vire bien à plat.”

Franck



“Derrière son look sympa, le Soul apparaît finalement assez quelconque.”

L'AVIS DE L'ESSAYEUR

“Le premier contact est encourageant, ce look atypique attise la curiosité. Dommage que la conduite et l'habitacle déçoivent. Comparé aux Citroën C3 Picasso, Renault Captur ou Peugeot 2008, le Soul manque d'esprit pratique, et Ghislain a raison : son coffre est bien trop petit. Il se montre aussi un brin pataud. Le compromis confort/tenue de route est moins équilibré que celui des trois concurrents cités plus haut. **Son atout, c'est son moteur diesel de 128 ch qui lui permet de présenter un bon bilan performances/consommation (6,7 l/100 km en moyenne).** Il mise aussi sur un équipement de série complet, un prix assez attractif et, évidemment, la fameuse garantie 7 ans de Kia. Mais le GPS est assez cher : 1 500 €. Une fois au volant, tous ces arguments s'oublient vite quand on s'ennuie.”

Mélina



“Il oublie qu'un coffre, c'est plus important que des haut-parleurs éclairés !”

L'AVIS DU TAXI

“Je suis partagé. Ce Soul n'est pas désagréable à conduire, se prend facilement en mains et ne manque pas d'idées. Le GPS est bien conçu, accessible, lisible (comme toutes les informations de bord) grâce au grand écran tactile. Certains détails de style, comme les haut-parleurs, sont soignés ; les rangements d'appoint, nombreux à l'avant, et les deux prises 12 V peuvent s'avérer utiles. Mais certains plastiques font bas de gamme. **A l'arrière, les passagers ne sont pas très bien lotis. Certes, ils ont de la place, même à trois, mais la banquette est raide, avec une assise trop plate et, à l'inverse de l'avant, il n'y a aucun rangement.** Surtout, le coffre est minuscule (298 dm³) pour un monospace. Il y a bien un rangement sous le plancher, mais la hauteur sous le cache-bagages est limitée. De plus, le seuil de chargement est un peu haut.”

Ghislain



Non au recyclage des idées. Oui au recyclage du papier.

La force de tous les papiers, c'est de pouvoir être recyclés au moins cinq fois en papier. Cela dépend de chacun de nous.

www.recyclons-les-papiers.fr

Tous les papiers ont droit à plusieurs vies.
Trions mieux, pour recycler plus !



La presse écrite s'engage pour le recyclage
des papiers avec Ecofolio.



→ NÉ EN 2002

Le XC90 est avant tout un engin confortable. Il n'a rien d'un aventurier.



Volvo XC90

Premier SUV Volvo, le XC90 n'a pas tardé à rompre la glace suédoise, devenant, deux ans après son lancement, le modèle le plus vendu de la marque.

Par Guy L'Hospital

Spécialiste des breaks et des berlines tricorps, Volvo a décidé de se diversifier par le haut, au début des années 2000. C'est ainsi qu'est apparu le XC90, premier SUV étudié pour séduire le marché américain. Le succès ne s'est pas fait attendre. Dès 2004, le XC90 était le modèle le plus vendu de la gamme. À l'usine de Torslanda, près de Göteborg, le plan initial prévoyait de produire un peu plus de 60 000 voitures. Il a été revu à la hausse pour dépasser le cap des 90 000 véhicules.

Remplacé en début d'année prochaine, le XC90 premier du nom va enfin pouvoir souffler après une carrière de près de treize ans. Inutile de préciser que les arguments commençaient à lui manquer, avec un seul moteur diesel demeurant au catalogue, rugueux et gourmand de surcroît, et un comportement routier bien peu agile. Mais son gabarit (4,80 m de longueur) lui permet d'accueillir jusqu'à 7 personnes, les deux dernières – de préférence des enfants – devant toutefois se contenter de strapontins extraits du plancher de coffre.



→ FIN DE CARRIÈRE 2014

La vocation routière du XC90 est renforcée par une gamme de moteurs très complète, dont certains ne manquent pas de tempérament !

Biographie

SITE DE PRODUCTION
Göteborg (Suède)

EXEMPLAIRES VENDUS

325 en France
en 2013, contre
2000 Mercedes ML

MOTORISATIONS

Diesel de 163
à 200 ch

Essence de 210
à 315 ch

MODÈLE LE PLUS VENDU
D5 200 ch

Sa seconde
vie en
occasion

LA MEILLEURE VERSION

D5 200 ch

Le 5 cylindres diesel s'est adouci au fil des années. Forcément associé à une transmission à 6 rapports, le XC90 offre de plus un confort correct et un habitacle spacieux. Il se révèle bien équipé et sa finition est plutôt soignée.



À fond la caisse !

55 équipages, 500 m de piste et... 38 000 spectateurs, l'édition 2014 de la course de caisses à savon Red Bull a tenu ses promesses. Pour le meilleur et pour le rire.

Par Michel Guégan Photos Christian Martin



Si le traîneau des petits lapins remporta l'épreuve, le biplan de José Garcia (en combinaison rouge, ci-contre) n'eut pas cette chance: il explosa en vol !





Red Bull donne des ailes...
Nouvelle version endiablée de la revue du Moulin Rouge !



Stop ou encore ? Encore fallait-il avaler les obstacles sans encombre...



Les Bisounours
sont sortis de
leur léthargie
pour affronter
la chaleur d'un
public survolté.

Et dire que c'était pour amuser ses enfants que cet entrepreneur américain avait eu l'idée d'installer des roues sur les caisses qu'il utilisait pour transporter du savon... Une initiative vite reprise par ces grands enfants que deviennent les adultes, afin de dévaler les pentes les plus abruptes, les roues ayant guidées par des ficelles et des freins aussi aléatoires que leurs neurones du jour... Les courses de caisses à savon étaient nées et, avec elles, les délires les plus fous. Bien sûr, il existe des épreuves officielles, des championnats même et certaines équipes de Formule 1 se sont

d'ailleurs ingénieries à créer des prototypes en fibre de carbone capables d'atteindre les 100 km/h !

PAPIER MÂCHÉ, BOUTS DE FICELLE ET HUILE DE COUDE

Mais la majorité des épreuves met surtout en évidence la créativité, voire la folie, de centaines de jeunes qui, à la technologie la plus pointue, opposent huile de coude, bouts de ficelle et papier mâché. Dans la plupart des grandes villes du monde existe une belle descente

Hommage marseillais au génial créateur américain des courses de caisses à savon.





Costumes, construction des engins, la créativité jouait un rôle prépondérant.

et il suffit de quelques ralentisseurs artificiels ou non, tremplins et chicanes, pour générer un flux d'adrénaline chez les concurrents et déclencher l'hilarité des spectateurs.

QUARANTE MILLE ÉCLATS DE RIRE POUR CE PIQUE-NIQUE GÉANT!

Ils étaient près de 40 000 en juin dernier à se masser le long des 500 m de la piste tracée par les organisateurs dans le parc de Saint-Cloud, en région parisienne. Une foule compacte pour assister aux exploits

de 55 équipages (heureux élus sur 900 candidats) qui devaient se départager sur la foi du chrono, certes, mais aussi faire preuve de créativité quant à la décoration de leur caisse à savon et de leurs costumes. À ce jeu, nul ne fut déçu ! De la famille Adams au village gaulois d'Astérix, des poussins aux Bisounours, des biplans de 14-18 à Bob l'éponge, le spectacle était dans le paddock, sous l'œil avisé du jury, tous sportifs des teams Red Bull. On a même vu Sébastien Ogier sur sa Polo WRC et l'équipage Stéphane Peterhansel-Cyril Deprés sur leur

Les Pierrafeu n'ont pas la vie facile ! Vaincre ou finir en court-bouillon...



Super Mario en a-t-il profité pour faire visiter le parc de Saint-Cloud à son ami Link ?

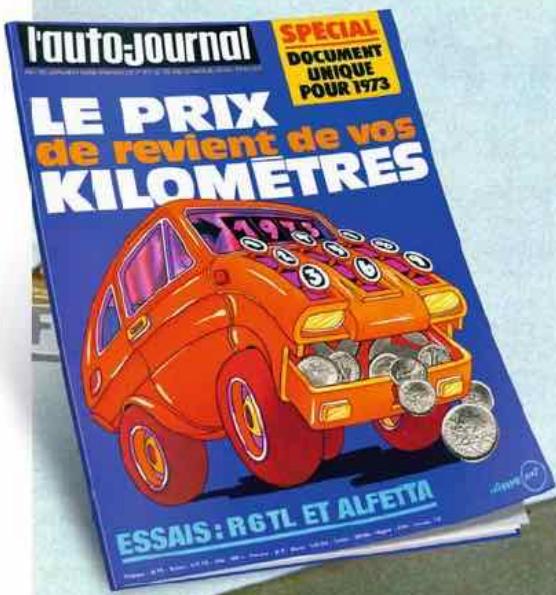




future 2008 du Dakar se mesurer à des compétiteurs moins aguerris comme José Garcia – dont le biplan est tombé au champ d'honneur (!) – sous les vivats de la foule portée par le rire tonitruant du comédien. Sous le poids des passagers (pilote et copilote), la plupart des engins ont difficilement résisté aux aléas de la piste mais la bonne humeur des concurrents comme l'atmosphère bon enfant de cet immense pique-nique forestier ont engendré une ambiance extraordinaire que peu de courses traditionnelles sont capables de provoquer...

Superman en admiration devant ses rivaux du jour qui avaient pris soin de s'hydrater avant l'épreuve.



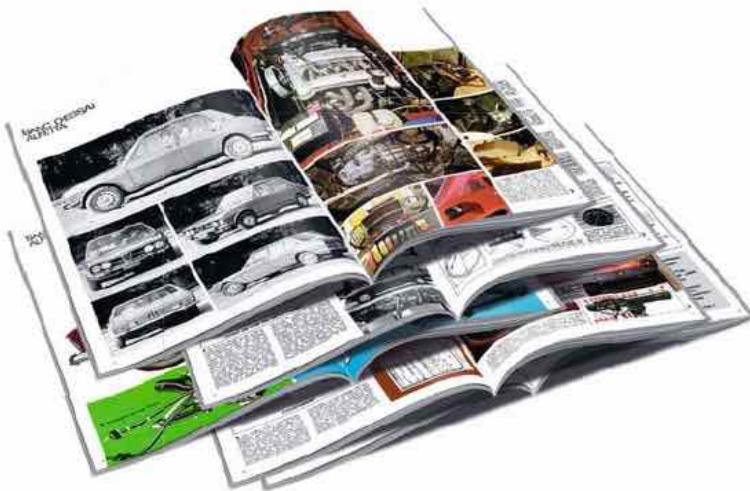


En janvier 1973, L'Auto-Journal essayait la

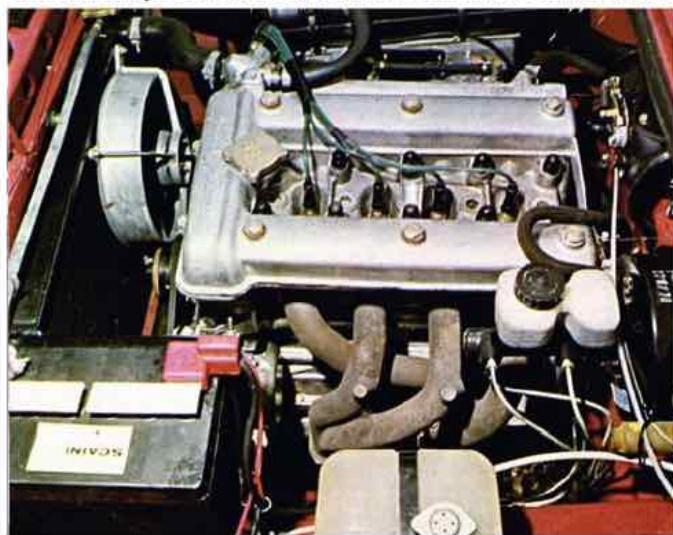
ALFA ROMEO ALFETTA

En 1973, Alfa lance l'innovante Alfasud, sa première traction avant, et la plus classique Alfetta. Cette berline à la ligne sage cache un tempérament de feu et des dessous modernes, gage d'un comportement rigoureux...

Par Bernard Carat (1973) / Thomas Riaud (2014)



L'arrière déroute par son aspect massif, mais offre une bonne contenance. Des caractéristiques renforcées sur les modèles suivants, la Giulietta et la 75.



Seul le moteur prend place sous le capot. C'est un brillant 1.8 à 2 arbres à cames en tête développant 122 ch à 5500 tr/mn.

"L'Alfetta est non seulement entièrement nouvelle, mais aussi très originale de conception. Elle est destinée à la clientèle traditionnelle de la marque, mais pourra également conquérir une nouvelle couche d'acheteurs, parfois un peu déçus par la très grande série qui n'évolue guère."

"L'Alfetta est une berline d'aspect un peu banal dont les performances et le comportement routier s'apparentent à ceux d'une sportive."

"Contrairement à l'Alfasud qui est passée à la traction avant, l'Alfetta conserve l'architecture moteur à l'avant et roues arrière motrices, mais le train arrière, entièrement nouveau, est élaboré avec beaucoup de soin."

"Le moteur reste un 4 cylindres en ligne avec deux arbres à cames en tête de 1779 cm³. Il est alimenté par deux carburateurs horizontaux double corps et développe 122 ch DIN à 5500 tr/mn, ce qui donne un très bon rapport cylindrée/puissance."

"Le moteur est seul sous le capot avant puisque l'embrayage et la boîte de vitesses sont reportés à l'arrière en faisant corps avec le pont. La boîte reste à 5 rapports avec un levier de commande central."

"Le freinage est assuré par quatre disques dont deux à l'arrière accolés au pont, un double circuit et une assistance à dépression."



Le tableau de bord et le volant à 3 branches en bois véritable sont fort bien dessinés, et l'instrumentation s'avère très complète.



Les sièges avant ne reculent pas suffisamment, mais le volant est réglable en hauteur.



La boîte est à 5 rapports, tous synchronisés, avec levier au plancher.

La place à l'arrière est relativement limitée pour les jambes, mais la garde au toit est partout suffisante.



Extraits...

QUALITÉS

TRÈS BONNE STABILITÉ

"Grâce à son bon équilibre des masses et à sa suspension, la tenue de route de l'Alfetta est très sûre, même à grande vitesse, et la voiture reste toujours amusante à piloter."

PERFORMANCES ÉLEVÉES

"Au 5^e tour de l'anneau de Montlhéry, la vitesse était de 184,9 km/h, le compte-tours ne dépassant pas 5 500 tr/mn, ce qui est très raisonnable pour un tel moteur. Cette vitesse élevée est obtenue avec la plus grande facilité."

BONNE SUSPENSION

"La suspension de l'Alfetta est en net progrès par rapport à celle des anciennes Alfa. Le train avant à grand débattement ne donne aucune réaction, tandis que l'arrière efface lui aussi les inégalités dans de bonnes conditions."

DÉFAUTS

FREINAGE INSUFFISANT

"Les freins ne sont pas à la hauteur des performances et encore moins des qualités de la tenue de route. L'assistance est trop faible, ce qui oblige à des efforts importants au niveau de la pédale."

RÉSERVOIR TROP PETIT

"Le réservoir d'essence de 49 litres est un peu insuffisant sur de longues étapes car, en roulant à fond, il ne permet pas d'effectuer 300 km sans ravitaillement."

HABITABILITÉ LIMITÉE

"En habitabilité, l'Alfetta se révèle un peu juste compte tenu de la cylindrée. Quatre personnes y sont néanmoins à l'aise."



La ligne de l'Alfetta, d'une trop grande sobriété, manque un peu de personnalité.



Cette proie, pleine de caractère avec ses 4 phares ronds et sa calandre caractéristique, est hélas mal protégée. Le pare-chocs est symbolique.



Dans le coffre de l'Alfetta, nous avons pu loger les valises étalon n° 1, 2, 4, 5, 6, 6, 7, 7, 8, 9 et 9, ce qui représente un volume utile de 570 dm³.



Chose rare, les appuis-tête sont réglables en inclinaison par une molette.



“La musicalité du moteur, douce d’abord, devient fonceuse si l’on sollicite un accélérateur ultra-sensible”.

Extraits...

“L’amortissement est efficace et les ressorts arrière à flexibilité variable font bien leur travail, même en charge. Ce n’est pas encore le grand moelleux de certaines, mais la voiture ne se couche presque pas et nous sommes bien loin de la fermeté dont sont victimes trop souvent les modèles de la classe des plus de 180 à l’heure.”

“L’accessibilité aux 4 places est satisfaisante et le coffre à bagages à une bonne capacité, mais il est peu pratique à cause du seuil important et, en cas de crevaison, en raison de la position de la roue de secours, située à plat et au fond.”

“La voiture est silencieuse jusqu’à plus de 150 km/h. Au-delà, elle devient assez bruyante du fait de la sonorité particulière du moteur. De l’extérieur, l’échappement est très agréable à entendre.”

“Nous ne dirons rien de l’esthétique qui est jugée diversement en ce qui concerne l’arrière, un peu lourd. À notre sens, une telle voiture conçue au pays des meilleurs stylistes aurait mérité mieux, et notamment plus de recherche aérodynamique.”

“En sortant l’Alfetta, Alfa Romeo frappe un grand coup pour démontrer sa suprématie technique. La marque prouve aussi que les conceptions les plus modernes sont toujours payantes pour l’usager.”

Vu d’aujourd’hui

Avant, rouler en Alfa, c’était l’assurance de goûter à une mécanique “véloce”, à un comportement enjoué et à un design latin, le tout à un tarif bien étudié. Des fondamentaux que Fiat, gérant de la destinée d’Alfa, semble avoir oublié ces dernières années. Cependant, le géant turinois paraît, depuis peu, avoir une prise de conscience. Ainsi, après la pétillante 4C, Fiat nous promet un vaste “plan-produit”, garni de nombreuses nouveautés...

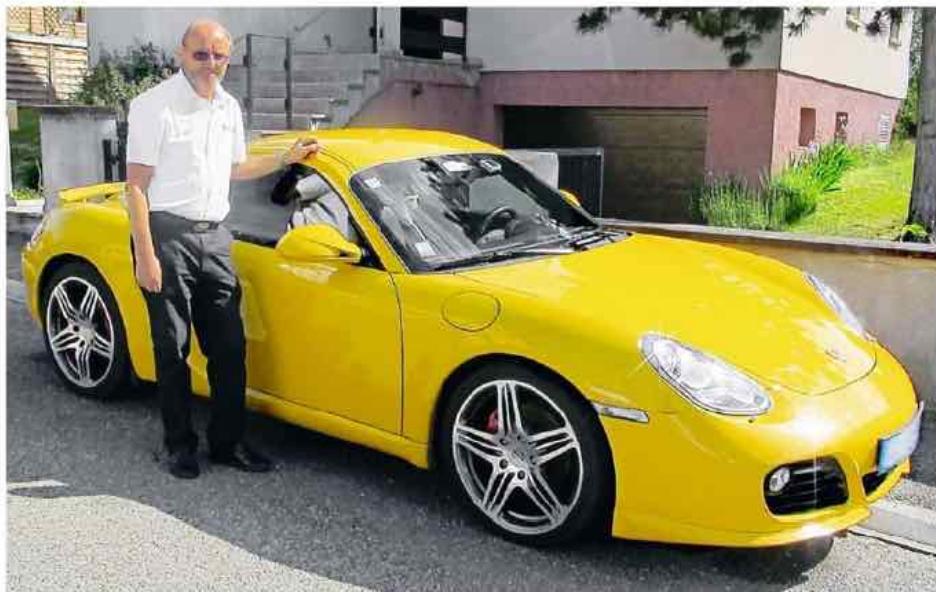
VOS AUTOS

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 !**

Roger Trautmann nous parle de sa **PORSCHE CAYMAN S 320 ch**

Achetée d'occasion en octobre 2012 (de février 2009, à 6 900 km)

13 000 km parcourus, conso. moyenne : 10 l/100 km (15 litres sur circuit)



SES PANNE

Aucune

SES RÉVISIONS

En septembre 2013 (12 200 km) : 572 €

SES ACCESSOIRES

Durites aviation et liquide de freins haute performance (pour usage circuit)

“Tenue de route et accélérations sont fantastiques. Et quelle sonorité !”

“Ma compagne et moi avons flashé de suite sur la couleur et la finition sortant de l'ordinaire avec becquet fixe, boîte PDK, sièges en cuir, intérieur et ceintures jaunes, sièges chauffants, etc. Sans parler du faible kilométrage ! La garantie Porsche allait sur douze mois, je l'ai prolongée d'un an par souci de sécurité. Elle était comme neuve à la livraison. Nous n'avons été déçus à aucun moment. Deux bémols : les palettes peu pratiques sur le volant et l'absence de fonction Sport Plus sur circuit. À la livraison, la remise des clés s'est accompagnée d'un cadeau sous la forme de deux bouteilles de vin fin : bravo le service Porsche ! Membre du club Porsche Alsace, je participe à diverses rencontres et sorties touristiques, mais aussi à des roulages sur circuit.”

Sa ligne de vie

Trouvée sur internet près de Munich avec la garantie Porsche et 6 900 km seulement au compteur.

Livraison à la concession Porsche. Elle est trop belle!

80%

100 %

Formalités administratives et fiscales pour un véhicule importé : paperasseries...

30 %

Premier roulage sur le circuit de l'Anneau du Rhin avec le club Porsche Alsace : stress et concentration.

90 %

90 %

Rallye touristique des clubs Porsche avec le club de Bourgogne. Une organisation au top.

En (%), l'indice de satisfaction

24 septembre 2012

17 octobre 2012

18 octobre 2012

10 mars 2013

16-18 mai 2014

aj L'avis de Brice Perrin



Difficile de faire un meilleur choix que celui de Roger, à la fois pour la couleur (qui change du sempiternel gris) et pour le modèle : la Cayman S est un engin idéal, fiable et efficace, qui permet de prendre du plaisir tant sur la route que sur les circuits. Peu de voitures en sont capables.

Xavier Verhaege nous parle de
sa **VW GOLF VI CABRIOLET 1.2 TSI CARAT**

Achetée neuve en août 2011
48 000 km parcourus



"J'ai revendu ma Golf Cabriolet en mars. C'était une voiture très agréable : conduite souple, confortable, avec un niveau d'équipement très correct en finition Carat et une bonne capacité de coffre. Seul bémol, la consommation un peu élevée (7,9 l/100 km). Un problème d'alimentation des bougies, la décoloration de la trappe à essence et un petit souci d'étanchéité au niveau du coffre ont été pris en charge sous garantie. J'ai adoré cette voiture ! Je roule désormais en Qashqai+2."

ÇA VOUS
EST ARRIVÉ...

**CHEZ
PEUGEOT**

"Peu après avoir pris livraison de ma Peugeot 508 SW, j'ai entendu un bruit bizarre sous le châssis. La mettant sur le pont, le concessionnaire a constaté qu'il manquait 3 boulons pour fixer le silentbloc au châssis. Il a fait le nécessaire et j'ai pu partir avec le véhicule neuf après une heure de réparation. Quand on sait que Peugeot veut augmenter le niveau et se rapprocher du premium, il y a encore du chemin à parcourir. Il faudrait resserrer les boulons à Rennes, si j'ose dire..."

Gaëtan Lebrun

Coup de cœur

"Accueil chaleureux et sympathique à la concession BMW de Grenoble qui n'a pas hésité à me prêter une BMW i3 pendant le week-end de Pâques ! Une voiture bluffante avec une pêche impressionnante." Pierre Bauduin



Roland Lansonner nous parle de sa
CITROËN C3 PICASSO VTi 120 EXCLUSIVE

Achetée neuve en avril 2012
12 500 km parcourus

"J'ai remplacé mon C3 Picasso par un C4 Picasso. J'en garderai un souvenir mitigé. Le comportement du moteur VTi 120 équipé de la boîte BMP6 était assez désagréable : rétrogradage en 5^e à 130 km/h par manque de couple, consommation supérieure à 7,5 l/100 km... Je n'ai d'ailleurs pas réussi à le vendre, c'est Citroën qui me l'a repris, hors cote bien sûr !"



Vos autos nous intéressent

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

EGR défaillant chez VW
Le refroidisseur du système EGR de mon VW Touareg (49 000 km, 2011) est à remplacer : 800 €, sans la main-d'œuvre. Quelle prise en charge demander ?

Eric Petit, e-mail

Le kilométrage joue en votre faveur pour une demande de participation. Cet élément doit durer 100 000 km de plus. Vous pouvez demander entre 60 et 75 % des frais.

Accord contestable ?

Après un accident dont je ne suis pas responsable, j'ai signé un accord à l'amiable avec l'assurance de l'autre partie. Puis je revenir dessus ?

Adeline Rouyer, e-mail

Vous avez jusqu'à quinze jours pour contester cet accord. Il suffit d'envoyer un courrier en AR à la partie adverse. Si l'offre est acceptée, une indemnité vous sera versée dans les 45 jours. Sinon, à vous d'entamer une procédure judiciaire.

Embrayage fragile ?

L'embrayage de mon Peugeot 3008 HDi 150 ch de 2011 (115 000 km, dont 60 000 sur autoroute) est à changer (470 €). Est-ce normal ?

Raphaël Legrand, e-mail

L'embrayage est une pièce dont l'usure dépend de l'utilisation. Sa durée de vie est généralement de 130 000 km. Dans votre cas, mieux vaut contacter un expert par le biais de l'assistance juridique de votre contrat d'assurance. Vous pouvez espérer jusqu'à 60 % de participation.

Vos problèmes, nos solutions

Par Aymeric Canuel et Georges Dartois

Vous avez un problème ?

Envoyez votre courrier à : autojournal@mondadori.fr



Le chef des essais VOUS RÉPOND...

Par Guy L'Hospital

JUKE OU YARIS HSD?

J'hésite entre les Nissan Juke et Toyota Yaris Hybride. Quel modèle a votre préférence ?
Michel Jourdan, e-mail

Je vous recommande la Yaris HSD si votre utilisation est essentiellement urbaine. Dans ces conditions, sa consommation moyenne de carburant est de seulement 5,3 l/100 km et son agrément est excellent. Pour un usage polyvalent, le Juke est la meilleure option. Son récent restylage (cf. L'AJ n° 913) lui permet de faire valoir un niveau d'équipement plus riche et un volume de coffre plus important (il passe de 251 à 354 dm³ sur les versions 4x2). Dans ce cas, privilégiez le diesel dCi 110 ch.



Alfa Romeo MiTo

QUE PENSEZ-VOUS DE LA MITO ?

J'aimerais acquérir l'Alfa Romeo MiTo 1.6 JTDM 120 ch. Qu'en pensez-vous ?
Christian Pierre, e-mail

Cette citadine se caractérise par son design attrayant. Pour un diesel, le JTDM reste le meilleur choix de la gamme, avec une consommation moyenne de carburant correct (7,1 l/100 km), mais ce bloc n'est pas le plus vif de sa catégorie. Pour le même prix, j'opterais plutôt pour une autre marque, quitte à avoir une puissance inférieure mais tout aussi efficace, voire plus. Ainsi, mon choix se porterait sur la Citroën DS3 ou la Peugeot 208, toutes deux avec le bloc e-HDi 90 ch (premier prix de 19950 €) ou encore la Renault Clio dCi 90 ch (à partir de 18 200 €). Plus chère, la nouvelle Mini Cooper D de 116 ch est également un bon choix. En outre, ces modèles profitent eux aussi d'un design agréable.

QUELLE COMPACTE ALLEMANDE CHOISIR ?

Pour mes 25 ans, en avril 2015, je souhaite m'offrir une berline diesel neuve (ou occasion très récente). Je roule 20000 km par an et hésite entre les Audi A3 SB, BMW Série 1, Mercedes Classe A et VW Golf. J'ai un budget compris entre 20000 et 30000 €. Quel modèle et quelle version me conseillez-vous ? Auriez-vous d'autres modèles en tête ? *Loïc Ferrier, e-mail*

Etant donné votre kilométrage annuel, un diesel s'impose. D'emblée, j'élimine la Mercedes car ses suspensions trop fermes nuisent au confort. Mon premier choix serait l'Audi A3 TDI de 150 ch pour sa finition, ses performances et son châssis bien équilibré. Beaucoup moins chère, la VW Golf est aussi disponible avec cette motorisation mais la qualité de finition des matériaux est moins haut de gamme. En second choix, j'opterais pour une BMW 118d 143 ch au tempérament plus vif et enjoué. Ces trois versions affichent des tarifs inférieurs à 30 000 € en neuf et seront certainement disponibles à moins de 25 000 € en occasion d'ici le mois d'avril prochain.



À ne pas manquer

OÙ ENTREtenir MA CHEVROLET?

Je possède une Chevrolet Aveo de 2013 et j'ai appris que le constructeur allait quitter l'Europe à la fin de l'année. Qu'en sera-t-il de l'entretien de l'auto ? *Laurence Danru, e-mail*

C'est exact, Chevrolet quittera le marché européen d'ici à la fin de l'année. Vous pouvez entretenir votre Aveo dans n'importe quel garage. Veillez à respecter les préconisations d'entretien, condition sine qua non pour bénéficier d'une prise en charge du constructeur en cas d'avarie. Si vous tenez à rester dans le réseau, vous pouvez vous rendre dans un garage Opel puisque les deux marques dépendent de General Motors.

Chevrolet Aveo



VANN LEFEBVRE

A5 OU SUPERB ?

Quelle berline familiale est la plus adaptée pour une utilisation quotidienne entre une Audi A5 SB 1.8 TFSI 170 ch Attraction et une Skoda Superb 2.0 T-FSI 200 ch Ambition ? Quelles sont leurs consommations ? Auriez-vous un autre modèle à conseiller dans un budget n'excédant pas les 37 000 € ? *Vincent Sellier, e-mail*

Si avec cette finition, la Skoda Superb bénéficie d'un meilleur niveau d'équipement, je vous recommanderais tout de même de vous tourner vers l'Audi A5. Celle-ci offre un meilleur toucher de route et profite d'un habitacle aux matériaux irréprochables. Par ailleurs, son moteur affiche un bel agrément avec un couple important disponible dès 1 400 tr/mn et une consommation moyenne de 8,7 l/100 km. Avec le même bloc, la Superb affiche une consommation supérieure (9,4 l/100 km). Le 2.0 T-FSI, lui, n'a pas encore été mesuré.

**LES 6 ET
7 SEPTEMBRE 2014,
SALON AUTO MOTO
RÉTRO À AVIGNON**

Les papes dans le rétro

Le parc des expositions de la Cité des Papes va accueillir le salon Auto Moto Rétro : en plus des quelques centaines de modèles exposés, vous trouverez une bourse aux jouets, des pièces, des clubs... Plus de 150 exposants sont annoncés, l'entrée est à 7 €.

www.1515-org.com



BIBLIO

Les hommes du Mans

Chaque année, plusieurs livres sont publiés sur le thème des 24 Heures du Mans. Mais la plupart se concentrent sur l'épreuve sportive, le circuit et les voitures. Le talentueux Serge Bellu s'intéresse ici aux hommes, qu'ils soient pilotes, ingénieurs, designers, artistes... ou tout simplement anonymes. Un ouvrage original et soigné, livré dans un beau coffret affiché, hélas, à un tarif élitiste.

Les 24 Heures du Mans, une aventure humaine, par Serge Bellu, éd. ETAI, 256 p., 69 €.



**DU 12 AU 14 SEPTEMBRE,
LE 5^e ALPINE CHALLENGE**

Décor de rêve pour belles autos

C'est un rallye de régularité réservé aux anciennes comme il en existe beaucoup d'autres. À un détail près : le décor. L'Alpine Challenge imposera de rouler chaque jour entre 200 km et 300 km avec les Alpes en toile de fond, sur un parcours inspiré par feu le rallye de Genève. L'inscription est fixée à 1 120 €, mais, pour le public, le spectacle est gratuit !

www.alpinechallenge.ch



**LE 14 SEPTEMBRE,
FAIT RARISSIME**

Tours de manèges

À Linselles (59), contre seulement 5 €, vous aurez la possibilité d'admirer les plus belles Ferrari de route, dont la nouvelle LaFerrari. Et en déboursant 25 € (ou plus, selon les catégories), vous aurez l'occasion de faire un baptême (7 km sur route fermée) dans l'une d'entre elles. Faites-vous plaisir sans concessions : les bénéfices de la manifestation sont reversés à des associations.

www.fairrissime.com

**Focus
aj**

Même s'il ne s'agit pas d'une compétition, l'organisateur impose le port du casque. C'est la seule mesure de sécurité obligatoire.



PHOTOS YANN LEFEBVRE



Devenez VIP

UNE JOURNÉE DE CIRCUIT AVEC RENAULT SPORT

Le 18 juillet dernier, nous étions sur le mythique circuit de Dijon pour participer à l'une des Journées Passion qu'organise Renault Sport à l'attention de ses clients.

► La meute des RS

Arrivée matinale au circuit de Dijon-Prenois (21). Je suis étonné par le nombre de participants : devant moi, une quarantaine de modèles sont alignés, de la plus petite (Twingo II RS) à la plus grande (Mégane III RS), des plus anciennes (Clio II RS et Mégane II RS) aux plus récentes (Clio IV RS). Notre Mégane GT dCi 165 ch, quant à elle, ne passe pas inaperçue : c'est le seul diesel présent aujourd'hui !



Sur le circuit de Dijon, une quarantaine de RS pour une seule Mégane GT dCi étaient au départ. Malgré ses 165 ch, le diesel ne pouvait rivaliser dans la ligne droite des stands.

► Plaisir et sécurité

Au briefing du matin, les responsables du circuit informent du tracé et rappellent les règles de sécurité. Le port du casque est obligatoire. Pas de course ou de recherche de chrono, ici, on est là pour se faire plaisir. En amont des virages, des plots de repérage permettent de signaler quand freiner et quand braquer. Trois groupes (vert, rouge et noir) circulent à tour de rôle, depuis ceux qui souhaitent rouler

tranquillement jusqu'aux chevronnés qui veulent pousser leur auto. Chaque session dure vingt minutes avec un départ toutes les heures. Parallèlement, il est possible de perfectionner sa technique de pilotage avec un moniteur en Mégane RS Trophy (275 ch).

► Une longue ligne droite...

Je m'intègre parmi les "rouges". Le premier tour est celui de la prise de repères. Ensuite, j'enchaîne les passages avec de plus en plus d'assurance. De temps en temps, l'ESP se déclenche pour corriger une dérive de la Mégane. L'auto se révèle agile en courbe et, grâce à son bon couple, les sorties de virages sont énergiques. En revanche, c'est une tout autre histoire sur la longue ligne droite des stands... Les RS me doublent facilement et disparaissent à l'horizon. À la fin de chaque session, un responsable du circuit signale les éventuels comportements à risque. En une journée, j'ai pu faire six sessions de douze tours.

COMMENT PARTICIPER ?

Le programme Journées Passion est principalement dédié aux clients de Renault Sport, les inscriptions s'effectuent sur le site www.renaultsport.com

Il suffit de disposer d'un véhicule Renault Sport avec les papiers et l'assurance en règle. L'assurance responsabilité civile est comprise dans le tarif.

Plusieurs événements sont disponibles, comme :

- Journée Circuit : 250 €
- Journée Clio Cup : 985 €
- Visite de l'usine Alpine à Dieppe : 45 €

Les places sont limitées pour chaque événement. Le constructeur se charge de l'organisation globale, hormis les déplacements.



LE VERDICT DE L'AUTO-JOURNAL

Une journée réjouissante ! Renault Sport offre la possibilité de tourner sur circuit pour un prix modéré et en toute sécurité grâce à un encadrement pro. Si la plupart des sessions nécessitent d'être propriétaire d'une RS, d'autres sont ouvertes à tous et permettent d'apprendre le pilotage avec un moniteur.

LES MEILLEURES SPORTIVES JAPONAISES

1 Nissan GTR

Grand vainqueur, la supercar de Nissan fait rêver chaque membre de la rédaction. Son comportement est d'une rare efficacité, son V6 rageur.



2 Mazda MX-5

Le roadster le plus vendu au monde se hisse à la 2^e place. Avec son centre de gravité bas et ses lignes dynamiques, le MX-5 a conquis les essayeurs.



3 Toyota GT86

Inspirée de la légendaire 2000 GT, la sportive de Toyota gagne la 3^e place grâce à ses sensations de pilotage "à l'ancienne".



CA VIENT DE SORTIR

L'application de navigation Aponia hors ligne

L'application Aponia est un GPS qui fonctionne même quand la connexion internet n'est pas disponible. Le téléchargement des cartes s'avère rapide mais l'espace requis est lourd (700 Mo minimum). La recherche des adresses se révèle intuitive même s'il faut s'habituer au clavier "qwerty" proposé. Visuellement, les graphismes sont réussis, avec la modélisation des bâtiments en 3D. Sur la route, le limiteur de vitesse est pratique et le nombre de points d'intérêts (restaurants, stations-service...) est important. Nous avons eu quelques rares bugs tels que des inversions de direction. Au final, nous avons profité des fonctions gratuites temporairement pendant un mois (localisation des radars, info-trafic...). Passé ce délai, il faut payer 21,99 €.

IN

Le TT orienté vers le conducteur

Le nouvel Audi TT reçoit le Virtual Cockpit, où le système MMI (navigation, vitesse...) sur écran LCD de 12 pouces n'est plus au centre de la planche de bord mais à la place des traditionnels compteurs.



OUT

Couplage compliqué

Si la nouvelle Citroën C1 permet de coupler le système multimédia avec le smartphone, les résultats sont parfois mitigés question réactivité, notamment au niveau du GPS.



Et pourquoi pas l'essence ?

NISSAN QASHQAI



YANN LEFEBVRE

ESSENCE

1.2 DIG-T 115 ch

21 990 €

7,7 l/100 km

0 €

Puissance maxi

115 ch à 4 500 tr/mn

190 Nm à 2 000 tr/mn

Type moteur

4 cyl. en ligne, turbo

1000 m d. a.

90/130 km/h en 4^e

1.5 dCi 110 ch

24 490 €

5,9 l/100 km

0 €

Couple maxi

110 ch à 4 000 tr/mn

260 Nm à 1 750 tr/mn

Type moteur

4 cyl. en ligne, turbo

33 s

11,6 s

DIESEL

CONDUITE / TECHNIQUE / BUDGET

33,9 s

11,8 s

Notre avis ★★★★☆

Pratique pour dépanner dans les zones où le réseau internet est limité, cette application est encore loin des références du segment, avec notamment une ergonomie déroutante et des bugs de fonctionnement.

PRIX	gratuit
TAILLE	792 Mo
DISPONIBILITÉ	iOS, Android
LANGUE	français
MISE À JOUR	juillet 2014



Avec 5,9 l/100 km, le diesel de 110 ch offre une consommation moyenne flatteuse, surtout pour un SUV. Mais c'est au détriment des relances avec une boîte de vitesses à l'étagement trop long. L'essence fait mieux que se défendre (surtout pour un 1 200 cm³) avec une consommation mesurée et, surtout, un agrément de conduite qui lui permet de prendre l'avantage sur son homologue diesel.

VERDICT

L'essence, moins cher à l'achat de 2 500 € en moyenne, tient la comparaison en matière de performances avec le diesel. Privilégiez cette motorisation si vous roulez moins de 15 000 km par an.

Quelle Skoda Yeti choisir ?

Par Pascal Richard

Avec le Yeti, Skoda nous propose un SUV vraiment compact, ce qui devient rare, et doté d'un véritable esprit de famille. Fraîchement restylé, il mérite assurément que l'on s'attarde un peu sur son cas...

Apparu en 2009, le Yeti a été restylé en fin d'année dernière. Sur le plan esthétique, si la ligne générale reste la même, on constate tout de même pas mal de petites modifications (calandre, optiques...). Par ailleurs, on note qu'aujourd'hui la gamme est en quelque sorte scindée en deux parties avec, d'un côté, le "Yeti des villes" et, de l'autre, le "Yeti des champs", qui prend l'appellation Outdoor. Sur le plan technique, peu de différences entre ces deux variantes ; sim-

plement, la version Outdoor propose une présentation et des équipements adaptés à la pratique du tout-chemin.

Reste que le Yeti, qu'il soit ou non Outdoor, est avant tout un engin destiné aux loisirs et à la vie de famille. Assez compact (4,22 m de longueur), il est à l'aise en ville, et ses bonnes prestations routières en font un agréable compagnon de voyage. Mais avant d'embarquer, il va falloir choisir un modèle et pour cela étudier par le menu les quarante versions proposées...



Côté moteur, c'est le 2.0 TDI de 140 ch qui s'impose. Ce bloc génère un bon agrément de conduite et sa consommation, même en version 4x4, est toujours sage.

LA GAMME

	Moteurs/Prix	Active	Ambition	Outdoor	Elegance	Bonus/ malus écologique
Diesel	1.6 TDI 105 DSG7	25 135 €	26 700 €	28 410 €	29 950 €	malus 150 €
	2.0 TDI 110	23 170 €	24 740 €	26 450 €	27 990 €	malus 150 €
	2.0 TDI 110 4x4	26 300 €	27 860 €			malus 1 600 €
	2.0 TDI 140	–	25 960 €	27 670 €	29 210 €	malus 150 €
	2.0 TDI 140 4x4	–	28 960 €	30 670 €	32 210 €	malus 1 600 €
	2.0 TDI 140 4x4 DSG6	–	30 520 €	32 230 €	33 770 €	malus 2 200 €
	2.0 TDI 170 4x4	–	–	32 070 €	33 550 €	malus 900 €
Essence	2.0 TDI 170 4x4 DSG6	–	–	33 630 €	35 115 €	malus 2 200 €
	1.2 TSI 105	20 310 €	21 890 €	23 600 €	25 140 €	malus 500 €
	1.2 TSI 105 DSG7	21 875 €	23 450 €	25 160 €	26 700 €	malus 900 €
	1.4 TSI 122	–	22 860 €	24 570 €	26 110 €	malus 900 €
	1.4 TSI 122 DSG7	–	24 420 €	26 130 €	27 670 €	malus 1 600 €





En ville, le Yeti est à son aise. Maniable, facile à prendre en main et doté d'une bonne visibilité périphérique, il n'aura aucun mal à s'insérer dans la circulation.

La meilleure mécanique 2.0 TDI 140

C'est sans surprise que ce diesel s'impose. Son tonus, sa polyvalence d'utilisation et sa sobriété en toutes circonstances font en effet oublier son relatif manque de douceur. Pour le rendre plus plaisant, l'apport de la boîte DSG6 serait un plus, mais cette dernière impose la transmission intégrale et l'addition devient alors trop salée. Comme plan B, nous verrions bien le 1.2 TSI avec la DSG7, un choix intéressant pour les citadins.

Le volume du coffre varie, suivant la position des sièges arrière coulissants, de 475 dm³ à 550 dm³, ce qui est un excellent résultat.



LES MOTEURS

DIESEL

1.6 TDI 105

Ce petit diesel n'est pas tout à fait à sa place ici. Son manque de coffre pénalise l'agrément de conduite. Heureusement, la boîte à double embrayage DSG7 arrange un peu les choses. A noter que l'on retrouve ce bloc, sans la boîte DSG7, sur le Yeti Greenline Business (24 360 €) ; cette version, destinée aux sociétés, propose des émissions de CO₂ inférieures (119 g contre 132 g), ce qui réduit l'impact de la TVS (taxe sur les véhicules de société).

2.0 TDI 110

Un peu plus de puissance et de couple, mais côté plaisir de conduite, le compte n'y est toujours pas. Reste un bon bilan consommation, mais le Yeti mérite mieux !

2.0 TDI 140

Voilà, on y est ! Plus que les performances c'est le bon accord entre moteur et trains roulants qui séduit ici. Assez tonique, ce

bloc permet de profiter pleinement des bonnes dispositions du châssis.

2.0 TDI 170

Avec 30 ch de plus, les chronos sont logiquement meilleurs, mais ici la transmission intégrale est obligatoire et l'addition devient assez salée.

ESSENCE

1.2 TSI 105

Dans le cadre d'une utilisation très majoritairement urbaine et si vous faites moins de 10 000 km par an, ce bloc est une bonne alternative au diesel.

1.4 TSI 122

Plaisant à l'usage, ce moteur n'est peut-être pas, financièrement parlant, le plus indiqué pour un SUV. Cela dit, son contenu technologique lui évite de franchir la ligne rouge en consommation, du moins tant que votre kilométrage annuel reste "raisonnable".

LES TRANSMISSIONS

MANUELLE

Seul le 2.0 TDI 110 (avec le 1.6 TDI en version Greenline Business, destiné aux sociétés) doit se satisfaire d'une boîte 5 vitesses. Pour les autres, nous avons affaire à une transmission à 6 rapports qui propose un étagement plus judicieux. Dans les deux cas la commande est agréable.

AUTOMATIQUE

Qu'elle soit à 6 ou 7 rapports, la boîte DSG apporte beaucoup en agrément

de conduite. Seul problème, son coût : 1 560 €, c'est cher, d'autant que sa présence entraîne une hausse du malus écologique.

INTÉGRALE

Indisponible sur les moteurs essence et le 1.6 TDI 105, la transmission intégrale est livrée d'office sur le 2.0 TDI 170. Sur les autres blocs, elle implique un surcoût de l'ordre de 3 000 €. Coûteux, mais en montagne vous ne regretterez pas l'investissement.

Dimensions (Longueur / largeur / hauteur / empattement) : 4,22 / 1,79 / 1,69 / 2,58 m

MOTEURS DIESEL	1.6 TDI 110	2.0 TDI 110	2.0 TDI 140**	2.0 TDI 170
Puissance maxi (ch à tr/mn)	105 à 4 400	110 à 4 200	140 à 4 200	170 à 4 200
Couple maxi (Nm à tr/mn)	250 à 1 500	280 à 1 750	320 à 1 750	350 à 1 750

Performances

Vitesse maxi (km/h)*	175	177	193	201
Accélération 0-100 km/h (s)	12,4	11,9	10,3	9,4
Reprise 90-130 en 4 ^e (s)	12,4 en D	13,3	10,8 en D	8,8

Budget

Consommation moyenne (l/100 km)	6,2	6,5	7,2	7,2
---------------------------------	-----	-----	-----	-----

MOTEURS ESSENCE	1.2 TSI 105	1.4 TSI 122*
Puissance maxi (ch à tr/mn)	105 à 5 000	122 à 5 000
Couple maxi (Nm à tr/mn)	175 à 1 550	200 à 1 500

Performances

Vitesse maxi (km/h)*	175	185
Accélération 0-100 km/h (s)	11,4	10,6
Reprise 90-130 en 4 ^e (s)	12,6	NC

Budget

Consommation moyenne (l/100 km)	8	6,6
---------------------------------	---	-----

*Données constructeur. **Performances/consommation réalisées avec la version 4x4.

LES FINITIONS

Active

En entrée de gamme, le Yeti propose un rapport prix/équipement plutôt séduisant avec, de série : la climatisation (manuelle), l'autoradio avec lecteur de CD-mp3, le régulateur de vitesse... Côté moteurs, le choix se limite aux TDI 105 et 110 ch, tandis qu'en essence seul le 1.2 TSI est au programme. À noter que la finition Greenline Business reprend à peu de chose près la même liste d'équipements, auxquels elle ajoute le GPS.

Ambition

Passer de la finition Active à la finition Ambition implique un surcoût de 1 560 €. Ce "petit" supplément permet de voir l'entrée en scène de la climatisation automatique, du radar de stationnement arrière et de l'aide au démarrage en côte.

On note également que la présentation est tout de même plus soignée.

Outdoor

Ici le Yeti enfile sa tenue de campagne ! Entendez par là que sa présentation lui donne un parfum d'aventure qui lui sied d'ailleurs très bien. En termes d'équipement, on se situe au niveau de la finition Ambition, avec un petit plus tout de même constitué par la présence d'un GPS.

Elegance

Pour accéder à l'exécution la plus huppée de la gamme, la marche à franchir est un peu haute puisqu'il faut ajouter aux tarifs de la finition Ambition la bagatelle de 3 250 €. C'est beaucoup, mais comme le confirme notre tableau d'équipements ci-dessous, la dotation est pléthorique.

LES ÉQUIPEMENTS

Équipements communs à toutes les versions

6 airbags, autoradio avec lecteur de CD-mp3, barres de toit, climatisation manuelle, ESP, ordinateur de bord, régulateur de vitesse, rétroviseurs électriques et dégivrants, siège conducteur réglable en hauteur, vitres AV/AR électriques, volant ajustable dans les deux plans.

Équipements/Options	Active	Ambition	Outdoor	Elegance
Airbag de genoux côté conducteur	270 €	série	série	série
Airbags latéraux arrière	310 €	310 €	310 €	310 €
Aide au démarrage en côte	–	série	série	série
Aide au stationnement avant/arrière	non/355 €	330 €/série	330 €/série	série/série
Caméra de recul	–	300 €	300 €	série
Climatisation automatique	–	série	série	série
Déclenchement automatique des phares et des essuie-glace	–	série	série	série
Sellerie mixte cuir/Alcantara	–	–	1 950 €	série
Système de navigation	–	–	série	série

LES PRINCIPALES OPTIONS

Pack Simply Clever (de 95 € à 190 €)

"Simplement malin", c'est le nom de ce pack qui comprend, en finition Active (et pour 95 €), la banquette arrière avec un siège central rabattable et son porte-boisson intégré, un tapis de coffre réversible et une poubelle amovible. En versions Ambition et Outdoor (190 € et 175 € cette fois) on trouve en plus des tablettes au dos des sièges avant et un rangement sous le siège passager. Sur la finition Elegance, ce pack, facturé alors 110 €, intègre en plus un double pare-soleil.

Conseillé par L'Auto-Journal (pour toutes les finitions)

Pack Off Road (210 €)

Réservé aux versions équipées de la transmission intégrale, ce pack comprend des protections au niveau du soubassement et des organes sensibles ainsi que des assistances à la conduite en tout-terrain (aide à la descente et au freinage en fonction de l'adhérence en dessous de 30 km/h).

Conseillé par L'Auto-Journal (pour les aventuriers !)

Pack Télématique Amundsen (550 €)

Baptisé du nom du célèbre explorateur norvégien Roald Amundsen (qui découvrit le pôle Sud le 14 décembre 1911), ce système de navigation ne manque pas de sel ! Pratique, ce GPS est livré avec une cartographie de l'Europe de l'Ouest et une connexion Bluetooth. Pour les grands voyageurs, Skoda propose, sur la finition Elegance, un système plus abouti baptisé Columbus (décidément !) qui intègre un disque dur de 30 Go.

Conseillé par L'Auto-Journal



La meilleure finition AMBITION/ OUTDOOR

Deux vainqueurs ! C'est rare mais justifié, car, au GPS près, ces deux finitions proposent les mêmes équipements. En fait, seule la présentation typée "baroudeuse" de l'Outdoor les sépare. Nous avons un petit faible pour cette dernière, qui colle mieux à la philosophie du Yeti. Mais si le surcoût de 1 160 € (1 710 € moins les 550 € de GPS en option sur Ambition) vous rebute, sachez que l'Ambition fera bien l'affaire.



Le système de navigation n'est pas hors de prix (550 €, de série sur Outdoor) et son utilisation se révèle être très intuitive. Il est fourni avec une cartographie Europe.



Avec le Pack Off Road (210 €) le Yeti gagne quelques assistances à la conduite comme l'aide à la descente. Un bon point pour ceux qui débutent en tout-terrain.



Côté style, le Yeti appartient à l'école "cubiste". Un parti pris qui, s'agissant d'un SUV, fonctionne plutôt bien. À noter que les barres de toit sont montées de série.



L'immense toit ouvrant panoramique (1100 €) est un véritable puits de lumière. Il peut être occulté par un velum afin d'éviter toute surchauffe de l'habitacle.

Bac de coffre (139 €)

Les sorties en famille, exploration de sous-bois et autre retour de plage sont généralement accompagnées de leur lot de boue, feuilles mortes et grains de sable. Pour faciliter l'entretien de votre coffre, Skoda propose un bac rigide qui épouse parfaitement la forme du coffre. Il résiste à tout (même à l'acide) et se nettoie d'un simple coup d'éponge ou de jet d'eau. Indispensable.

Conseillé par L'Auto-Journal

Toit ouvrant panoramique (1 100 €)

Immense et ouvrant sur une grande moitié avant, ce toit en verre panoramique colle bien avec la vocation famille/loisirs du Yeti. Idéal pour inviter le soleil à bord, il amène également un grand bol d'air et un peu de chaleur à un habitacle qui par ailleurs manque un peu de fantaisie.

Conseillé par L'Auto-Journal

LES TEINTES

Métallisées
(510 €)



Opaques (gratuites)



LES JANTES



Enjoliveurs de série sur Active



Jantes alliage de série sur Ambition



Jantes en option sur Ambition (310 €)



Jantes en option sur Ambition (310 €)



Jantes alliage de série sur Elegance.

NOTRE CHOIX

2.0 TDI 140 ch OUTDOOR

(27 670 € HORS OPTIONS)
Malus écologique : 150 €

Le Yeti est assurément un petit engin attachant qui sait se rendre utile sans se prendre trop au sérieux, surtout dans cette définition Outdoor. Côté moteur, le diesel 2.0 TDI 140 ch est un excellent compromis et permet, en toute sobriété,

de profiter des bonnes dispositions du châssis. Enfin, son gabarit raisonnable (4,22 m de longueur) est assurément un plus pour ceux qui ne passent pas tout leur temps libre à explorer tous les recoins du Ténéré !

Dérivé du Mitsubishi ASX, le Peugeot 4008 dispose d'une finition en retrait face à ses concurrents européens. Mais ses moteurs sont fiables, tout comme ses organes mécaniques.

LES INFOS CLÉS

Essence : non disponible
Diesel : à partir de 20 900 €
Version : actuelle
Commercialisation : depuis avril 2012
Restylage : non
Carrosserie : SUV
Modèles en circulation : 3 425

Avec son allure massive, le 4008 ne peut renier son appartenance à la catégorie des SUV, raison supplémentaire pour regretter le manque de protection de la carrosserie.

**RAPPELS****CARTE MAINS-LIBRES (mars 2014)**

Risque de défaillance d'un composant électronique de la fonction "accès et démarrage mains-libres" par températures inférieures à -20 °C. Le boîtier électronique concerné doit être remplacé.

GESTION MOTEUR (février 2014)

Sur les 4008 1.8 HDi, il existe un risque d'encrassement des cylindres provoquant des dysfonctionnements au démarrage. La mise à jour du logiciel de gestion de l'injection moteur résout le problème.

1 Échappement

Vibrations et remontées bruyantes dans l'habitacle. La partie avant du tuyau d'échappement, en sortie du collecteur, est souvent en cause et est à remplacer. Parfois, les supports sont aussi changés.

2 Boîte de vitesses

Levier de boîte dur à manipuler et accrocheur, cela est dû à la conception de la commande. Parfois, le changement de l'huile de la boîte de vitesses améliore les choses.

3 Train avant

Sur les premières versions, des bruits remontent du train, voire des vibrations ou des claquements. Plusieurs interventions peuvent être nécessaires pour y remédier : remplacement des amortisseurs, contrôle du serrage du train avant...

4 Train arrière

Claquements dans le train arrière sur les modèles de début de carrière. Plusieurs causes : butées d'amortisseurs défectueuses,

■ Défaut mineur / ■ Défaut sévère / ■ Défaut grave



roulements de roue, défaut d'agrafe antibruit des plaquettes de frein.

5 Habitacle

Apparition de grincements et de grésillements au niveau de certains éléments de la planche de bord.

6 Électronique

Des cas de dysfonctionnement de la radio, du système de navigation

et/ou de l'ensemble Bluetooth rendent impossible l'appariement d'un téléphone portable.

Seul le remplacement complet du dispositif résout les soucis.

7 Vitres électriques

Maneuvre impossible des vitres arrière qui sortent de leurs guides. Une intervention en atelier pour changer des pièces est obligatoire.

LA GAMME

Modèles	Puissance moteur (ch)	Dates de vente	Conso. moy (l/100 km)	Notre avis	La cote de l'A*	Verdict
Diesel						
1.6 HDi	115	depuis 04/12	7	Le poids du véhicule met ce moteur à la peine, surtout avec la transmission intégrale.	à partir de 21 625 €	★★★
1.8 HDi	150	depuis 04/12	7,7	Même s'il manque de brio à bas régime, ce bloc est le plus agréable à l'usage.	à partir de 22 735 €	★★★★

* Retrouvez notre cote détaillée en page 104

NOTRE CHOIX

1.8 HDi ST 150 ch ALLURE de 2012

(1^{er} prix prospecté: 20 900 €)
(45 000 km)

Proposé en 4 roues motrices, le 4008 offre, grâce à son moteur 1.8 HDi de 150 ch, de bonnes prestations sur route. En tout-terrain, sa garde au sol limitée à 18 cm, ses boucliers imposants et ses suspensions manquant de débattement le cantonnent aux chemins creux.

LA TECHNIQUE



Moteur / Transmission

Puissance maxi	150 ch à 4000 tr/mn
Couple maxi	300 Nm 2000 tr/mn
Type	4 cylindres en ligne, turbo diesel
Cylindrée / Puissance fiscale	1789 cm ³ / 8 CV
Transmission	intégrale
Boîte / nombre de rapports	manuelle / 6

Dimensions / Poids

L / l / h / empattement	4,34 / 1,84 / 1,63 / 2,67 m
Poids / tractable freiné	1495 kg / 1400 kg

Châssis

Direction	à crémaillère, assistée
Diamètre de braquage	11,2 m
Suspensions AV / AR	pseudo McPherson / multibras
Freins AV / AR	disques ventilés / disques
Pneumatiques	225/55 R 18
Roue de secours	provisoire

LA CONDUITE

Performances

1000 m départ arrêté	33,3 s
90-130 km/h en 4 ^e / 5 ^e / 6 ^e	9,5 / 11,8 / 14,4 s
Vitesse maxi	190 km/h
Freinage à 90 / 130 km/h	32 / 65 m

LA VIE À BORD

Habitabilité / Coffre

Longueur aux jambes AR	28 cm
Largeur aux coudes AV / AR	146 / 148 cm
Volume de coffre	375 dm ³

LE BUDGET

Assurance*: 900 €	Carte grise**: 266,40 €
-------------------	-------------------------

Consommations

Moyenne	7,7 l/100 km
Ville / Route / Autoroute	7,7 / 7,4 / 7,9 l/100 km

Coût de l'entretien (tarifs en euros)

Amortisseurs AV	560	Kit de distribution ⁽¹⁾	90
Amortisseurs AR	135	Embrayage	251
Disques AV	177	Catalyseur	0
Disques AR	154	Pneus (1 paire)	440
Plaquettes AV	101	Feu AV	402
Plaquettes AR	140	Feu AR	195
Filtre à air	40	Boulard AV	318
Filtre à huile	15	Boulard AR	264

(1) Courroie seule.

■ 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.

CITROËN

SÉRIES SPÉCIALES

C1 Shine Edition

Dans sa livrée spécifique Shine Edition, la citadine C1 profite d'un suréquipement par rapport à la finition de base Shine. On y trouve les coques de rétroviseurs chromées, le Pack Clim auto (climatisation et allumage automatique des phares) ou encore la peinture biton avec la carrosserie Blanc Lipizan et le pavillon Olive Brown. Les moteurs de la gamme, soit les essence de 68 ch et de 82 ch, sont disponibles.

Les prix sont compris entre 13 950 € et 14 550 €

Notre avis: intéressant

DS3 So Irrésistible

Les gammes des DS3 berline et cabriolet s'enrichissent d'une version spéciale appelée So Irrésistible, dont le niveau d'équipement se base sur la finition So Chic. Avec en sus, notamment, les jantes alliage diamantées de 17 pouces Gris Aphrodite, les phares xénon et LED ou encore les surtapis à l'arrière. Les essence de 120 ch et de 155 ch ainsi que les diesels de 90 ch et de 120 ch sont proposés.

Les prix sont compris entre 20 700 € et 26 600 €

Notre avis: intéressant

C4 Cactus Feel Edition

La gamme du C4 Cactus s'enrichit d'une version spéciale nommée Feel Edition. Le suréquipement par rapport à la finition de base Feel comprend, entre autres, les jantes alliage de 16 pouces, l'insert de custode spécifique ou encore la combinaison carrosserie opaque avec protections latérales noires (Airbump). Les blocs proposés sont l'essence de 82 ch ainsi que les diesels de 92 ch et de 100 ch.

Les prix sont compris entre 17 600 € et 21 300 €

Notre avis: intéressant



Citroën C4 Cactus Feel Edition

AVEO (5 PORTES)

1.2 70 ch LS	5	250	12 150
1.2 86 ch LS	5	0	13 850
1.4 140 ch S/S LTZ	6	0	15 250
1.4 140 ch S/S LTZ BVA	6	500	16 350
1.3 VCD 75 ch S/S LS	5	0	14 250
1.3 VCD 95 ch S/S LTZ	5	0	17 150

Surcoût : 5 portes + 400 €

CRUZE (5 PORTES)

1.6 124 ch LS+	7	1 600	17 300
1.6 124 ch LT	7	1 600	18 800
1.4 140 ch S/S LTZ	8	0	22 200
1.4 140 ch S/S LTZ+	8	0	23 400
1.7 VCD 131 ch S/S LS+	7	0	19 100
1.7 VCD 131 ch S/S	7	0	20 600
1.7 VCD 131 ch S/S LTZ	7	0	22 200
2.0 VCD 163 ch S/S LTZ	10	0	23 200
2.0 VCD 163 ch S/S LTZ BVA	10	2 200	24 600
2.0 VCD 163 ch S/S LTZ+	10	0	24 100
2.0 VCD 163 ch LTZ BVA	10	2 200	25 600

Surcoût : 5 portes + 400 €

CRUZE (4 PORTES)

1.6 124 ch LS+	7	1 600	17 300
1.6 124 ch LT	7	1 600	18 800
1.4 140 ch S/S LTZ	8	0	22 200
1.4 140 ch S/S LTZ+	8	0	23 400
1.7 VCD 131 ch S/S LS+	7	0	19 100
1.7 VCD 131 ch S/S	7	0	20 600
1.7 VCD 131 ch S/S LTZ	7	0	22 200
2.0 VCD 163 ch S/S LTZ	10	0	23 200
2.0 VCD 163 ch S/S LTZ BVA	10	2 200	24 600
2.0 VCD 163 ch S/S LTZ+	10	0	24 100
2.0 VCD 163 ch LTZ BVA	10	2 200	25 600

Surcoût : 5 portes + 400 €

CRUZE SW (BREAK)

Surcoût : 4 portes + 800 €

TRAX

1.6 115 ch S/S LS	7	1 600	18 000
1.4 140 ch S/S LT+ 4x4	8	900	21 500
1.7 VCD 130 ch S/S LS	7	0	21 200
1.7 VCD 130 ch S/S LT	7	0	22 500

Surcoût : BVA : 800 €

MALIBU

2.0 VCD 163 ch LTZ	9	0	32 800
VOLT	3	4 000	43 500

Béquille 151 ch (111 kW)

ORLANDO

1.4 140 ch S/S LT	8	500	24 450
1.4 140 ch S/S LTZ+	8	500	25 750
1.8 141 ch LS	8	2 200	21 450
1.8 141 ch LT	8	2 200	22 700
2.0 VCD 130 ch LT+	8	250	25 550
2.0 VCD 163 ch S/S LTZ	10	250	26 750
2.0 VCD 163 ch S/S LTZ BVA	10	250	27 950
2.0 VCD 163 ch S/S LTZ+	10	2 200	28 450
2.0 VCD 163 ch LTZ+BVA	10	2 200	29 650

Surcoût : BVA : 800 €

CAPTIVA

2.2 VCD 163 ch S/S 4x2 LS	10	2 200	28 250
2.2 VCD 163 ch S/S 4x2 LT	10	2 200	29 850
2.2 VCD 163 ch S/S 4x2 LT+	10	2 200	31 950
2.2 VCD 184 ch S/S 4x2 LTZ	11	2 200	35 150

Surcoût : BVA : 800 €

CAMARO COUPE

6.2 V8 432 ch	35	8 000	43 000
6.2 V8 405 ch BVA	32	8 000	45 000

CAMARO CABRIOLET

6.2 V8 432 ch	35	8 000	48 000
6.2 V8 405 ch BVA	32	8 000	50 000

CORVETTE COUPE

6.2 V8 437 ch Coupé	31	8 000	65 000
7.0 V8 512 ch 206	44	8 000	95 300

CORVETTE CABRIOLET

6.2 V8 437 ch	31	8 000	82 700
6.2 V8 460 ch	NC	NC	69 990

CORVETTE ZR1

6.2 V8 647 ch	60	8 000	140 550
---------------	----	-------	---------

CITROËN

TYPE

C-ZERO

C-Zero Airream Confort	1	6 300	29 600
------------------------	---	-------	--------

NOUVELLE C1 (3 PORTES)

VII 69 ch Start	4	0	9 950
e-VII 69 ch Feel	3	150	13 500
VII 69 ch Feel	4	0	9 950

Surcoût : Live + 200 €

Surcoût : Live + 1 700 €

Surcoût : ETG : BVA + 850 €

NOUVELLE C1 (5 PORTES)

Surcoût : 3 portes + 500 €

NOUVELLE C1 AIRSCAPE (3 PORTES)

Surcoût : berline 3 portes + 1450 €

NOUVELLE C1 AIRSCAPE (5 PORTES)

Surcoût : C1 Airscape + 500 €

DS3

VII 82 ch PureTech Chic	5	0	15 950
VII 82 ch PureTech Be Chic	4	0	16 850
VII 82 ch PureTech Be Chic	5	0	17 600
e-VII 82 ch PureTech Be Chic	4	0	19 300
VII 82 ch PureTech So Chic	5	0	18 400
e-VII 82 ch PureTech So Chic	4	0	19 300
VII 120 ch Be Chic	7	0	18 700
VII 120 ch So Chic	7	0	19 500
THP 155 ch Sport Chic	9	150	23 200
THP 202 ch Racing	12	900	30 900
HDI 70 ch Be Chic	4	0	17 450
HDI 70 ch So Chic	4	0	19 900
e-HDI 90 ch S/S Be Chic	5	150	19 950
e-HDI 90 ch S/S So Chic	5	150	20 750

Surcoût : 120 ch Sport Chic

Surcoût : ETG : BVA : BVM + 550 € / 1 100 €

DS3 CABRIO

VII 82 ch PureTech Chic	5	0	18 950
VII 82 ch PureTech Be Chic	5	0	20 400
VII 82 ch PureTech So Chic	5	0	21 200
VII 120 ch Be Chic	7	0	21 500
VII 120 ch So Chic	7	0	22 300
THP 155 ch Sport Chic	9	250	25 700
e-HDI 90 ch S/S Be Chic	4	0	22 600
e-HDI 90 ch S/S So Chic	4	0	23 400
e-HDI 90 ch S/S Sport Chic	4	0	25 500
BlueHDi 120 ch 120 ch Sport Chic	5	0	27 500

Surcoût : ETG : BVA : BVM + 550 € / 1 100 €

C3

VII 68 ch PureTech Attraction	4	0	13 500
VII 68 ch PureTech Confort	4	0	15 500
VII 68 ch PureTech Attraction	4	0	14 100
VII 68 ch PureTech Confort	4	0	16 100
e-VII 68 ch PureTech Attraction	4	0	16 900
VII 68 ch PureTech Exclusive	5	0	17 800

Surcoût : berline + 1 000 €

C5

VII 68 ch PureTech Attraction	4	0	13 500
VII 68 ch PureTech Confort	4	0	15 500
VII 68 ch PureTech Attraction	4	0	14 100
VII 68 ch PureTech Confort	4	0	16 100
e-VII 68 ch PureTech Attraction	4	0	16 900
VII 68 ch PureTech Exclusive	5	0	17 800

Surcoût : berline + 1 000 €

C5 TOURER (BREAK)

Surcoût : berline + 1 000 €

C5 CROSS TOURER

HDI 115 ch Millennium	6	0	32 150

<tbl

FIAT			
TYPE	CV	B/M*	PRIX
500	4	0	12 160
1.2 8V 69 ch Pop	4	0	12 160
1.2 8V 69 ch Lounge	4	0	14 250
1.2 8V 69 ch S	4	0	14 550
1.2 8V 69 ch Club	4	0	16 050
0.9 8V 65 ch TwinAir S/S Pop	4	0	15 850
0.9 8V 65 ch TwinAir S/S Lounge	4	0	16 150
0.9 8V 65 ch TwinAir S/S Club	4	0	17 650
0.9 8V 105 ch Lounge	6	0	16 600
0.9 8V 105 ch S/S	6	0	16 900
0.9 8V 105 ch TwinAir S/S Club	4	0	18 400
1.3 MultiJet 95 ch S/S Pop	4	0	14 780
1.3 MultiJet 95 ch S/S Lounge	4	0	16 850
1.3 MultiJet 95 ch S/S Club	4	0	17 150
1.3 MultiJet 95 ch S/S Lounge	4	0	18 650
Surcoté Diabolo: BVM + 1 100 €			

FORD
1^{er} distributeur
Paris Ile de France

6 adresses dans les départements 78, 92 et 95

Groupe Priod
www.priod.fr
150 véhicules d'occasion disponibles toutes marques

TYPE CV B/M* PRIX

1.2 69 ch Trend S/S 4 0 9 450

Surcoté Titanium + Trend + 1 700 €

Surcoté Metal X: Titanium + 750 €

FIESTA (3 PORTES)

1.2 60 ch Ambiente 4 0 8 990

1.2 60 ch Trend 4 0 13 450

1.0 80 ch Titanium S/S 4 0 16 050

1.2 82 ch Trend 4 0 14 000

1.0 80 ch Trend S/S 5 0 15 300

1.0 80 ch Titanium S/S 5 0 17 000

1.6 85 ch 125 ch ST 10 0 24 200

1.6 85 ch Titanium Sport S/S 6 0 17 500

1.6 85 ch 125 ch Titanium Sport 6 0 18 350

1.6 85 ch 125 ch Titanium 4 0 16 650

1.6 85 ch Titanium S/S 4 0 18 350

FIESTA (5 PORTES)

1.6 Ti-VCT 85 ch Trend 5 0 250 18 250

1.6 Ti-VCT 100 ch S/S Trend 6 0 20 250

1.6 Ti-VCT 125 ch S/S Trend 6 0 21 400

1.6 Ti-VCT 125 ch Trend Powershift 6 0 23 850

Electric 142 ch (107 kW) 5 0 39 990

1.6 85 ch 150 ch S/S FlexShift Titanium 8 0 250 23 700

1.6 85 ch 125 ch S/S Titanium 10 0 250 25 150

2.0 160 ch 125 ch ST 15 0 2200 31 150

1.6 TDCi 95 ch S/S Trend 5 0 22 150

1.6 TDCi 105 ch S/S Trend 5 0 22 400

1.6 TDCi 115 ch S/S Trend 6 0 23 150

2.0 TDCi 140 ch Titanium 7 0 25 300

2.0 TDCi 163 ch DPF Titanium 7 0 26 950

FOCUS

Surcoté: berline 3 portes + 600 €, -950 € (1.25).

1.6 Ti-VCT 85 ch Trend 5 0 250 18 250

1.6 Ti-VCT 100 ch S/S Trend 6 0 20 250

1.6 Ti-VCT 125 ch S/S Trend 6 0 21 400

1.6 Ti-VCT 125 ch Trend Powershift 6 0 23 850

Electric 142 ch (107 kW) 5 0 39 990

1.6 85 ch 150 ch S/S FlexShift Titanium 8 0 250 23 700

1.6 85 ch 125 ch S/S Titanium 10 0 250 25 150

2.0 160 ch 125 ch ST 15 0 2200 31 150

1.6 TDCi 95 ch S/S Trend 5 0 22 150

1.6 TDCi 105 ch S/S Trend 5 0 22 400

1.6 TDCi 115 ch S/S Trend 6 0 23 150

2.0 TDCi 140 ch Titanium 7 0 25 300

2.0 TDCi 163 ch DPF Titanium 7 0 26 950

ECOSPORT

Surcoté: Trend Ambiente + 1 550 € (1.490 ch) + 1 000 € 1.5 TDCi 75 ch

Surcoté: Trend Ambiente + 1 550 € (1.490 ch) + 1 000 € 1.5 TDCi 75 ch

Surcoté: Titanium + Trend + 700 €

Surcoté: Titanium X: Titanium + 900 €

Surcoté boîte Powershift: boîte manuelle + 1 300 €

1.0 Duratec 110 ch Titanium Powershift 6 0 900 20 990

1.0 EcoBoost 125 ch Titanium 7 0 900 20 990

1.5 TDCi 90 ch Titanium 5 0 20 990

C-MAX

Surcoté: berline 3 portes + 600 €

1.0 69 ch Ambiente 5 0 250 11 990

1.0 69 ch 100 ch GS Trend 6 0 19 250

1.0 69 ch 125 ch GS Trend 6 0 19 550

1.6 85 ch 125 ch GS Titanium 8 0 27 600

1.6 85 ch 125 ch Trend 5 0 24 500

1.6 85 ch 125 ch Trend S/S 6 0 25 750

1.6 TDCi 85 ch Trend S/S 6 0 25 750

2.0 TDCi 115 ch PowerShift Trend 7 0 26 800

2.0 TDCi 140 ch Titanium 8 0 28 650

2.0 TDCi 163 ch PowerShift Titanium 9 0 30 150

2.0 TDCi 163 ch DPF Titanium 9 0 29 400

2.0 TDCi 163 ch DPF PowerShift Titanium 9 0 30 900

MONDEO C-MAX

Surcoté: C-Max + 1 000 €

Malus écologique de 750 € et 500 € pour les essence

Bonus/malus neutre pour les diesels (hormis versione PowerShift, avec malus de 500 €)

1.6 16V 120 ch Dynamic 4x2 7 0 500 15 400

1.6 16V 120 ch Emotion 4x2 7 0 900 19 450

2.0 MultiJet 135 ch Dynamic 4x2 7 0 18 800

2.0 MultiJet 135 ch Dynamic 4x4 7 0 21 800

2.0 MultiJet 135 ch Emotion 4x2 7 0 22 850

DOBLO

Surcoté: berline 3 portes + 600 €

1.4 95 ch Pop 6 0 22 000 15 500

1.4 95 ch Italia 6 0 22 000 16 900

1.4 77 ch S/S Italia 6 0 22 000 17 900

1.4 77 ch S/S Italia 6 0 22 000 18 900

1.4 77 ch S/S Italia 6 0 22 000 19 350

1.4 77 ch S/S Italia 6 0 22 000 20 750

1.6 MultiJet 90 ch Pop 5 0 22 000 17 950

1.6 MultiJet 90 ch Italia 5 0 22 000 19 350

1.6 MultiJet 90 ch Lounge 5 0 22 000 20 750

1.6 MultiJet 105 ch Italia 6 0 22 000 20 000

1.6 MultiJet 105 ch Lounge 6 0 22 000 21 400

2.0 MultiJet 135 ch Lounge 8 0 22 000 22 800

Surcoté: boîte Diabolo: BVM + 1 300 €

QUBO

Surcoté: berline 4/5 portes + 1 000 €

1.6 SCTi 160 ch S/S Edition PowerShift 9 0 2200 30 400

2.0 SCTi 240 ch PowerShift Energie 15 0 3000 30 550

1.6 TDCi 115 ch Trend S/S 6 0 25 450

1.6 TDCi 115 ch Edition S/S 6 0 27 400

2.0 TDCi 140 ch Edition PowerShift 8 0 28 500

2.0 TDCi 163 ch Edition PowerShift 9 0 31 050

2.0 TDCi 163 ch Energie PowerShift 9 0 29 750

2.2 TDCi 200 ch BVA Energie 12 0 2200 34 200

Surcoté: Energie + 2 150 €

MONDEO SW (BREAK)

Surcoté: berline 4/5 portes + 1 000 €

1.6 S MAX

Surcoté: berline 4/5 portes + 1 000 €

1.6 SCTi 160 ch S/S Edition PowerShift 9 0 2200 30 400

2.0 SCTi 203 ch Titanium PowerShift 12 0 4000 33 450

1.6 TDCi 115 ch Edition S/S 6 0 250 32 700

2.0 TDCi 140 ch Edition 8 0 250 33 900

2.0 TDCi 163 ch Titanium PowerShift 9 0 250 35 950

2.0 TDCi 163 ch Titanium 9 0 2200 37 650

2.2 TDCi 200 ch Titanium BVA 12 0 4000 39 250

Surcoté: Titanium + Trend + 2 000 €

Surcoté: Titanium + Trend + 2 000 €

GALAXY

Surcoté: berline 4/5 portes + 1 000 €

1.6 S MAX

Surcoté: berline 4/5 portes + 1 000 €

1.6 SCTi 160 ch Edition PowerShift 9 0 2200 33 600

2.0 SCTi 203 ch Titanium PowerShift 12 0 4000 36 450

1.6 TDCi 115 ch Trend S/S 7 0 250 36 600

2.0 TDCi 140 ch Trend 8 0 250 37 800

2.0 TDCi 140 ch PowerShift 8 0 2200 39 500

2.0 TDCi 163 ch Titanium 9 0 250 39 850

2.0 TDCi 163 ch Titanium PowerShift 9 0 2200 41 550

2.2 TDCi 200 ch Titanium BVA 12 0 4000 43 150

Surcoté: Titanium + Trend + 3 250 €

Surcoté: Titanium + Trend + 3 250 €

KUGA

Surcoté: berline 4/5 portes + 1 000 €

1.6 S MAX

Surcoté: berline 4/5 portes + 1 000 €

1.6 SCTi 150 ch Trend 8 0 1600 25 540

1.6 SCTi 182 ch Trend 4x4 BVA 11 0 3000 30 300

2.0 TDci 115 ch Trend 6 0 250 26 300

2.0 TDci 140 ch Trend 4x2 8 0 250 28 300

2.0 TDci 140 ch Trend 4x4 8 0 1600 30 300

2.0 TDci 163 ch Titanium 4x4 9 0 2200 32 800

Surcoté Titanium : Trend + 1 600 €

Surcoté Sport Platinum : Titanium + 2 000 €

Surcoté BVA : BVM + 4 700 € (4,710 € sur Trend)

Surcoté PowerShift : BVM + 1 500 €

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

1.2 i-VTEC 90 ch S/S 5 0 15 210

1.4 i-VTEC 100 ch Elegance 5 0 16 460

1.4 i-VTEC 100 ch Luxury 5 0 18 060

1.4 i-VTEC 100 ch VTEC 5 0 19 060

JAZZ HYBRID

1.3 i-VTEC 102 ch Hybrid 4 0 1650 19 670

1.3 i-VTEC 122 ch Hybrid Luxury 4 0 1704 21 300

1.3 i-VTEC 122 ch Hybrid Exclusive 4 0 18 060

CIVIC (5 PORTES)

1.4 i-VTEC 100 ch Elegance 5 0 15 210

1.4 i-VTEC 100 ch Executive 5 0 17 660

1.4 i-VTEC 120 ch Executive 5 0 21 760

1.4 i-VTEC 120 ch Executive Navi 5 0 23 210

1.4 i-DTEC 120 ch Executive 5 0 24 610

1.4 i-DTEC 120 ch Executive Navi 5 0 25 180

Surcoté BVA : 1.8 i-VTEC : BVM + 1 200 €

CIVIC TOURER

1.4 i-VTEC 90 ch Elegance Plus 8 0 250 33 400

2.2 i-DTEC 150 ch Luxury 8 0 250 37 100

2.2 i-DTEC 150 ch Luxury AT 9 0 2200 38 300

ACCORD

2.0 i-DTEC 150 ch Elegance Plus 8 0 250 33 400

2.0 i-DTEC 150 ch Executive 8 0 250 37 100

2.0 i-DTEC 150 ch Executive Navi 9 0 2200 38 300

ACCORD TOURER (BREAK)

Surcoté berline + 800 €

CR-V

2.0 i-VTEC 150 ch Comfort 9 0 2200 25 320

2.0 i-VTEC 150 ch Elegance Navi AT 9 0 2200 35 900

KIA

SÉRIES SPÉCIALES

ceo'd FIFA World Cup

Kia, partenaire de la FIFA, commercialise plusieurs déclinaisons spécifiques FIFA World Cup, dont les cee'd 5 portes et cee'd SW (break). Cette version se caractérise par sa caméra de recul, sa climatisation automatique, son volant recouvert de cuir, son régulateur-limiteur de vitesse ou encore son système de navigation avec Bluetooth. Les moteurs disponibles sont l'essence de 135 ch (sur berline seulement) ainsi que le diesel de 128 ch.

Les prix sont compris entre 18 500 € et 21 500 €

Notre avis: intéressant



Kia cee'd FIFA World Cup

Soul "Spirit of Soul"

Les jantes alliage de 18 pouces Spirit, le système de navigation avec cartographie Europe sur écran tactile de 8 pouces (soit 20,3 cm de diagonale) ou encore la peinture métallisée couleur bleue foncée Shark Blue avec coques de rétroviseurs et toit blancs caractérisent cette série spéciale. Le seul moteur diesel de 128 ch est disponible.

Son prix est de 25 555 €

Notre avis: intéressant

Sportage Révélation

Le catalogue du Sportage profite d'une version spéciale nommée Révélation qui reprend les équipements de la finition Active. Avec en plus, notamment, le système de navigation sur écran de 7 pouces (soit 17,7 cm de diagonale), le ciel de pavillon noir ou encore la sellerie en cuir-suédine Appalaches.

Côté moteurs, on trouve l'essence GDI de 135 ch ainsi que les diesels CRDi de 115 ch et de 136 ch.

Les prix sont compris entre 26 550 € et 32 250 €

Notre avis: très intéressant

Kia Sportage Révélation



1.7 CRDI 115 ch Pack Inventive	6	250	26 300
1.7 CRDI 115 ch Pack Sensation	6	250	26 150
1.7 CRDI 115 ch Pack Premium	6	300	30 850
2.0 CRDI 136 ch Pack Sensation 4WD	8	900	31 950
2.0 CRDI 136 ch Pack Premium 4WD	8	900	33 800
2.0 CRDI 184 ch Pack Premium 4WD BVA	11	3 600	35 150

SANTA FE

2.2 CRDI 197 ch Pack Sensation	11	900	36 350
2.2 CRDI 197 ch 4WD Pack Premium	11	900	42 450
2.2 CRDI 197 ch 4WD Pack Premium Limi.	11	3 000	46 100

INFINITI

TYPE	CV	B/M*	PRIX
Q50			

3.5 360 ch Hybird	NC	500	53 720
2.2d 170 ch	9	34 915	
2.2d 170 ch Premium	9	37 280	
2.2d 170 ch Sport	9	42 570	

Q60 COUPE

3.7 V6 320 ch GT	23	8 000	48 905
3.7 V6 320 ch S	23	8 000	51 115
3.7 V6 320 ch S Premium	23	8 000	55 230

Q60 CABRIOLET

3.7 V6 320 ch GT Premium	23	8 000	60 735
Q70			

3.7 V6 320 ch Premium	22	8 000	61 755
35 364 ch GT	19	2 200	56 520
35 364 ch GT Premium	19	2 200	62 540
30 3 36 V6 238 ch GT	15	6 500	53 265
30 3 36 V6 238 ch GT Premium	15	6 500	59 285
30 3 36 V6 238 ch S	15	6 500	57 480
30 3 36 V6 238 ch AT S Premium	15	6 500	62 190

QX50

3.7 V6 320 ch GT	23	8 000	50 755
3.7 V6 320 ch GT Premium	23	8 000	54 700
3.0 V6 360 ch	16	8 000	45 560
3.0 V6 360 ch GT	16	8 000	50 615
3.0 V6 360 ch GT Premium	16	8 000	54 560

QX70

3.7 V6 320 ch GT	23	8 000	52 950
3.7 V6 320 ch GT Premium	23	8 000	58 670
3.7 V6 320 ch S	23	8 000	55 990
5.0 V8 390 ch S Premium	30	8 000	72 615
3.0 V6 238 ch GT	16	8 000	53 100
3.0 V6 238 ch GT Premium	16	8 000	58 820
3.0 V6 238 ch S	16	8 000	56 110
3.0 V6 238 ch S Premium	16	8 000	61 800

CEED

1.6 GD 135 ch Dynamic	6	500	21 700
1.6 GD 135 ch Sport	6	500	24 000
1.6 GD 135 ch Sport DCT	6	500	25 300
1.6 TD 204 ch GT	12	2 200	24 490
1.6 CRDI 128 ch Dynamic	5	0	23 900
1.6 CRDI 128 ch Sport	5	0	26 200

CEE'D

1.6 GD 135 ch 6S Motion	5	0	17 500
1.6 GD 135 ch Active	5	0	19 500
1.6 CRDI 110 ch Style	5	0	21 500
1.6 CRDI 128 ch Active	5	0	22 900
Surcoût Premium Active + 2 000 €	7	0	24 000
Surcoût Coupé + 7 000 €	40	8 000	101 500

XJ

3.0 V6 340 ch Luxe Premium	29	8 000	66 100
3.0 V6 340 ch Portfolio	29	8 000	72 200
5.0 V8 510 ch XFR	42	8 000	95 900
5.0 V8 560 ch XFR-S	NC	8 000	110 800
2.2D 163 ch Classic	NC	NC	42 900
2.2D 200 ch Luxe	11	900	49 000
3.0 SD 240 ch Luxe	15	8 000	53 100
3.0 SD 275 ch Luxe Premium	15	8 000	64 100

XF SPORT BRAKE (BREAK)			
Surcoût berline + 2 700 € (220+300 uniques)			

1-TYPE COUPE			
3.0 V6 340 ch	23	8 000	67 700
3.0 V6 380 ch S	27	8 000	79 300
5.0 V8 560 ch S	40	8 000	104 800
5.0 V8 495 ch S	40	8 000	101 500

F-TYPE CABRIOLET

Surcoût : Coupé + 7 000 €			
XJ			

3.0 V6 340 ch Luxe Premium	29	8 000	92 500
5.0 V8 550 ch SuperSport	42	8 000	143 300
3.00 V8 275 ch Luxe	17	3 600	82 400
3.00 V8 275 ch Luxe Premium	17	3 600	87 400
3.00 V8 275 ch Portfolio	17	3 600	94 600

XX COUPE

5.0 V8 385 ch XX8	21	8 000	92 200
5.0 V8 560 ch XX-R	NC	8 000	134 400

XX CABRIOLET

Surcoût : Coupé + 8 300 €			
XK			

JEEP

TYPE	CV	B/M*	PRIX
NOUVEAU COMPASSE			
2.2 CRD 136 ch North Edition	8	2 200	27 600
2.2 CRD 136 ch Limited	8	2 200	30 710
2.2 CRD 136 ch North Edition 4x4	8	2 200	29 700
2.2 CRD 136 ch Limited 4x4	12	2 200	33 710

WRANGLER (2 PORTES)

3.6 V6 289 ch Sahara BVA	20	8 000	37 350
2.8 CRD 200 ch Sport	12	4 000	30 490
2.8 CRD 200 ch Sahara	12	4 000	35 950
2.8 CRD 200 ch Rubicon BVA	12	8 000	36 950

WRANGLER UNLIMITED (4 PORTES)

3.6 V6 289 ch Sahara BVA	20	8 000	39 550
2.8 CRD 200 ch Sport	12	4 000	32 600
2.8 CRD 200 ch Sahara	12	4 000	38 150
2.8 CRD 200 ch Rubicon BVA	12	8 000	40 550

NOUVEAU GRAND CHEROKEE

3.6 V6 FlexFuel 286 ch Overland	20	8 000	61 990
6.4 V8 468 ch SRT	39	8 000	81 490
3.0 CRD 250 ch Limited	16	8 000	55 190
3.0 CRD 250 ch Overland	16	8 000	64 990
3.0 CRD 250 ch Summit	16	8 000	68 490

KIA

TYPE	CV	B/M*	PRIX
<

450h 345 ch Pack Luxe	19	500	67 500
450h 345 ch Pack Executive	19	500	77 300
450h 345 ch Pack Sport	19	500	78 700
NOUVELLE LS			
460 4.6 V8 380 ch Luxe	28	8 000	105 600
460 4.6 V8 380 ch F SPORT	28	8 000	110 600
460 4.6 V8 380 ch Executive	28	8 000	122 600
600h 445 ch Luxe	28	6 500	122 300
600h F SPORT	29	6 500	128 300
600h Pack Executive	29	6 500	141 300
600h L Executive	29	6 500	149 300
IX			
300 197 ch	8	0	39 590
200 238 ch Luxe	13	6 500	50 890
Surcouf F SPORT : Luxe + 7 000 €			
Surcouf Executive : F SPORT + 4 000 €			
Surcouf 4WD : 2WD + 1300 €			
IX			

200 156 ch Inspiration	8	0	32 800
250 DCT 211 ch Inspiration	12	500	38 550
250 AMG 4Matic DCT 211 ch Inspiration	12	1 600	40 750
45 AMG 4Matic 360 ch	24	2 200	60 600
180 CDI 103 ch Inspiration	6	0	31 900
200 CDI 4Matic 136 ch Inspiration	7	0	34 150
200 CDI 103 ch Inspiration	7	NC	38 450
220 CDI 170 ch Inspiration	9	0	38 150
220 CDI 170 ch Inspiration	9	NC	40 350
Surcouf Sensation : Inspiration + 3 900 €			
Surcouf Fascination : Inspiration + 4 000 €			
GLA			

200 156 ch Intuition	8	150	30 400
250 211 ch Inspiration	12	500	37 800
250 4Matic 211 ch Inspiration	12	1 600	40 400
45 AMG 4Matic 360 ch	24	2 200	58 900
180 CDI 103 ch Intuition	5	0	30 900
200 CDI 136 ch Intuition	7	0	32 900
200 CDI 4Matic 136 ch Intuition	7	0	37 300
220 CDI 170 ch Intuition	9	0	38 900
220 CDI 4Matic 170 ch Intuition	9	0	41 100
Surcouf Inspiration : Intuition + 1 600 €			
Surcouf Sensation : Inspiration + 2 400 €			
Surcouf Fascination : Fascination + 5 650 €			
CLASSE B			

180 BE 122 ch Classic	7	250	26 100
200 BE 156 ch Classic	8	250	29 750
200 NGS 156 ch Classic	8	0	32 300
220 184 ch 4Matic Design	10	1 600	34 700
250 BE 211 ch Design	12	900	36 900
180 CDI 90 ch Classic	5	0	26 700
180 BE 109 ch Classic	5	0	28 750
180 BE 109 ch Classic	6	0	28 250
200 BE 136 ch Classic	7	0	28 900
220 CDI 170 ch Design BAT	9	0	36 600
Surcouf Design : Classic + 1 750 €			
Surcouf Sport : Design + 1 350 €			
Surcouf Fascination : Sport + 5 200 €			
NOUVELLE CLASSE C			

180 156 ch	8	0	33 950
200 184 ch	10	0	36 600
250 211 ch	12	0	40 050
180 BlueTEC 116 ch	6	0	33 100
200 BlueTEC 136 ch	7	0	35 600
220 BlueTEC 170 ch	9	0	38 450
300 BlueTEC Hybrid 224 ch	10	0	48 500
Surcouf Executive : Clase C + 5 100 €			
Surcouf Sport : Executive + 2 050 €			
Surcouf Fascination : Sport + 5 250 €			
NOUVELLE CLASSE C BREAK			

180 156 ch	8	0	33 950
200 184 ch	10	0	36 600
250 211 ch	12	0	40 050
180 BlueTEC 116 ch	6	0	33 100
200 BlueTEC 136 ch	7	0	35 600
220 BlueTEC 170 ch	9	0	38 450
300 BlueTEC Hybrid 224 ch	10	0	48 500
Surcouf Executive : Clase C + 5 100 €			
Surcouf Sport : Executive + 2 050 €			
Surcouf Fascination : Sport + 5 250 €			
CLASSE C COUPÉ			

180 BE 156 ch	9	250	37 050
200 BE 184 ch	10	400	39 900
250 BE 204 ch	11	2 200	45 600
250 BE 204 ch BVA7	12	1 600	43 650
350 BE 306 ch BVA7 Executive	19	2 200	50 800
450 AMG 457 ch	36	8 000	99 800
220 CDI 170 ch	9	0	39 550
250 CDI 204 ch	11	0	42 050
Surcouf Executive : Classe Coupé + 3 350 €			
Surcouf Fascination : Executive + 5 800 €			
Surcouf Version Sport : Fascination + 2 500 € (250 BE), + 4 600 € (290 BE)			
SLK			

200 BE 184 ch	10	400	39 900
250 BE 204 ch	11	2 200	45 600
250 BE 306 ch	20	2 200	56 100
55 AMG 421 ch	31	6 500	87 900
250 CDI 204 ch	11	0	41 700
CLASSE E			

200 CGI BE 184 ch	11	2 200	43 100
250 CGI BE 211 ch	19	2 200	48 700
300 CGI BE 252 ch BVA	15	2 200	52 650
300 CGI BE 252 ch BVA 4 Matic	15	2 200	58 450
350 CGI BE 306 ch 4 Matic	19	2 200	56 600
400 CGI 333 ch Classic	NC	NC	58 650
400 CGI 333 ch Classic 4 Matic	NC	NC	61 450
500 CGI 408 ch BVA Executive	29	8 000	79 650
500 CGI 408 ch Matic Executive	29	8 000	82 450
63 AMG 425 ch	44	8 000	124 500
200 CDI BE 136 ch	10	0	40 950
220 CDI BE 170 ch	10	0	44 450
220 CDI BE 170 ch Classic	10	0	47 800
250 CDI BE 204 ch	11	0	47 450
250 CDI BE 204 ch 4 Matic	11	0	52 450
300 BE 184 ch 231 ch Classic	11	2 200	51 050
350 BE 204 ch BlueTEC 252 ch BVA	16	2 200	55 350
350 BE 204 ch BlueTEC 252 ch Matic	16	2 200	58 150
Surcouf Executive : Classe E + 6 400 €			
Surcouf Executive : Sport + 400 €			
Surcouf Fascination : Executive + 5 650 €			
CLASSE E BREAK			

200 CGI BE 184 ch	11	2 200	48 850
250 CGI BE 204 ch BVA	12	2 200	53 800
300 CGI BE 252 ch Executive	15	2 200	58 400
350 CGI BE 306 ch Executive	19	2 200	61 400
350 CGI BE 306 ch Executive 4 Matic	19	2 200	64 200
500 CGI 408 ch BVA Executive	22	2 200	63 050
500 CGI 408 ch Matic Executive	22	8 000	78 100
220 CDI 170 ch	9	0	45 650
250 CDI 204 ch	11	0	48 750
350 CDI 231 ch Executive	14	2 200	59 550
Surcouf Executive : Classe E Coupé + 3 700 €			
Surcouf Sport : Executive + 550 €			
Surcouf Fascination : Sport + 7 000 €			
CLASSE E CABRIOLET			

200 CGI BE 184 ch	11	2 200	48 850
250 CGI BE 204 ch BVA	12	2 200	53 800
300 CGI BE 252 ch Executive	15	2 200	58 400
350 CGI BE 306 ch Executive BVA	19	2 200	66 400
400 CGI BE 333 ch Executive	22	2 200	68 050
500 A 408 ch Executive BVA	29	8 000	83 100
220 CDI BE 170 ch	9	0	50 650
250 CDI BE 204 ch	12	0	53 750
350 CDI BE 285 ch Executive BVA	15	2 200	64 550
Surcouf Executive : Executive + 3 700 €			
Surcouf Sport : Executive + 550 €			
Surcouf Fascination : Sport + 7 000 €			
CLASSE CLS			

200 BE 184 ch Inspiration	6	0	29 000
180 BE 122 ch Inspiration	7	0	29 200
CLAAS			

MERCEDES

SÉRIES SPÉCIALES

GLA Edition 1

Toujours au catalogue, le GLA série spéciale Edition 1 profite d'un niveau d'équipement spécifique. On y trouve entre autres les radars de stationnement, le hayon automatique, le système de navigation ou encore le toit ouvrant panoramique. Sous le capot sont présents les moteurs essence de 156 ch et de 211 ch ainsi que les diesels de 136 ch et de 170 ch.

Les prix sont compris entre 39 950 € et 49 050 €

Notre avis : intéressant



Classe S Coupé Edition 1

La nouvelle Classe S Coupé reçoit également dans sa gamme une version spécifique Edition 1. Cette dernière se distingue par son volant en cuir et bois, ses phares à LED avec cristaux de la marque Swarovski, ou encore sa planche de bord en cuir Nappa. Les deux moteurs du catalogue, soit les essence V8 de 455 ch et de 585 ch, sont proposés.

Les prix sont compris entre 153 000 € et 192 000 €

Notre avis : intéressant

MITSUBISHI

SÉRIES SPÉCIALES

Space Star Tudo Bom

Le catalogue de la citadine nipponne s'enrichit d'une version spéciale Tudo Bom (qui signifie "tout va bien" en brésilien), disponible avec le seul moteur essence de 71 ch. Côté équipements, on trouve la couleur de carrosserie Noir Jazz, le toit, les rétroviseurs et les entourages de feux couleur jaune, les jantes de 15 pouces ou encore la sellerie en éco-cuir (mélange cuir, coton et synthétique) noire avec surpiqures jaunes. Son prix est de 12 790 €.

L'avantage client est de 1 640 €

Notre avis : très intéressant

PEUGEOT

SÉRIES SPÉCIALES

208 Roland Garros

Peugeot est partenaire du tournoi de tennis et propose au catalogue de la 208 une déclinaison spécifique appelée Roland Garros. Côté équipements, on trouve notamment les jantes alliage de 16 pouces Helium, la roue de secours ou encore les sièges avant en cuir et chauffants. Les moteurs disponibles sont l'essence de 120 ch ainsi que les diesels de 92 ch et de 115 ch.

Les prix sont compris entre 20 800 € et 23 450 €

Notre avis: très intéressant

2008 Crossway

Le catalogue du crossover s'enrichit d'une version spéciale Crossway qui se base sur la finition Allure. Avec en sus, les jantes alliage de 17 pouces, l'éclairage d'ambiance LED track, les vitres arrière surteintées ou encore le système antipatinage Grip Control. Les moteurs proposés sont les VTi de 120 ch et e-HDi de 92 ch et de 115 ch.

Les prix sont compris entre 21 550 € et 24 300 €

Notre avis: intéressant

Peugeot 2008 Crossway



3008 Crossway

L'appellation Crossway est également proposée dans la gamme du 3008 (e-HDi 115 ch et HDi 150 ch). Parmi les équipements disponibles, on trouve notamment le système de navigation, les radars de stationnement, l'affichage tête haute, la roue de secours ou encore les surtapis. Quatre coloris de carrosserie sont au programme : Noir Perla Nera, Gris Shark, Blanc Nacré et Blanc Banquise.

Les prix sont compris entre 30 800 € et 32 700 €

Notre avis: intéressant

Peugeot 3008 Crossway



	COUNTRYMAN	CV	B/M*	PRIX
One 98 ch	6	0	26 850	
Cooper 122 ch	7	250	21 550	
Cooper S 184 ch	10	250	29 000	
Cooper SD 143 ch ALL4	11	2200	30 700	
Cooper John Cooper Works ALL4 218 ch	12	2200	36 900	
One D 90 ch	5	0	23 100	
Cooper D 112 ch	6	0	26 850	
Cooper D 112 ch ALL4	6	0	27 550	
Cooper SD 143 ch	7	0	29 600	
Cooper SD 143 ch ALL4	7	0	31 300	

	MITSUBISHI	CV	B/M*	PRIX
I-MIEV	1	6 300	28 900	

	SPACE STAR	CV	B/M*	PRIX
1.0 MIVEC 71 ch	4	0	9 600	
1.0 MIVEC 71 ch ASG Invite	4	0	10 900	
1.0 MIVEC 71 ch ASG Selection Invite	4	0	11 640	
1.2 MIVEC 80 ch ASG Intense	4	0	14 100	
1.2 MIVEC 80 ch ASG Selection Intense	4	0	14 750	

	LANCER EVOLUTION X	CV	B/M*	PRIX
2.0 235 ch	20	250	46 600	
2.0 295 ch MRC-SST	21	250	54 650	

	ASX	CV	B/M*	PRIX
1.6 i15 ch Infirm 4x2	6	0	19 900	
1.6 i15 ch Infirm 4x4	6	0	22 600	
1.8 Di-D 115 ch Infirm 4x2	6	0	23 300	
1.8 Di-D 115 ch Infirm 4x4	6	0	25 600	
2.2 Di-D 150 ch Infirm 4x4	8	0	1600 34 000	

	OUTLANDER	CV	B/M*	PRIX
2.0 150 ch 2WD Infirm	9	1500	27 600	
2.0 203 ch PHEV Intense	NC	4 000	43 900	
2.0 203 ch PHEV Instyle	NC	4 000	53 900	
2.2 Di-D 150 ch 2WD Interm	8	0	29 800	
2.2 Di-D 150 ch 4WD Interm	8	0	31 600	
2.2 Di-D 150 ch 4WD Intense	8	0	34 600	
2.2 Di-D 150 ch 4WD Instyle	8	0	39 550	
2.2 Di-D 150 ch 4WD Instyle BVA	8	0	39 990	

	PAJERO (3 PORTES)	CV	B/M*	PRIX
3.2 Di-D 200 ch Interm	13	0	6 000 37 200	
3.2 Di-D 200 ch Intense	13	0	6 000 40 800	
3.2 Di-D 200 ch Instyle BVA	13	0	6 000 48 100	

	PAJERO (5 PORTES)	CV	B/M*	PRIX
Surcoût : 3 portes + 2 900 € (Infirm) + 3 100 €				

	NISSAN	CV	B/M*	PRIX
Trouvez votre Nissan sur www.nissan-avenir.com				

	MICRA (5 PORTES)	CV	B/M*	PRIX
1.2 80 ch Visia	5	0	11 650	
1.2 80 ch Visia Pack	5	0	12 900	
1.2 80 ch Acenta	5	0	13 560	
1.2 80 ch Connect Edition	5	0	14 880	
1.2 80 ch Tekna	5	0	15 800	
1.2 DIGIS 98 ch Visia	5	0	13 810	
1.2 DIGIS 98 ch Acenta	5	0	14 980	
1.2 DIGIS 98 ch Connect Edition	5	0	16 260	
1.2 DIGIS 98 ch Tekna	5	0	17 200	

	NOTE	CV	B/M*	PRIX
1.2 80 ch Visia	5	0	13 650	
1.2 80 ch Acenta	5	0	14 850	
1.2 80 ch Connect Edition	5	0	16 250	
1.2 80 ch Tekna	5	0	17 250	
1.2 DIGIS 98 ch Visia	5	0	16 650	
1.2 DIGIS 98 ch Connect Edition	5	0	17 750	
1.2 DIGIS 98 ch Tekna	5	0	18 850	
1.5 dCi 90 ch Visia	5	0	15 950	
1.5 dCi 90 ch Acenta	5	0	17 150	
1.5 dCi 90 ch Connect Edition	5	0	18 550	
1.5 dCi 90 ch Tekna	5	0	19 750	

	NOUVEAU JUKE	CV	B/M*	PRIX
1.6 94 ch Visia	7	250	15 990	
1.6 94 ch Visia Pack	7	250	17 350	
1.2 DIGT 115 ch Visia	NC	0	19 150	
1.2 DIGT 115 ch Connect Edition	NC	0	20 750	
1.6 i17 ch Acenta	NC	0	25 050	
1.6 DIGT 115 ch Connect Edition	11	2200	22 850	
1.6 DIGT 190 ch Visia	11	2200	24 750	
1.5 dCi 110 ch Visia Pack	6	0	19 550	
1.5 dCi 110 ch S/Acenta	6	0	20 950	
1.5 dCi 110 ch S/Tekna	6	0	24 450	

	LEAF	CV	B/M*	PRIX
109 ch Visia	5	6 300	30 290	
109 ch Acenta	5	6 300	33 290	
109 ch Tekna	5	6 300	35 690	

	PULSAR	CV	B/M*	PRIX
1.2 DIGT 115 ch Visia	6	0	18 790	
1.5 dCi 110 ch Visia	5	0	21 290	
Surcoût Acenta - Visia + 1 900 €				
Surcoût Connect Edition - Acenta + 800 €				
Surcoût Tekna - Connect Edition + 2 350 €				

	EVALIA	CV	B/M*	PRIX
1.6 110 ch Visia	7	NC	18 200	
1.5 dCi 90 ch Visia	5	250	20 000	
1.5 dCi 110 ch Acenta	6	500	21 700	
Surcoût Acenta - Visia + 1 050 €				
Surcoût Connect Edition - Acenta + 500 €				

	NOUVEAU QASHQAI	CV	B/M*	PRIX
1.2 DIGT 115 ch Visia	6	0	21 990	
1.2 DIGT 115 ch Acenta	6	0	24 040	
1.2 DIGT 115 ch Connect Edition	6	0	25 790	
1.2 DIGT 115 ch Tekna	6	0	28 140	
1.5 dCi 110 ch Visia	5	0	24 490	
1.5 dCi 110 ch Acenta	5	0	26 540	

	NOUVEAU X-TRAIL	CV	B/M*	PRIX
1.6 dCi 110 ch Visia	7	0	27 700	
1.6 dCi 110 ch Acenta	7	0	29 900	
1.6 dCi 110 ch Connect	7	0	32 250	
1.6 dCi 110 ch Tekna	7	0	34 400	

	MURANO	CV	B/M*	PRIX
3.5 V6 234 ch	17	0	8 000	50 190
2.5 dCi 190 ch	12	0	9 000	50 190

	PATHFINDER	CV	B/M*	PRIX
2.5 dCi 190 ch XE 7pl.	12	0	8 000	39 590
2.5 dCi 190 ch SE 7pl.	12	0	8 000	43 290
2.5 dCi 190 ch LE 7pl.	16	0	8 000	47 690
3.0 V6 231 ch	0	0	0	54 490

	370 Z COUPE	CV	B/M*	PRIX
3.7 V6 328 ch	23	0	8 000	32 900
3.7 V6 328 ch Pack	23	0	8 000	36 100
3.7 V6 344 ch Nismo	25	0	8 000	45 000

	370 Z ROADSTER	CV	B/M*	PRIX

<tbl

1.6 HDI 92 ch Active	4	0	23 300
1.6 HDI 92 ch Allure	4	0	25 250
1.6 e-HDI 115 ch Active	5	0	24 650
1.6 e-HDI 115 ch Allure	5	0	26 600
1.6 e-HDI 115 ch Feline	5	0	28 950
1.6 BlueHDi 120 ch Allure	5	0	27 050
2.0 BlueHDi 150 ch Allure	7	0	28 600
2.0 BlueHDi 150 ch Allure EAT	7	0	29 800
2.0 BlueHDi 150 ch Feline	7	0	30 950
2.0 BlueHDi 150 ch Feline EAT	7	0	32 150

NOUVELLE 308 SW

1.2 e-THP 110 ch Active	6	0	22 750
1.2 e-THP 110 ch Allure	6	0	24 850
1.2 e-THP 130 ch Allure	6	0	25 950
1.2 e-THP 130 ch Feline	6	0	28 250
1.6 THP 155 ch Allure	6	0	28 650
1.6 THP 155 ch Feline	6	0	28 950
1.6 HDI 92 ch Access	4	0	22 350
1.6 HDI 92 ch Active	4	0	24 650
1.6 e-HDI 115 ch Active	5	0	25 400
1.6 e-HDI 115 ch Allure	5	0	27 500
1.6 e-HDI 115 ch Feline	5	0	28 800
2.0 BlueHDi 150 ch Allure	7	0	29 500
2.0 BlueHDi 150 ch Feline	7	0	31 800

308 CC

1.6 VTi 120 ch Sport Pack	7	0	1 600 27 450
1.6 THP 155 ch Allure	9	0	2 200 32 600
1.6 THP 155 ch BV6 Feline	9	0	2 200 33 800
1.6 e-HDI 115 ch Sport Pack	6	0	30 850
2.0 HDi 180 ch Sport Pack	8	0	500 32 350
2.0 HDi 180 ch Feline	8	0	500 35 450
2.0 HDi 160 ch BV6 Feline	10	0	2 200 36 750

2008

1.2 VTi 82 ch Access	4	0	15 550
1.2 VTi 82 ch Active	4	0	17 550
1.2 e-VTi 82 ch Active ETG5	4	0	18 450
1.2 VTi 82 ch Allure	4	0	19 250
1.2 e-VTi 82 ch Allure ETG5	4	0	20 150
1.6 VTi 120 ch Allure	7	0	20 250
1.6 VTi 120 ch Feline Tisne	7	0	22 300
1.4 HDi 68 ch Access	4	0	17 050
1.4 HDi 68 ch Active	4	0	18 850
1.6 e-HDI 92 ch Active	4	0	20 100
1.6 e-HDI 92 ch Allure	4	0	21 800
1.6 e-HDI 92 ch Feline Tisne / Cuivre	4	0	23 850
1.6 e-HDI 115 ch Allure	4	0	23 000
1.6 e-HDI 115 ch Feline Cuivre	4	0	25 050

3008

1.6 VTi 120 ch d'Access	7	0	1 600 23 350
1.6 VTi 120 ch Active	7	0	1 600 25 300
1.6 THP 155 ch Allure	9	0	2 200 29 350
1.6 THP 155 ch Allure BV6	9	0	2 200 30 550
1.6 THP 155 ch Feline BV6	9	0	2 200 31 650
1.6 HDI 115 ch Access	6	0	26 200
1.6 HDI 115 ch Active	6	0	27 950
1.6 e-HDI 115 ch Active ETG6	6	0	28 850
1.6 HDI 115 ch Allure	6	0	30 300
1.6 e-HDI 115 ch Allure ETG6	6	0	31 200
1.6 HDI 115 ch Feline	6	0	32 600
1.6 e-HDI 115 ch Feline ETG6	5	0	33 500
2.0 HDi 150 ch Allure	8	0	250 32 200
2.0 HDi 150 ch Feline	8	0	250 34 500
2.0 HDi 160 ch Allure BV6	10	0	2 200 33 600
2.0 HDi 160 ch Feline BV6	10	0	2 200 35 900
2.0 HDi Hybrid 200 ch 85g	8	0	3 003 36 400
2.0 HDi Hybrid 200 ch 99g	8	0	3 168 38 400

508

1.6 VTi 120 ch d'Access	7	0	2 200 23 400
1.6 THP 165 ch d'Active	9	0	2 200 27 150
1.6 THP 165 ch d'Allure	9	0	3 000 30 650
1.6 HDI 115 ch Access	6	0	26 250
1.6 HDI 115 ch Active	6	0	28 100
1.6 e-HDI 115 ch Active ETG6	6	0	29 000
1.6 HDI 115 ch Allure	6	0	31 900
1.6 e-HDI 115 ch Allure ETG6	5	0	31 900
2.0 HDi 150 ch Active	8	0	250 30 000
2.0 HDi 150 ch Allure	8	0	250 32 900
2.0 HDi 160 ch Allure BV6	8	0	2 200 34 300

508 SW

1.6 VTi 120 ch Access BMP6	7	0	500 24 600
1.6 THP 155 ch Active	9	0	28 350
1.6 THP 155 ch Allure BV6	9	0	2 200 32 200
1.6 e-HDI 115 ch Access	6	0	26 850
1.6 e-HDI 115 ch Active	6	0	28 650

508

1.6 VTi 120 ch Access + 1 050 €	8	0	3 300 46 750
Surcoût : berline finition Access + 1 050 €			
Surcoût : berline Active/Allure GT + 1 350 €			
Surcoût : berline Feline + 1 650 €			

RCZ

1.6 THP 155 ch	9	0	900 30 500
1.6 THP 155 ch BV6	10	0	2 200 31 700
1.6 THP 200 ch	12	0	1 600 33 100
1.6 THP 270 ch R	16	0	500 43 350
2.0 HDi 160 ch	9	0	150 33 100

807

2.0 HDi 136 ch Style	8	0	1 600 38 150
2.0 HDi 160 ch Style	9	0	1 600 39 550

4008

1.6 HDi ST 115 ch Allure	6	0	34 150
1.6 HDi ST 150 ch Allure	8	0	900 36 150

PORSCHE

TYPE	CV	B/M*	PRIX
CAYMAN			
2.7 275 ch	18	0	6 500 52 703
3.4 325 ch S	22	0	6 500 65 828
3.4 340 ch GTS	NC	0	75 548

NOUVEAU BOXSTER (TYPE 981)			
3.4 365 ch	17	0	6 600 50 543
3.4 315 ch S	21	0	8 000 61 868
3.4 330 ch GTS	NC	0	71 708

911 COUPE (TYPE 991)			
3.4 350 ch Carrera	24	0	8 000 92 243
3.4 350 ch Carrera 4	24	0	8 000 99 398

RENAULT

PROMOTIONS

Les remises sont comprises entre 1 000 € et 6 910 € et durent jusqu'au 30 août.

Twingo : seule la finition Pépite (système Bluetooth, peinture métallisée...) est concernée. Son prix est de 2 890 €, sous condition de reprise d'une ancienne auto.

Clio : prix de départ de 13 790 €. La seule déclinaison spécifique Limited (jantes alliage de 16 pouces diamantées, climatisation...) profite de la réduction. L'offre passe à 2 910 € contre la reprise d'une ancienne auto de plus de 8 ans.

Avantage client : % NOTRE AVIS

1 000 € | 10 | intéressant

Laguna : là aussi, seule la version spéciale Limited (feux à LED, radar de recul...) est proposée. À partir de 22 390 €, 3 400 € de plus accordé contre la reprise d'une ancienne voiture de plus de 8 ans.

Avantage client : % NOTRE AVIS

1 110 € (mini) | 7 | peu intéressant

Scénic : à partir de 20 400 €, 2 400 € de plus accordé contre la reprise d'une ancienne voiture de plus de 8 ans.

Avantage client : % NOTRE AVIS

3 510 € (mini) | 13 | intéressant

SKODA

SÉRIES SPÉCIALES

Citigo Tour de France

Le constructeur tchèque, partenaire de l'épreuve reine de cyclisme, décline plusieurs de ses modèles dans des séries spécifiques Tour de France, dont la petite citadine Citigo. Moins de 50 exemplaires sont encore en vente (sur les 300 initialement prévus). Côté équipements, cette version reçoit notamment les vitres électriques avant, le GPS nomade ou encore la fermeture centralisée. Les blocs disponibles sont les essence de 60 ch (3 portes) et de 75 ch (5 portes). Les prix sont compris entre 10 590 € et 11 125 €.

L'avantage client est de 825 €

Notre avis : intéressant

Fabia Tour de France

La gamme de la Fabia (berline et break Combi) s'enrichit également de la déclinaison spéciale Tour de France. Sur la base de la finition Ambition, l'enrichissement concerne entre autres, le régulateur de vitesse, le système de téléphonie Bluetooth ou encore les phares antibrouillards. Les blocs proposés sont les essence de 60 ch (sur berline seulement) et de 85 ch ainsi que les diesels de 75 ch et de 90 ch. Les prix sont compris entre 13 020 € et 17 520 €.

L'avantage client est de 1 000 €

Notre avis : intéressant

SKODA

SÉRIES SPÉCIALES

Roomster Tour de France

Dernier modèle à profiter de l'appellation Tour de France, le Roomster s'enrichit par rapport à la finition de base Ambition. On y trouve entre autres, le radar de recul ou encore le système Bluetooth.

Les moteurs proposés sont les essence de 85 ch et de 105 ch ainsi que les diesels de 75 ch à 105 ch.

Les tarifs s'échelonnent entre 16 880 € et 19 540 €.

L'avantage client est de 1 685 €

Notre avis: très intéressant

Yeti Monte Carlo

Le catalogue du Yeti reçoit une série spéciale nommée Monte-Carlo. Celle-ci profite entre autres des sorties d'échappement chromées, des jantes alliage de 17 pouces Origami Noir, du radar de recul, de la climatisation automatique bizona, ou encore du kit carrosserie Monte Carlo Noir (toit, pare-chocs et grille de calandre). Les moteurs proposés sont les essence de 105 ch et 122 ch ainsi que les diesels de 110 ch, 140 ch et 170 ch.

Les prix sont compris entre 23 000 € et 32 960 €

Notre avis: intéressant

VW

PROMOTIONS

Les offres durent jusqu'au 31 août et sont comprises entre 1 400 € et 4 000 €.

Polo : premier prix de 11 900 €.

La ristourne passe à 3 150 € contre la reprise d'une ancienne auto.

Avantage client % NOTRE AVIS
1 400 € (mini) 6 peu intéressant

Golf : la compacte est à partir de 16 150 €.

Contre la reprise d'une ancienne voiture, 1 000 € de plus sont accordés.

Avantage client % NOTRE AVIS
2 000 € (mini) 5 peu intéressant

Coccinelle : toute la gamme est concernée. À partir de 16 400 €, 1 000 € supplémentaires alloués contre la reprise d'une ancienne voiture.

Avantage client % NOTRE AVIS
1 200 € (mini) 4 peu intéressant

Touran : à partir de 19 400 €. L'offre passe à 4 000 € contre la reprise d'une ancienne auto.

Avantage client % NOTRE AVIS
3 000 € (mini) 8 intéressant

SÉRIE SPÉCIALE

Golf Cup

La Golf Cup est toujours proposée au catalogue de la compacte. Sur la base de la finition Confortline, on trouve

1.4 TSI 180 ch Cupra DSG	8	250	22 305
1.2 TDI 75 ch Economic Reference	4	0	14 630
1.6 TDIFAP 90 ch Reference	5	0	15 155
1.6 TDIFAP 105 ch R	5	0	19 170
2.0 TDIFAP 143 ch R	7	0	20 500
Surcoût Style ITÉ : Reference + 1 140 €			
Surcoût FR : Style ITÉ + 2 040 €			

BIZA (5 PORTES)			
------------------------	--	--	--

Surcoût : 3 portes + 600 €			
----------------------------	--	--	--

BIZA ST (BREAK)			
------------------------	--	--	--

Surcoût : bizta 3 portes + 1 200 €			
------------------------------------	--	--	--

TOLEDO			
---------------	--	--	--

1.2 TSI 85 ch Reference	5	0	17 760
1.2 TSI 105 ch i-Tech DSG	7	150	23 430
1.6 TDIV 90 ch i-Tech	5	0	20 020
1.6 TDIV 105 ch i-Tech	5	0	23 380
1.6 TDIV 105 ch S/S-i-Tech	5	0	23 785
Surcoût : Tech + 2 835 €			
Surcoût DSG : BVM + 1 650 €			

LEON SC (3 PORTES)			
---------------------------	--	--	--

1.2 TSI 85 ch Reference	5	0	18 045
1.2 TSI 110 ch S/S Reference	5	0	19 105
1.2 TSI 110 ch S/S Style DSG	5	0	23 085
1.4 TSI 125 ch S/S Style	6	0	21 910
1.4 TSI 150 ch ACI S/S Style	7	0	23 160
1.4 TSI 180 ch S/S Style DSG	7	0	24 860
1.2 TSI 180 ch S/S DSG FR	10	0	26 010
2.0 TSI 265 ch Cupra	NC	1 600	31 645
2.0 TSI 280 ch Cupra 200	NC	1 600	32 815
2.0 TSI 280 ch Cupra 200 DSG	NC	900	34 615
1.6 TDIV 90 ch Reference	5	0	20 485
1.6 TDIV 105 ch S/S Reference	5	0	21 090
1.6 TDIV 105 ch S/S Style DSG	5	0	24 830
2.0 TDIV 150 ch S/S Style	8	0	24 945
2.0 TDIV 150 ch S/S DSG FR	9	0	28 415
Surcoût Reference : Leon + 2 605 €			
Surcoût Style : Reference + 1 700 €			
Surcoût FR : Style + 1 770 € (1 870 € sur 2.0 TDIV 150 ch DSG)			

LEON (5 PORTES)			
------------------------	--	--	--

Surcoût : 5 portes + 1 150 €			
------------------------------	--	--	--

ALTEA			
--------------	--	--	--

1.6 TDIV 105 ch S/S Pulsion	6	0	18 220
1.6 TDIV 90 ch S/S Pulsion	5	0	17 510

ALTEA XL			
-----------------	--	--	--

1.2 TSI 105 ch S/S Pulsion	6	0	18 920
1.6 TDIV 90 ch S/S Pulsion	5	0	18 210

ALTEA FREERACK			
-----------------------	--	--	--

2.0 TDIV 140 ch 4WD Freetrack	8	1 600	28 320
-------------------------------	---	-------	--------

ALTEA			
--------------	--	--	--

1.4 TSI 150 ch Econotive Style DSG	9	3 000	35 970
1.4 TSI 150 ch Econotive Technic DSG	9	3 000	39 615
2.0 TDIV 140 ch Econotive Reference	8	500	34 390
2.0 TDIV 140 ch Econotive Style DSG	8	900	39 200
2.0 TDIV 140 ch Econ. Technic. AWD DSG	8	2 200	43 045
2.0 TDIV 177 ch Econotive i-Technic	8	1 600	42 605
2.0 TDIV 177 ch Econotive Style DSG	8	1 600	44 355

SKODA			
--------------	--	--	--

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

CITIGO (3 PORTES)			
--------------------------	--	--	--

1.0 MPI 60 ch Active	4	0	9 360
1.0 MPI 75 ch Active	4	0	9 885

Surcoût : Ambition + 1 345 €			
------------------------------	--	--	--

Surcoût AGS : boîte manuelle + 690 €			
--------------------------------------	--	--	--

Surcoût : 3 portes + 500 €			
----------------------------	--	--	--

FABIA COMBI (BREAK)			
----------------------------	--	--	--

1.2 60 ch Active2	4	0	12 450
1.2 70 ch Active2	4	0	13 170
1.2 TSI 85 ch Monte-Carlo	5	0	16 515
1.2 TSI 105 ch Monte-Carlo	6	0	17 435
1.2 TSI 105 ch Monte-Carlo DSG7	6	0	18 420
1.4 TSI 180 ch RS	10	150	22 615
1.6 TDIV 17 ch Active2	4	0	14 855
1.6 TDIV 19 ch Ambition2	5	0	17 585
1.6 TDIV 15 ch Excellence2	5	0	18 950
Surcoût Ambition2 : Active2 + 1 850 €			
Surcoût Excellence2 : Monte-Carlo + 40 €			

Rapid			
--------------	--	--	--

1.2 MPI 75 ch Active	5	0	15 495
1.2 MPI 85 ch Active	5	0	16 825
1.2 TSI 105 ch Ambition	6	0	19 675
1.4 TSI 122 ch Elegance DSG7	7	0	23 785
1.6 TDIV 10 ch Active	5	0	18 960
1.6 TDIV 15 ch Active	5	0	19 975
Surcoût Ambition : Active + 1 850 €			
Surcoût Elegance : Ambition + 1 600 €			

RAPID SPACEBACK (5 PORTES)			
-----------------------------------	--	--	--

1.2 MPI 75 ch Active	5	0	16 465
1.2 TSI 85 ch Active	5	0	17 615
1.2 TSI 105 ch Ambition	6	0	20 180
1.4 TSI 122 ch Elegance DSG7	7	0	23 405
1.6 TDIV 10 ch Active	5	0	19 380
1.6 TDIV 15 ch Ambition	5	0	22 775
Surcoût Ambition : Active + 1 850 €			
Surcoût Elegance : Ambition + 1 600 €			

OCTAVIA			
----------------	--	--	--

1.2 TSI 85 ch Active	5	0	18 240
1.2 TSI 105 ch Active	6	0	19 140
1.4 TSI 140 ch Ambition	7	0	23 560
1.4 TSI 180 ch Elegance	10	500	27 810
2.0 TSI 220 ch RS	13	50	

AURIS TOURING SPORTS (BREAK)							
Surcoût : berline 5 + 1 100 €							
VERSO II (5 PLACES)							
WT-i 132 ch Active	8	1 600	23 100				
WT-i 132 ch Dynamic	8	1 600	23 600				
WT-i 132 ch SkyView	8	1 600	24 600				
WT-i 132 ch Style	8	1 600	27 200				
D-40 112 ch Active	7	0	25 600				
D-40 112 ch Dynamic	7	0	26 300				
D-40 112 ch SkyView	7	0	27 300				
D-40 112 ch Style	7	0	29 900				
D-CAT FAP 150 ch SkyView BVA	9	2 200	29 300				
D-CAT FAP 150 ch Style BVA	9	2 200	32 100				

VERSO II (7 PLACES)							
Surcoût : 5 places + 700 €							

PRIUS III							
HSD 136 ch Dynamic 15'	4	2 334	28 300				
HSD 136 ch Dynamic 17'	4	2 384	28 900				
HSD 136 ch Lounge 17'	4	2 739	33 200				
Rechargeable 136 ch Dynamic	4	4 000	37 300				
Rechargeable 136 ch Lounge	4	4 000	43 400				

PRIUS +							
HSD 136 ch Active	4	2 615	31 700				
HSD 136 ch Dynamic	4	2 780	33 700				
HSD 136 ch Lounge	4	3 073	37 250				

AVENSIS							
WT-i 147 ch Dynamic	8	1 600	27 400				
D-40 124 ch Dynamic	6	0	28 650				
D-40 124 ch Lounge	8	500	35 150				
D-CAT 150 ch Lounge BVA	8	2 200	36 650				

AVENSIS 5 SW							
Surcoût 4 portes (diesel uniquement) + 1 000 €							

RAV4 (5 PORTES)							
WT-i 151 ch Le Cap 4x4	9	2 200	27 600				
WT-i 151 ch Life 4x4	9	2 200	30 500				
D-40 124 ch Le Cap	7	250	26 600				
D-40 124 ch Le Cap 4x4	7	250	28 500				
D-40 124 ch Life	7	250	29 500				
D-40 124 ch Life 4x4	7	250	31 400				
D-40 124 ch Lounge	7	250	34 000				
D-40 124 ch Lounge 4x4	7	250	35 900				
D-40 150 ch Life 4x4	8	900	32 400				
D-40 150 ch Lounge 4x4	8	900	36 900				
D-CAT 150 ch Lounge BVA 4x4	9	3 000	38 400				

LAND CRUISER (3 PORTES)							
D-40 190 ch Le Cap	12	8 000	37 350				
D-40 190 ch Life	12	8 000	41 950				
D-40 190 ch Légende	12	8 000	44 450				
D-40 190 ch Lounge	12	8 000	48 850				

LAND CRUISER (5 PORTES)							
D-40 190 ch Le Cap	12	8 000	40 050				
D-40 190 ch Life	12	8 000	45 550				
D-40 190 ch Légende	12	8 000	50 050				
D-40 190 ch Lounge	12	8 000	54 850				
D-40 190 ch Lounge Pack Techno	12	8 000	63 250				

LAND CRUISER SW							
D-40 V8 286 ch Légende 5p.	19	8 000	74 200				
D-40 V8 286 ch Légende 7p.	19	8 000	76 600				
D-40 V8 286 ch Lounge 5p.	19	8 000	87 200				
D-40 V8 286 ch Lounge 7p.	19	8 000	89 300				

GT& COUPE							
2.0 200 ch GT86	12	2 600	30 390				

VOLKSWAGEN							
TYPE	CV	B/M*	PRIX				
UP! (3 PORTES)							

1.0 60 ch take up!	3	0	10 000
1.0 60 ch BlueMotion take up!	3	0	10 550
1.0 60 ch move up! ASGS	3	0	12 180
1.0 75 ch take up!	4	0	10 780
1.0 75 ch BlueMotion take up!	4	0	12 520
1.0 75 ch move up! ASGS	4	0	12 850
Surcoût move up!: take up! + 1 400 €			
Surcoût high up!: move up! + 2 190 €			

UP! (5 PORTES)							
1.0 75 ch Cross up!	4	0	15 320				
e-up! électrique 60 kW (82 ch)	2	6 300	26 250				
Surcoût 3 portes + 480 €							

NOUVELLE POLO (3 PORTES)							
1.0 60 ch Trendline	4	0	12 900				
1.0 75 ch Trendline	4	0	13 600				
1.2 TS 90 ch BM Confortline	5	0	16 300				
1.2 TS 90 ch BM Confortline DSG	5	0	17 900				
1.2 TS 110 ch BM Sportline	6	0	19 500				
1.2 TS 110 ch BM Sportline DSG	6	0	21 100				
1.4 TS 150 ch ACT BlueGt	NC	0	22 700				
1.4 TS 150 ch ACT BlueGt DSG7	NC	0	24 300				
1.4 TS 120 ch BM Trendline	6	0	25 000				
1.4 TS 120 ch BM Confortline	6	0	26 500				
1.4 TS 120 ch BM Confortline DSG7	6	0	27 100				
1.6 TD 90 ch Trendline	6	0	24 550				
1.6 TD 105 ch BlueMotion Trendline	6	0	25 900				
1.6 TD 105 ch BlueMotion Trendline DSG7	6	0	26 390				
2.0 TDI 120 ch 4x4 Bi-Turbo	7	0	27 470				
Surcoût Confortline : Trendline + 2 880 €							
Surcoût Confortline : Confortline + 2 770 €							

NOUVELLE POLO (5 PORTES)							
Surcoût : berline 3 p + 650 €							

GOLF VII (3 PORTES)							
1.2 TS 85 ch BlueMotion Trendline	5	0	18 150				
1.2 TS 105 ch BM Confortline	5	0	20 500				
1.4 TS 120 ch Trendline	6	0	21 500				
1.4 TS 150 ch ACT BlueMotion Confortline	7	0	26 050				
2.0 TDI 220 ch GTI	12	250	32 900				
2.0 TDI 230 ch GTI Performance	13	250	33 980				
2.0 TDI 300 ch R	19	2 200	41 300				
1.6 TD 90 ch BM Trendline	4	0	22 800				
1.6 TD 105 ch BM Trendline	5	0	23 450				
1.6 TD 110 ch BM Trendline	5	0	24 250				
1.6 TD 110 ch BM Confortline	7	0	28 110				
2.0 TD 184 ch BM GTD	9	0	33 900				
Sur							

aj

LA COTE DE L'OCCASION

Par Aymeric Canuel

MODÈLES	VERDICT AJ	13	12	11	10	09
ALFA ROMEO						
MiTo						
1.4 MPi 70 ch Progression	****	10715	9310			
1.4 MPi 79 ch s'is Distinctive	****	11790	10560	9280	7850	7040
0.9 TwinAir 85 ch s'is Distinctive	****	12940				
1.4 MPi 85 ch	****	12760	11445	10000	8610	
1.4 T-JET 120 ch Distinctive	****				8840	8815
1.4 TB s'is 135 ch Distinctive	****			10235	8849	8355
1.4 T-JET 155 ch Distinctive	****				9415	8620
1.4 T-JET 170 ch 4WD	****	16515	14820	13030	11250	9990
1.3 JTDm ss 85 ch Distinctive	****	14000	11990			
1.3 JTDm ss 95 ch Distinctive	****	14675	11185	9705	8955	8175
1.6 JTDm ss 120 ch Distinctive	*****	15555	13275	11440	9470	8820
147						
1.9 JTD M-JET 120 ch Distinctive	*****				9065	7030
1.9 JTD M-JET 150 ch Distinctive	*****				9250	8930
GIULIETTA						
1.4 T-JET 105 ch s'is	****	15600				
1.4 T-JET 120 ch s'is Distinctive	****	17635	15530	13475	11665	
1.4 TB 170 ch s'is Distinctive	****	19150	16800	14515	12510	
1.6 JTDm ss 120 ch s'is Distinctive	****	17230	14430	12675	10930	
2.0 JTDm 140 ch s'is Distinctive	****	17715	14710	12940		
2.0 JTDm 170 ch s'is Distinctive	****	19420	16225	14250	12270	
159						
1.9 JTDm 120 ch Distinctive	****				9125	7690
2.0 JTD 136 ch Distinctive	****	19250	16020	12320	11455	
1.9 JTDm 150 ch Distinctive	****				11170	9755
2.0 JTDm 170 ch Distinctive	****	19530	17070	13125	10175	8580

Audi Occasion
:plus

Aliantis Trocadéro

76 rue de Longchamp - Paris 16

Tél. 01 56 26 12 20

Aliantis Paris Ouest

1 pl. Guynemer - 78 St Germain en Laye

Tél. 01 39 21 50 50

www.aliantis.com

A1	
1.2 TFSI 86 ch Ambiente	****
1.4 TFSI 122 ch Ambiente	****
1.4 TFSI 140 ch Ambiente	****
1.4 TFSI 185 ch Avus Luxe S tronic	****
1.6 TDID 90 ch Ambiente	****
1.6 TDID 105 ch Ambiente	*****
2.0 TDID 143 ch Ambiente	*****
1.2 TFSI 105 ch Ambiente	****
1.4 TFSI 122-125 ch Ambiente	****
1.4 TFSI 140 ch Ambiente	****
1.8 TFSI 160-180 ch Ambiente	****
1.6 TDID 90 ch / 1.9 TDID 90 ch Ambiente	****
1.6 TDID 105 ch Ambiente	****
2.0 TDID 140-150 ch Ambiente	****
2.0 TDID 170-184 ch Ambiente	****
1.2 TFSI 105 ch Ambiente	****
1.4 TFSI 125 ch Ambiente	****
1.8 TFSI 160 ch Ambiente	****
1.6 TDID 105 ch Ambiente /	****
1.9 TDID 105 ch Ambiente	****
2.0 TDID 140-150 ch Ambiente	****
A3	
1.2 TFSI 105 ch Ambiente	****
1.4 TFSI 122-125 ch Ambiente	****
1.4 TFSI 140 ch Ambiente	****
1.8 TFSI 160-180 ch Ambiente	****
1.6 TDID 90 ch / 1.9 TDID 90 ch Ambiente	****
1.6 TDID 105 ch Ambiente	****
2.0 TDID 140-150 ch Ambiente	****
2.0 TDID 170-184 ch Ambiente	****
1.2 TFSI 105 ch Ambiente	****
1.4 TFSI 125 ch Ambiente	****
1.8 TFSI 160 ch Ambiente	****
1.6 TDID 105 ch Ambiente /	****
1.9 TDID 105 ch Ambiente	****
2.0 TDID 140-150 ch Ambiente	****

A4	
1.8 TFSI 120 ch Ambiente	****
1.8 TFSI 160-170 ch Ambiente	****
2.0 TFSI 180 ch Ambiente	****
2.0 TDID 120 ch Ambiente	****
2.0 TDID 136 ch Ambiente	****
2.0 TDID 143-150 ch Ambiente	****
2.0 TDID 170-177 ch Ambiente	****
2.7 TDID 190 ch Ambiente	****
3.0 TDID 204 ch Ambiente	****
A4 ALLROAD QUATTRO	
2.0 TDID 145 ch Ambiente	****
2.0 TDID 170-177 ch Ambiente	****
A5 COUPÉ	
2.0 TDID 170-177 ch Ambiente	****
2.7 V6 TDID 190 ch Ambiente	****
3.0 TDID 204 ch Ambiente Multitronic A	****
A5 CABRIOLET	
2.0 TDID 143 ch Ambiente	****
2.0 TDID 170-177 ch Ambiente	****

A6	
2.0 TDID 190 ch Ambiente	****
2.0 TDID 204 ch Ambiente Multitronic	****
A6	
2.0 TDID 190 ch Ambiente /	****
2.0 TDID 170-177 ch Ambiente	****
2.7 TDID 190 ch Ambiente	****
3.0 TDID 204 ch Ambiente	****
3.0 TDID 240 ch Quattro Ambiente	****
3.0 TDID 240 ch Quattro Ambiente Stronic	****
3.0 BTID 313 ch Quattro	****
Ambition Luxe S tronic	****
A6 ALLROAD QUATTRO	
2.7 TDID 190 ch Ambiente Tiptronic A	****
3.0 TDID 204 ch Ambiente	****
3.0 TDID 240-245 ch Ambiente	****
3.0 BTID 313 ch Quattro Ambition	****
Luxe T tronic 8 A	****
A7 SPORTBACK	
3.0 TDID 204 ch Ambiente Multitronic 8 A	****
3.0 TDID 240 ch Quattro Ambiente S tronic 7	****
3.0 BTID 313 ch Quattro Ambition	****
Luxe T tronic 8 A	****
A8	
3.0 TDID 204 ch Avus Tiptronic A	****
3.0 TDID 250 ch Quattro Avus Tiptronic A	****
3.0 TDID 350 ch Quattro Avus Tiptronic A	****
A8	
2.0 TDID 140 ch Ambiente	****
2.0 TDID 177 ch Quattro Ambiente Stronic	****
Q5	
2.0 TDID 143-150 ch Quattro Ambiente	****
2.0 TDID 170-177 ch Quattro Ambiente	****
3.0 TDID 240-245 ch Quattro Ambiente S tronic 7	****
Q7	
3.0 TDID 204 ch Quattro Ambiente Tiptronic A7 PL	****
3.0 TDID 245 ch Quattro Ambiente Tiptronic A7 PL	****
4.2 V8 TDID 340 ch Quattro Ambition	****
Luxe T tronic A6 PL	****
TT COUPE	
1.8 TFSI 160 ch	****
2.0 TFSI 200-211 ch	****
2.0 TDID 170 ch Quattro	****
BMW	

01 49 65 21 21

MONTROUGE

134-136 Avenue Aristide Briand (D920-N20)

www.ecm-car.com

Centre BMW Service Centre MINI Service

SERIE 1 SP.

114 i 102 ch Lounge

116 i 122-136 ch Lounge

118 i 143 ch Comfort

120 i 170 ch Comfort

125 i 218 ch Lounge

114 d 116 ch Lounge

118 d 143 ch Lounge

119 d 177-184 ch Lounge

123 d 204 ch Comfort

125 d 218 ch Lounge

116 d 116-118 ch Lounge

118 d 143 ch Lounge

120 d 177-184 ch Lounge

123 d 204 ch Comfort

125 d 218 ch Lounge

116 d 116-118 ch Lounge

118 d 143 ch Lounge

120 d 177-184 ch Lounge

123 d 204 ch Comfort

125 d 218 ch Lounge

116 d 116-118 ch Lounge

118 d 143 ch Lounge

120 d 177-184 ch Lounge

123 d 204 ch Comfort

125 d 218 ch Lounge

116 d 116-118 ch Lounge

118 d 143 ch Lounge

120 d 177-184 ch Lounge

123 d 204 ch Comfort

125 d 218 ch Lounge

116 d 116-118 ch Lounge

118 d 143 ch Lounge

120 d 177-184 ch Lounge

123 d 204 ch Comfort

125 d 218 ch Lounge

116 d 116-118 ch Lounge

118 d 143 ch Lounge

120 d 177-184 ch Lounge

123 d 204 ch Comfort

125 d 218 ch Lounge

116 d 116-118 ch Lounge

118 d 143 ch Lounge

120 d 177-184 ch Lounge

123 d 204 ch Comfort

125 d 218 ch Lounge

116 d 116-118 ch Lounge

118 d 143 ch Lounge

120 d 177-184 ch Lounge

123 d 204 ch Comfort

125 d 218 ch Lounge

116 d 116-118 ch Lounge

118 d 143 ch Lounge

120 d 177-184 ch Lounge

123 d 204 ch Comfort

125 d 218 ch Lounge

116 d 116-118 ch Lounge

118 d 143 ch Lounge

120 d 177-184 ch Lounge

123 d 204 ch Comfort

125 d 218 ch Lounge

116 d 116-118 ch Lounge

118 d 143 ch Lounge

120 d 177-184 ch Lounge

123 d 204 ch Comfort

125 d 218 ch Lounge

116 d 116-118 ch Lounge

118 d 143 ch Lounge

120 d 177-184 ch Lounge

123 d 204 ch Comfort

125 d 218 ch Lounge

116 d 116-118 ch Lounge

118 d 143 ch Lounge

120 d 177-184 ch Lounge

123 d 204 ch Comfort

125 d 218 ch Lounge

116 d 116-118 ch Lounge

118 d 143 ch Lounge

120 d 177-184 ch Lounge

123 d 204 ch Comfort

125 d 218 ch Lounge

116 d 116-118 ch Lounge

118 d 143 ch Lounge

120 d 177-184 ch Lounge

123 d 204 ch Comfort

125 d 218 ch Lounge

116 d 116-118 ch Lounge

118 d 143 ch Lounge

120 d 177-184 ch Lounge

123 d 204 ch Comfort

125 d 218 ch Lounge

116 d 116-118 ch Lounge

118 d 143 ch Lounge

120 d 177-184 ch Lounge

123 d 204 ch Comfort

125 d 218 ch Lounge

116 d 116-118 ch Lounge

118 d 143 ch Lounge

120 d 177-184 ch Lounge

123 d 204 ch Comfort

125 d 218 ch Lounge

116 d 116-118 ch Lounge

118 d 143 ch Lounge

120 d 177-184 ch Lounge

123 d 204 ch Comfort

125 d 218 ch Lounge

116 d 116-118 ch Lounge

118 d 143 ch Lounge

120 d 177-184 ch Lounge

123 d 204 ch Comfort

MODÈLES	VERDICT AJ	13	12	11	10	09
CAPTIVA						
2.0 VCDi 127 ch Family Pack	****	13010	10900	9760		
2.0 VCDi 163 ch LS / Family Pack	****	21095	17295	14265		
2.0 VCDi 184 ch LTZ	***	25275	20815	17210		
CHRYSLER						
PT CRUISER						
2.2 CRD Limited	*****		11145	9355	8205	
300C						
3.0 CRD A	****		19520	16515	14505	
GRAND VOYAGER						
2.8 CRD LX	***		18060	14870	13825	
CITROËN						
C1						
1.0 Airdream	****	8320	6755	6360	4535	3970
HDI 55 ch Andream	****			5290	4580	
C3						
1.1	**	9170	8170	6895	5700	5120
Vti 68 ch Attraction	****	9285				
1.4 Ambiance	***		8685	7355	6120	5650
Vti 75 ch	***	9640				
Vti 82 ch Attraction	****	11680	10075	8500	6995	
1.4 Ambiance	****	12820	11090	9305	7630	
Vti 120 ch Exclusive	****	9905	8230	8495	6360	5520
1.6 HDI 90 ch	****	11580	10205	8930	7360	5885
HDI 110-115 ch	****	13735	11265	9715	8295	6945
C2 PICASSO						
Vti 95 ch Attraction	***	10905	9475	8215	6995	6240
Vti 120 ch Confort	****	13650	10900	9400	7830	7020
HDI 90 ch Andream Attraction	****	12120	10380	8545	6950	6015
HDI 110 ch Andream Confort	****	15435	12215	10100	8055	6885
D53						
Vti 82 ch So Chic		14375				
Vti 95 ch So Chic	***		11995	10415	8955	
Vti 120 ch So Chic	****	15335	13155	11480	9735	
THP 150-155 ch Sport Chic	****		14865	12905	10990	
e-HD 90 ch / HDI 90 ch So Chic	****	18135	13795	11645	10025	
e-HD 110-115 ch Sport Chic	****	16685	15575	13330	10810	
C4						
Vti 95 ch / 1.4 90 ch	****	12520	10030	8280	7395	6485
Vti 120 ch	****	13550	10870	8985	7375	6485
THP 140 ch	****			8820	7705	
THP 150 ch Exclusive	****	17560	14125	11670	8675	7600
HDI 92 ch	****	14150	11590	10125	7885	6880
HDI 110 ch Exclusive	****	16800	12155	10630	8445	7405
HDI 140-150 ch Exclusive	****	18940	15630	13700	9670	8485
D54						
Vti 82 ch So Chic						
Vti 95 ch So Chic	***					
Vti 120 ch So Chic	****					
THP 150-155 ch Sport Chic	****					
e-HD 90 ch / HDI 90 ch So Chic	****					
e-HD 110-115 ch Sport Chic	****					
C4 PICASSO						
HDI 90 ch Confort	****	17600				
HDI 110 ch Andream	****	15890	12875	10835	9155	8955
e-HD 115 ch Attraction	****	18255				
Vti 130 ch Confort BMP6	****			10340	9510	
HDI 150 ch Millennium	****	14784	12585			

MODÈLES	VERDICT AJ	13	12	11	10	09
C4 AIRCROSS						
HD 115 ch Attraktion		18830	16010			
HD 150 ch Confort		21385	18175			
C5						
HD 110-115 ch Attraktion	****	15840	12580	10725	9180	7995
HD 140 ch Confort	****	19530	15450	13045	11020	9885
HD 160-173 ch Exclusive	****	19910	16100	13615	11550	10845
HD 200 ch Exclusive	****	23975	19290	15990		
DS 5						
e-HD 110 ch Airream Chic BMP6	****	21840				
HD 160 ch So Chic	****	25365	22080			
Hybrid4 So Chic BMP6	****	28365	24240			
C6						
V6 HDI 240 ch Exclusive A	*****		23885	19945	15150	
C8						
2.0 HDI 138 ch Airplay		21055	16205	13975	12470	9675
2.2 HDI 160-173 ch Airplay		22600	17830	15385	12270	10815
C-CROSSE						
HD 160 ch Exclusive	****	22905	18865	17750	14900	12000
SANDERO						
1.2 75 ch / 1.4 MPi 75 ch Ambiance	****	6045	5615	5090	4280	3320
T0 90 ch / 1.6 MPi 90 ch Lauréate	****	7740	6975	6080	5530	5790
1.5 dCi 70 ch Ambiance	***	9065	8800	6630	5775	5350
1.5 dCi 85-90 ch Lauréate	****	10460	9425	7530	6605	6115
LOGAN						
1.2 75 ch / 1.4 MPi	**	5760	5165	4610	3770	3325
T0 90 ch / 1.6 MPi 90 ch Lauréate	****	7475	6825	5230	4940	4380
1.5 dCi 70 ch Ambiance	****	8130	7915	5910	5155	4500
1.5 dCi 85-90 ch Lauréate	****	9475	8320	6700	5825	5080
LOGGY						
1.5 dCi 90 ch Ambiance		11690	10255			
1.5 dCi 110 ch Ambiance		11515	10115			
DUSTER						
1.5 dCi 90 ch 4x2 Ambiance	***	13170	10945	10015	8400	
1.5 dCi 110 ch 4x2 Ambiance	***	13575	11315	10345	9060	
FIAT						
500						
12.69 ch	***	10435	9085	9150	5960	4770
0.9 85 ch TwinAir s/s Lounge	***	10700	9315	8430		
14.100 ch Lounge	***	11705	10005	9190	7765	7120
1.3 Mj 75 ch Pop	***			6500	5555	
1.3 Mj 95 ch s/s Lounge	***	12155	10485	9340	7690	
500L						
14.95 ch Easy		10240				
0.9 105 ch TwinAir Easy		11065				
1.3 Mj 95 ch Easy BVA		15590				
1.6 Mj 105 ch Easy		16655				
PANDA						
12.69 ch Dynamic	**	6310	5550	4840	4140	
0.9 85 ch TwinAir Easy	***	10110	8640			
1.3 Mj Emotion	***	11715	10655	5800	5175	
PUNTO CULT						
12.69 ch Cult						
1.3 Mj 75 ch s/s Cult						
GRANDE PUNTO						
1.2 65 ch Dynamic	**		5500	5100		

MODÈLES	VERDICT AJ	13	12	11	10	09
1.4 T-Jet 120 ch Dynamic						
1.3 Mj 75 ch Dynamic	***					
1.3 Mj 90 ch Dynamic	***					
1.5 Mj 120 ch Emotion	****					
PUNTO EVO						
1.2 65-88 ch Dynamic	***	8715	7645	6410	5570	
1.4 77 ch Dynamic	***	8865	7920	6460	5830	
1.4 MultiAir 105 ch Easy	***	9715				
1.4 MultiAir 105 ch s/s Dynamic	***	9910	8330	7475	6390	
1.3 Mj 75 ch s/s Dynamic	***	9635	8030	6285	5280	
1.3 Mj 85 ch s/s Dynamic	***	10310	8735	7145	6030	
1.3 Mj 95 ch s/s Dynamic	***	11030				
1.6 Mj 120 ch Emotion	***					
1.6 65-88 ch Dynamic	***	8760	6645	5680		
BRAVO						
1.4 90 ch Dynamic	***	11750	9910	7720	6320	5405
1.4 T-Jet 120 ch Dynamic	****	12500	10540	7875	6410	5420
1.4 MultiAir 140 ch Emotion /	****	13380	11280	8875	6940	6335
1.4 T-Jet 150 ch Elegance	****					
1.6 Mj 90 ch Dynamic /	****					
1.9 Mj 90 ch Dynamic	****					
2.0 Mj 105 ch Dynamic	****					
IDEA						
1.3 Mj 95 ch s/s Dynamic		8570	6850	5530	4620	
SEDIČI						
1.3 Mj 4x2 Dynamic	***	13135				
2.0 Mj 4x2 Dynamic	****	17560	11335	9175	7820	6560
ULYSSE						
2.0 Mj 140 ch 4x2		8780	7215			
2.0 Mj 140 ch 4x2		22665	18970			
2.0 Mj 170 ch 4x2		23860	20235			
FORD						
1er distributeur						
Paris Ile de France						
www.priod.fr						
150 véhicules d'occasion disponibles toutes marques						
KA						
1.2 69 ch Trend / Titanium	***	8575	7800	6340	5310	5060
1.3 TDCi 75 ch s/s Titanium	***	9190	8555	7025	6350	5620
FIESTA						
1.2 60 ch Ghia /	**	9230	8120	6890	5465	4460
1.2 60 ch Ambiente /	***	11560	8475	7195	6035	4980
1.4 96 ch Ghia	***	9635	8125	6860	5610	
1.0 Ecoboost 100 ch s/s Trend	***	11110				
1.6 120 ch Ghia	***	11560	10675	9075	7725	6455
1.0 Ecoboost 125 ch s/s Titanium	***	14420	11575			
1.4 TDCi 69-70 ch Ghia	***	8230	7055	5910	5165	
1.5 TDCi 75 ch Trend	***	9725				
1.6 TDCi 9						

MODÈLES	VERDICT AJ	13	12	11	10	09
1.6 100 ch Plus			7820	6565	5720	
1.4 TDI 68 ch Plus				6320	5540	
1.6 TDI 90 ch Plus				6680	5880	
FOCUS						
1.6 Ti-VCT 85 ch Trend / 1.4 80 ch	***	13000	10555	9485	8215	7415
1.6 SCTi 100 ch s/Titanium	****	14195	11585	10645	8630	7795
1.6 Ti-VCT 100-105 ch Titanium	**		12895		8900	8045
1.6 Ti-VCT 115 ch Trend	***		15110	12335		
1.6 SCTi 125 ch s/Titanium	****		16645	1340		
1.6 Ti-VCT 125 ch Titanium Powershift A	****			10750	9460	8520
2.0 145 ch Ghia				16520	13455	11275
1.6 SCTi 150 ch Titanium	****			13655	11305	9820
1.6 TDI 90-95 ch s/Titanium	****	15835	13280	11890	8135	7480
1.8 TDI 115 ch Trend	****				7650	6800
2.0 TDI 136-140 ch Titanium	****	15985	13340	11905	8580	7610
2.0 TDI 163 ch Titanium	****	16580	16865	12930		
B-MAX						
1.4 90 ch Ambiente	****	11700	9895			
1.0 EcoBoost 100 ch Trend	****	13640				
1.6 Ti-VCT 105 ch Titanium Powershift A	****	16000	12780			
1.0 125 ch s/Titanium	****	15115	13190			
1.5 TDI 75 ch Ambiente	****	13480	11630			
1.6 TDI 95 ch Titanium	****	14815	12475			
MONDEO						
1.8 TDI 100 ch Trend	***					
2.0 / 1.6 TDCi 115 ch Titanium	****	15980	14420	11870	8015	6715
2.0 TDI 140 ch Trend / Ghia	****	18175	14545	12325	9355	
2.2 TDCi 175 ch Ghia	****	19675	16890	14225	10520	
2.2 TDCi 200 ch Sport Edition	****	20065	17840	15080		
C-MAX						
1.6 TDCi 90-95 ch Trend	***	17180	14195	12020	8905	7850
1.6 TDCi 110-115 ch Trend	****	17765	14670	12415	8290	7235
1.8 TDCi 115 ch Trend	***			8085	7080	
2.0 TDCi 136-140 ch Titanium	****	19565	16105	13955	9070	7910
2.0 TDCi 163 ch Titanium	****	19935	16395	13825		
S-MAX						
1.6 TDCi 115 ch s/Titanium		21380	18410	15715	12965	
1.8 TDCi 125 ch Trend		22210	19125	16310	1105	9680
2.0 TDCi 140 ch Trend / Edition		24555	21090	17845	15150	
2.2 TDCi 175 ch Titanium		26910	23060	19485		
KUGA						
2.0 TDCi 136-140 ch 4x4 Titanium	****	25252	24275	20145	15185	12865
2.0 TDCi 163 ch 4x4 Titanium	****	27700	23825	19165	16095	
GALAXY						
1.6 TDCi 115 ch Titanium /						
1.8 TDCi 125 ch Ghia	**	23385	19855	15635	12940	11450
2.0 TDCi 140 ch Ghia	****	24350	20600	16140	13204	11785
2.0 TDCi 163 ch Titanium /	****	25550	21490	16735	13540	11960
HONDA						
1.2 i-VTEC Elegance / 1.2 i-DSI Drive	***	11000	9485	7780	6950	6145
1.4 i-VTEC / 1.4 i-DSI Elegance	****	12120	10780	8870	7430	6570
Hybrid 1.3 i-VTEC	****	14275	12585	10930		
CIVIC						
1.4 i-VTEC Comfort / 1.4 i-DSI Comfort	***					
1.8 i-VTEC Sport	****	17800	14025	12190	10270	9110
2.2 i-CTDi Comfort	****	19680	17115	15225	11470	9625
ACCORD						
2.2 i-TEC Elegance / 2.2 i-CTDi Sport	****	27310	23830	19355	11465	9770
2.2 i-TEC 180 S	****	2165	17985	14465		
CR-V						
2.2 i-TEC Comfort / 2.2 i-CTDi Elegance	****	28875	25200	21365	14600	11885
HYUNDAI						
i10						
1.1 66 ch		6635	5880	5130		
1.2 78 ch Pack		7295	6960	5955		
1.1 CRDI 75 ch Pack				4625	4270	
i20						
1.2 79-85 ch Pack						
1.4 100 ch Pack Sensation		9520	8255	6980	5260	4570
1.1 CRDI 75 ch /		11930				
1.4 CRDI 75 ch Pack Clim		10475	8620	7265	6140	5420
1.4 CRDI 90 ch Pack Confort		11920	9840	7775	6510	5735
i30						
1.4 Pack Clim	***	13730	11080	8005	6845	6385
1.6 CRDI 90 ch Pack Clim	***	15475	8035	6300	5720	
1.6 CRDI 115 ch Pack Confort	****	16885	14365	9405	7660	6385
2.0 CRDI 140 ch Pack Luxe				8170	6955	
i40						
1.6 GDi 125 ch Pack Sensation						
1.7 CRDI 125 ch Pack Sensation		17055	14360			
1.7 CRDI 125 ch Pack Premium		17210	14590			
1.7 CRDI 136 ch Pack Premium		20790	17715			
ix20						
1.4 CRDI 75 ch BlueDrive Pack Evidence						
1.4 CRDI 90 ch Pack Inventive		12380	9150	8215		
1.6 CRDI 115 ch Pack Premium		16000	13285			
ix35						
1.7 CRDI 115 ch 2WD Pack Edition		18960	16550	14035		
2.0 CRDI 136 ch 2WD Pack Edition		24990	20185	17230		
ix55						
3.0 V6 CRDI 240 ch 4WD Pack Premium BVA		31680	27990	22520	19115	17175
JAGUAR						
JAGUAR Marne La Vallée						
Véhicules Neufs & Occasions						
01 64 68 40 00						
www.jaguar-marne-la-vallée.fr						
XF						
2.0D 190 ch / 2.7D 200 ch						
Bi-turbo Luxe BVA	****	31370	25685	21670	20460	17125
3.0 V6 D 240 ch Luxe BVA	****	40175	31030	26280		
3.0 V6 DS 275 ch Luxe Premium BVA	*****	42550	36270	30580	2590	18765
F-TYPE CABRIOLET						
3.0 340 ch BVA			57250			
3.0 380 ch BVA			66250			
5.0 450 ch BVA			77470			
XJ						
3.0 300 275 ch Luxe			58365	43715	34295	28100

MODÈLES	VERDICT AJ	13	12	11	10	09
XX						
Coupe 5.0 V8 385 ch BVA				64655	51990	38860
Cabriolet 5.0 V8 385 ch BVA				68975	58645	43615
				33395	27225	
WRANGLER						
2.8 CRD 177-200 ch Rubicon / Sahara BVA	*****	30710	27240	24325	16940	15890
COMPASS						
2.0 CRD 136-140 ch Limited			21675	18140	15380	11635
2.2 CRD 163 ch Overland			23895	20000	17975	10065
CHEROKEE						
2.8 CRD Limited A				18865	14425	12710
3.0 CRD Limited A				34720	30610	25365
				18930	15860	
KIA						
NOISY AUTOS SERVICES Tél : 01 48 45 59 72						
108, rue Vaillant Couturier - 93138 Noisy-le-Sec						
Contactez : Virginie ou Laurent						
GARGES AUTOS SERVICES - Tél : 01 39 93 60 33						
11, rue Marcel Cerdan - 95140 Garges les Gonesse						
Contactez : Edouard ou Xavier						
Nouveau site : www.nas-kia.com						
PICANTO						
1.0 LX				8820	7820	6825
1.1 EX Pack				9740	8640	7535
1.2 85 ch Premium					3815	3355
1.1 CRDI 75 ch Active						
RIO						
12. 85 ch ISG Active				8840	7505	
14. 97-109 ch Active / Premium				13155	11415	8680
11. CRDI 75 ch ISG				10485	9235	
14. CRDI 90 ch Active				13480	11510	
15. CRDI 110 ch Active						6910
CEFD'						
14. 90 ch Motion	****	12760	10940	9395	7370	5950
16. DOHC CVT Motion	****			9235	7655	6950
16. GD 135 ch Active	****	15080	12965			
14. 90 ch Active / 16 CRD 90 ch Active	****	14455	12420	9905	7565	6390
16. CRD 115 ch Active	****	16250	13890	10380	8210	6720
16. CRD 120 ch ISG Sport Nav	****	16960	14610	10960		
VENGA						
14. 90 ch Active				13235	11880	8820
16. 125 ch Active A				13555	11950	9390
14. CRDI 90 ch ISG Active				11620	9720	7940
16. CRDI 115 ch Premium				14580	13015	10470
SOUL						
1.6 128 ch Play				13095	10940	7550
1.6 GD 140 ch Active				14735	12825	10200
1.6 CRDI 120 ch Style						7295
OPTIMA						
1.7 CRDI 136 ch Active				21230	17965	
CAREN						
17. CRDI 115 ch Active				20275		
17. CRDI 136 ch Active				20735		
2.0 CRDI 140 ch Sport				12390	10185	8245
SORENTO						
2.5 CRDI 170 ch EX Major				13095	10940	9795
2.2 CRDI 197 ch Active				21675	18455	15430
SPORTAGE						
2.0 CRDI 136 ch 4WD Active	****		23485	20550	18080	9380
LANCIA						
YPSILON						
12. 69 ch Gold				8155	6670	5230
0.9 TwinAir 85 ch s/Gold				10590	8790	7350
13. Mjet 95 ch s/Gold				12590	10155	7995
DELTA						
16. Mjet 120 ch Di Lusso	*****		22895	18655	15880	10085
20. Mjet 165 ch Oro	*****		18820	15810	8850	8470
19. Mjet 190 ch Di Lusso	*****		23125	19895	16885	10440
THEMA						
3.0 V6 Mjet 190 ch Platinum BVA			29785	24355		
3.0 V6 Mjet 230 ch Platinum BVA			32250	26255		
VOYAGER						
2.8 Mjet 163 ch Gold BVA			31290	25280		
LAND ROVER						
FREELANDER				30435	20780	17680
TD4 HSE BVA					13525	12395
DISCOVERY 4					33120	31000
TD6 SE BVA					19795	15690
RANGE ROVER EVOQUE						
TD4 Dynamic	*****	36350	27710	29780		
ED4 Dynamic	*****	34835	30900	28115		
SD4 Dynamic	*****	41355	37660	33800		
RANGE ROVER SPORT						
TD6 DPF HSE BVA				61025	57330	44900

MODÈLES	VERDICT AJ	13	12	11	10	09	MODÈLES	VERDICT AJ	13	12	11	10	09	MODÈLES	VERDICT AJ	13	12	11	10	09
D 90 ch One	****	24490					207		14.75 ch Urban	*****	6840	6950	5300	15.0 dCi 65 ch Authentique	***	5945	4735	3905		
SD 1.4 ch Cooper S	****	26070					14. VT/95 / 1.6 VT/95 ch Active	*****	8115	6705	6200	15.0 dCi 75 ch Authentique	****	8895	7640	6230				
MINI COUNTRYMAN							1.6 VT/120 ch Premium	*****	9095	7315	6005	15.0 dCi 85 ch Initiale	****	11185	9380	7470				
98 ch One	****	17340	15570	14135			1.6 THP 150 ch Premium Pack	*****	10000	8600		CLIO II CAMPUS								
122 ch Cooper	****	19270	17260	15540			1.4 HDI 70 ch Trendy	****	7835	6675	6215	1.2 Authentique	**							
184 ch Cooper S	****	23615	21080	18910			1.6 HDI 90 ch Premium	*****	8600	7310	6430	1.2 75 ch Authentique	**	5750	5195	4665	4010			
218 ch John Cooper Works	****	29690					1.6 HDI 110 ch Feline	*****	9685	8320	7790	1.5 dCi 65 ch Sport Way	**			4725	4080			
D 90 ch One	****	18830	16865	15100			207 CC							1.5 dCi 85 ch Authentique	**			5020	5325	
D 112 ch Cooper	****	21060	18720	16740			1.6 VT/120 ch Sport Pack	*****	17320	14775	12420	10185								
D 143 ch Cooper S	****	24110	21470	19380			1.6 THP 150 ch Feline	*****	17390	14795	12425	10160								
							1.6 HDI 110 ch Feline	*****	16210	14500	12410	10260								
MITSUBISHI							208							CLIO III						
ASX							VTI 68 ch Confort	****	9200	6985		1.2 75 ch Authentique	**	5940	5400	5130				
1.8 DDi-D instyle		21205	17070	16500			VTI 82 ch Allure	****	12150	10685		TG 100 ch Dynamique	****	8750	7530	6345				
1.8 DDi-D instyle 4x4		23185	20475	17170			VTI 120 ch BVA Allure	****	14430	13980		1.6 110 ch Dynamique	****	10345	9060	7690	6670			
OUTLANDER							THP 155 ch Feline	****	16700	14115		1.6 128 ch GT	****	10530	9245	7985	6485			
2.2 dCi-0116 Instyle TC-SST		29840	23310	19065	15805		HD 68 ch Oxford	****	15000			1.5 dCi 70 ch Authentique	****	8070	6760	5850	4570			
2.2 dCi-0117 Instyle		23390	16910				e-HDI 92 ch Allure	****	14450	12220		1.5 dCi 85-90 ch Dynamique	****	9215	7815	6165	5455			
PAJERO LONG							e-HDI 115 ch Allure	****	15100	14675		CLIO IV								
3.2 dCi-D instyle BVA		36940	31365	26185	22405	19215	208							1.2 75 ch Life	**	10135				
							VTI 82 ch Access	****	12170			TG 90 ch Intens	****	13710						
PIXO							VTI 120 ch Allure	****	16260			TG 120 ch EDC GT	****	19245						
1.0 68 ch Acenta		6540	5580	4705	3990		HD 68 ch Access	****	12580			d0 75 ch Life	**	13700						
MICRA							e-HDI 92 ch Active	****	15030			d0 90 ch Intens	****	14885						
1.2 65 ch Acenta	**	10000	8100	6550	6175	4950								MODUS						
1.2 80 ch Acenta	****	10075	8145		6415	5545		308			1.2 75 ch Expression	***	6460	5200	6150	5410				
1.4 88 ch Lolla Lempika	****	11970	10365	8640	8605	8015		VTI 120 ch Navette	****	15180	12775	11385	7790	7165						
1.2 dCi 86 ch Acenta	****	12425	10750	8980	7305	6480		1.6 THP 156 ch Feline	****	16615	14270	12700	9590	8885						
1.5 dCi 86 ch Life	****	11290	9385	8030	7275	6310		1.6 HDI 110 ch Comfort Pack	****	13275	10770	9100	7790	6280						
JUKE							2.0 HDI 115 ch Access	****	16860	14610	12230	9580	7675							
1.4 94 ch		12870					2.0 HDI 150 ch	****	17715	14330	12230			CAPTUR						
1.6 117 ch Acenta	****	17160	14745	11140			2.0 HDI 163 ch Feline	****	18990	15680	13395			TG 90 ch Life	***	12545				
1.6 117 ch Acenta	****	20820	17855	12235			308 CC						TG 120 ch Zen	***	15695					
1.6 turbo Nismo	****	22925					1.6 HDI 112 ch Sport	****	18815	15260	12810	10515		d0 90 ch Intens	***	14005				
1.5 dCi 110 ch Visia	****	14975	13090	11125			2.0 HDI 140 ch Feline	****	22170	18115	15255	11100		MÉGANE III						
QASHQAI							2.0 HDI 163 ch Feline A	****	22170	18115	15255			TG 115 ch	***	13380	12715			
1.5 dCi 106 ch Visia	****	16725	14375	12145	10430	9245	407						TG 130 ch Base	***	15810	11445	10705	8270	7505	
1.6 dCi 130 ch sAcenta	****	18740	16035	14350	1315	11735	1.6 HDI 110 ch Comfort Pack	****	9160	7720				TG 120 ch Caméra	***	13610	9355	9185	8305	6395
2.0 dCi 150 ch sAcenta	****	23025	21225	13910			2.0 HDI 136 ch Comfort Pack	****	9430	8430				d0 105-110 ch Authentique	***	14125	12100	10900	9740	
X-TRAIL							508						d0 130-140 ch Caméras	***	15695	12290	10910	9185	7960	
2.0 dCi 150 ch 4x4 LE		23735	22400	19230	14820	12980	1.6 HDI 110-112-115 ch Access	****	16875	14430	12060			MÉGANE III CC						
PATHFINDER							2.0 HDI 140-150 ch Active	****	19925	16985	14330			d0 110 ch Black Edition	***	17290	13430	11485	9530	
2.5 dCi 171 ch TPL SE		34030	29130	24020	16700	14965	2.0 HDI 163 ch Allure	****	22545	19115	16215			1.2 dCi 130 ch	***	19655	15000	12000	9975	
3.0 V6 dCi 231 ch TPL BVA		38110	32590				Hybrid 2.0 HDI 200 ch	****	23020	21555				d0 160 ch	***	15795	12195	10085		
370Z							2.2 HDI 204 ch GTA	****	25970	22520	19105			FLUENCE						
Coupé 3.7 V6 328 ch GT Edition		31935	28415	24390	20865	18590	308S						Z.E. Expression		12710	10155				
Rodster 3.7 V6 328 ch Pack		33025	29000	24040	20480		1.6 HDI 115 ch / HDI 112 ch Access	****	18105	16315	12840	10560	9145	d0 90 ch Expression		8115	6095			
OPEL							2.0 HDI 150 ch Allure	****	22960	19905	16840	13430	11540	d0 110 ch Dynamique		11270	8225	7240		
AGILA							2.0 HDI 163 ch Allure A	****	23260	20730	17530	14020		LAGUNA						
1.0 65 ch	****	8860	7205	6335	5325	4630	Hybrid 2.0 HDI 200 ch	****	26735	23650	21990			1.5 dCi 110 ch Black Edition	***	16800	13140	11370	9050	
1.2 86 ch	****	9135	7755	6610			607						1.6 dCi 130 ch Black Edition	***	18010	13760	12665	9340		
1.2 94 ch g's	****						2.0 HDI 136 ch Navette	****	21620	17365	15710	11935	10245	1.6 dCi 150 ch	***	18980	16600	14195	10385	
1.3 CDTi 75 ch	CORSA						2.0 HDI 163 ch Active	****	22450	18230	15910	10225		Black Edition	***	14920	12005	11370	8940	7625
1.2 80-85 ch Edition	*	9460	8550	7555	6435		508B						1.6 dCi 105-110 ch Authentique	***	16155	12670	12000	8665	7405	
1.4 90-100 ch Cosmo	****	10795	9025	8000	6755		1.6 HDI 112 ch Access	****	19970	15180	12945	10975		1.6 dCi 130 ch Dynamique	***	18795	15940	12800	8800	
1.4 120 ch s'y Cosmo	****	11230					2.0 HDI 150 ch Active	****	20125	17450				1.6 dCi 150 ch Privilège	***	21600	17015	13705	11015	9330
1.3 CDTi 75 ch Cosmo	****	10795	7790	6735	6200		407						Latitude							
1.3 CDTi 95 ch Cosmo	****	11000	9680	8360	6865	5805	2.0 HDI 163 ch Allure	****	22205	19800	14295	11655		d0 150 ch Initial A		22190	18450	16810		
1.7 CDTi 110 ch Cosmo	****	11300	10220	8645	7270		408B						ESPACE IV							
1.7 CDTi 110 ch Enjoy	****	10650	13075	11385	8615	5860	2.2 HDI 156 ch Feline	****	20840	15685	14550	12810		2.0 dCi 130 ch 25 ans	***	22330	16240	13560	11230	8700
1.7 CDTi 100-110 ch Enjoy	****	16580	12435	11735	7045	6145	911 COUPÉ TYPE 997						2.0 dCi 150 ch 25 ans	***	24005	17510	14680	11875	9355	
1.7 CDTi 110-110 ch Enjoy	****	16965	13965	11905	7205	6220	1.6 THP 200 ch	****	25130	21445	18450	15020		KOLEOS						
2.0 CDTi 160-165 ch Cosmo	****	17215	13915	11415			2.0 HDI 163 ch	****	25715	21025	17615	14500		2.0 dCi 150 ch Base Edition	***	19390	16665	12960	11000	10380
IN SIGNIA							BOXSTER						2.0 dCi 175 ch 4x4 Exception	***	24245	20880	14980	12845	11390	
2.0 CDTi 110 ch Connect Pack	****	19150	15840	13690	10690	9670	27/ 245/ 29/ 265	****	37090	32735	29315	24990	22020	SAAB						
2.0 CDTi 130 ch Connect Pack	****	19050	15600	13495	11880	10620	34/ 53/ 10-32/ 20	****	50440	40975	36675	31400	27790	9-3 SPORT HATCH						
2.0 CDTi 160 ch Cosmo	****	22950	19100	14935	12710	11470	CAYMAN						1.9 TTDI 120 ch Linear	***	19175					
2.0 CDTi 165 ch Cosmo	****	22650	18150				29/ 35/ 50 ch	****	41860	36165	31870	27225	24115	1.9 TTDI 120 ch FR</						

Président : Ernesto Mouri

axel springer

Président Axel Springer France : Ralph Büchi

RÉDACTION

8, rue François-Ory - 92543 Montrouge Cedex

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

E-mail : autojournal@mondadori.fr

(Pour joindre directement votre interlocuteur,

composez le 01 41 33... suivi du numéro de poste)

Directeur de la rédaction : Laurent Chiappello

Rédacteur en chef : Mathieu Chevalier, assisté de Karine Roumestand (5594)

Rédacteurs en chef adjoints : Thierry Emptus (5591),

Guy L'Hospita (5396), Lorena Martini (photo, 5407)

Directeur artistique : Véronique Martin

Actus, nouveautés : Brice Pernot (chef de rubrique, 5633), Florian Chopin (5595)

Essais : Méline Prian (chef de rubrique, 5416), Stéphane Meurer (5307)

Service/Pratique : Pascal Richard (chef de rubrique, 5566), Aymeric Canuel (5335)

Technique : Vincent Coppin, Frédéric Haas

Convoiages : Sylvain Cambier (responsable)

Secrétaire générale de la rédaction : Florence Rouelle

Secrétariat de rédaction : Jean-François Jollet

(1^{er} secrétariat de rédaction), Valérie Fröhlich

Chef de studio : Nicolas Georgieff

Maquette : Béatrice Schiano de Colella, Sabah Slimani

Photographies : Yann Lefebvre, Christian Martin

Responsable service photo : Jeanne-Marie Voitée (5650)

Ont collaboré à ce numéro : Clément Choulart, Éric Montgobert, Brigitte Roux

DIRECTION - ÉDITION

Directeur de la publication : Carmine Perna

Directeur exécutif : Stéphane Hilaire

Éditrice : Agnès Nicolas

DIFFUSION

www.vendezplus.com

Directeur diffusion : Jean-Charles Guérault

Responsable diffusion marché : Philippe Merrien

Responsable diffusion : Nicolas Chanliau

MARKETING

Directrice marketing : Sylvie Sigaret

Responsable marketing : Frédérique Gasbarri

Abonnements : Johanne Gavarini, Agnès Tran

PUBLICITÉ

Tél. : 01 41 33 53 52. Fax : 01 41 33 57 03

Directeur commercial : Christophe Bonnet

Directrice Groupe Commercial : Caroline Soret

Assistante de publicité : Christine Chesse

Équipe commerciale : Paul Bellariche, Thibault Coordon,

Anne Buré-Emmel, Olivier Lamotte, Christian Touzay

Opérations spéciales : Grégory Gounse

Exécution : Stéphane Durand

Planning : Angélique Consoli (5352)

ANNONCES CLASSÉES

Tél. : 01 41 33 55 54

Directeur commercial : Jean-Michel Godet

Directeur de publicité : Marc Quelle

Commerciale : Julie Aldabo

Assistante / maquettiste : Sylviane Rogusa

Maquettiste : Alexandre Guillard

FABRICATION

Directeur des opérations industrielles : Dominique Aymard

Directeur de la fabrication : Isabelle Delanoë

Chefs de fabrication : Isabelle Simon-Mezari (1062), Henri Tuquetbarbe (2253)

Responsable service presse : Sylvain Boulard (2988)

Adjoint responsable service presse : Christophe Guérin (4919)

FINANCE

Finance manager : Guillaume Zaneski

Éditeur : Editions Mondadori Axel Springer "EMAS" SNC

Siège social : 8, rue François-Ory - 92543 Montrouge Cedex

Co-gérants : Carmine Perna et Patrick Wehrmann

Actionnaires principaux : Mondadori France SAS

et Axel Springer France SAS

Imprimeur : Moury, BP 12, Route d'Étampes,

45331 Malherbes

N° ISSN : 0005-0768

Commission paritaire : 0318 K 82833

Dépôt légal : août 2014



Abonnement

Vous souhaitez vous abonner ou vous avez besoin d'un renseignement sur votre abonnement ? Contactez-nous.

Par téléphone : 01 46 48 48 75.

Par courrier : Service abonnements L'Auto-Journal - CS 50273 - 27092 Évreux Cedex 9

Par internet : en tapant dans votre navigateur abo.lautojournalmag.fr

Abonnement France : 64 € (1 an, 26 numéros dont Special Salon),

78 € (1 an, 26 numéros + 5 hors-séries).

Prix de vente incluant T.V.A. à 2,10 %.

Belgique (Edigroupe Belgique Sprl, tél. : 070 233 304,

abobelgique@edigroup.org) : 89,95 € (1 an, 27 numéros).

Suisse (Edigroupe S.A. tél. : 022 860 84 01,

abonne@edigroup.ch) : 139 CHF (1 an, 26 numéros).

MODÈLES	VERDICT AJ	13	12	11	10	09
EXEO						
2.0 TD 120 ch Gran Via		16245	12525	10640	9100	
2.0 TD 143 ch Gran Via		19740	16200	13700	11540	
2.0 TD 170 ch Sport		20205	16705	12750	10945	
ALHAMBRA						
2.0 TD 19 ch Styline		22850	18950	16355	11340	7725
2.0 TD 140 ch Styline		23350	19675	16755	12050	8000
2.0 TD 170 ch StyleL		26715	21825	18600		
SKODA						
CITIGO						
1.0 MPi 160 ch Active		6835				
1.0 MPi 175 ch Active		7270				
FABIA						
1.2 60 ch Pep's / Classic	★★★	8670	7170	5770	4750	4125
1.2 70 ch Ambiente	★★★	9995	8040	6935	5765	5270
1.2 TSI 85 ch Active / 1.4 85 ch Ambiente	★★★★	12170	9325	7250	6025	5475
1.2 TSI 105 ch / 1.6 105 ch Confort	★★★★		8310	8885	8215	
1.2 TDI 75 ch / 1.4 TDI 105 ch Ambiente	★★★★	12115	10400	8580	6315	5290
1.6 TDI 90 ch Active	★★★★	12055	10330	8920		
1.6 TDI 105 ch / 1.9 TDI 105 ch Ambiente	★★★★	13445	11045	9930	7515	5505
OCTAVIA						
1.2 TSI 85 ch Active	★★★	13185	11065	9165	7740	
1.2 TSI 105 ch Classic	★★★	14035				
1.4 TFSI 122 ch Classic	★★★		9835	8265	7285	
1.4 TSI 140 ch Active	★★★★	17280				
1.6 TDI 105 ch / 1.9 TDI 105 ch Ambiente	★★★★	15635				
2.0 TD 140 ch / 1.6 TD 150 ch Ambiente	★★★★	18740	15035	13215	10480	9345
2.0 TD 170 ch / 184 ch RS	★★★	22235	16840	13525	10935	9680
ROOMSTER						
1.2 TDI 75 ch Pep's /		12680	10585	8735	6670	
1.4 TD 80 ch Ambiente		13490	10565	9090	7545	
1.6 TDI 90 ch Ambiente		14285	11750	9760	8105	
SUPERB						
1.6 TDI 105 ch Ambiente	★★★★	19880	15640	12355	9260	7940
2.0 TD 140 ch Ambiente	★★★★	22470	16465	12155	9580	8240
2.0 TD 170 ch						
2.5 V6 TD 163 ch Confort	★★★★	28130	19360	14410	10745	9125
YETI						
1.6 TD 105 ch Greenline	★★★★	15710	13710	11810		
2.0 TD 110 ch Active	★★★★	16955	14150	11815	8830	
2.0 TD 140 ch 4x4 Ambition	★★★★	20175	16965	14160	11915	
FORTWO COUPÉ						
1.0 61 ch Pure	★★★	7830	6710	5600	4460	3860
1.0 71 ch MHD Passion	★★★★	9900	8425	6910	5625	4940
1.0 84 ch Passion	★★★★	10215	8695	7980	6915	4870
1.0 120 ch Grubis	★★★★	14240	12070	9785	8580	
0.8 CDI 54-54 ch Pulse	★	9615	8035	6780	3740	2870
SUBARU						
SWB Croissy						
Marne la Vallée						
Véhicules neufs & Occasions						
01 64 68 40 00						
croissy@subaru.fr						
TREZIA						
1.3 100 ch		1265	10645			
1.4 91 ch		14530	12630	10485		
FORESTER						
2.0 XS		22705	21315	16975	13520	11790
IMPREZA						
2.5 165 WRX STI S		31050	26960	23580	21870	20290
2.0 Sport			15605	12865	11525	
SUZUKI						
ALTO						
1.0		7740	5440	4790	4050	3585
SPLASH						
1.0 65 ch GL		8650	6680	5440	4435	3845
1.2 WT 86 ch GLSA		9185	8485	6830	5210	4510
1.3 0067 75 ch GLS		15280	13400	10865	8985	7225
SWIFT						
1.2 WT 1.3 92 GL / In the City		9785	8445	8095	7210	6950
1.3 0067 75 ch In the City		10680	9185	7985	7450	6220
SX4						
1.6 0066 GL		13515	11850	9240	7640	6595
2.0 0066 / 1.9 DDIS GLX		15280	13400	10865	8985	7225
GRAND VITARA						
1.9 0066		18380	17665	15105	12670	10140
KIZASHI						
2.4 WT 4x2 Sport		21795	18400	15410		
TOYOTA						
IQ						
WT-i 68 ch		12240	11985	7680	6580	5835
WT-i 100 ch s1s		12785	12315	9640	8235	7215
D-40 90 ch		13050	12580	7940	6480	5600
AYGO						
1.0 WT-i		7020	6145	5840	5420	4770
D-40 Sport			6335	5275	4570	
YARIS						
1.0 69 ch VVT-i UP	★★★	9485	8280	7085	9705	5870
WT-i 87-100 ch s1s Lounge	★★★★	11415	9955	8250	8365	7235
HSD 100 ch active	★★★★	14185	12365			
D-40 90 ch Confort	★★★★	11935	10404	7885	6925	6130
VERSO S						
WT-i 100 ch Active		12915	10280	8420		
D-40 90 ch Active		14975	11200	9890		
AURIS						
WT-i 97-100 ch Active / Linea Terra	★★★★	13130	10910	9480	7785	7025
WT-i 124-132 ch Dynamic / Linea Terra	★★★★	16745	12440	10790	8370	7510
HSD 136 ch Connect'15		17900	14025	12805		
D-40 90 ch Dynamic / Linea Terra	★★★★	14815	11330	9655	7810	6940
D-40 126 ch Dynamic / Linea Terra	★★★★	17540	12655	10685	8420	7415
D-40 177 ch Dynamic	★★★★		9130	9100	8005	
PRIUS						
HSD 136 ch	★★★★	20185	17705	13660		

Référent sur le marché de l'automobile premium

aj ANNONCES



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

Aramisauto.com

Sans doute la meilleure façon d'**acheter** ou de **vendre** sa voiture

ACHETER VOTRE VOITURE

- Neuve ou Occasion
- 1500 voitures en stock
Plus de 30 marques disponibles
- Satisfait ou 100% Remboursé
pendant 15 jours ou 1000 km

PRIX BAS
JUSQU'À
- 35%

www.AramisAuto.com

VENDRE VOTRE VOITURE

- Estimation en **2 min**
- **Sans obligation**
d'acheter une nouvelle voiture
- Vendue et payée en **24h** !



www.AramisAuto.com



25 AGENCE EN FRANCE
ET 3 EN ALLEMAGNE



APPELEZ-NOUS

0 811 365 804

(prix d'un appel local)

- + Garantie constructeur pour les voitures neuves
- + Garantie jusqu'à 5 ans sur les voitures d'occasion

VOS ANNONCES



Cadillac SRX 3.0 V6 Luxury 34 900 €
07/11, 56 700 km, toit ouvrant, GPS, téléphone, bi-xénon.

Automobiles Chassay 02 47 40 60 60



Corvette C7 6.2 V8 BVM 460ch 79 850 €
GPS, cuir Nappa, toit transparent, caméra.

Automobiles Chassay 02 47 40 60 60



Lotus Elise Club Racer 1.6 136ch 36 900 €
0 à 100 km/h en 6s, plusieurs coloris disponibles.

Automobiles Chassay 02 47 40 60 60



Jaguar XF 2.2D 200ch BVA 39 990 €
01/13, 20 km, GPS, téléphone, caméra, xénon.

Automobiles Chassay 02 47 40 60 60



RR Evoque SD4 BVA Dynamic 56 980 €
03/14, 50 km, GPS, téléphone, toit panoramique.

Automobiles Chassay 02 47 40 60 60



Audi A6 Avant 2.0 TDI S-line 53 940 €
02/14, 25 km, GPS, téléphone, camera.

Automobiles Chassay 02 47 40 60 60



BMW Z4 35is DKG 42 900 €
10/10, 25 300 km, GPS, JA 19", keyless.

Automobiles Chassay 02 47 40 60 60



BMW 535i luxe 35 000 €
07/10, 25 000 km, éclairage adaptif de virage, caméra de recul, assistant automatique de stationnement, ttes opts...
Ref 913(2). 05 57 51 04 90

Décalamin'heure

Gagnez votre Décalamin'Heure sur notre site internet

LE PREMIER FABRICANT DE DECALAMINEURS PROFESSIONNELS 100% FRANCAIS

Dépolluez et décalaminez votre moteur !

DÉCALAMINAGE À L'HYDROGÈNE
MOTEURS ESSENCE & DIESEL

PUISANCE ↑
CONSOMMATION ↓
ÉMISSIONS DE CO₂ ↓

65 € Prix conseillé
30 MIN CHRONO

CERTIFIÉ VERITAS

✓ Augmente la durée de vie du moteur
✓ Réduit les fumées à l'échappement

✓ Evite l'enrassement des pièces : FAP, vanne EGR...

PLUS DE 600 CENTRES DÉCALAMIN'HEURES EN FRANCE.

Professionnels, devenez Partenaire Décalamin'heure :

03 20 72 93 34
www.decalamineur.com

ECOCONCEPT EUROPE : 123 - 125 Rue du Général Leclerc
59520 MARQUETTE LEZ LILLE - FAX : 09 82 56 93 34



Alfa Romeo 159 SW 2.0 JTDM 14 900 €
136 Distinctive de 2011, JA 18", clim auto, souscription de gar. possible de 3 à 24 mois. Reprise et financement poss. Nbrs opt. Ref 912(G). 06 07 30 37 10



Buggy châssis score Prédateur
Rare, entièrement fermé, moteur BMW turbo diesel, boîte séquentielle Mandrela, vérins, gonflage.
Ref 910(4). 07 62 36 63 80

Aramisauto.com

VENDRE VOTRE VOITURE

- Estimation en 2 min
- Sans obligation d'acheter une nouvelle voiture
- Vendue et payée en 24h !

www.AramisAuto.com
0 811 365 804 (prix d'un appel local)

ter Voitures DE L'ANNÉE

Mercedes - BMW
Audi - VW

Direction et Collaborateur ALLEMAGNE

www.lesvoituresdelannee.com
06.09.78.09.20
aupe@lesvoituresdelannee.com

AUTO THÉRAPIE N° 9

« Protéger ceux qu'on aime »



SUBARU XV

Sans doute
la meilleure
voiture
en toutes
circonstances

Subaru XV à partir de 24 950 € TTC. Modèle présenté :
Subaru XV 2.0i 150 cv (PM incluse) :
27 500 € TTC Tarif public au 1^{er} avril 2014.
Consommations et émissions de CO₂ (sur parcours mixtes) de la gamme Subaru XV : de 5,6 à 6,9 l/100 km et de 146 à 160 g/km.



WWW.SUBARU.FR



Confidence in Motion

*voir conditions en concession.

Profitez d'une offre Reprise Remise
de 2000 €
plus malus écologique offert*

©Subaru *La Confiance en Mouvement.

AUTOMOTION

Automotion Paris Ouest
57, Boulevard Richard Wallace - 92800 PUTEAUX

Tel : 01.46.25.00.80



VENEZ DÉCOUVRIR LA NOUVELLE GAMME MAZDA 3

TOUTE LA GAMME MAZDA 6
DISPONIBLE IMMÉDIATEMENT



TOUTE LA GAMME CX5
DISPONIBLE IMMÉDIATEMENT



AVANTAGE
CLIENT
3 500 €
*sous conditions
d'acquisition

OFFRES SPÉCIALES
ENTREPRISES
PROFESSIONS
LIBÉRALES
nous consulter



Mazda3 Edition Spéciale Essence
à partir de..... 20.900 €

VEHICULES DE DIRECTION**

Mazda 2 Dynamique	à partir de 13.900 €	Mazda 3 Diesel Dynamique BVA.....	à partir de 23.990 €
Mazda 6 Diesel 2.2 150 Dynamique BVA.....	à partir de 27.900 €	Mazda MX5 1.8 RC Elegance cuir	à partir de 22.900 €
Mazda CX5 Diesel 2.2 175 Sélection BVA.....	à partir de 32.900 €	Mazda 3 Diesel Selection BVM.....	à partir de 26.990 €

NOS VÉHICULES D'OCCASION GARANTIS**

Mazda MX5 RC Shizuka - 2012 - 16 000 km..... à partir de 19.900 €

Mazda RX8 40^e anniversaire - 2009 - 22000 km à partir de 15.900 €

* Selon modèles - ** Dans la limite des stocks disponibles. - photo non contractuelle.
Consommations cycle mixte (l/100km) : Mazda MX5 : 7 à 7,6, Mazda 2 : 4,1 à 5,2, Mazda 3 : 4,5 à 7,6, Mazda 5 : 6,1 à 8,2, Mazda 6 : 5,2 à 7,6. Mazda CX-5 : 4,6 à 6,6.

MAZDA AUSTERLITZ

20, boulevard de l'Hôpital - 75005 Paris

www.mazda-paris.fr

01 47 07 15 18

CHASSAY

TOURS

CABRIOLET-ROADSTER | COUPÉ-GT[®]
BERLINE-BREAK | SUV-CROSSOVER



Venez découvrir

Un établissement unique et un concept de distribution
inédit dans l'automobile haut de gamme en France

18 MARQUES PREMIUM - 200 VOITURES EN STOCK

A une heure de Paris en TGV ou deux heures par l'autoroute A10

ACHAT - VENTE - REPRISE - ENTRETIEN - FINANCEMENT[®]
CABRIOLET-ROADSTER | COUPÉ-GT | BERLINE-BREAK | SUV-CROSSOVER

AUTOMOBILES CHASSAY - 11 BOULEVARD ABEL GANCE - 37 100 TOURS - 02 47 40 60 60 - CHASSAY.FR

JUSQU'À
-44%
SUR VOTRE VOITURE
NEUVE

AUTO-IES.com

Voitures neuves moins chères

- Satisfait ou remboursé 14j - 750 km
- Garantie constructeur jusqu'à 7 ans
- Offre de financement en crédit ou LOA
- + de 400 modèles en stock ou en arrivage

A partir de
15 642 € TTC jusqu'à
-37,1%

RENAULT NOUVELLE MEGANE



A partir de
18 808 € TTC jusqu'à
-26,7%

PEUGEOT 3008



A partir de
22 352 € TTC jusqu'à
-15,3%

AUDI A3 SPORTBACK



A partir de
16 758 € TTC jusqu'à
-39,2%

RENAULT SCENIC



A partir de
18 619 € TTC jusqu'à
-44,3%

RENAULT MEGANE COUPÉ CABRIOLET



A partir de
17 939 € TTC jusqu'à
-25,5%

CITROËN C4 PICASSO



A partir de
11 815 € TTC jusqu'à
-24,5%

RENAULT CLIO 4 ESTATE



A partir de
16 113 € TTC jusqu'à
-17,5%

PEUGEOT 308



A partir de
10 662 € TTC jusqu'à
-33%

FIAT 500



04 70 30 87 60



IES (nom commercial : Auto-IES.com) SAS au capital de 400 000 € filiale et locataire gérante de la société AUTO-IES, SAS au capital de 583 270 €, ZAC les Andises 03300 CREILZIER LE NEUF, RCS CUSSET 449 120 799 - FR 11449120799-APE4511Z. Meilleure remise en date du 29/07/2014. Voir les conditions d'applications des garanties et des engagements sur www.auto-ies.com. Photo non contractuelles.

Zone libre



L'actu auto croquée par Goubelle

LA BAISSE DES LIMITATIONS SUR LE PÉRIPHÉRIQUE
A FAIT BAISSE LES BOUCHONS



DANS L'AUTO-JOURNAL
DU 21 AOÛT 2014
N°914

- ESSAI : BMW X4 20d
- ESSAI GRAND ANGLE: Jaguar XF 2.2 D
- DOSSIER ESSAIS: les championnes du crêneau
- COMPARATIF: le Citroën C4 Cactus face à ses rivaux
- LES EXPERTS: Mercedes GLA

Alfa Romeo 4C

DOSSIER
Nos 10 sportives préférées



JOEL PEYREAU

[ET AUSSI... EN KIOSQUE]

Ne ratez pas le numéro
SPECIAL SALON 2015!

4 000 modèles,
400 pages

- TOUTES LES NOUVEAUTÉS DE 2015: découvrez la future grande Peugeot 608, l'inédit SUV Renault Mégane et la nouvelle génération de Citroën C3 Picasso.
- TOUTES LES MARQUES: leurs gammes complètes
- LES FICHES TECHNIQUES: les prix, les équipements
- LE TOUR DU MONDE DES CONSTRUCTEURS: voitures non importées, artisans, préparateurs...



Et où que vous soyez, sur
SMARTPHONE et TABLETTE

ACTUELLEMENT

Anciennes et Modernes



ILS LES ASSURENT A PETIT PRIX !

ASSURANCE COLLECTION à partir de **20 €**

Garanties RC + Déf. Pénale et Recours + Prêt du Volant + Trajet Travail Occasionnel pour un véhicule d'avant 1974.
Tarif au 01.08.2014. Hors coût de police.

ASSURANCE MODERNE TOUS RISQUES à partir de **204 €**

Tarifs minimum annuels en cours le 01.08.2014, pour une Fiat 500 de 2008, s'adressant à un homme de 39 ans vivant à Toulouse (31), utilisant son véhicule pour se rendre à son lieu de travail et la promenade, bénéficiant d'un bonus de 50%, entre autres critères.



DEVIS EN LIGNE
www.quattro.fr
05 65 100 100

POUR 29 €/AN PRÉSERVEZ VOTRE PERMIS



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



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





LE GOUT À LA
FRANÇAISE

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