l'auto-journal

Tous les plaisirs de l'automobile

# l'auto-journal

N° 918 DU 16 AU 29 OCTOBRE 2014



LES SURPRISES DU MONDIAL

- VOLKSWAGEN XL SPORT
- LAND ROVER DISCOVERY SPORT
- FIAT 500X

# AUDI INVENTE LA BERLINE MUSCLÉE !

(TT SPORTBACK)

**COMPARATIF**

Peugeot 508 • Mercedes Classe C • BMW Série 3

## LA PEUGEOT 508 DÉFIE LES PREMIUMS



**DOSSIER**



Spécial 2 roues

**ACTU**

## 1 l/100 km

C'est déjà possible !

**1er ESSAI**

## FORD MUSTANG

La cavalerie débarque



**FAUT-IL PASSER À L'AUTOMATIQUE ?**

DOSSIER ESSAIS 20 matchs pour choisir

M 01117 - 918 - F: 3,50 €

BEL: 3,90 € - ESP: 4 € - GR: 4 €
DOM S: 4 € - DOM A: 5 €
ITA: 4 € - LUX: 3,90 €
PORT CONT: 4 € - CAN: 6 $CAN
MAR: 45 DH - TOM S: 600 CFP
TOM A: 1000 CFP - CH: 6 FS
TUN: 7,50 DTU

**Location longue durée sur 36 mois. 1er loyer 1 999 € et 35 loyers de 199 €. Offre valable du 1er septembre au 31 décembre 2014.**

*Exemple pour une Audi A1 1.2 TFSI 86 ch BVM5 Attraction en location longue durée sur 36 mois et pour 30 000 km maximum, hors assurances facultatives. **Garantie 2 ans + 1 an de garantie additionnelle incluse. Offre réservée aux particuliers chez tous les Distributeurs présentant ce financement, sous réserve d'acceptation du dossier par Audi Bank division de Volkswagen Bank GmbH – SARL de droit allemand – Capital 318 279 200 € - Succursale France : Bâtiment Ellipse – 15 av de la Demi-Lune 95 700 Roissy en France - RCS Pontoise 451 618 904 - ORIAS : 08 040 267 (www.orias.fr). ***Forfait Service Entretien obligatoire souscrit auprès d'Opteven Services, SA au capital de 365 878 € - RCS Lyon B 333 375 426 siège social : 35-37, rue Guérin – 69 100 Villeurbanne. **Modèle présenté :** Audi A1 1.6 TDI 90 ch BVM5 Ambiente avec les options non incluses : peinture métallisée, arches de pavillon de couleur contrastée, jantes en aluminium coulé style 5 branches 17'', Xénon plus, pack extérieur S line et 1 an de garantie additionnelle. 1er loyer 2 499 € et 35 loyers de 439 €. Offre de financement basée sur tarif en vigueur au 24/04/2014. Volkswagen Group France S.A. – RC Soissons B 602 025 538. Audi recommande **Castrol EDGE Professional**. Vorsprung durch Technik = L'avance par la technologie.

**Gamme Audi A1 : consommation en cycle mixte (l/100 km) : 3,8 - 7,3. Rejets de $CO_2$ (g/km) : 99 - 168.**

# Le condensé d'Audi.



## Audi A1

À partir de

**199 €/mois**

avec apport*.

3 ans de Garantie inclus**.
Forfait Service Entretien inclus***.

# **Nos innovations sont là**
où vous ne les attendez pas.



**Notre quotidien est d'améliorer sans cesse le vôtre.**
Chaque jour, Bosch invente de nouvelles solutions dans tous ses domaines d'expertise : techniques automobiles, techniques Industrielles, biens de consommation, techniques pour les énergies et les bâtiments. Votre confort et votre sécurité sont les piliers des 5000 brevets que Bosch dépose chaque année, pour un avenir plus durable. **www.bosch.fr**

**BOSCH**
Des technologies pour la vie



aj DU 16 AU 29 OCTOBRE 2014
N° 918

**TOUS LES PLAISIRS DE L'AUTOMOBILE**



42

1er ESSAI | **314 pur-sang lâchés sur les routes californiennes : la Mustang fait un retour époustouflant.**



84

REPORTAGE | **Comment Citroën a construit son stand du Mondial autour de sa "résille média".**



78

ESSAI BUSINESS | **Le Mercedes GLA 200 CDI de 136 ch, le plus équilibré de la gamme.**



48

COMPARATIF | **La Peugeot 508 2.0 BlueHDi 180 ch EAT6 affronte deux allemandes de référence.**


## DÉCOUVRIR

**Nouveautés**

12 Volkswagen XL Sport
16 Audi TT Sportback — EN COUVERTURE
22 Audi TT SUV et Shooting Brake
24 Land Rover Discovery
26 Fiat 500X

**Décryptage**

28 Infiniti Q80

## COMPRENDRE

**Les actus de la quinzaine**

32 1 l aux 100 km, c'est possible ! — EN COUVERTURE

**Au volant avec**

38 Yves Bonnefont, directeur de DS

## CONDUIRE

**1ers essais** — EN COUVERTURE

42 Ford Mustang 2.3 EcoBoost 314 ch
56 Nissan Pulsar 1.5 dCi 110 ch

**Comparatif** — EN COUVERTURE

48 Peugeot 508 2.0 BlueHDi 180 ch EAT6 / BMW 320d 184 ch Auto / Mercedes C 220 BlueTec 170 ch Auto

**Dossier** — EN COUVERTURE

61 Faut-il passer à l'automatique ?

**Grand angle**

70 Opel Mokka 1.4 T 4x2 140 ch

**Match**

72 Renault Twingo 0.9 TCe 90 ch / Citroën C1 1.2 PureTech 82 ch

**Les experts**

76 BMW X4 35d M Sport 313 ch

**Essai business**

78 Mercedes GLA 200 CDI 7G-DCT 136 ch

**Dernier essai**

83 Peugeot 207+

## VIBRER

**Reportage**

84 Mondial de l'Automobile : les coulisses du stand Citroën

**Rétro**

88 Fiat 128

## PARTAGER

**Vos autos**

92 Renault Mégane dCi EDC 110 ch

**Courrier des lecteurs**

94 Le chef des essais vous répond

## S'OFFRIR

**Préférez l'occasion**

96 Mini Countryman / Mini 5 portes

**Configurateur**

98 Citroën C4 Cactus

**Fiche occasion**

102 Jaguar XF

**Dossier** — EN COUVERTURE

105 Spécial deux-roues

**Les professionnels s'affichent**

129 Petites annonces


**ABONNEMENTS**
RETROUVEZ TOUTES NOS OFFRES P. 40
ET SUR WWW.KIOSQUEMAG.COM

Découvrez plus sur **piaggio-mp3.fr**

NOUVEAU MP3

# PAS MOINS QU'UNE VOITURE, MIEUX QU'UNE VOITURE.

**Nouveau Piaggio MP3 500 ou 300 cm³ : Accessible avec permis auto**





**FREINAGE ABS**
**ANTIPATINAGE ASR**

Réservez votre essai

Ou sur : piaggio-mp3.fr/essayez-le/

Le nouveau MP3 est maintenant disponible et associe le meilleur de la technologie automobile, freinage ABS et antipatinage ASR, aux avantages d'un scooter 3 roues : maniabilité et stabilité. Le nouveau MP3 devient ainsi le plus technologiquement avancé de sa catégorie. Laissez-vous surprendre par une nouvelle expérience de conduite lors d'un essai.

**Nouveau Piaggio MP3. Think Original.**

PIAGGIO®

Think Original : Pensez différemment

# (Entre nous...)

## Ça vous a fait réagir...

"Je reproche à la presse auto de ne jurer que par Audi. Dans l'article sur la Divine DS (n° 915), il est écrit : « *les clignotants à défilement comme sur l'Audi TT* ». Pourquoi ne pas écrire : « *comme sur la Ford Mustang* » ?"

***N. Goyec, e-mail***

Deux explications à cette référence. Tout d'abord, pour un lecteur français, il est plus parlant d'évoquer le TT que la Mustang, qu'il a peu de chance de croiser dans la rue. Ensuite, la cible désignée et assumée de DS est précisément Audi.

"Je comprends que certains abonnés soient agacés de recevoir leur *AJ* en retard. Moi, je m'en réjouis car je sais que vous nous avez préparé une surprise."

***J. Toldte, e-mail***

Merci de votre compréhension. C'est effectivement dans cet objectif que nous le faisons. Les révélations du Mondial de l'Automobile sont désormais terminées, les prochains numéros de *L'Auto-Journal* arriveront en temps et en heure !



ARNAUD SAUNIER

## Mes voitures de la quinzaine

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

**1re BMW Série 2 Active Tourer** 18d 150 ch
**2e Citroën C4 Cactus** PureTech 82 ch
**3e Peugeot 508** 2.0 BlueHDi 180 ch
**4e Renault Twingo** SCe 70 ch
**5e Mercedes GLA** 200 CDI 136 ch

Je dois avouer que **l'Active Tourer** reste une énigme pour moi. Que BMW passe à la traction pour des questions d'économies d'échelles (en dépit de sa rentabilité déjà record), soit. Aucune entreprise ne rechigne à gagner – encore – plus d'argent. Mais qu'elle investisse un segment qui non seulement ne correspond pas à son ADN mais en plus est passé de mode, là, ça me dépasse. Quelles que soient ses qualités, la Série 2 Active Tourer a, pour moi, dix ans de retard.



Y. L.

Mathieu Chevalier, *rédacteur en chef*

## Édito

# Le Mondial et ses tendances

Les portes de l'édition 2014 du Mondial de l'Automobile se refermeront le 19 octobre. Quinze jours pendant lesquels Paris et la France, qui n'est plus que le 9e marché automobile mondial, auront été le centre du monde. L'occasion de tirer les grandes tendances de cette industrie qui nous passionne. La première est le retour en force des constructeurs français. Renault avec des modèles phares (Twingo, Espace), Peugeot avec des concepts ambitieux (Exalt, Quartz) et un duo Citroën/DS affirmant sa séparation avec, d'un côté, le C4 Cactus, de l'autre, la Divine DS. La seconde est l'avènement des SUV, qui se déclinent dans toutes les catégories, chez tous les constructeurs, et qui déteignent même sur les segments traditionnels (Citroën C1 Urban Ride, Fiat 500X, Volkswagen Golf Alltrack). La troisième est le recul de la solution 100 % électrique au profit de l'hybride rechargeable, technologie qui s'annonce aujourd'hui comme la solution la plus réaliste à moyen terme. Enfin, la dernière tendance sera celle que vous aurez donnée à cette édition grâce à votre visite au Salon. En fonction de cela, alors seulement, le Mondial pourra encore revendiquer sa place de 1er Salon automobile du monde.



# On a aimé, cette quinzaine

PHOTOS NICK DIMBLEBY

# Land Rover se met en Seine

**À la veille de l'ouverture du Mondial de l'Auto, le constructeur anglais de 4x4 avait choisi Paris pour présenter son petit dernier, le Land Rover Discovery Sport. Chapeau melon et surtout bottes géantes étaient à l'honneur pour cette mise en scène spectaculaire. Une péniche spécialement aménagée en piste de tout-terrain sillonnait la Seine, tandis que les pilotes effectuaient quelques figures de haute voltige au fil de l'eau. Un temps estival et la présence d'un parterre d'invités très *"fashion week"* ont ensoleillé la fête.**



# Zone Rouge

Par Florian Chopin

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



PHOTOS SB MEDIEN

Si la longueur sera un peu réduite par rapport à l'actuelle version, la future Classe E proposera en contrepartie un empattement rallongé.



La future berline routière disposera des dernières technologies apparues sur la Classe S, notamment la suspension adaptative, qui "lit" la route.

ILLUS. JEAN-FRANÇOIS HUBERT




Le style sera plus séduisant que celui de l'actuelle version, même dans sa livrée la plus classique.

**LES INFOS CLÉS**

Commercialisation : printemps 2016

Prix estimé : à partir de 40 000 €

## Mercedes veut rajeunir sa Classe E

**ALORS QU'ELLE NE SEMBLE PAS SI DATÉE, LA CLASSE E SERA RENOUVELÉE COURANT 2016. ESTHÉTIQUEMENT ET TECHNIQUEMENT, ELLE S'APPARENTERA AUX RÉCENTES CLASSE C ET CLASSE S.**

Lors de la présentation de l'actuelle Classe E, en 2009, en marge du Salon de Detroit, les designers avaient mis en avant la ligne qui suivait l'arche de la roue arrière. Elle devait moderniser le style très (trop ?) classique de cette routière. Pourtant, cette même ligne disparaîtra lors du restylage de l'auto, courant 2013, pour offrir un flanc plus conventionnel… Il faut dire qu'entre-temps, le design maison a fortement évolué, pour rajeunir l'image d'une marque devenue trop "pépère".

Mais ce qui a fonctionné sur les récentes Classe C et Classe S peut-il se retrouver sur la future Classe E ? Sans aucun doute, car Mercedes est prêt à faire voler en éclats l'image de routière tranquille de sa berline intermédiaire, dont la future mouture est connue en interne sous le code W213.

Elle adoptera des lignes aperçues sur les dernières productions de l'Étoile, imposant une plus grande homogénéité entre les berlines de la marque.

Sur le plan technique, cette nouvelle E se rapprochera de la C en partageant bon nombre d'éléments de la plate-forme modulaire MRA (véhicules à propulsion). Mais elle disposera aussi de technologies apparues sur la Classe S (suspension qui anticipe les déformations de la chaussée). Son empattement sera rallongé par rapport à l'actuelle, offrant davantage d'espace aux passagers arrière. Elle se déclinera en berline et break et, pour la première fois depuis les années 90, les versions coupé et cabriolet seront bel et bien des dérivés de la Classe E… Sous le capot, elle disposera d'une gamme étendue de moteurs comprenant des versions hybrides et rechargeables et culminant avec le V8 4.0 biturbo de la C63 AMG. On retrouvera également une boîte automatique à 9 rapports.

## INSOLITE

### LA MODULO RACHETÉE PAR UN FAN

Le nom de James Glickenhaus ne vous dit sans doute rien. Ce milliardaire américain vient de s'offrir, pour une somme restée secrète, la Ferrari 512S Modulo réalisée par Pininfarina et exposée en 1968 au Salon de Genève. Extrêmement basse (93,5 cm), l'auto trônait dans le hall d'accueil de Pininfarina, et certains détails, comme sa lunette arrière ajourée, ont inspiré les designers de la Sergio (2013). En 2006, Pininfarina avait réalisé pour ce même Glickenhaus la P4/5 sur la base d'une Enzo… *(cf. L'AJ n° 708, 28/09/2006).*






## GAMME

### PLAISIR SE CONJUGUE AVEC FAMILLE

Pour Volkswagen, on peut prendre du plaisir au volant d'une Golf sportive et remplir parfaitement son rôle de père de famille. Ainsi, notre photographe a-t-il surpris, sur les routes autrichiennes, la future déclinaison R de la Golf SW en pleine séance photos. C'est la première fois que la version break reçoit le label "R", synonyme ici d'un 2.0 TSI de 300 ch. L'auto arrivera au début 2015 en concessions.

## TWEETS

# QUELLES MARQUES FONT LE BUZZ ?

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

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | AUDI | → | 14806 |
| 2 | RENAULT | ↗ | 11586 |
| 3 | PEUGEOT | ↘ | 10130 |
| 4 | MERCEDES | → | 10047 |
| 5 | BMW | → | 7679 |

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



O. MARTIN-GAMBIER

### DES CADEAUX À LA PELLE CHEZ RENAULT

Grâce au Mondial de l'Automobile, à Paris, les marques ont fait l'actualité sur Twitter. Sur le stand Renault, des jeux de piste ont permis aux visiteurs de gagner de nombreuses miniatures.




## STRATÉGIE

### LE PREMIER DS STORE OUVRE EN FRANCE

C'est à Royan (Charente-Maritime) que vient d'ouvrir la première concession indépendante DS en France. Ce DS Store dispose de 180 m² d'exposition entièrement dédiés à la marque et accueillera les trois modèles de la gamme (DS 3, DS 4, DS 5) dans une ambiance se voulant plus chic. DS s'est émancipée depuis juin de la tutelle de Citroën et multipliera les Store dans les 24 prochains mois.



Bien dit

"La réduction de chaque gramme de $CO_2$ nous coûte 100 millions d'euros et, avant de franchir un troisième pas après 2020, il faut achever le premier." **Martin Winterkorn,** patron du groupe Volkswagen AG

La veille de l'ouverture du Mondial, Martin Winterkorn, patron du groupe VW, a vivement critiqué la politique environnementale radicale menée par l'Union européenne. En focalisant ses objectifs sur les rejets de $CO_2$ (95 g/km en moyenne par marque en 2020), elle a favorisé le développement des moteurs diesel et a réclamé de lourds investissements en un temps relativement court.

Suivez l'actualité EN DIRECT sur autojournal.fr et sur facebook

## C'EST OFF

### Bentley veut se démocratiser

Wolfgang Dürheimer, le patron de Bentley, espère enrichir son catalogue en proposant prochainement des modèles plus petits venant intégrer la gamme sous la Continental GT. Est-ce que cela signifie aussi l'arrivée de V6 ?

### La Cayman aura un 4 cylindres

Comme annoncé de longue date, Porsche passera bel et bien aux moteurs 4 cylindres. En tendant l'oreille au passage d'un prototype de Cayman restylé, nos photographes espions ont perçu le bruit distinctif d'un flat 4 (moteur à plat, comme sur la Subaru Impreza) et non de celui du flat 6 habituel chez Porsche. L'auto arrivera au début 2015.

### Le 2008 restylé sera plus viril

Conscient que son 2008 manque de charisme, Peugeot travaille sur une version restylée spectaculaire. Celle-ci adoptera un look plus SUV, s'inspirant de la version DKR qui prendra le départ du Dakar début 2015. L'auto n'arrivera pas avant 2016. La petite 208 pourrait également s'offrir, au même moment, un restylage plus viril…

Un concept de coupé sport chez Volkswagen

Comme le XL1 dont il est issu, le XL Sport dispose de portes papillon, concevables pour une production en série limitée.

# VOLKSWAGEN XL SPORT

Par Thierry Emptas

# Pure adrénaline

Volkswagen avait gardé le secret jusqu'à l'ouverture du Mondial. Et depuis que j'ai découvert le XL Sport sur le stand du constructeur allemand, je n'ai plus qu'une idée en tête : en prendre le volant dès que possible.

**LES INFOS CLÉS**

Moteur bicylindre de moto Ducati

Poids plume de 890 kg seulement

Vitesse maxi : 270 km/h




Extracteurs de chaleur, déflecteurs et aileron mobiles : l'aérodynamisme est particulièrement soigné.

Avec sa silhouette basse et fuselée, dérivée du concept XL1 (à moteur hybride diesel), le XL Sport ne ressemble à aucun autre coupé. La forme et les volumes suggèrent la légèreté, le profil rend hommage à l'aérodynamique. Des impressions confirmées par la lecture des données techniques ; grâce à une structure tubulaire légère et une carrosserie en PRFC (plastique renforcé de fibre de carbone), le XL Sport ne dépasse pas 890 kg et ses mensurations sont minimalistes (4,29 m de long, 1,85 m de large et 1,15 m de haut). Dans le même ordre d'idée, l'aérodynamisme a été soigné, avec un Cx de 0,258 seulement et un travail en profondeur pour assurer la stabilité à haute vitesse – becquet arrière escamotable, dessous de caisse optimisé – mais aussi pour guider les flux d'air vers le moteur et extraire la chaleur dégagée par la mécanique grâce à des lamelles mobiles sur le hayon.

À sportive hors norme, moteur hors norme. Sous le capot arrière du XL Sport, pas de *big block* à l'américaine ou de 6 cylindres biturbo mais un bicylindre en V emprunté à la gamme… Ducati. Le spécialiste italien de motos sportives est en effet entré dans le giron d'Audi en 2012, mais dans la famille VAG on n'est pas sectaire et l'on prête volontiers à son cousin. Voilà comment on retrouve le V2 1 199 cm³ de la Ducati

## Ce concept mise sur la légèreté et l'aérodynamisme pour offrir des sensations résolument sportives.



Design minimaliste, comme à bord d'une vraie voiture de course. Notez, à droite, l'écran qui renvoie l'image de la rétrocaméra.

# Découvrir Volkswagen XL Sport




Le pilote bénéficie d'une position de conduite allongée, tandis que le siège passager est légèrement en retrait.




Le moteur de la moto Ducati Superleggera donne 200 ch pour 1,2 l. C'est le plus puissant des bicylindres.

Superleggera sous le capot arrière du XL Sport. Ce moteur est un bijou de technologie, avec des bielles en titane, deux injecteurs par cylindre et quatre arbres à cames en tête agissant sur des soupapes à commandes desmodromiques (le ressort de rappel est remplacé par une came de fermeture pour éviter l'affolement). Il en résulte une puissance de 200 ch et un régime maxi de 11 000 tr/mn. Le moteur tourne tellement vite qu'un réducteur est installé avant la boîte DSG7 qui transmet la puissance aux roues arrière.

## BONNE VITESSE DE POINTE

Avec un tel pedigree, on attendait des performances exceptionnelles, mais avec un temps de 5,7 s pour atteindre 100 km/h, le XL Sport fait "petits bras" comparé à une Lotus Elise S de 220 ch mesurée par nos soins en 5,3 s. En revanche, le coupé Volkswagen s'échappe avec une vitesse de pointe de 270 km/h (232 km/h seulement pour l'anglaise). Mais les sensations doivent être ailleurs, sur une petite route bien tourmentée où le pilotage doit confiner à la félicité.

Une fois la porte papillon refermée, on se retrouve allongé, petit volant en mains, aux commandes d'une véritable voiture de course. Design minimaliste, décoration carbone, surpiqûres rouges, instrumentation digitale et petit levier de vitesses façon compétition vous glissent dans la peau d'un pilote. Et comme pour confirmer cette position privilégiée, le siège passager est légèrement reculé. On notera enfin les écrans situés dans les portières. Ils renvoient les images transmises par les micro-caméras faisant office de rétroviseurs. VW est à deux doigts d'obtenir le feu vert pour ce système vidéo déjà homologué en Allemagne.



**L'avis de Thierry Emptas**

J'adore le pied de nez de Volkswagen qui, sur la base d'un concept écolo, propose une furieuse voiture de sport avec sono et sensations à l'avenant. Comme si Renault nous concoctait une Zoe R.S. de 250 ch… Mais là, je divague.

thierry.emptas@mondadori.fr

## Le XL Sport annonce 200 ch, 870 kg et 270 km/h, des chiffres qui se passent de commentaires.



JOHN COOPER WORKS. LE CÔTÉ

# OBSCUR

DE MINI.




## NOUVEAU MINI JOHN COOPER WORKS PACEMAN ALL4.

### LE CROSS COUPÉ RÉSOLUMENT SPORTIF - 218 CH.

Le nouveau MINI John Cooper Works Paceman ALL4 allie le design d'un coupé et les performances d'un 4 roues motrices au caractère sportif. Avec ses 218 ch et le 0 à 100 km/h en 6,8 secondes, ce crossover compact offre une parfaite tenue de route tout en étant félin. Faisant preuve d'une facilité de conduite inégalée, le MINI John Cooper Works Paceman ALL4 sera votre meilleur atout pour traverser la ville sans ennui et avec style.

**Consommations en cycle mixte et émissions de $CO_2$ du MINI John Cooper Works Paceman ALL4 218 ch : 7,3 l/100 km et 169 g/km.** Découvrez toute la gamme MINI John Cooper Works sur www.MINI.fr

JOHN COOPER WORKS

MINI VAINQUEUR DU DAKAR 2014

Exclusif aj



Impossible de ne pas penser au TT en voyant cette trappe à carburant. L'extrémité pointue de la custode arrière évoque la 1re génération du TT.

L'auto repose sur la base du TT coupé, à laquelle les ingénieurs ont rajouté 29 cm pour atteindre 4,47 m de longueur. L'empattement passe, lui, à 2,63 m, soit 12 cm de plus.

## AUDI TT SPORTBACK

*Dossier réalisé par* Florian Chopin *Photos* Denis Meunier

# Coupé mais allongé

Après le break de chasse et le SUV *(voir p. 22)*, Audi poursuit son étude autour de la famille TT. Le Sportback n'est pas simplement un coupé 5 portes mais une déclinaison au style personnel ayant toutes les chances de voir le jour en série…

*Venez avec vos rêves!"* Le slogan de l'Euro Millions pourrait aisément être repris par Audi à l'adresse de ses designers. Ceux-là mêmes dont l'imagination doit – fort probablement – être bridée lorsqu'il s'agit de restyler un modèle de la marque se sont vu offrir une récréation… pour la troisième fois consécutive ! Après s'être amusés à transformer un TT en break de chasse, puis en SUV, ils ont décidé de faire du célèbre coupé une berline. Quelle drôle d'idée ! Il est vrai que, sur le papier, rajouter deux portes au TT ne paraît guère vraiment enthousiasmant. Pourtant, dans les faits, c'est certainement l'une des plus belles réussites esthétiques de ce Mondial 2014.

Le Sportback appartient bel et bien à la famille TT, comme le démontrent de nombreux détails (capot moteur, ligne de pavillon, arches de roues et ligne "tornado" sur le flanc) ; pour autant, il s'en démarque également en affichant un visage déjà modernisé. La large calandre semble désormais flotter et s'entoure d'optiques adoptant un regard plus incisif. Sur le montant arrière, la vitre de custode se termine en pointe, accentuant encore la longueur de l'auto qui atteint 4,47 m, soit 29 cm de plus que le coupé mais 15 cm de moins qu'une Mercedes CLA. Ce supplément est en grande partie dû à l'empattement rallongé de 12 cm (2,63 m), nécessaire pour offrir aux passagers arrière deux véritables places. Mais nous reviendrons à l'intérieur un peu plus tard.

**LES INFOS CLÉS**

Prix estimé : à partir de 40 000 €

Commercialisation : 2016

29 cm de plus que le TT coupé

4 cylindres 2.0 TFSI 400 ch

Sur le papier, ce concept passe de 0 à 100 km/h en 3,9 s grâce à son 2.0 TFSI de 400 ch pour 450 Nm de couple, associé à une boîte S tronic à 7 rapports.

Du TT, ce Sportback reprend certains détails de style ; pourtant, sa calandre, ses optiques et son bouclier sont inédits.

La planche de bord est identique à celle du récent TT, sans écran sur la console et avec des aérateurs ronds aux réglages intégrés.




Le conducteur se retrouve face à des compteurs 100% digitaux et entièrement paramétrables pour disposer de la carte de navigation.



En dépit de ses portes arrière, l'accès reste délicat pour des adultes. L'espace aux jambes est également compté.

# Avec ce concept TT Sportback, Audi s'attaque de façon plus frontale à la Mercedes CLA qu'avec l'A3 Sedan.

Trônant fièrement sur le stand Audi au Mondial de Paris, l'auto nous dévoile tous ses charmes et toutes ses différences avec le TT coupé. La plus marquante est assurément la poupe. Moins rondouillarde que celle du TT standard, ses feux arborent un style rappelant ceux des berlines de la gamme, reliés entre eux par un bandeau lumineux. Sous cet angle, l'auto ne fait pas vraiment TT, mais elle pourrait en revanche préfigurer une éventuelle A5 Sportback. À suivre… L'ensemble est élégant, et l'on s'imagine aisément à son volant, non plus en solitaire, mais avec femme et enfants. Impensable dans le coupé. Attention toutefois en s'installant aux places arrière : la voiture est en effet plus basse de 3 cm. Mais une fois bien calé dans les sièges baquet, vous n'aurez aucune sensation d'enfermement. Un sentiment renforcé par l'absence de cloison avec le coffre, dont l'accès se fait via un large hayon. Si Audi reste discret sur la contenance de la soute, il est possible d'abaisser les sièges pour embarquer plus que les deux sacs de voyage spécialement conçus pour la voiture.

## POSITION BASSE ET COMMANDES PARFAITES

Accueillant pour la famille et volumineux pour les bagages, ce Sportback n'en reste pas moins un TT, et c'est à son volant que cela devrait se ressentir le plus… Le conducteur profite d'une position basse et n'est pas déconcerté par la présentation, qui reprend celle du coupé avec notamment ses aérateurs ronds intégrant le réglage de la température et, surtout, le *virtual cockpit*. Aussi familial soit-il, ce TT Sportback ne propose toujours pas d'écran sur la console. Seul le conducteur peut visualiser la carte du système de navigation grâce à un écran

HONDA
The Power of Dreams*

# HONDA S'ENGAGE :
# MOTEUR GARANTI 1 MILLION DE KM(1)

## EN COMPLÉMENT DE LA GARANTIE CONSTRUCTEUR

NOUVELLE
CIVIC

TECHNOLOGIE
DIESEL
1.6 i-DTEC




| 4 300 € | GAMME CIVIC À PARTIR DE |
|---|---|
| D'AVANTAGE CLIENT(3) | 19 490 €(2) |

HAKUHODO FRANCE

GARANTIE LIMITÉE À UNE DURÉE DE 10 ANS COMPOSÉE DE LA GARANTIE CONSTRUCTEUR ET D'UNE EXTENSION DE GARANTIE. EXTENSION DE GARANTIE ASSURÉE PAR ICARE ASSURANCE SELON CONDITIONS GÉNÉRALES N°21409053, EFFECTIVE À LA FIN DE LA GARANTIE CONSTRUCTEUR QUI COUVRE CHAQUE HONDA PENDANT 3 ANS OU 100 000 KM, SELON LES CONDITIONS DÉCRITES DANS LE CARNET DE GARANTIE HONDA.

(1) Offre valable pour toute commande d'une Civic 1.6 i-DTEC neuve immatriculée en France métropolitaine entre le 01/07/14 et le 31/12/14 (hors ventes à sociétés de transport de personnes ou de marchandises et aux Loueurs Courte et Longue Durée). Garantie moteur 10 ans, kilométrage limité à 1 000 000 km, sur les éléments suivants : moteur, distribution et accessoires de distribution, refroidissement, alimentation, composants électriques moteur. Garantie assurée par Icare Assurance selon conditions générales n°21409053, conditions détaillées sur honda.fr/civic - Icare Assurance, entreprise régie par le code des assurances, S.A. au capital de 1 276 416 € - RCS Nanterre B 327 061 339. (2) 19 490 € : prix d'une Civic 1.6 i-DTEC Elegance après déduction de 2 120 € de remise Concessionnaire et de 1 600 € d'aide à la reprise «autres marques» (aide réservée à la reprise d'un véhicule d'une autre marque conditionnée à l'acceptation de la reprise par votre Concessionnaire Honda participant). (3) 4 375 € : avantage client total composé de 2 120 € de remise Concessionnaire, de 1 600 € d'aide à la reprise « autres marques » et de la garantie moteur 1 million de km(1) d'une valeur de 655 €. Tarif au 01/07/2014. Offre réservée aux particuliers chez les Concessionnaires participants et dans la limite des stocks disponibles pour toute immatriculation avant le 31/12/14. **Prix catalogue du modèle présenté Civic Tourer 1.6 i-DTEC Exclusive Navi** avec option peinture métallisée (560 €), pare-chocs Aéro (798,66 €) et jantes Krypton (2 779,26 €) : **35 627,92 €.** Consommation et émissions du modèle présenté : 3,9 l/100 km en cycle mixte et 103 g/km de $CO_2$. *Donnez vie à vos rêves. **www.honda.fr**

Sous cet angle, le concept s'éloigne de la famille TT et pourrait parfaitement préfigurer ce que serait la future A5 Sportback.




L'accès au coffre se fait via un large hayon. Si le volume reste inconnu, il peut être augmenté en rabattant les sièges arrière.

faisant également office de compteurs. Et, comme dans le coupé, les commandes tombent parfaitement sous la main.

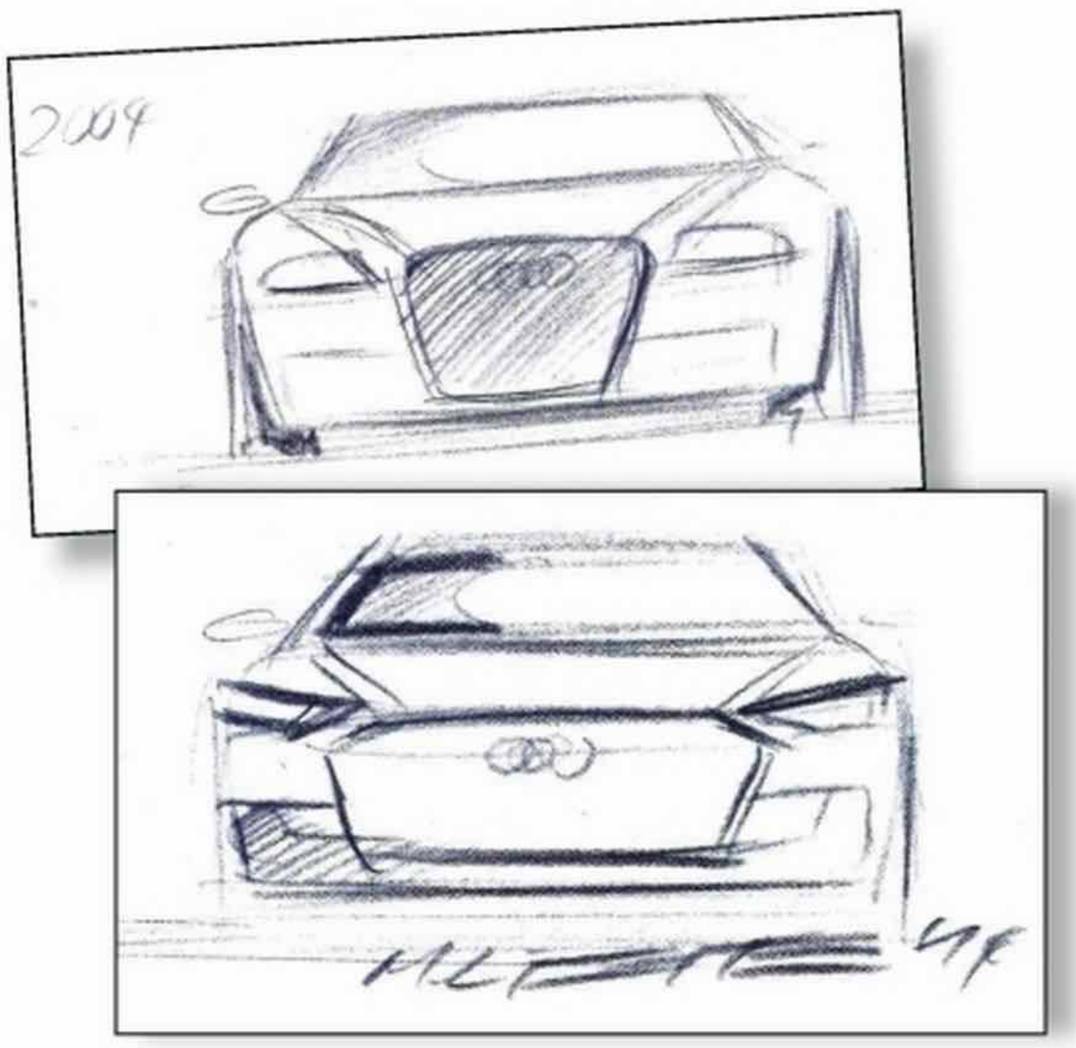
Audi reprend ici le 4 cylindres 2.0 TFSI opérant déjà sous le capot du TT Quattro Sport Concept (Genève 2014) mais, cette fois, avec "seulement" 400 ch (au lieu de 420…). Associé à la transmission intégrale Quattro ainsi qu'à la boîte à double embrayage à 7 rapports, ce bloc permet à l'auto, sur le papier, de passer de 0 à 100 km/h en 3,9 s. Cela reste néanmoins une valeur toute théorique car le TT Sportback n'est encore qu'un concept de Salon. Il semble pourtant bel et bien abouti. Un détail aurait dû nous mettre la puce à l'oreille : les poignées encastrées dans les portes… Cette étude a autant de chance de voir le jour que les deux autres exposées à Detroit (l'Allroad Shooting Brake, *voir p. 22*) et à Shanghai (l'Offroad, *voir p. 22*) ; pourtant, en interne, il se murmure qu'il n'y aura qu'un seul modèle supplémentaire. À moins qu'un heureux vainqueur de l'Euro Millions ne propose son rêve : conduire une TT différente pour chaque jour de la semaine…

Des trois concept cars élaborés sur la base du nouveau TT, le Sportback est assurément le plus élégant. Plus dynamique que la berline A3 et plus polyvalent que le coupé, il offre une parfaite alternative. Je vote pour !

"Notre objectif : différencier davantage le design des familles TT, A et Q."

**Marc Lichte,** responsable Design Audi




Entre 2004 et aujourd'hui, la calandre Audi s'est élargie et abaissée, sans dénaturer l'identité visuelle de la marque.

# NOUVEAU
pour l'achat entre particuliers d'un véhicule d'occasion




**Offre valable jusqu'au 3 novembre 2014 !**

**PRÊT AUTO**

**3,9%** TAEG FIXE

DE 8 000 € À 14 999 €
**DE 13 À 48 MOIS**
Véhicule de 5 ans maximum

## La Nouvelle GARANTIE AUTO SOFINCO*

**À 19,90 €/MOIS SEULEMENT**

vous est proposée dans le cadre de la souscription du prêt Auto Sofinco.

**1 GARANTIE PIÈCES ET MAIN D'OEUVRE**
Suite à une panne mécanique (turbo-compresseur, système d'injection, compresseur de climatisation…) les pièces de votre véhicule de moins de 200 000 kms et de moins de 9 ans sont garanties. Prise en charge immédiate dès la date d'achat et pendant toute la durée de votre prêt.

**2 ASSISTANCE DÉPANNAGE/REMORQUAGE**
Disponible 24h/24, 7j/7 en cas d'immobilisation suite à une panne mécanique ou une crevaison.

**La GARANTIE AUTO SOFINCO, c'est vraiment le complément indispensable pour une sérénité totale !**

Contactez nos conseillers

**N° Vert 0 800 11 24 11**

Appel gratuit depuis un poste fixe plus surcoût éventuel selon opérateur

**www.sofinco.fr/mag**
Puis saisissez votre code V599

Sofinco
Vous vous engagez, nous aussi

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

| Montant emprunté | Mensualité | Durée | TAEG fixe | Montant total dû |
|---|---|---|---|---|
| 8 000 € | 235,59 € | 36 mois | 3,90 % | 8 481,24 € |

En empruntant 8 000 € sur 36 mois vous remboursez 36 **mensualités de 235,59 €. TAEG fixe de 3,90 %** - taux débiteur fixe 3,832 %. **Montant total dû : 8 481,24 €. Pas de frais de dossier !** Le coût mensuel de l'assurance facultative pour le prêt personnel est de 14,50 €/mois et s'ajoute aux mensualités ci-dessus. Le Taux Annuel Effectif de l'Assurance est de 4,225 %. Le montant total dû au titre de l'assurance est de 522 €.

Le Prêt auto est un prêt personnel amortissable. Sa tarification promotionnelle au Taux Annuel Effectif Global (TAEG) fixe de 2,90 % à 5,90 % (taux débiteur fixe de 2,862 % à 5,746 %) est valable pour un montant à partir de 5 000 €, pour un véhicule d'occasion de 5 ans maximum et sur une durée de remboursement de 12 à 72 mois (La durée de remboursement ajoutée à l'âge du véhicule ne peut excéder 108 mois).

* Selon conditions et limites contractuelles prévues dans les conditions générales valant notice d'information du contrat d'assurance Garantie Auto Sofinco souscrit par CA Consumer Finance SA auprès d'Icare Assurance S.A, 160 bis rue de Paris - 92100 Boulogne-Billancourt, 27 061 339 RCS Nanterre

Vous disposez d'un droit de rétractation. Sous réserve d'acceptation définitive par CA Consumer Finance après étude des pièces justificatives demandées. CA Consumer Finance : Rue du Bois Sauvage 91038 Evry Cedex SA au capital de 433 183 023 € - 542 097 522 RCS Evry – Intermédiaire d'assurance inscrit à l'ORIAS (Organisme pour le Registre des Intermédiaires d'Assurances) sous le n° 07 008 079, consultable sur www.orias.fr. Sofinco est une marque de CA Consumer Finance.

# L'embarras du choix

Trois études en dix mois autour du TT, cela veut forcément dire qu'Audi a une idée derrière la tête. Outre le coupé et le roadster, la famille s'agrémentera d'un troisième larron. Mais lequel ?

## LE SUV

**Prix estimé : à partir de 40 000 €**

Commercialisation : 2016

**Le TT Offroad Concept, présenté au Salon de Shanghai au printemps dernier, serait le modèle qui aurait les faveurs du marché en raison de l'engouement actuel pour les SUV.**

Choisir, c'est renoncer, et Audi entend choisir un seul concept pour venir agrémenter sa famille TT. Ainsi, outre les coupé et roadster, la gamme comptera dans les mois à venir une troisième déclinaison. Reste à savoir laquelle. Pour être franc, ma préférence va au Sportback *(voir p. 16)*, mais la tendance actuelle du marché pourrait orienter le choix des dirigeants d'Audi vers l'Allroad Shooting Brake et, surtout, l'Offroad. Le premier fut dévoilé au Salon de Detroit en début d'année et préfigurait clairement les lignes de la 3e génération de TT, présentée quelques mois plus tard. Toutefois, rien ne dit qu'il ne deviendra pas réalité. Le break de chasse a fait un retour gagnant grâce à Mercedes (CLS Shooting Brake) et semble plaire à de nombreux designers. Il reste néanmoins marginal dans nos rues. Aussi, ce concept affiche-t-il également des airs de petit SUV, confirmés par l'appellation Allroad.

Au début du printemps, Audi en remettait une couche avec le TT Offroad, laissant peu de doute quant à la vocation de ce nouveau concept. Au vu de son look trapu et de ses protections de bas de caisse, il aurait aussi bien pu intégrer la gamme des "Q" en se positionnant sous le Q3. Mais voilà, l'appellation Q2 étant déjà réservée par Alfa Romeo (elle désigne un différentiel électronique), pourquoi ne pas l'intégrer à la gamme TT ? Le marché des SUV compacts est en plein essor et séduit une large clientèle. Ce serait donc très naturel que le choix de la direction d'Audi s'oriente vers ce dernier.
Par ailleurs, avec sa hauteur (1,53 m), l'Offroad offrira suffisamment d'aisance aux passagers malgré l'adoption, sous le plancher, d'une batterie fournissant assez d'énergie pour 50 km d'autonomie en tout-électrique. Cette version SUV pourrait en effet être le premier TT hybride rechargeable. Une motorisation qui ne deviendra pas réalité avant au mieux 2017.





Le TT a repris cette présentation moderne abandonnant tout écran sur la console pour regrouper les informations face au conducteur.


**LE BREAK DE CHASSE**

Prix estimé : à partir de 40 000 €

Commercialisation : 2016

L'Allroad Shooting Brake Concept, dévoilé au tout début 2014 à Detroit, préfigurait les lignes de la 3e génération du TT.

PHOTOS AUDI



## Audi se lâche !

Condamné par son positionnement à rester conventionnel sur sa gamme classique, Audi cherche une échappatoire. L'idée est de développer une gamme décalée, vecteur d'image, et permettant de séduire une clientèle plus jeune. Exactement ce qu'a fait BMW avec… Mini. Le TT est le modèle icône idéal pour Audi. Et je parie sur la déclinaison SUV.

florian.chopin@mondadori.fr

## LAND ROVER DISCOVERY SPORT

Par Florian Chopin

# Usurpation d'identité ?

Ne ressemblant pas vraiment à un Discovery et n'ayant pas non plus l'air très sportif, le Discovery Sport usurperait-il son appellation ? Nous sommes allés en Grande-Bretagne, à Gaydon, puis en Allemagne sur la piste du Nürburgring chercher la réponse.




**LES INFOS CLÉS**

Prix : à partir de 34 600 € (pour les versions 4x4)

Commercialisation : printemps 2015

1er modèle de la famille Discovery, remplace le Freelander

Châssis en partie en aluminium, 7 places, 4,59 m

Land Rover a le vent en poupe. Il faudrait avoir vécu sur une île déserte pour ne pas voir le carton réalisé par la marque grâce, entre autres, au remarquable succès de l'Evoque. C'est bien simple, sur les 426 000 autos écoulées par le groupe Jaguar-Land Rover pendant l'année 2013, environ 350 000 arborent l'ovale vert du spécialiste du tout-terrain… Résultat, l'entité britannique peut s'enorgueillir de dégager une marge opérationnelle de 17 %, soit l'équivalent de celle de Porsche, considéré comme le constructeur le plus rentable du marché. Fort de cette réussite, Land Rover s'attaque au reste de sa gamme, qu'il compte bien dépoussiérer de fond en comble.

Ainsi, après le repositionnement de la famille Range Rover, c'est au tour du Freelander de se renouveler.
Quelle ne fut pas notre surprise en découvrant que son remplaçant tout désigné était baptisé... Discovery Sport. À peine plus long que le Freelander (4,59 m contre 4,50 m), il arbore un design volontaire et dynamique qui n'est pas sans rappeler l'Evoque, en tout cas aux antipodes du très carré Discovery. Pas facile de suivre ! Pour répondre à nos interrogations, Land Rover nous a invités, en exclusivité, pour une explication de texte à Gaydon, quartier général de la marque en Grande-Bretagne. Massimo Frascella, responsable du style extérieur de l'engin, nous explique la nouvelle philosophie de la marque : *"Ce Discovery Sport n'est pas le remplaçant du Discovery mais un nouvel élément d'une famille loisirs – qui viendra s'intercaler entre la gamme baroudeur des Defender et premium des Range et Range Evoque – et dont le large montant à l'arrière est un des signes distinctifs."*

### TOUS LES DISCOVERY PROPOSERONT 7 PLACES

L'autre point important de ce Discovery Sport, c'est son habitabilité et sa modularité. *"C'est le critère principal de cette famille loisirs, chacun des*

La présentation est moins technologique que celle de l'Evoque. Elle est aussi un peu moins luxueuse.



Malgré l'appellation Sport, l'auto peut embarquer jusqu'à 7 passagers. Il s'agit surtout d'une architecture 5+2.

*modèles disposera de 7 sièges*", nous confie Mark Butler, en charge du style intérieur. Dans le cas du Discovery Sport, il s'agit surtout d'un 5+2, les strapontins dans le coffre ne serviront que pour de jeunes enfants. L'agencement de l'habitacle rappelle celui de l'Evoque, dans une présentation moins luxueuse qui reste néanmoins haut de gamme, notamment dans la finition HSE Luxury présente le jour de notre venue. Pour la partie mécanique, ce Disco reprend de nombreux éléments en aluminium déjà utilisés sur le Range Rover Evoque, notamment sur le train avant, un allégement qui facilitera la tâche des moteurs 4 cylindres qui composeront la gamme (de 150 à 240 ch). Héritage oblige, il saura aussi faire la différence en tout-terrain avec le reste des SUV.



**L'avis de Florian Chopin**

Malgré son nom, ce SUV ne remplace pas le Discovery mais le Freelander. Moins premium que l'Evoque, plus familial avec ses 7 places, il inaugure chez Land Rover une famille d'autos orientées loisirs amenée à se développer.

florian.chopin@mondadori.fr

## Nos impressions sur le Nürburgring

Changement de décor. Après la petite pluie fine britannique, Land Rover a invité *L'Auto-Journal* sur le circuit du Nürburgring, en Allemagne. Étrange, sachant qu'il n'existe pas de piste tout-terrain sur place… Karl Richards, responsable de la mise au point des systèmes de stabilité et aussi pilote d'essais, nous convie à prendre place à ses côtés pour un tour sur l'exigeant "tourniquet" germanique. Son travail : optimiser les réglages pour offrir le meilleur compromis entre performance et confort. Chaque modification apportée aux logiciels exige une validation directe sur la piste. Notre véhicule de tests est doté de la suspension adaptative MagneRide lui conférant un comportement proche de celui d'une berline. La prise de roulis est parfaitement contenue et on se demande si nous sommes bien à bord d'un SUV ! Du sport, du vrai…





Même si ce n'est pas son domaine, le Disco Sport fait des merveilles sur piste.

PHOTOS NICK DIMBLEBY







Difficile à croire à la simple vue d'une photo, mais la 500X est plus longue de 71 cm et plus haute de 12 cm qu'une 500 normale.

# FIAT 500X

Par Thierry Emptas

# Une souris verte

La 500X est la version "baroudeuse" de la 500. Mais pas seulement. Nettement plus grande, elle offre une plus large gamme de moteurs. De quoi voir l'avenir en rose.

**LES INFOS CLÉS**

| |
|---|
| Prix estimé: à partir de 18 000 € |
| Commercialisation: février 2015 |
| Plate-forme de la Jeep Renegade, 4 essence et 3 diesels |
| Versions 4x2 et 4x4, BVA9 |




Le tableau de bord est celui de la nouvelle Jeep Renegade, les deux voitures partageant le même soubassement et de nombreux éléments.

La tendance est aux SUV urbains; pas étonnant, dans ces conditions, de voir la petite Fiat 500 se dresser sur ses ergots pour afficher une allure plus rebelle. Si la bouille reste celle de la plus adorable des petites pestes, la 500X est nettement plus grande que la 500 des villes. La longueur passe de 3,54 m à 4,25 m, la largeur de 1,62 m à 1,80 m et la hauteur de 1,48 m à 1,60 m, le tout sans rendre la voiture difforme: un vrai tour de force! Le style s'agrémente, comme il se doit, de quelques protections, suivant deux lignes distinctes: l'une, discrète (passages de roues et bas de caisse); l'autre, plus baroudeuse, avec en complément des sabots avant/ arrière et des embryons de barres de toit.

Bâtie sur la plate-forme de la nouvelle Jeep Renegade (les deux voitures sont assemblées dans la même usine de Melfi, en Italie), la 500X partage la plupart de ses moteurs avec sa cousine. La palette est large avec, au lancement, un moteur essence (1,4 l 140 ch) et deux diesels (1,6 l 120 ch et 2 l 140 ch). Viendront ensuite trois autres blocs essence (1,6 l 110 ch, 1,4 l 170 ch et 2,4 l 184 ch) et un petit diesel 1,3 l 95 ch.

## UNE PALETTE DE BOÎTES!

Même profusion de transmissions avec un choix de boîtes manuelles à 5 et 6 rapports, double embrayage à 6 vitesses et automatique à 9 rapports, avec en sus le choix entre 2 et 4 roues motrices.

À l'intérieur, la Fiat 500X emprunte son tableau de bord à la Jeep Renegade et propose une habitabilité nettement supérieure à celle de la 500, avec un coffre de 350 dm³ équivalent à celui d'une Mini Countryman. De quoi séduire les petites familles.



**L'avis de Thierry Emptas**

La 500X est pour moi la plus séduisante des versions dérivées de 500. Ce pourrait être aussi la plus agréable à vivre et à conduire. Je ne serais pas étonné qu'elle connaisse le même succès que la Mini Countryman…

thierry.emptas@mondadori.fr

Audi Service

# AO. 50 critères de performances pour 2 lettres de noblesse.






## AO : pneumatiques d'Origine Audi

**Au-delà des tests en laboratoire, nous les essayons en situation réelle.** Montés sur le véhicule pour lequel ils ont été développés, ils sont mis à l'épreuve dans toute condition : freinage, aquaplaning, haute vitesse... Chacun d'eux est ainsi conçu pour un modèle et une motorisation spécifiques. Le gage d'une sécurité optimale.

Les pneumatiques d'Origine Audi sont développés en partenariat avec les plus grands manufacturiers. Ils doivent remplir 50 critères de performance pour recevoir le label AO.
Volkswagen Group France S.A. – RC Soissons B 602 025 538.

# Le futur coupé-limousine

Marque marginale sur le marché européen, Infiniti entend devenir l'égal d'Audi, BMW et Mercedes. Pour cela, il lui faut une vitrine à la fois esthétique et technologique que préfigure parfaitement le concept Q80 Inspiration. Décryptage.

*Par* Florian Chopin

## Hybride mais pas trop

À l'hybride rechargeable, Infiniti préfère un système conventionnel où le thermique prédomine (V6 3.0 biturbo de 450 ch), épaulé par un électromoteur permettant d'atteindre 550 ch pour un couple total de 750 Nm qui peut se répartir à 50/50 entre les deux essieux grâce à la transmission intégrale semi-permanente. Bien aidée par une boîte automatique à 9 rapports, l'auto est capable de passer de 0 à 100 km/h en moins de 4 s pour une consommation moyenne de 5,5 l/100 km.

RÉALISTE À 100 %

RÉALISTE À 100 %

## Regard anticipatif

Les optiques sont entièrement à LED. Leur dessin, qui évoque des cils, accentue le regard du concept. Les LED sont indépendantes les unes des autres afin d'éclairer la route en fonction de la circulation. Mieux : associé au système de navigation, l'éclairage anticipe le dessin de la route et les LED s'allument et s'éteignent automatiquement. Un système que l'on trouve déjà sur d'autres limousines (Audi A8, Mercedes Classe S) et qui sera proposé de série sur la future Q80.

## Voyage en 1re

Avec un empattement de 3,10 m (peu ou prou l'équivalent d'une Audi A8 L…), ce concept soigne ses passagers. Infiniti propose un concept 1+1+1+1 sièges, comprenez par là que chacun des passagers est installé sur un siège individuel enveloppant doté d'un écran tactile. Le conducteur ne dispose que de ce dont il a besoin pour la conduite : compteurs et affichage tête haute. Une tablette mobile peut prendre place sur la console, mais elle n'est en rien obligatoire… La vision du haut de gamme proposée par ce concept est d'une grande sobriété.



RÉALISTE À 80 %

RÉALISTE À 70 %

## Une limousine fastback

*"Le Q80 Inspiration a pour vocation de bousculer la catégorie des berlines premium."* Le message de François Bancon, vice-président Stratégie produit Infiniti, est clair : ce concept aura une descendance. Sa longueur (5,05 m) le rapproche des limousines ; il préfigure même, vu sa hauteur limitée (1,35 m), un nouveau segment, celui des coupés-limousines, qui comptera bientôt une Audi (l'A9 ?). La Q80 de série devra néanmoins adopter des ouvrants arrière classiques et afficher une hauteur plus importante, pour faciliter l'accès à bord.



COMMERCIALISATION RÉALISTE À 90 %

**Si certains éléments, comme les portes arrière antagonistes ou des détails esthétiques, ne passeront pas à la production de série, ce concept annonce à 90 % la future Q80. Les dirigeants d'Infiniti sont clairs à ce sujet, ils veulent marquer les esprits. Vivement 2017 !**

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

# L'ACTU DE VOTRE MARQUE

## De A à Z

Par Florian Chopin

## Alfa Romeo

### Giulietta

Afin de célébrer le 60e anniversaire de la Sprint, Alfa Romeo propose une finition éponyme sur la Giulietta. Elle se distingue par des jantes de 17 pouces, des sorties d'échappement agrandies, des optiques avant plus sombres et un nouveau bouclier arrière. Des inserts carbone apparaissent sur la planche de bord, les sièges se parent de cuir et d'Alcantara gris rehaussé par une surpiqûre rouge. Sous le capot, cette version reçoit un inédit bloc **1.4 turbo essence de 150 ch (26 800 €)** ainsi que le **diesel de 150 ch (29 650 €).**

### MiTo

Baptisée Junior en Italie, cette version Sprint reçoit les mêmes éléments esthétiques que sa grande sœur la Giulietta Sprint *(voir ci-dessus)*. Elle dispose de 7 airbags, de l'ESP, de l'autobloquant électronique Q2, du régulateur de vitesse, de la climatisation automatique bizone, de l'ordinateur de bord et du système Uconnect avec Bluetooth. Elle est disponible avec les blocs **0.9 TwinAir de 105 ch (19 390 €)** et **diesel JTDm de 85 ch (21 140 €).**

## Dacia

### Lodgy Stepway

Le Lodgy Stepway (5 places) s'affiche aux prix de la finition Black Line **(14 200 € avec le TCe 115 ch et 16 100 € avec le dCi 110 ch)** et se distingue par des éléments de protection sur la carrosserie qui lui donnent un look d'aventurier. Il reçoit la climatisation, le Bluetooth, le régulateur/limiteur de vitesse, un système audio avec commandes au volant. En revanche, il fait l'impasse sur le Media Nav (250 €), le radar de recul (200 €), les vitres arrière électriques (100 €). Dommage, vu que ces équipements ainsi que la peinture métallisée (480 €) sont proposés de série sur la Sandero Prestige Stepway, ce qui a fait son succès… Ajoutez 500 € pour la version 7 places.

### Dokker Stepway

Politique différente du Lodgy Stepway *(voir ci-dessus)*. Ici, la finition Stepway vient chapeauter la gamme du Dokker, à 900 € de plus que la Lauréate **(14 250 € avec le TCe 115 ch et 15 750 € avec le dCi 110 ch )**, mais tout est proposé de série (Media Nav, radar de recul, climatisation, régulateur/limiteur de vitesse) ou presque (peinture métallisée à 480 €).

## Kia

### Rio restylée

La citadine sud-coréenne s'offre un look plus dynamique avec un bouclier avant plus ajouré, une grille de calandre affinée, de nouvelles jantes allant de 15 à 17 pouces et une poupe légèrement modifiée. L'habitacle reçoit, en option, un nouveau système d'info-divertissement avec écran tactile 7 pouces. L'auto conserve ses quatre blocs **(deux essence 1.2 85 ch et 1.4 109 ch, et deux diesels 1.1 75 ch et 1.4 90 ch),** tous associés à un stop/start et à une boîte manuelle à 5 ou 6 rapports. La Rio restylée arrivera en concession au début 2015.

### Venga restylé

Apparu en 2010 sur le marché, le monospace urbain s'offre seulement maintenant son restylage. Au programme : calandre redessinée, bouclier avant modernisé intégrant les antibrouillards, feux de jour à LED, bandeau chromé sur la poupe et nouvelles jantes de 16 et 17 pouces. À l'intérieur, le Venga peut recevoir (en option) un nouveau GPS via un écran




Un coloris bleu pétant (en option), des protections en plastique, et le Lodgy adopte la griffe Stepway.

Dacia **Lodgy Stepway**

tactile 7 pouces ainsi qu'un volant chauffant. Les moteurs proposés **(1.4 et 1.6), deux essence et deux diesels,** voient leur puissance légèrement accrue. L'auto sera disponible sur le marché au début 2015.

# Peugeot
## 208




Seriez-vous prêt à ajouter 3 900 € pour une exclusivité ? C'est en effet le surcoût affiché par la 208 GTi 30th (28 900 €). À ce tarif, vous avez un bloc **1.6 THP de 208 ch** pour un **couple gonflé à 300 Nm.** Il est associé à un différentiel à glissement limité et à une boîte 6 rapports à l'étagement optimisé. L'auto est par ailleurs abaissée de 10 mm, ses voies sont élargies de 22 mm à l'avant et 16 mm à l'arrière, ses jantes grimpent en 18 pouces et dissimulent des étriers de freins rouges. Si l'envie vous prend de vous différencier un peu plus, l'option teinte bicolore est à 1 100 €.




**Le label Initiale Paris revient sur la Clio qui présente ici une qualité de finition bien supérieure au reste de la gamme.**

# Renault
## Clio

Renault peaufine son offre haut de gamme avec le retour de la finition Initiale Paris. Première à l'inaugurer, la Clio se distingue par des boucliers spécifiques, des feux xénon, des jantes de 17 pouces, des inserts chromés et des protections latérales couleur carrosserie. À l'intérieur, la présentation est avenante et de meilleure qualité avec des gainages de cuir (volant, casquette…). Cette finition est disponible avec les blocs **TCe 90 ch (21 500 €), TCe 120 ch EDC (23 600 €), dCi 90 ch (23 800 €), dCi 90 ch EDC (25 200 €).**

La Clio peut également se doter du Pack GT Line : boucliers spécifiques intégrant les feux de jour à LED à l'avant, protections de portes couleur carrosserie, jantes de 16 et 17 pouces, volant cuir. Une option facturée 600 € sur toutes les motorisations.

clicpeugeot.com
Modèles récents | Garantie constructeur jusqu'à 18 mois | Véhicules de 1re main | Faibles kilométrages




PEUGEOT RECOMMANDE TOTAL Consommation mixte (l/100 km) : 2008 : 4,9 ; 308 : de 3,7 à 5,8 (avec roue 17" ou 18") ; 3008 : 6,7. Émissions de $CO_2$ (g/km) : 2008 : 114 ; 308 : de 95 à 134 (avec roue 17" ou 18") ; 3008 : 155.

LE PLUS GRAND CHOIX D'ANNONCES DE VÉHICULES COLLABORATEURS D'OCCASION

MOTION & EMOTION

PEUGEOT

# 1 litre aux 100 km, c'est possible !

Constructeurs et équipementiers travaillent d'arrache-pied pour répondre aux normes d'émissions de demain, voire d'après-demain. Au point de descendre à une consommation de 1 l/100 km… Voici comment.

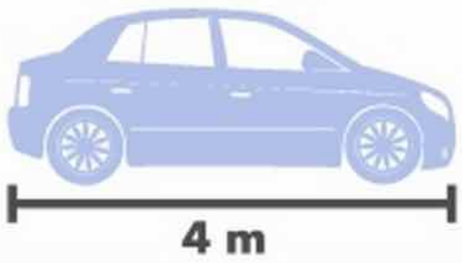
*Par* Brice Perrin

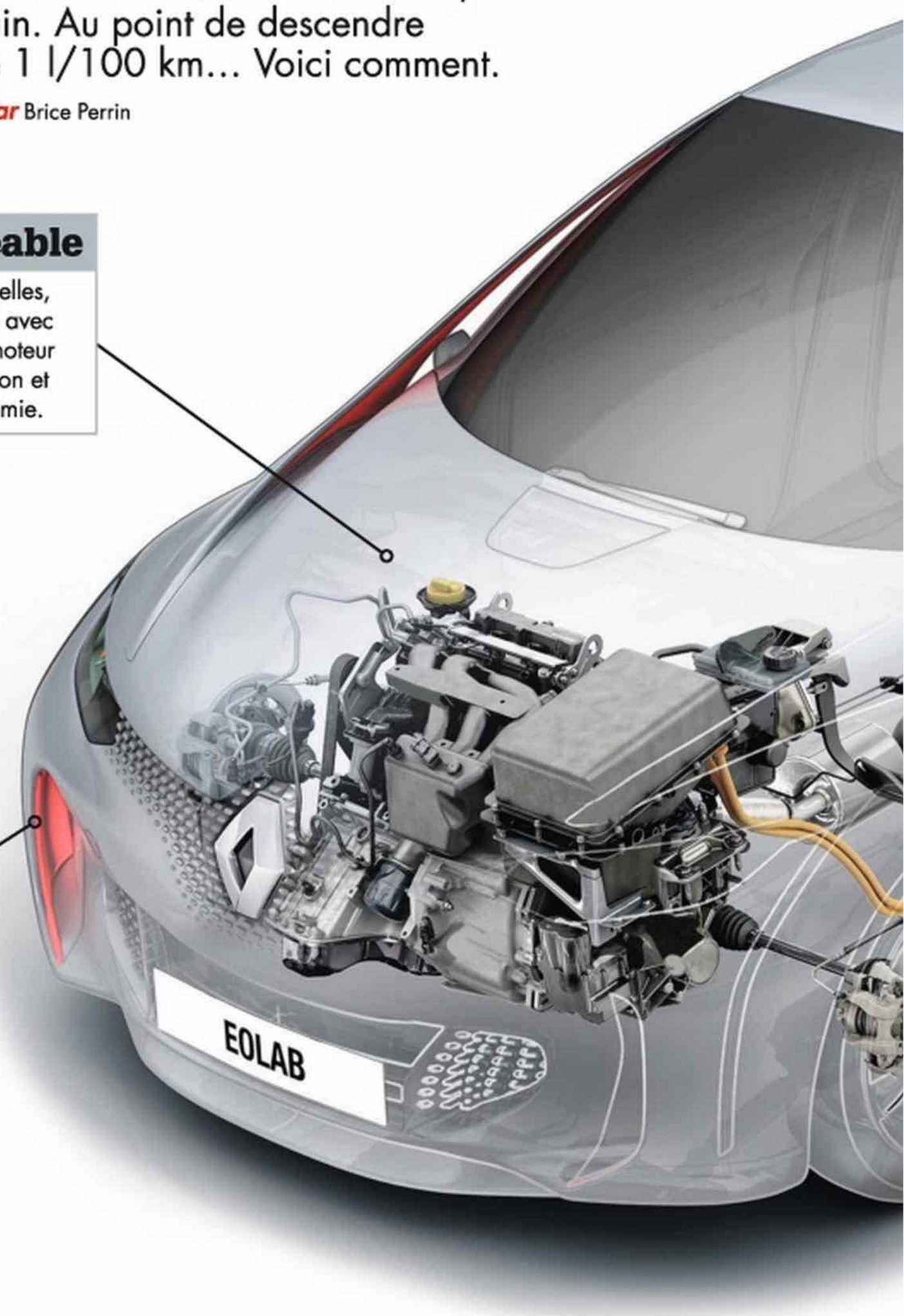
## Un moteur hybride rechargeable

Avec les contraintes de confort et de sécurité actuelles, descendre sous les 2 l/100 km n'est pas possible avec une motorisation thermique. Il faut y associer un moteur électrique capable d'assurer à lui seul la propulsion et une batterie autorisant au moins 50 km d'autonomie.

## Une taille réduite

Moins une voiture est longue et volumineuse, moins elle consomme. Pour descendre à moins de 2 l/100 km, il ne faut pas dépasser les 4 m de longueur (Renault Clio). Cela permet d'engager une spirale vertueuse en dimensionnant raisonnablement tout le reste : moteur, trains, roues, vitrages, freins…



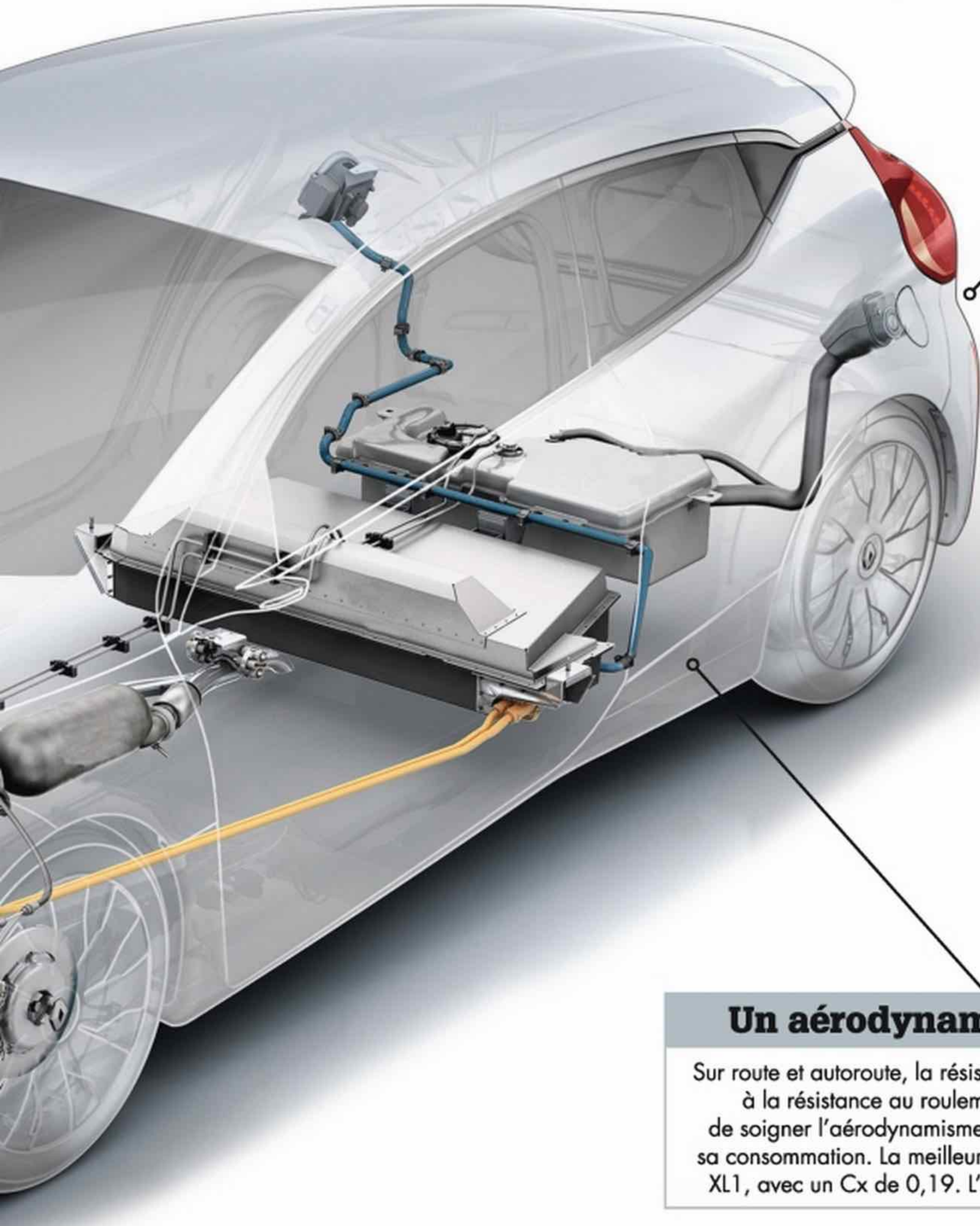



Depuis dix ans, en France, la consommation moyenne des voitures immatriculées a déjà baissé de 1,3 l/100 km pour les diesels, et 1,6 l/100 km pour les essence. Depuis le début de l'année, les voitures immatriculées dans notre pays émettent en moyenne 114 g/km de $CO_2$. Une valeur remarquable, qui correspond à une consommation de 4,3 l/100 km pour un diesel, et 4,9 l/100 km pour un moteur essence.

Une voiture qui consommerait 1 l/100 km n'émettrait que 22 ou 26 g/km de $CO_2$ selon le carburant utilisé, soit bien en dessous de l'objectif de 95 g/km fixé pour 2020 par la Commission européenne. Impossible ? Même pas, puisque cette voiture existe déjà : la Volkswagen XL1, que nous avons essayée, consomme en conditions réelles entre 1 et 2 l aux 100 km. Problème : elle n'a que 2 places et coûte 111 000 € ! La vraie difficulté va donc consister à proposer une voiture à la fois très frugale et financièrement accessible.

## LE DÉFI DES 2 l/100 km POUR... 2020

La consommation ne chutera pas du jour au lendemain, l'évolution sera progressive. Mais pour atteindre l'objectif de 2 l/100 km fixé par le gouvernement, il va falloir se retrousser les manches. Selon la Plateforme de la filière automobile (PFA), chargée de piloter ce projet, *"atteindre 2 l/100 km sur un segment B, en 2020, est un vrai défi pour la filière automobile française, qui nécessite de travailler sur la totalité des domaines technologiques du véhicule"*. Renault explique ainsi que son concept Eolab, conçu sur la base d'une citadine de segment B (Clio IV), *"intègre près de 100 avancées technologiques, industriellement réalistes, qui seront progressivement intégrées sur les futurs véhicules de série"*. À commencer par l'aérodynamisme, avec un Cx qui ne doit idéalement pas dépasser 0,2. Ensuite, il faut réduire au maximum le poids, d'au moins 200 kg, en utilisant des pièces plus fines (mais tout aussi résistantes), et en recourant aux métaux légers (aluminium, magnésium), aux plastiques et aux fibres végétales. Ensuite, la chaîne de traction devra mêler un petit moteur thermique frugal (idéalement un 3 cylindres d'environ 60 à 80 ch), et un moteur électrique (d'une puissance similaire) pouvant assurer à lui seul la traction, et alimenté par une batterie de 8 kWh maximum (soit environ 80 kg), pour ne pas trop grever le poids tout en autorisant une autonomie d'environ 10 km. Les pneus →



AGENCE PAGÉCRAN

### Un poids plume

Moins de poids, c'est moins d'énergie nécessaire au déplacement. Pour rester entre 1 et 2 l aux 100 km, les ingénieurs sont formels, le poids ne doit pas dépasser 800 kg. Pour y arriver, deux solutions : retirer (éléments et/ou matière partout où c'est possible) et alléger (remplacer les pièces indispensables par d'autres plus légères).



AGENCE PAGÉCRAN

### Un aérodynamisme peaufiné

Sur route et autoroute, la résistance à l'air devient supérieure à la résistance au roulement. Il est donc primordial de soigner l'aérodynamisme d'une voiture pour améliorer sa consommation. La meilleure à ce jeu reste la Volkswagen XL1, avec un Cx de 0,19. L'Eolab affiche un Cx de 0,23.

seront étroits et à très faible résistance au roulement, les vitrages seront 30 à 50 % plus légers grâce à l'emploi de verre aminci et de polycarbonate. Et il ne faudra pas oublier non plus un outil intégré d'aide à l'écoconduite – comme dans le concept Renault Eolab – afin d'obtenir une consommation réelle qui se rapproche autant que possible de la consommation normalisée…

La crise économique qui s'éternise est une belle occasion d'encourager l'innovation, puisque les automobilistes n'ont jamais été aussi attentifs à la consommation de leur véhicule, d'autant que le prix des carburants à la pompe ne sera jamais plus orienté à la baisse. Le gouvernement l'a bien compris avec le lancement en 2012 du programme: *"La voiture pour tous consommant moins de 2 l/100 km"*, un projet piloté par la PFA, et qui a pour but de proposer une citadine qui atteint cet objectif en étant commercialisée aux environs de 15 000 €; c'est 4 000 € de moins qu'une très efficace Yaris hybride, homologuée à 3,3 l/100 km! Même Renault qui ne jurait, voici encore quelques mois, que par les véhicules 100 % électriques, a bien compris l'intérêt de se pencher sur les motorisations hybrides pour proposer des voitures économes et abordables.

> *"L'objectif d'une citadine de série qui consomme 2 l aux 100 km en 2020 est réaliste pour nous."* **Rémy Bastien,** directeur R&D chez Renault

### LA FABRICATION EN GRANDE SÉRIE

Quant à aller plus loin, Renault précise au sujet de son concept Eolab, annoncé pour 1 l/100 km, que la marque a intégré *"dès le début du projet la possibilité de fabriquer ce type de véhicule en grande série à un horizon de dix ans"*, soit une commercialisation en 2024. Une déclaration réaliste puisque Eolab n'utilise pas de fibre de carbone mais de l'aluminium et du magnésium, dont le coût demeure élevé. Nos élus y croient eux aussi dur comme fer (ou carbone) puisque le ministère du Développement durable explique que *"le plan 2 l/100 km passe dans un premier temps par le développement de briques technologiques qui seront industrialisées dès 2017, ce qui rendra possible la commercialisation en grande série des premiers véhicules 2 l/100 km avant 2020"*. Reste à savoir à quel rythme les technologies et matériaux utilisés verront leur coût baisser, sachant que ce dernier est inversement proportionnel à la quantité produite. Autre interrogation: quelle sera la politique (fiscale) du gouvernement pour encourager la vente de ces voitures basse consommation?

## LES PROPOSITIONS FRANÇAISES

# Nous avons conduit la Renault Eolab

Début octobre, nous avons pris le volant du concept Renault Eolab sur la piste de Mortefontaine (au nord de Paris). Cette citadine du futur pèse 955 kg, affiche un Cx de 0,23 et combine un bloc 3 cylindres 1.0 de 75 ch et un moteur électrique de 70 ch, ce dernier étant placé dans le carter d'une innovante boîte 3 rapports sans embrayage. Au volant, le démarrage se fait rapidement sur le seul moteur électrique, mais la boîte se fait entendre à cause de pignons à taille droite, et la rupture de couple entre le 1er et le 2e rapport engendre un à-coup sensible, la mise au point n'étant pas terminée. Mais ce prototype demeure confortable, agile, performant, très agréable à conduire et réellement frugal: nous avons conduit en mode hybride aux allures réglementaires, sans faire d'effort particulier, et notre consommation s'est établie à 0,9 l/100 km seulement! Il faudra toutefois être patient: la commercialisation de cette technologie Z.E. Hybride est annoncée pour 2018.


JON ONGKIEHONG

Sans faire d'efforts de conduite particuliers, nous avons enregistré 0,9 l/100 km!


JON ONGKIEHONG

Renault Eolab

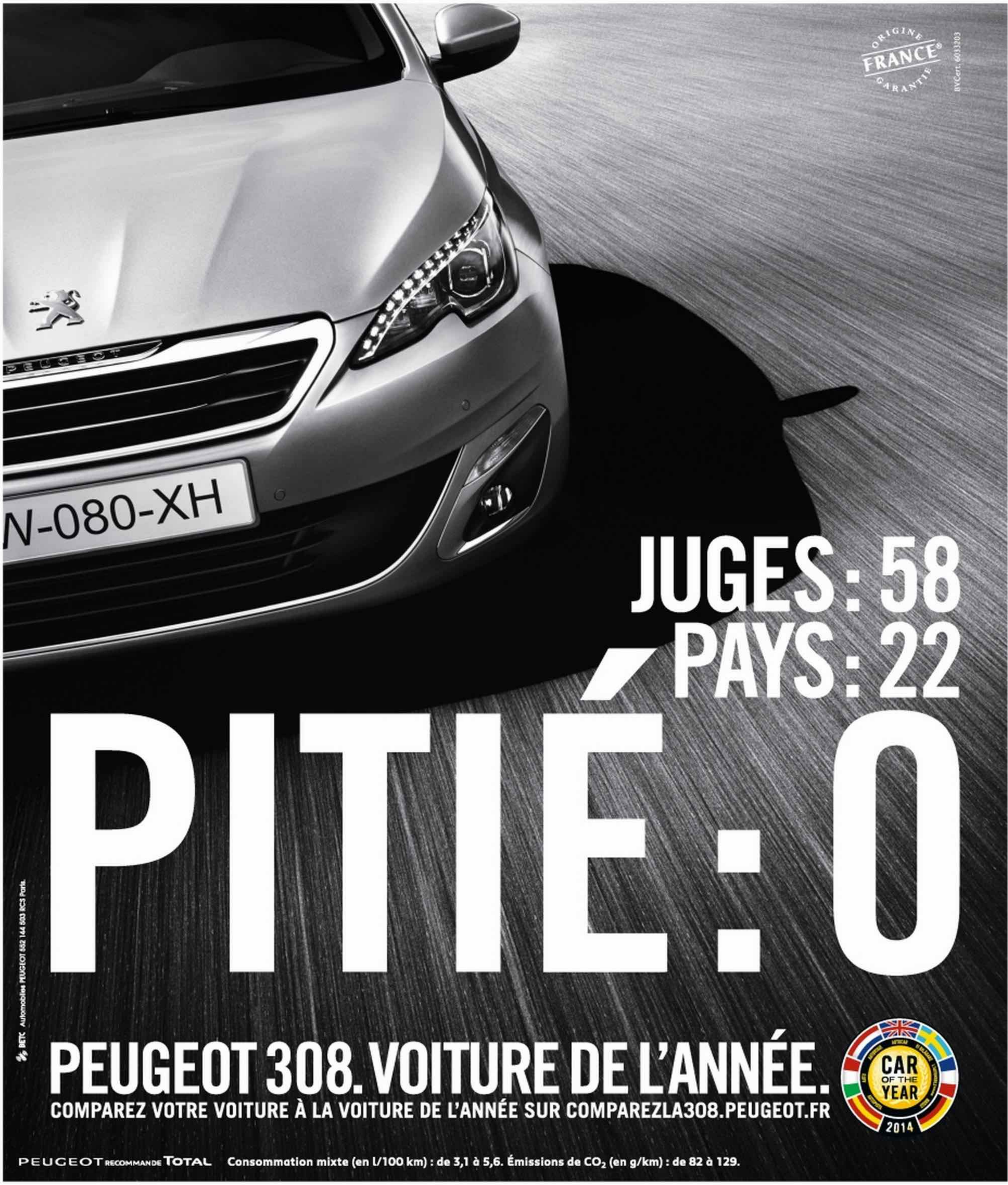
### et aussi…


PEUGEOT

**Peugeot 208 Hybrid Air**
La citadine, allégée de 100 kg, reçoit une chaîne de traction hybride essence-air comprimé (système Hybrid Air). Elle pourrait être lancée en 2016…


CITROËN

**Citroën C4 Cactus Airflow**
Basé sur une C4 Cactus déjà légère, le concept Airflow pèse 100 kg de moins et affiche un aérodynamisme amélioré de 20 %.




NOUVELLE PEUGEOT 308

MOTION & EMOTION

PEUGEOT

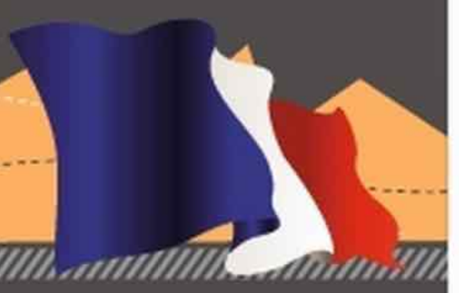



## SÉCURITÉ ROUTIÈRE

# Les voitures neuves encore plus sûres

La réglementation européenne impose de nouveaux équipements sur les voitures vendues à partir de novembre, même sur les modèles déjà homologués. Toutes les autos du marché devront désormais être équipées du système de contrôle de trajectoire (ESP), d'un dispositif de contrôle de la pression des pneus (TPMS), de fixations Isofix à l'arrière ou encore d'un témoin de ceinture conducteur non bouclée – ce dernier étant déjà quasiment généralisé.

## EN CHIFFRES



### LE MARCHÉ FRANÇAIS EN SEPTEMBRE

*Immatriculations de voitures neuves par rapport à septembre 2013 **+6,3%***

**151 000**

**C'est le nombre de voitures neuves immatriculées en France en septembre,** soit 1,34 million depuis le début de l'année. Le marché a progressé de 2,1 % sur 9 mois.

**+11,9 %**

C'est la belle progression des groupes français en septembre, quand les étrangers doivent se cantonner à +7,4 %. PSA affiche une hausse de 16,1 % mais Renault se contente de 7,7 %.

**9 100**

**C'est le nombre de Clio IV immatriculées en septembre. La citadine de Renault reste en tête des ventes devant la Peugeot 208 (7 400 unités).**

## INNOVATION

# La clé devient virtuelle

Oubliez les clés traditionnelles et les cartes mains-libres ! Valeo présente Inblue, une application qui transforme votre smartphone en clé intelligente. Via une connexion Bluetooth et des données cryptées, Inblue permet de (dé)verrouiller un véhicule, de le démarrer, de le localiser, d'afficher l'autonomie et la pression des pneus, mais aussi de restreindre certains paramètres (quand l'un de vos enfants emprunte votre auto, par exemple) ou d'envoyer une clé numérique temporaire si vous souhaitez prêter votre voiture à un ami. Simple et pratique ! La première voiture équipée de cette technologie sera commercialisée en 2016.




## TECHNO

# Un laser dans le pare-brise

L'affichage tête haute (HUD) commence à se répandre sur les gammes inférieures, mais Land Rover va encore plus loin : le HUD de son SUV Evoque va fonctionner grâce à un laser. Il utilise une technique holographique pour projeter sur le pare-brise des informations avec *"une saturation, une luminosité et un contraste supérieurs aux systèmes concurrents"*. Avantage : le dispositif est encore plus compact et léger.



LAND ROVER



CHRISTOPHE MORIN/IP3/MAXPPP

"Nous sommes fiers de l'industrie automobile française, *made in France*, cette capacité à fabriquer des voitures (…). On s'aperçoit que nous ne souffrons pas de la comparaison et de la concurrence, même s'il faut s'améliorer, être compétitifs, être les meilleurs."

**Manuel Valls, Premier ministre, le 4 octobre au Mondial de l'automobile.**

ORIGINE FRANCE® GARANTIE

BVCert. 6033203

# À LA FIN, IL N'EN RESTE QU'UNE. C'EST CRUEL, SAUF POUR CELLE QUI RESTE.

## PEUGEOT 308. VOITURE DE L'ANNÉE.

COMPAREZ VOTRE VOITURE À LA VOITURE DE L'ANNÉE SUR COMPAREZLA308.PEUGEOT.FR

CAR OF THE YEAR 2014

PEUGEOT RECOMMANDE TOTAL Consommation mixte (en l/100 km) : de 3,1 à 5,6. Émissions de $CO_2$ (en g/km) : de 82 à 129.

NOUVELLE PEUGEOT 308

MOTION & EMOTION

PEUGEOT

BETC - Automobiles PEUGEOT 552 144 503 RCS Paris.

# Rendez-vous avec…

*Par* Mathieu Chevalier *Photos* Yann Lefebvre



## DIRECTEUR DE **DS**

# YVES BONNEFONT

DS est désormais une marque indépendante de Citroën. Une émancipation qui va entraîner une redéfinition du positionnement et de la stratégie à l'international.

**L'Auto-Journal : Pourquoi séparer DS de Citroën en Europe ?**
**Yves Bonnefont :** Depuis la création de DS, on a vendu 500 000 voitures, dont 65 % à des clients hors PSA. On a donc conquis environ 300 000 nouveaux clients. Faire de DS une marque, c'est accélérer ce développement.

**L'AJ : Quelle stratégie allez-vous mettre en place ?**
**Y. B. :** Notre stratégie se déploie sur deux axes. Produit tout d'abord, puisque notre objectif est de doubler la gamme, soit six modèles d'ici à 2020. Le deuxième axe de croissance est géographique. DS est née en Europe mais elle se développe en Chine où nous avons construit une usine. Le temps est aussi venu d'accélérer le développement mondial.

**L'AJ : Vous parlez de doubler la gamme, à six modèles, d'ici à 2020. Mais, entre l'Europe et la Chine, DS a aujourd'hui déjà cinq modèles…**
**Y. B. :** Il faut regarder les choses du point de vue du client. Un client européen voit aujourd'hui trois modèles (DS3, DS4, DS5). Un client chinois voit aussi trois modèles (DS 5, DS 5LS et DS 6). Demain, ces mêmes clients verront chacun six modèles. Il faut aussi faire en sorte que la diversité n'explose pas et que deux fois six modèles ne fasse pas douze modèles pour nous.

**OUI/NON**

Verra-t-on, à court terme, une DS3 5 portes ?
**non**

Les modèles DS seront-ils les plus rentables du groupe ?
**oui**

La marque DS est-elle plus mondiale que Citroën ?
**oui**

Est-ce bon pour l'image d'être la voiture présidentielle ?
**oui**

**L'AJ : Au niveau international, raisonner en villes et non en pays, c'est nouveau ?**
**Y. B. :** Oui. Notre chance est que l'on peut s'appuyer sur le réseau des autres marques de PSA. Dans un pays donné, DS peut être présente dans les villes au poids économique majeur. Mais nos clients pourront, où qu'ils soient dans le pays, aller dans le réseau de Citroën. À l'horizon 2020, DS sera ainsi présente dans les 200 plus grandes métropoles du monde.

**L'AJ : Cette logique de réseau ne fonctionne pas aux États-Unis…**
**Y. B. :** Nous n'irons pas aux États-Unis à court terme. Mais c'est encore le premier marché premium au monde, nous ne pouvons pas ne pas y être.

**L'AJ : Cet objectif rentre-t-il dans le développement des produits ?**
**Y. B. :** Les cycles produits sont long, il faut anticiper. On voit aujourd'hui une convergence mondiale dans beaucoup de domaines comme les émissions. Il n'y a plus tellement de différences entre un véhicule déjà commercialisé en Europe et en Chine et que l'on voudrait vendre aux États-Unis.

**L'AJ : Considérez-vous votre démarche identique à celle des marques premium japonaises ?**
**Y. B. :** Nous voulons avoir notre propre modèle de développement. Quand on regarde les marques qui ont été lancées dans le premium, la majeure partie n'avaient pas de racines historiques profondes. On va s'appuyer sur l'héritage de la DS de 1955 pour faire vivre l'ADN de la marque,

## "Nous voulons offrir un confort dans la ligne de la DS d'origine."






# “La marque DS est déjà à mi-chemin entre généraliste et premium.”

qui s’organise autour de quatre valeurs : un style remarquable, le raffinement des maisons de luxe françaises, la technologie mise en scène et l’équilibre entre confort et dynamisme.

**L’AJ : Comment va se faire la séparation du réseau de distribution ?**
**Y. B. :** On n’aurait pas eu le même succès sans la force du réseau Citroën. On veut continuer à construire dessus tout en offrant à nos clients l’expérience de marque propre à DS. On va donc faire évoluer ce réseau de façon différenciée en fonction des marchés : DS Store dans les villes où le potentiel est important, DS Salons dans les autres et Zones DS dans les régions où le marché premium est moins développé.

**L’AJ : Le positionnement de DS va-t-il évoluer ?**
**Y. B. :** DS a vocation à monter en gamme. On va le faire au fur et à mesure que l’on développe la gamme et l’expérience de marque dans le réseau.

**L’AJ : Êtes-vous satisfaits du niveau de qualité atteint ?**
**Y. B. :** On n’a jamais fini de progresser sur la qualité. C’est un souci permanent pour nous de respecter le cahier des charges que l’on s’est fixé.

**L’AJ : Qui dit marque premium dit bonnes valeurs résiduelles. Comment se comportent les DS ?**
**Y. B. :** Les valeurs résiduelles de la marque DS sont à mi-chemin entre celles d’une marque généraliste et premium. Cela fait partie de nos objectifs de les soutenir et de les améliorer.

**L’AJ : Vos ventes reculent sur le début de l’année. Pourquoi ?**
**Y. B. :** Le volume ne fait pas partie des critères de pilotage de DS. Nous allons nous concentrer sur les canaux les plus rentables, quitte à avoir des volumes qui baissent temporairement.

**L’AJ : À quand un SUV pour l’Europe ?**
**Y. B. :** Nous sommes en train de développer la gamme. On lance un SUV en Chine dans une définition essence et boîte auto. Notre chance est que cela correspond à la demande mondiale.

**L’AJ : Y a-t-il un sens à importer un véhicule de Chine ?**
**Y. B. :** En automobile, les transports, droits de douane et taux de change sont déterminants. Les DS commercialisées en France sont fabriquées en France, celles vendues en Chine sont produites sur place.

**L’AJ : Les DS auront-elles la primeur de certaines technologies ?**
**Y. B. :** Quand on est une marque premium, on se doit d’avoir un certain nombre d’innovations technologiques. Le groupe a travaillé sur la question de savoir quelles étaient les technologies adaptées à DS.

**L’AJ : Parmi ces innovations, peut-on imaginer une suspension pneumatique ?**
**Y. B. :** Le confort fait partie de notre héritage. Nous n’avons pas hésité à modifier les suspensions de la DS pour offrir un meilleur confort. Nous allons proposer des innovations technologiques qui vont dans ce sens.

**L’AJ : Si DS était une marque hors automobile, ça serait…**
**Y. B. :** Nespresso pour la technologie et l’expérience client. Apple, pour l’alliance de la technologie et du design. Enfin, une grande marque française pour le savoir-faire, comme Louis Vuitton ou Chanel.

**SES 3 VOITURES**



**CITROËN GS**
La première

**DS5**
L’actuelle

**ASTON MARTIN DB4 GT**
Le rêve

# Abonnez-vous à l'auto-journal

## et transportez facilement votre ordinateur !




+




+



L'Auto-Journal
25 n$^{os}$ dont 1 n$^{o}$ double et le Spécial Salon

Les 5 Guides
dont 4 Auto-Journal évasion 4x4
et 1 Guide de l'Auto-Journal

le sac ordinateur



*Le sac ordinateur peut se porter en bandoulière ou bien en sac à dos.*
*Très résistant (en nylon 66 D PU), ce sac contient 3 grandes poches intérieures avec de nombreux compartiments de rangement et 3 poches frontales.*
*• Dimensions : 42 x 32 x 14 cm*

**79€ seulement**
au lieu de ~~141,74 €~~

**Soit 46% de réduction**

**Abonnez-vous aussi sur www.KiosqueMag.com**

## BULLETIN D'ABONNEMENT

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

- ❑ **Oui, je profite de l'offre d'abonnement 1 an 25 n° + 5 guides + le sac ordinateur pour 79 € seulement** au lieu de ~~146,74~~ € (789990)
- ❑ Je m'abonne à l'Auto-Journal (1 an - 25 n°) + le sac ordinateur au prix de 65 €. (790006)
- ❑ Je m'abonne à l'Auto-Journal (1 an - 25 n°) pour 64€.(790014)
- ❑ Je commande seulement le sac ordinateur au prix de 25€. (654400)

Mes coordonnées
Nom : ..... Prénom : .....
Adresse : .....
Complément d'adresse (Résidence, lieu dit, Bâtiment...) : .....
Code Postal : ..... Ville : ..... E-Mail : .....
☐ Je souhaite bénéficier des offres promotionnelles des partenaires de l'Auto-Journal (groupe Mondadori)
Tél. : ..... *Grâce à votre n° de téléphone (portable) nous pourrons vous contacter si besoin pour le suivi de votre abonnement*
***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

*Prix public et prix de vente en kiosque. Offre valable pour un premier abonnement livré en France métropolitaine jusqu'au 31/12/2014 et dans la limite des stocks disponibles. Je peux acquérir séparément 23 n° de l'Auto Journal au prix de 3,50 €, le n° double à 4,50€ et le Spécial Salon au prix de 6,99€. Le sac ordinateur vous sera adressé dans un délai de 4 à 6 semaines après réception de votre règlement. En cas de rupture de stock, un produit d'une valeur similaire vous sera proposé. Vous disposez du droit de rétractation de 7 jours ouvrés pour le sac ordinateur. Vous ne disposez pas de ce droit pour l'abonnement au magazine. Conformémentà la loi "informatique et libertés n° 78-17 du 6 janvier 1978", cette opération donne lieu à la collecte de données personnelles pour les besoins de l'opération ainsi qu'à des fins de marketing direct. Ces informations sont nécessaires pour le traitement de votre commande. Vous disposez d'un droit d'accès et de rectification des informations vous concernant ainsi que votre droit d'opposition, en écrivant à l'adresse d'envoi du bulletin. Vous êtes susceptible de recevoir des propositions commerciales de notre société pour des produits et services. Si vous ne le souhaitez pas, veuillez cocher la case ci-contre* ☐

# LA QUINZAINE DU SERVICE ESSAIS

## L'équipe de *L'Auto-Journal*

LES ESSAYEURS


Guy L'Hospital


Mélina Priam


Stany Meurer


Pascal Richard

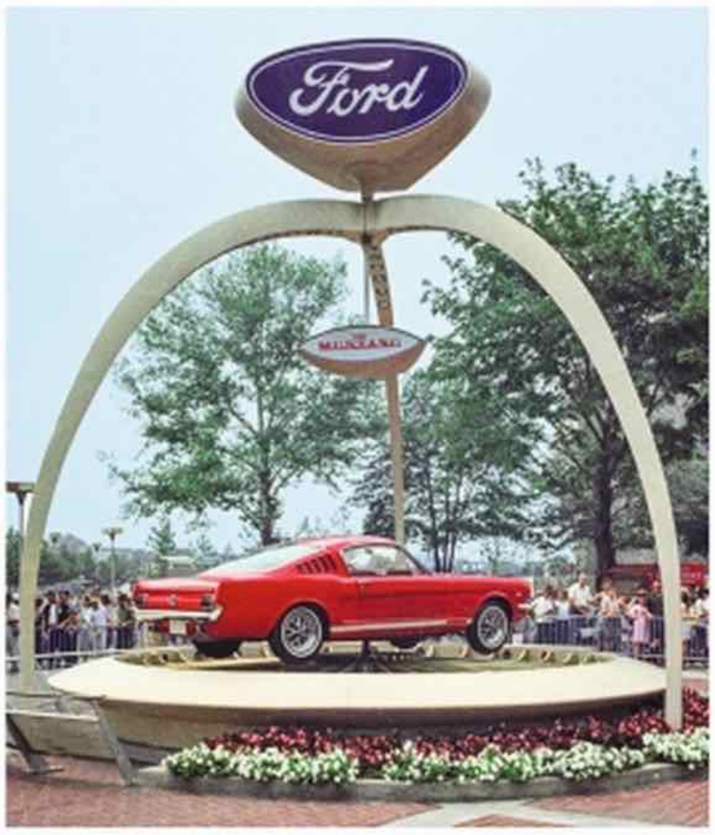
LES TECHNICIENS


Frédéric Haas


Vincent Coppin

## Tous les modèles à l'essai


Audi A3 ..... p. 64
BMW Série 3 ..... p. 48, 67
BMW X4 ..... p. 76
Citroën C1 ..... p. 72
Citroën C4 Cactus ..... p. 64
Citroën Grand C4 Picasso ..... p. 65
Fiat 500 ..... p. 62
Ford Fiesta ..... p. 62
Ford Mustang ..... p. 42
Mercedes Classe A ..... p. 64
Mercedes Classe C ..... p. 48, 67
Mercedes GLA ..... p. 78
Nissan Pulsar ..... p. 56
Nissan Qashqai ..... p. 66
Opel Mokka ..... p. 70
Peugeot 207+ ..... p. 83
Peugeot 208 ..... p. 62
Peugeot 2008 ..... p. 63
Peugeot 308 ..... p. 65
Peugeot 3008 ..... p. 66
Peugeot 508 ..... p. 48
Porsche Boxster ..... p. 67
Renault Captur ..... p. 63
Renault Clio ..... p. 62
Renault Mégane ..... p. 64
Renault Twingo ..... p. 72
VW Golf ..... p. 65
VW Polo ..... p. 63
Volvo XC60 ..... p. 66





1er essai **FORD MUSTANG 2.3 ECOBOOST 314 ch** ■ p.42

"Prendre le volant d'une Mustang en Californie, c'est vivre un peu du rêve américain." ***Stéphane Lémeret***



PHOTOS FORD

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

TESTS & MESURES SUR CIRCUIT D'ESSAIS

## EN DIRECT DE MONTLHÉRY


CLÉMENT CHOULOT

"La Nissan Pulsar ne révolutionne pas la catégorie. Mais elle offre un espace aux jambes arrière de 37 cm ! Une compacte… limousine." ***Vincent Coppin***

"Le BMW X4 20d freine fort, très fort même : avec 64 m à 130 km/h, il s'adjuge le record de la catégorie." ***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 (6,5 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 100e de litre. La base de données AJ compte plus de 5 000 modèles.

1er essai **FORD MUSTANG** ■ 2.3 EcoBoost 314 ch ■ **35 000 €*** ■ (*Estimation)

**NOUVELLE GÉNÉRATION** ■

# LA CAVALERIE DÉBARQUE

Après un trop long intermède, la Mustang s'apprête à revenir en Europe. Simple coup de pub ou la quinquagénaire a-t-elle de vrais arguments à avancer ? Nous sommes allés l'essayer dans son pays d'origine pour répondre à la question…

*Par* Stéphane Lémeret *Photos* Charlie Magee

Si la Mustang est encore proposée avec un gros V8, elle peut maintenant accueillir un 4 cylindres turbo de 314 ch. Tout change !

**Avec son train arrière multibras, la nouvelle Mustang est aussi agile que puissante.**

Sur Hollywood Boulevard, l'artère la plus célèbre de l'agglomération de Los Angeles, les Mustang sont presque aussi nombreuses que les étoiles dédiées aux stars de cinéma. La présence d'un exemplaire de la génération 2015 suscite pourtant plus de réactions enthousiastes que celle des (forcément) faux Mickey ou Spiderman. Preuve que les designers ont réussi leur pari : faire de ce modèle une vraie Mustang, pourtant suffisamment différente pour qu'on la remarque immédiatement. Le premier examen semble donc réussi. Mais c'est surtout hors de la ville, sur la très sélective route des crêtes, qu'on attend la belle américaine au tournant !

En bons Européens attentifs à l'écologie et à leur portefeuille, c'est la version de base que nous avons choisie pour ce premier essai. Un V6 ? Même pas, un simple 4 cylindres de 2,3 l, heureusement boosté par un gros turbo portant sa puissance à 314 ch et son couple à 434 Nm dès 3 000 tr/mn. Loin d'être ridicule ? Certes, mais le principal défaut de cette version saute aux oreilles dès la mise en route : le son de ce moteur EcoBoost n'a en effet rien à voir avec celui du V8 qui équipe le haut de gamme et qui fait partie intégrante de la magie de la Mustang et des voitures américaines en général. Dommage, Ford aurait pu faire un effort pour rendre cette mécanique plus excitante. Disons que cette absence d'artifice sonore a le mérite de la discrétion. Ce serait dommage de s'arrêter à une première impression mitigée, d'autant que cette Mustang de base nous réserve d'excellentes surprises… et que ce moteur a le gros avantage de faire appel aux dernières technologies Ford, ce qui devrait lui valoir une consomma-



Issu de la famille EcoBoost, ce moteur affiche une cylindrée de 2,3 l. Grâce à un turbo à double volute, dit *twin scroll*, sa puissance atteint 314 ch à 5 000 tr/mn et le couple 434 Nm à 3 000 tr/mn.




Avec son système stop/start, la Mustang met la sourdine au ralenti. On aura tout vu !



Levier court et boîte manuelle à 6 vitesses, mais la 1re tire long.



Même avec le plus petit de ses moteurs, la Mustang procure un réel plaisir de conduite. Dommage que la sonorité ne suive pas !




Le manomètre de pression de turbo ne sera pas disponible sur la version européenne.



Décidément, la Mustang a vraiment renversé la table. Même le niveau d'équipement et la finition atteignent ceux des standards européens.

PLUS
- **Comportement sportif**
- **Prix imbattable**
- **Performances/consommation**

MOINS
- **Rentre dans le rang**
- **Aspect de certains matériaux**
- **Sonorité au ralenti**

tion et des émissions raisonnables (on attend encore les chiffres officiels pour l'Europe).

## UNE COMMANDE DE BOÎTE VIRILE

Si une boîte automatique à commandes au volant est prévue en option, c'est une transmission manuelle à 6 rapports qui équipe notre exemplaire d'essai. L'embrayage est étonnamment dur pour un 4 cylindres, mais il est vrai que le couple est important. De même, la boîte n'est ni très rapide ni ultra-précise, mais c'est relativement logique pour un véhicule aussi performant. C'est plutôt la longueur de la 1re qui déçoit un peu : les accélérations pourraient être plus percutantes avec une boîte plus courte. Mais en ville, cela permet de ne pas devoir changer de vitesse trop souvent, ce qui est plutôt bienvenu. Et, chez nous, les reprises laisseront quand même tout le monde sur place !

Coup d'œil à l'habitacle avant de quitter la cité des anges. Là aussi, on nous a changé la Mustang ! On n'est pas encore au niveau de finition

d'une Audi, loin de là, mais les plastiques utilisés ne devraient plus constituer un frein à l'achat. Et l'ensemble est plutôt bien présenté, avec également de nombreux espaces de rangement et même la possibilité d'installer deux enfants à l'arrière, ce qui n'est pas négligeable, d'autant que le coffre présente un volume de 408 dm³. La Mustang 2015 est donc une sportive utilisable au quotidien.

## UN COMPORTEMENT "À L'EUROPÉENNE"

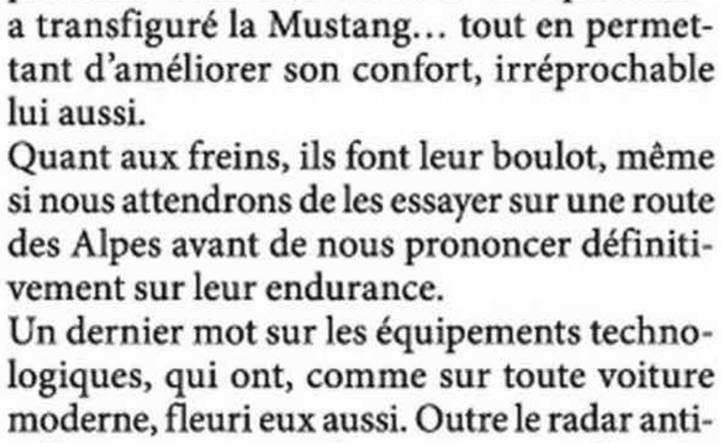
Dès les premiers lacets de la route des crêtes, c'est la stupéfaction ! Bien calé dans le siège Recaro, avec une position de conduite idéale grâce aux multiples réglages proposés, le *feeling* est immédiatement excellent. La direction est d'une précision vraiment étonnante et le train avant semble mordre l'asphalte avec entrain. Il faut préciser que notre exemplaire d'essai est équipé du système Performance Pack, qui fera partie de la dotation de série sur le Vieux Continent, comprenant des suspensions spécialement développées pour plaire aux Européens… et c'est particulièrement réussi. Même en augmentant le rythme, le train avant tient le coup, et l'arrière suit fidèlement. En déconnectant les aides électroniques, une pointe de sous-virage apparaît naturellement en entrée de courbe mais celui-ci peut facilement être transformé en léger survirage à l'accélération, grâce à l'action du différentiel autobloquant. Visiblement, la présence d'un train arrière "indépendant" a transfiguré la Mustang… tout en permettant d'améliorer son confort, irréprochable lui aussi.

Quant aux freins, ils font leur boulot, même si nous attendrons de les essayer sur une route des Alpes avant de nous prononcer définitivement sur leur endurance.

Un dernier mot sur les équipements technologiques, qui ont, comme sur toute voiture moderne, fleuri eux aussi. Outre le radar anticollision, on retiendra notamment l'inédit système permettant de freiner les roues avant mais pas les postérieures, afin de réaliser des *burns* au feu rouge. Non, la Mustang n'a pas oublié ses origines américaines !

### L'avis de Stéphane Lémeret

Cette nouvelle Mustang apparaît comme une voiture moderne, se comportant comme une européenne tout en conservant une bonne partie du charme typique des américaines. Avec un prix défiant toute concurrence, elle devrait trouver son public chez nous.






Accéder aux places arrière n'est toujours pas très aisé et en ressortir demande beaucoup de souplesse. Décidément, la meilleure place dans une Mustang reste derrière le volant.





Deux moteurs, deux boîtes, deux carrosseries (coupé et cabriolet) : la Mustang donne le choix.




Ces basculeurs permettent de modifier la réactivité de l'accélérateur et de la direction.



Les feux arrière à trois barrettes de LED rappellent vraiment ceux de la Camaro.



Freinage efficace grâce à des étriers quatre pistons qui mordent d'énormes disques de plus de 330 mm de diamètre.

# Ford Mustang 2.3 EcoBoost 314 ch

## LA TECHNIQUE

Train arrière multibras et un 4 cylindres turbo : la Mustang n'a plus grand-chose à voir avec l'américaine indomptable qu'elle fut jusque-là.

### Moteur / Transmission

| | | |
|---|---|---|
| Puissance maxi | ■ | 314 ch à 5 500 tr/mn |
| Couple maxi | ■ | 434 Nm à 3 000 tr/mn |
| Type | | 4 cyl. en ligne turbo, essence |
| Cylindrée / Puissance fiscale | | 2 300 cm³ / nc |
| Transmission | | aux roues arrière |
| Boîte / nombre de rapports | | manuelle / 6 |

### Châssis

| | | |
|---|---|---|
| Direction | | à crémaillère, assistance électrique |
| Diamètre de braquage | ■ | 12,2 m |
| Suspensions AV / AR | | Double triangle / multibras |
| Freins AV / AR | | Disques ventilés / disques ventilés |
| Pneumatiques AV / AR | | 255/40 R 19 |
| Roue de secours | | kit anticrevaison |

### Dimensions / Poids

| | | |
|---|---|---|
| L / l / h / empattement | | 4,79 / 1,92 / 1,39 / 2,72 m |
| Poids / tractable freiné | | 1620 kg / nc |

## LA CONDUITE

Agile et précise dans ses changements de trajectoire, la Mustang donne le change en accélération, même si nous aurions aimé une sonorité plus marquée.

### Performances*

| | | |
|---|---|---|
| 0 à 100 km/h | | nc |
| Vitesse maxi | ■ | 233 km/h |

## LA VIE À BORD

Coupé ou cabriolet 4 places, la Mustang propose encore un coffre de contenance correcte avec 408 dm³. Finition en net progrès.

### Coffre*

| | | |
|---|---|---|
| Volume du coffre | ■ | 408 dm³ |

## LE BUDGET

Les chiffres de consommation n'ont toujours pas été communiqués mais il est probable qu'un gouffre sépare le 4 cylindres du V8. Prix imbattable.

| | | |
|---|---|---|
| **Prix** | ■ | **35 000 € (estimation)** |
| **Loyer** (2 ans, 20 000 km) | | **nc** |
| Bonus / malus ($CO_2$) | | nc |
| Garantie | ■ | 2 ans, km illimité |

### Équipements de série ■

7 airbags, climatisation, ESP, jantes alliage 19 pouces, feux diurnes à LED, ordi. de bord, phares xénon, prises Aux et USB, régulateur de vitesse, rétro intérieur électrochromatique, rétros ext. dégivrants et rabattables élec., sièges AV chauffants élec. avec mémoire, sellerie cuir, système navigation avec écran tactile 7 pouces…

### Options

Système hi-fi Shaker Pro (nc), sièges Reccaro (nc), sièges avant climatisés (nc).

### Consommations

| | |
|---|---|
| Mixte | nc |
| Urbaine / Extra-urbaine | nc |
| Autonomie / Réservoir | nc / 50 l |

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

*Données constructeur.

**Pays de fabrication : États-Unis**

## LA NOTE TECHNIQUE ★★★★☆

Dotée d'un moteur 4 cylindres de 314 ch, la version EcoBoost n'a rien d'une Mustang au rabais. Agile et plaisante, efficace en conduite rapide, il ne lui manque qu'une sonorité un peu plus enivrante pour faire carton plein.

Comparatif **PEUGEOT 508** ■ 2.0 BlueHDi 180 ch EAT6 ■ **36 700 €*** ■ **RESTYLAGE** ■
**BMW SÉRIE 3** ■ 20d 184 ch Auto ■ **38 900 €*** ■
**MERCEDES CLASSE C** ■ 220 BlueTec 170 ch Auto ■ **40 800 €*** ■

(*Bonus/malus inclus)

# Berlines accomplies, ces trois autos viennent croiser le fer sur leur terrain de jeu favori : la route !

# Pas froid aux yeux !

Venir défier une Série 3 au sommet de son art et une Classe C totalement revisitée en début d'année, voilà qui est courageux, voire téméraire ! Mais la 508 a de l'ambition et, vous allez le voir, quelques arguments…

*Par* Pascal Richard *Photos* Yann Lefebvre

Savoir-faire technologique, image en béton, gros moyens, les constructeurs allemands ont fait de la catégorie des familiales haut de gamme leur chasse gardée. Pour venir les défier sur ce terrain, il faut être soit inconscient, soit sûr de son coup, car si tel n'est pas le cas, la comparaison risque vite de tourner à la correction.

Ce n'est donc pas un cadeau que nous avons fait à la nouvelle 508. D'ailleurs, je suis sûr que certains d'entre vous pensent que la française n'est là que pour servir de sparring-partner à ces deux championnes que sont la BMW Série 3 et la Mercedes Classe C. À voir. Car aussi brillantes soient-elles, ces deux berlines ne sont pas infaillibles, notamment lorsqu'on s'intéresse, comme c'est le cas ici, aux versions diesel 4 cylindres.

Un peu ancien, le 2 l de 184 ch de la BMW (qui passera à 190 ch prochainement avec l'adoption des normes Euro 6) et le 2,1 l de 170 ch de la Mercedes n'ont plus rien d'effrayant. Une faiblesse dont la 508 pourrait bien profiter, elle qui, en plus de son petit lifting, arrive avec un tout nouveau moteur BlueHDi fort de 180 ch.

# Sur la route

C'est bien ma veine, je viens de passer trois semaines au cœur du pays Bigouden à être bercé par le bruit des vagues et voilà que, pour la reprise du travail, mes tympans doivent "s'infuser" la douce mélodie d'un 4 cylindres diesel. En l'occurrence, il s'agit de celui de la 508. Après une pression sur le bouton Start curieusement situé à gauche du volant (on verra plus loin que la 508 aime l'originalité en ce qui concerne l'ergonomie…), il s'ébroue bruyamment. Cela dit, côté claquements, la française est battue à plate couture par la 320d ! Plus sage, la C 220 ouvre un œil, sinon en silence, du moins sans trop se faire remarquer.

Équipée d'une boîte automatique à 6 rapports (unique choix possible avec le moteur BlueHDi 180 ch), la 508 s'arrache en douceur de sa place de parking. En douceur et avec une once de nonchalance. Il faut dire que ses 400 Nm de couple ne débarquent qu'à partir de 2 000 tr/mn, c'est un peu plus tard que la 320d (380 Nm à 1 750 tr/mn) et, surtout, que la C 220 (400 Nm à 1 400 tr/mn). Plus promptes à se mettre en action, les deux allemandes vont, au cœur de Paris, rapidement fausser compagnie à la française, dotée qui plus est d'un rayon de braquage important (12,3 m) qui ne l'aide guère en ville.

## LES ALLEMANDES PLUS PÉTILLANTES

Après ce premier round, on se dit que la 508 va prendre sa revanche sur route. En fait, c'est plutôt ici que ses ennuis commencent ! En effet, dès que l'horizon se dégage, les deux teutonnes en profitent pour jouer les filles de l'air. D'où leur vient ce dynamisme qui semble faire défaut à la française ? Du moteur ? Non, les puissances sont équivalentes. Le poids, alors ? Certes, la 320d est plus légère que la 508 (plus de 100 kg, ça compte) mais la C 220 affiche le même embonpoint que la française. Alors, où est le problème ? Dans la boîte ! Je m'explique. Douce, bien gérée, la transmission automatique de la Peugeot a néanmoins un défaut, ou plutôt deux. Le premier : elle n'est pas super-réactive ; en clair, les phases de glissement entre chaque rapport ne sont pas négligeables et – c'est là son principal handicap – elle ne compte "que" 6 rapports. En face, la Mercedes en revendique 7 et la BMW en étale carrément 8. Ça change quoi, me direz-vous ? Eh bien tout quant à l'étagement et donc à l'exploitation de la mécanique, bien meilleure chez les deux allemandes. Côté chrono, c'est la BMW qui vire en tête, suivie comme son ombre par la C 220 tandis que la 508 est distancée tant en accélérations qu'en reprises. Sur le plan dynamique, on s'attendait à une réplique de la 508, tant il est vrai qu'en matière de liaisons au sol, Peugeot nous a rarement déçus. Inchangés malgré le restylage, les trains roulants de la 508 affichent ici une impériale stabilité. À l'avant, la version BlueHDi 180 ch a droit à une double triangulation qui apporte une once de rigueur supplémentaire en matière de guidage. Reste que la française se montre moins agile que ses rivales. Cela dit, un facteur peut jouer en sa faveur : la 508 est une traction, ce qui la rend, sinon plus sécurisante, du moins plus prévisible que la Mercedes et la BMW, fidèles aux roues arrière motrices. Un atout relatif, à l'heure où les assistances à la conduite parviennent, jusqu'à un certain point, à remettre tout le monde dans le droit chemin.

**VERDICT SUR LA ROUTE**

1re BMW

2e MERCEDES

3e PEUGEOT




Sur route, la 508 est malmenée par les deux allemandes, mais c'est davantage à cause de sa transmission que de sa mécanique, plutôt réussie.

## PEUGEOT 508



La boîte auto n'est pas si mal mais elle ne compte que 6 rapports…



La nouvelle face avant de la 508 n'est pas désagréable. Sous le capot, le BlueHDi 180 ch fait du bon boulot.

TECHNO EMBARQUÉE

### Enfin à la page

Parmi les nouveautés importantes apparues au moment du restylage, on trouve un nouvel ensemble multimédia. Doté d'un écran tactile de 7 pouces, il permet à la 508 de rattraper une bonne partie de son retard dans ce domaine. Outre le système de navigation (de série sur Allure), cet écran permet de piloter et paramétrer nombre de fonctions. On regrettera néanmoins qu'il soit un peu loin du conducteur.







## BMW SÉRIE 3



La Série 3 est une merveille d'équilibre. En termes d'agrément de conduite, la présence de la boîte auto (option, 2200 €) arrange bien les choses.

TECHNO EMBARQUÉE

### Au top



L'immense écran de la Série 3 (8,8 pouces) permet d'accéder à moult fonctions telle la vision "de haut" de la voiture, si pratique lors des manœuvres. Seul petit problème, sur la finition Lounge, ce petit extra implique un surcoût de 2500 €.

## MERCEDES CLASSE C



À l'instar de la Classe A, la Classe C adopte un look assez rock'n'roll qui colle bien avec la personnalité plutôt joueuse de son châssis.

TECHNO EMBARQUÉE

### Très design




Chez Mercedes, l'ensemble multimédia est, esthétiquement, d'inspiration "tablette". Pas vilain mais pas vraiment intégré à la planche de bord, il est assez grand (8,4 pouces) mais, là encore, son prix est élevé (3300 € en entrée de gamme).

## PEUGEOT 508

PLUS
- Présentation soignée
- Bon niveau de confort
- Mécanique à la hauteur

MOINS
- Boîte auto moins aboutie
- Rayon de braquage
- Seuil de coffre un peu haut

## MERCEDES CLASSE C

PLUS
- Équilibre dynamique
- Boîte auto parfaite
- Consommation flatteuse

MOINS
- Mécanique un peu rude
- Accès et volume du coffre
- Stop/start brutal

## BMW SÉRIE 3

PLUS
- Comportement dynamique
- Présentation soignée
- Bon confort

MOINS
- Prix élevé
- Boîte auto un peu lente
- Accès aux places arrière



Élégantes, performantes, plaisantes à conduire, ces trois autos ont un autre point commun : elles montrent une habitabilité quelque peu étriquée…

# La vie à bord

Nouvelle à l'extérieur avec sa calandre et son capot redessinés, la 508 n'a en revanche pas modifié grand-chose côté décoration intérieure. Ainsi, le dessin de la planche de bord reste pratiquement inchangé. On note simplement que la console centrale a été timidement retouchée et qu'elle intègre désormais un ensemble multimédia doté d'un écran tactile. En revanche, toujours pas la moindre trace d'espace de rangement digne de ce nom ! Dans ce domaine, Peugeot aurait pu faire un effort. Des efforts, le constructeur français aurait également pu en faire en matière d'ergonomie. Pas moins de douze boutons sur le volant, plus deux molettes, des commandes derrière le levier de vitesses, sur la console centrale, sur la planche de bord, bref des boutons partout… La Mercedes se montre nettement plus économe de ce côté tandis que, sur la BMW, la logique de l'ensemble est inattaquable.

Sur le chapitre de la finition, bonne surprise : la 508 nous présente une copie tout à fait convaincante. Les plastiques sont de qualité et la présentation de l'ensemble est soignée. Soignée, la BMW et la Mercedes le sont tout autant et même un peu plus que la Peugeot. Difficile de prendre nos deux teutonnes en défaut sur ce chapitre mais, dans ce secteur, force est de constater que la française n'est pas ridiculisée par ses rivales du jour.

### LA 508 EST LA PLUS FAMILIALE

Avec ses 4,83 m de longueur, la 508 est nettement plus grande que la Série 3 (4,63 m) et la Classe C (4,69 m). On se dit alors qu'en matière d'habitabilité, elle va étriller ses concurrentes. Étriller, le mot est sans doute un peu fort mais globalement, c'est vrai qu'elle se montre plus accueillante. Plus large au niveau des coudes, dotée d'une garde au toit plus importante, elle est incontestablement la plus familiale des trois. Et si l'espace aux jambes à l'arrière est moins important à bord de la française, il convient de souligner qu'ici, aucun tunnel de servitude ne vient polluer la place centrale de la banquette arrière. À noter également que l'accès aux places arrière est aisé, ce qui, dans le cas de la Mercedes, est loin d'être le cas. En effet, la ligne fuyante de son pavillon impose un zeste de souplesse pour pouvoir prendre place à bord. Côté coffre, la BMW ferme la marche et si la Mercedes et la Peugeot font jeu égal, on donnera malgré tout la victoire à la française, qui propose une ouverture plus large et donc un accès plus aisé.

Reste à aborder la question du confort. Dans ce domaine aussi, on attendait beaucoup de la 508 et nous n'avons pas été déçus. Très prévenante, la française propose un amortissement qui filtre bien les inégalités de la chaussée. Dans ce domaine, la Série 3 n'a pas grand-chose à lui envier mais elle doit tout de même s'incliner, tout comme la Mercedes qui, il faut le noter, pourrait inverser la tendance avec la suspension pneumatique Airmatic, indisponible en entrée de gamme (option entre 1 300 et 1 450 € sur les autres finitions). Quoi qu'il en soit, nos trois protagonistes font à coup sûr partie des berlines les plus confortables du marché. Au final, nos trois belligérantes finissent ici dans un mouchoir de poche.

**VERDICT LA VIE À BORD**

**1res ex æquo PEUGEOT ET BMW**

**3e MERCEDES**

## PEUGEOT 508



La position de conduite est un peu haute mais la sellerie est bien dessinée. La finition de l'ensemble est d'un excellent niveau.



On est bien installé à bord de la 508 ; la Peugeot est d'ailleurs celle qui dispose des places arrière les plus accueillantes.



À l'instar de ses petites camarades du jour, la 508 propose un volume de chargement (509 dm³) légèrement inférieur à la moyenne de la catégorie (518 dm³). Son seuil de chargement (74 cm) est un peu trop haut.

## BMW SÉRIE 3



Pour qui aime conduire, s'installer à bord de la Série 3 est un vrai moment de bonheur ! L'appréciation est un peu lyrique mais pas exagérée.



Avec la 320d, vous apprendrez à voyager léger. Avec 461 dm³, le coffre de la BMW est un peu juste.



À l'arrière, l'espace aux jambes est correct (28 cm) mais, au centre, le tunnel de servitude est pénalisant.

## MERCEDES CLASSE C



Là encore, le paysage ne manque pas de charme et, surtout, la qualité de finition est, comme sur la BMW, très au-dessus de la moyenne.



La Classe C offre plus de volume de coffre que la Série 3 (503 dm³) mais l'ouverture est un peu juste.



Avec la ligne de pavillon fuyante, la Classe C impose quelques contorsions pour s'installer à bord.

# Le budget

S'il est un chapitre où la 508 a une chance de s'imposer, c'est bien celui-ci. En effet, côté finances, ni BMW ni encore moins Mercedes n'ont pour habitude de nous réserver de bonnes surprises… et ce n'est pas encore pour cette fois. Même en entrée de gamme (Lounge pour la Série 3 et Classe C tout court pour la Mercedes), nos deux allemandes de service affichent des prix de vente pour le moins rondelets. Ils le sont d'autant plus que, dans les deux cas, la boîte de vitesses automatique est facturée en option. Dans la mesure où cette dernière contribue pour beaucoup à l'agrément de conduite, elle est à notre sens indispensable. Il faudra donc consentir à une petite rallonge de l'ordre de 2 000 € dans les deux cas ! Au final, on tutoie la barre des 40 000 € chez BMW tandis qu'on la dépasse chez Mercedes ! La 508 est un peu plus raisonnable et, surtout, elle affiche une dotation d'équipements nettement plus complète que celle de ses rivales.

### LA 508 TRAHIE PAR SA BOÎTE…

Reste que la Peugeot ne fait pas un carton ici. En effet, même si elle fait preuve de mesure côté consommation (7 l/100 km en moyenne), elle est tout de même largement battue par ses rivales qui revendiquent toutes les deux un très flatteur 6,1 l en moyenne. Là encore, la française paie le fait de devoir se satisfaire d'une boîte de vitesses à 6 rapports qui la pénalise énormément sur route et autoroute. En effet, sur ces terrains, les derniers rapports de ses adversaires, bien plus longs, leur procurent un indéniable avantage (+1 l/100 km). À noter au passage qu'en s'alignant sur la norme Euro 6, la 320d ne devrait pas révolutionner ses prestations en matière de consommation.

**VERDICT LE BUDGET**

**1re PEUGEOT**

**2e BMW**

**3e MERCEDES**




L'excellence germanique se paie au prix fort. La française se montre nettement plus raisonnable dans ce domaine… mais elle est plus gourmande.



## Le choix de Pascal Richard

# BMW SÉRIE 3

La victoire de la BMW tient autant à son talent qu'à l'affection que je lui porte ! Ceci pour vous dire que trancher entre la 320d et la C 220 ne peut se faire sur des critères uniquement objectifs car, sur ce plan, elles sont si proches qu'il est impossible, du moins dans ces configurations, de les départager. Mais que penser de la prestation de la française ? Eh bien, elle est derrière. Dit comme ça, c'est peu flatteur… mais trompeur car la 508 termine dans la roue de ses rivales, ce qui, vu la valeur de ces dernières, ressemble un peu à une victoire !

pascal.richard@mondadori.fr

# PEUGEOT 508 2.0 BlueHDi 180 ch EAT6 / BMW SÉRIE 3 20d 184 ch Auto / MERCEDES CLASSE C 220 BlueTec 170 ch Auto

TESTS & MESURES SUR CIRCUIT D'ESSAIS

## LA TECHNIQUE

Côté moteur, la 508 n'a rien à envier à la BMW 320d et à la Mercedes C 220. En revanche, sa boîte de vitesses qui ne compte "que" 6 rapports n'est pas aussi aboutie que la transmission de la Mercedes (7) ni surtout que celle de la BMW (8). À noter que le diamètre de braquage de la 508 (12,3 m) est démesuré.

| Moteur | Peugeot 508 | BMW Série 3 | Mercedes Classe C |
|---|---|---|---|
| Puissance maxi | 180 ch à 3750 tr/mn | 184 ch à 4000 tr/mn | 170 ch à 3000 tr/mn |
| Couple maxi | 400 Nm à 2000 tr/mn | 380 Nm à 1750 tr/mn | 400 Nm à 1400 tr/mn |
| Type | 4 cylindres en ligne, diesel + turbo | 4 cylindres en ligne, diesel + turbo | 4 cylindres en ligne, diesel + turbo |
| Cylindrée | 1997 cm³ | 1995 cm³ | 2143 cm³ |
| Puissance fiscale | 9 CV | 10 CV | 9 CV |

| Transmission | Peugeot 508 | BMW Série 3 | Mercedes Classe C |
|---|---|---|---|
| Type | aux roues avant | aux roues arrière | aux roues arrière |
| Boîte / nombre de rapports | automatique / 6 | automatique / 8 | automatique / 7 |

| Châssis | Peugeot 508 | BMW Série 3 | Mercedes Classe C |
|---|---|---|---|
| Direction | à crémaillère, assistée | à crémaillère, assistée | à crémaillère, assistée |
| Diamètre de braquage | 12,3 m | 11,8 m | 11,2 m |
| Suspensions AV | triangles superposés | type McPherson | type McPherson |
| Suspensions AR | essieu multibras | essieu multibras | essieu multibras |
| Freins AV / AR | disques ventilés/disques | disques ventilés/disques | disques ventilés/disques |
| Pneumatiques AV / AR | 235/45 R 18 | 225/50 R 17 | 225/50 R 17 |
| Roue de secours | kit anticrevaison | runflat | kit anticrevaison |

| Dimensions / poids | Peugeot 508 | BMW Série 3 | Mercedes Classe C |
|---|---|---|---|
| L / l / h / empattement | 4,83 / 1,83 / 1,46 / 2,82 m | 4,63 / 1,82 / 1,43 / 2,81 m | 4,69 / 1,81 / 1,45 / 2,84 m |
| Poids / tractable freiné | 1670 kg / 1575 kg | 1558 kg / 1800 kg | 1679 kg / 1800 kg |

## LA CONDUITE

Sur ce chapitre, la 508 est un peu distancée tant en matière de chrono que d'agrément de conduite. Sur le plan mécanique, la 508 n'a pourtant rien à se reprocher, simplement les deux allemandes peuvent s'appuyer sur une transmission qui permet une bien meilleure exploitation de leur moteur.

| Performances | Peugeot 508 | BMW Série 3 | Mercedes Classe C |
|---|---|---|---|
| 1000 m d. a. | 31 s | 28,8 s | 29,7 s |
| 0 à 100 km/h | 9,4 s | 7,8 s | 8,3 s |
| 400 m d. a. | 17 s | 15,8 s | 16,3 s |
| Vitesse maxi | 230 km/h | 235 km/h | 234 km/h |

| Reprises | Peugeot 508 | BMW Série 3 | Mercedes Classe C |
|---|---|---|---|
| 90-130 km/h en D | 8,5 s | 6,9 s | 7,6 s |
| Temps en 4e pour dépasser un camion roulant à 90 km/h | 12,1 s | 11,4 s | 12 s |

| Freinages | Peugeot 508 | BMW Série 3 | Mercedes Classe C |
|---|---|---|---|
| Depuis 50 km/h | 10 m | 10 m | 10 m |
| Depuis 90 km/h | 33 m | 33 m | 31 m |
| Depuis 130 km/h | 66 m | 64 m | 62 m |

## LA VIE À BORD

Difficile ici de tenir tête à deux références du calibre de la Série 3 et de la Classe C, et pourtant, la 508 n'a pas à rougir de sa prestation. Reste malgré tout quelques progrès à faire côté ergonomie et esprit pratique (manque d'espace de rangement). Du point de vue de l'habitabilité, aucune ne fait de miracle…

| Habitabilité | Peugeot 508 | BMW Série 3 | Mercedes Classe C |
|---|---|---|---|
| Longueur aux jambes AR | 23 cm | 28 cm | 27 cm |
| Largeur aux coudes AV | 152 cm | 149 cm | 148 cm |
| Largeur aux coudes AR | 148 cm | 147 cm | 147 cm |
| Garde au toit AV | 101 cm | 97 cm | 95 cm |
| Garde au toit AR | 92 cm | 92 cm | 89 cm |

| Coffre | Peugeot 508 | BMW Série 3 | Mercedes Classe C |
|---|---|---|---|
| Volume | 509 dm³ | 461 dm³ | 503 dm³ |
| Seuil de chargement | 74 cm | 68 cm | 67 cm |

| Niveau sonore | Peugeot 508 | BMW Série 3 | Mercedes Classe C |
|---|---|---|---|
| Au ralenti / 90 / 130 km/h | 46,5 / 65,2 / 68,8 dB | 46,2 / 64 / 68,5 dB | 44 / 62,4 / 67,7 dB |

## LE BUDGET

Sûres de leur talent, la BMW et la Mercedes se lâchent ! Elles se rachètent en partie avec une consommation vraiment très sage. Avec la 508, c'est l'inverse : le prix est plus contenu mais l'appétit plus important. Là encore, la transmission moins aboutie de la française est à mettre en cause.

| À l'achat | Peugeot 508 | BMW Série 3 | Mercedes Classe C |
|---|---|---|---|
| Prix | 36700 € | 38900 € | 40800 € |
| Loyer** (2 ans, 20000 km) | 618 €/mois | 662 €/mois | 838 €/mois |
| Bonus / malus ($CO_2$) | 0 € (111 g/km) | 0 € (119 g/km) | 0 € (103 g/km) |
| Garantie | 2 ans, km illimité | 2 ans, km illimité | 2 ans, km illimité |

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

### Équipements communs

6 airbags, autoradio, climatisation à régulation électronique, déclenchement automatique des phares et des essuie-glaces, jantes alliage, ordinateur de bord, régulateur/limiteur de vitesse, volant ajustable en hauteur/profondeur.

| Options | Peugeot 508 | BMW Série 3 | Mercedes Classe C |
|---|---|---|---|
| Affichage tête haute | série | 1000 € | 1200 € |
| Boîte automatique | série | 2200 € | 2350 € |
| GPS | série | 1650 € | 600 € |
| Peinture métallisée | 630 € | 950 € | 1000 € |
| Sellerie cuir | 1510 €(1) | 1850 € | — |
| Sièges AV électriques/chauffants | 510 € | 1110 €/400 € | 1600 €(3)/400 € |
| Radar de stationnement AV/AR | 850 €(2)/série | 300 €/série | 750 € (caméra de recul de série) |
| Toit ouvrant | 900 € | 1200 € | 1300 € |

(1) Comprend les sièges avant électriques/chauffants. (2) Comprend le radar de stationnement avant, la caméra de recul et la surveillance des angles morts. (3) Comprend le réglage électrique de la colonne de direction.

| Consommations | Peugeot 508 | BMW Série 3 | Mercedes Classe C |
|---|---|---|---|
| Moyenne | 7 l/100 km | 6,1 l/100 km | 6,1 l/100 km |
| Ville | 7,8 l/100 km | 7,1 l/100 km | 7,1 l/100 km |
| Route | 6,8 l/100 km | 5,8 l/100 km | 5,9 l/100 km |
| Autoroute | 6,4 l/100 km | 5,4 l/100 km | 5,3 l/100 km |
| Autonomie | 1030 km | 930 km | 1030 km |
| Capacité du réservoir | 72 l | 57 l | 66 l |

**PEUGEOT 508** — Pays de fabrication : France

**BMW SÉRIE 3** — Pays de fabrication : Allemagne

**MERCEDES CLASSE C** — Pays de fabrication : Allemagne

## LES NOTES TECHNIQUES

### PEUGEOT 508 ★★★½☆

La française s'appuie sur une mécanique réussie. Ses trains roulants sont efficaces mais l'ensemble privilégie trop clairement le confort. Avec un ou deux rapports de boîte supplémentaires, le bilan aurait été meilleur.

### BMW SÉRIE 3 ★★★★☆

La 320d peut vraiment dire merci à sa boîte, qui masque avec talent ses carences sur le plan mécanique. On ne parle pas ici de puissance mais plutôt de douceur et d'agrément d'utilisation. Les trains roulants sont juste… parfaits.

### MERCEDES CLASSE C ★★★★☆

Ici aussi, la mécanique est perfectible en ce qui concerne la douceur et l'agrément. En plus, elle manque un peu de souffle. La boîte est très douce mais un peu lente. En revanche, le châssis, très dynamique, nous a séduits.

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

1er essai **NISSAN PULSAR** ■ 1.5 dCi 110 Tekna ■ **26 790 €*** ■ **NOUVEAU MODÈLE** ■

(*Bonus/malus inclus)

“Associée à un train avant réactif, la direction précise, directe et consistante garantit une belle efficacité.”

# Qui va à la chasse...

Avec la Pulsar, Nissan espère reprendre une place laissée libre durant quasiment dix ans dans le milieu surpeuplé des berlines compactes. La tâche s'annonce ardue...

*Par* Alan Froli *Photos* Tibo

Le créneau des compactes, Nissan le snobait depuis 2005, année d'extinction de l'Almera que seuls ceux qui en ont possédé une n'ont pas oubliée ! À l'époque, la marque avait décidé de tout miser sur les crossovers. Bien lui en a pris : le Qashqai, premier modèle maison, fait un carton depuis et son petit frère, le Juke, a trouvé son public. Oui mais les petits SUV, tout le monde ne les aime pas. Beaucoup leur préfèrent des berlines à 5 portes "courtes sur pattes", plus raisonnables. À ces clients-là, la firme nippone a donc décidé de refaire une proposition... Attirer les projecteurs dans ce créneau ultra-concurrentiel n'est pas chose aisée. Déjà, il faut séduire par le style. Sans porter un quelconque jugement sur l'esthétique, on peut constater que la Pulsar manque un peu d'audace. Ensuite, pour convaincre, il est aujourd'hui primordial de soigner l'agrément de conduite. Et force est de constater que Nissan a fait des progrès dans ce domaine. Associée à un train avant réactif, la direction précise, directe et consistante garantit une belle efficacité. La Pulsar prend ainsi une belle avance sur les véhicules coréens, plus patauds et aux sensations artificielles. Pas de quoi en remontrer aux ténors du segment tels que la Peugeot 308, la Ford Focus ou même la VW Golf, plus vives et agiles lors des changements de cap. À cela deux raisons : l'amortissement, réglé souple (mais pas supermoelleux pour autant...), contient moins les mouvements de caisse ; ensuite, le train arrière se révèle particulièrement passif, en raison notamment de l'empattement long. Ultra-sécurisante donc, mais pas grisante.

Il ne faut pas compter sur la mécanique pour retrouver le sourire ici. Bien que discret et frugal, le seul diesel proposé pâtit d'un turbo mollasson sous 2 000 tr/mn et quand on monte les rapports. Par ailleurs, en raison d'une transmission trop longue, il ne peut assurer des relances correctes.

## FINITION DÉPASSÉE

En matière de présentation et de finition, la Pulsar est, hélas, loin d'atteindre les standards actuels. Si les coréennes ont fait un vrai bond en avant dans ces domaines au cours des dix dernières années, ce n'est pas le cas de Nissan. Pourtant, son tarif n'est pas plus compétitif... Certes, les vis sont dissimulées et le mobilier intérieur semble solidement fixé, mais l'ambiance est austère. En outre, les plastiques durs et brillants foisonnent, les ajustements manquent de rigueur, les joints oublient la feutrine et la moquette n'est même pas digne d'un couloir.

Heureusement, la Pulsar se rattrape avec ses dimensions généreuses. Son empattement très long garantit un espace aux jambes digne d'une Audi A8 ! On évite ainsi les coups de pieds



1er essai **NISSAN PULSAR**

**Le comportement sain et les bonnes sensations de conduite rassurent. Mais aujourd'hui, on peut s'attendre à davantage de dynamisme encore, pour un confort au moins équivalent.**



**On connaît ambiance plus chaleureuse. Hélas, la Pulsar marque le pas côté finition et on est clairement loin d'une Golf ou d'une 308...**



**La Pulsar offre quasiment 10 cm de plus que ses rivales au niveau des jambes.**



**Le volume (385 dm³) est correct. En revanche, aucun double-fond n'est prévu pour offrir un plancher plat quand les dossiers sont rabattus.**

**PLUS**
- **Habitabilité**
- **Comportement sain**
- **Systèmes high-tech**

**MOINS**
- **Agrément de conduite limité**
- **Présentation/finition**
- **Détails pratiques**

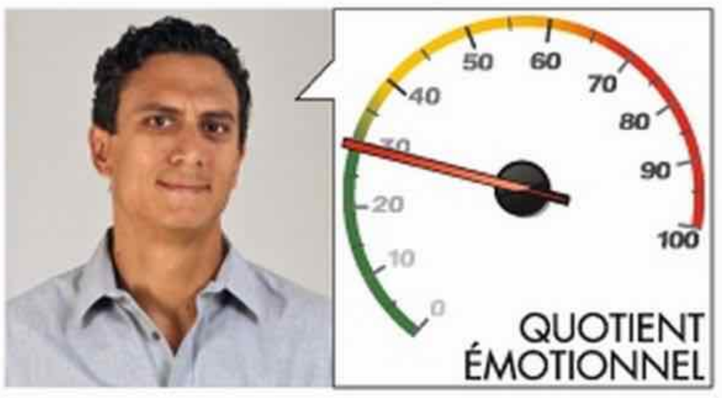
des bambins dans les dossiers et on permet aux grands ados d'étendre leurs "échasses"! Quant au coffre, il n'a pas été négligé et paraît même supérieur à la moyenne.

### TECHNOLOGIE SÉLECTIVE

Si la Nissan semble à la traîne côté finition, elle s'annonce moderne par son équipement. Elle propose ainsi des systèmes de pointe tels que le freinage automatisé en cas d'urgence, le surveillant d'angles morts et l'alerte au franchissement de ligne. Elle offre ici le système de vision 360°, habituellement réservés à des modèles premium. Celui-ci permet, grâce à quatre caméras, de simuler une vue du ciel de la voiture et de focaliser sur des parties très vulnérables (boucliers ou jantes avant) lors des manœuvres. Parfait lors des créneaux, surtout pour les voitures longues, ce système est plus pratique que le Park Assist. Oui, mais voilà: la Nissan fait l'impasse sur des équipements simples, pourtant très courants chez ses rivales et qui changent la vie au quotidien, comme l'aide au démarrage en côte, le frein de stationnement automatique ou l'actionnement automatique des lève-vitres électriques. Elle oublie aussi les amateurs de toit vitré ou ouvrant. Enfin, pas de transmission automatique au programme pour la version diesel…

### L'avis d'Alan Froli

La Pulsar est la digne descendante des japonaises des années 80-90: une auto solide, sécurisante, remarquable par son rapport prix/dotation et proposant des systèmes high-tech, mais en décalage avec les attentes de nombreux clients.




## Nissan Pulsar 1.5 dCi 110 Tekna

### LA TECHNIQUE

Moteur creux. Transmission trop longue. Transmission aux roues avant. Suspension acier. Disques ventilés à l'avant seulement.

**Moteur / Transmission**

| | | |
|---|---|---|
| Puissance maxi | ■ | 110 ch à 4 000 tr/mn |
| Couple maxi | ■ | 260 Nm de 1 750 à 2 500 tr/mn |
| Type | | 4 cylindres en ligne turbo, diesel |
| Cylindrée / Puissance fiscale | | 1 461 cm³ / 5 CV |
| Transmission | | aux roues avant |
| Boîte / nombre de rapports | | manuelle / 6 |

**Châssis**

| | | |
|---|---|---|
| Direction | | crémaillère, assistée |
| Diamètre de braquage | ■ | 10,2 m |
| Suspensions AV / AR | | McPherson/essieu de torsion |
| Freins AV / AR | | disques ventilés/disques |
| Pneumatiques AV / AR | | 205/50 R17 |
| Roue de secours | | kit anticrevaison |

**Dimensions / Poids**

| | | |
|---|---|---|
| L / l / h / empattement | | 4,39 / 1,77 / 1,52 / 2,70 m |
| Poids / tractable freiné | | 1382 kg / 1200 kg |

### LA CONDUITE

La commande de boîte est douce et bien guidée. Moteur discret. Le comportement est assez efficace avec une direction précise et un bon train avant.

**Performances***

| | | |
|---|---|---|
| 0 à 100 km/h | ■ | 11,5 s |
| Vitesse maxi | ■ | 190 km/h |

### LA VIE À BORD

Ambiance tristounette avec une planche de bord sans finesse taillée dans des plastiques durs. Espace aux jambes géant. Bacs de portes trop petits.

**Coffre***

| | | |
|---|---|---|
| Volume du coffre | ■ | 385 dm³ |

### LE BUDGET

Tarif bien placé compte tenu des équipements fournis. Une seule option sur ce haut de gamme. Ni bonus ni malus. Faible consommation.

| | | |
|---|---|---|
| **Prix** | ■ | **26 790 €** |
| **Loyer**** (2 ans, 20 000 km) | ■ | **492 €/mois** |
| Bonus / malus ($CO_2$) | ■ | 0 € (94 g/km) |
| Garantie | ■ | 3 ans ou 100 000 km |

**Équipements de série** ■

6 airbags, accès sans clé, aide au stationnement AV/AR avec caméra de recul et vision 360°, alerte au franchissement de ligne, Bluetooth, capteurs luminosité/pluie, clim auto bizone, ESP, Isofix, jantes 17 pouces, régul./limit. de vitesse, rétros extérieurs rabattables électriquement et à réglages électriques, rétro intérieur électrochrome, sellerie cuir, signal graphique des objets et piétons à l'approche, système de navigation, système de surveillance d'angle mort, volant cuir multifonction réglable dans les deux plans...

**Option**

Peinture métallisée (560 €).

**Consommations**

| | | |
|---|---|---|
| Mixte | ■ | 3,6 l/100 km |
| Urbaine / Extra-urbaine | ■ | 4,1 / 3,3 l/100 km |
| Autonomie / Réservoir | ■ | 1277 km / 46 l |

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

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

**Pays de fabrication : Espagne**

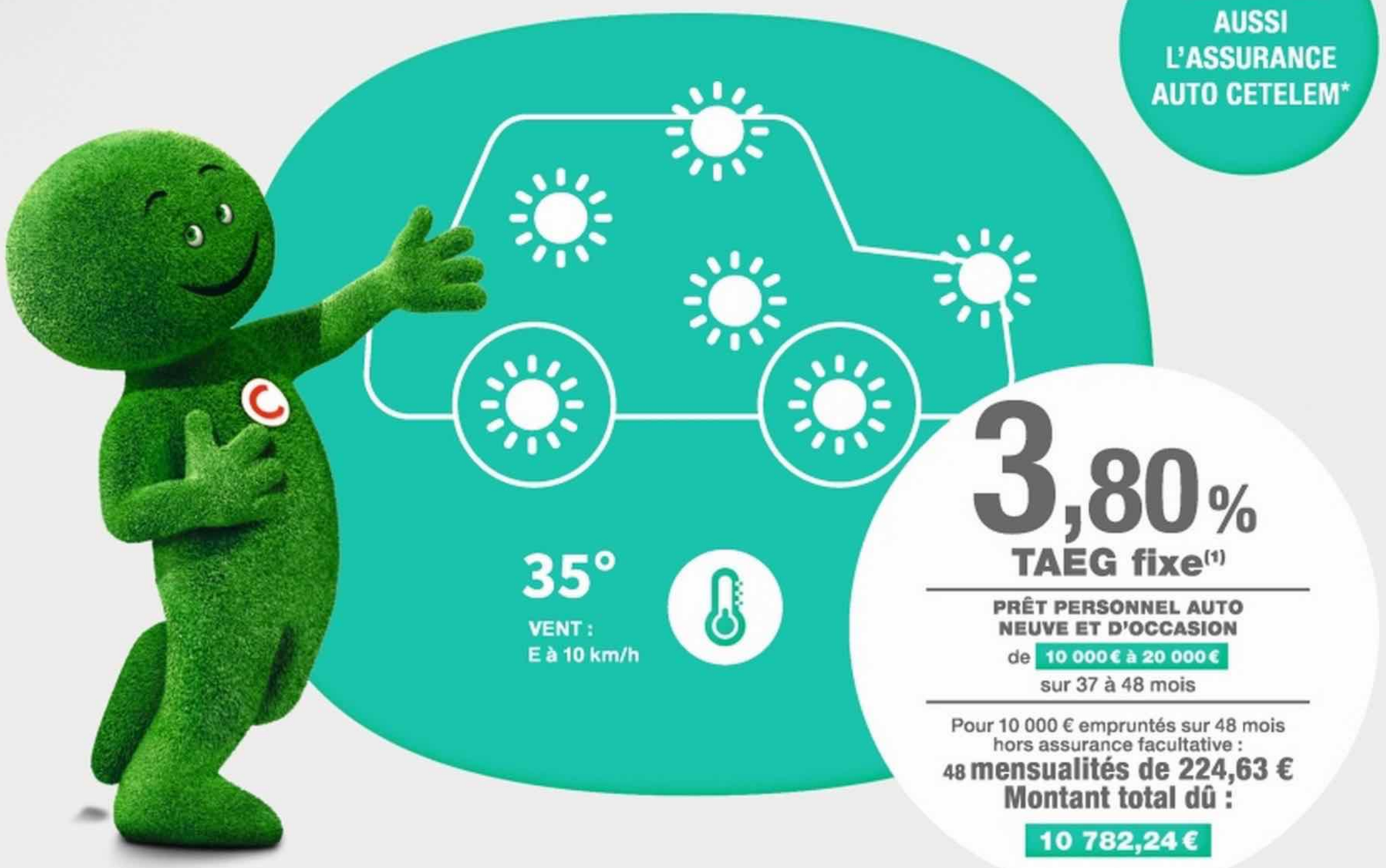
### LA NOTE TECHNIQUE ★★★☆☆

Comportement routier sain, moteur discret et sobre mais creux à bas régime et doté d'une transmission trop longue. À bord, la Pulsar réjouit par ses dimensions mais la finition déçoit.

TBWA\PARIS

# EN CE MOMENT, BEAU TEMPS SUR VOS PROJETS.

**DÉCOUVREZ AUSSI L'ASSURANCE AUTO CETELEM***




**3,80 %**
**TAEG fixe(1)**

**PRÊT PERSONNEL AUTO NEUVE ET D'OCCASION**
de **10 000 € à 20 000 €**
sur 37 à 48 mois

Pour 10 000 € empruntés sur 48 mois hors assurance facultative :
48 **mensualités de 224,63 €**
**Montant total dû :**
**10 782,24 €**

OFFRE DE PRÊT PERSONNEL VALABLE DU 23/09/2014 AU 27/10/2014. EXEMPLES :

| TAEG fixe(1) | Taux débiteur fixe | Durée du crédit | Montant emprunté | Mensualité (hors assurance facultative) | Nombre de mensualités | Intérêts | Montant total dû | Coût mensuel de l'assurance jusqu'à 54 ans(2) | Coût total de l'assurance | Taux annuel effectif de l'assurance |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **3,80 %** | 3,74 % | 48 mois | 10 000 € | **224,63 €** | 48 | 782,24 € | **10 782,24 €** | 6,74 € | 323,52 € | 1,55 % |
| **3,80 %** | 3,74 % | 48 mois | 15 000 € | **336,94 €** | 48 | 1 173,12 € | **16 173,12 €** | 10,11 € | 485,28 € | 1,55 % |
| **3,80 %** | 3,74 % | 48 mois | 20 000 € | **449,26 €** | 48 | 1 564,48 € | **21 564,48 €** | 13,48 € | 647,04 € | 1,55 % |

**(1)** Taux Annuel Effectif Global Fixe. **(2)** Le coût mensuel de l'assurance facultative Décès, Perte Totale et Irréversible d'Autonomie, Incapacité Temporaire Totale de travail (souscrite auprès de CARDIF Assurance Vie et CARDIF Assurances Risques Divers) s'ajoute au montant de la mensualité indiquée ci-dessus.

*Assurance Automobile Cetelem est un produit assuré par Avanssur pour les garanties d'assurance, S.A. au capital de 67 155 752,86 € - Siège social : 48, rue Carnot - CS 50025 - 92158 Suresnes Cedex - 378 393 946 RCS Nanterre et par Axa Assistance France Assurances pour les prestations d'assistance, S.A. au capital de 31 275 660 € - Siège social : 6, rue André Gide 92320 Châtillon - 451 392 724 RCS Nanterre - Entreprises régies par le Code des assurances - et proposé par BNP Paribas Personal Finance, S.A. au capital de 453 225 976 € Siège social : 1, boulevard Haussmann - 75318 Paris Cedex 09 - 542 097 902 RCS Paris, agissant en qualité de Société de courtage d'assurances sans obligation d'exclusivité : liste des entreprises d'assurances partenaires disponible sur simple demande - N° ORIAS 07 023 128 : registre des Intermédiaires d'assurance (ORIAS) librement accessible au public 1, rue Jules Lefebvre - 75431 Paris Cedex 09 et sur le site www.orias.fr. Sociétés soumises à l'Autorité de Contrôle Prudentiel et de Régulation : 61, rue Taitbout - 75009 Paris. Cetelem est une marque de BNP Paribas Personal Finance.

Offre sous réserve d'étude et d'acceptation par BNP Paribas Personal Finance, Établissement de crédit, S.A. au capital de 453 225 976 € - 1, boulevard Haussmann 75009 Paris 542 097 902 RCS Paris. N° ORIAS 07 023 128 (www.orias.fr). Vous disposez d'un droit de rétractation.

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

**Rendez-vous sur cetelem.fr**
(coût de connexion selon opérateur)

Cetelem
**PLUS RESPONSABLES, ENSEMBLE**

**Appelez nos conseillers au 0 800 200 100**
(appel gratuit depuis un poste fixe)

Auto Plus

PRÉSENTE

# DINKY TOYS

MARQUE DÉPOSÉE

**À PARTIR DU 24 OCTOBRE**

## OFFREZ-VOUS VITE LA RARISSIME DS 19

## SORTIE EN 1964 !




## UN MYTHE DES ANNÉES 60, ENFIN RÉÉDITÉ !

Cette réédition officielle de la DS 19 est fidèle en tout point à celle sortie en 1964 : **phares « diamant »**, capot ouvrant avec son moteur moulé à l'intérieur et sa roue de secours amovible, soncoffre ouvrant, sa trappe à essence et son aménagement intérieur... Tout y est ! Livrée dans sa **fameuse boîte jaune illustrée**, cette miniature sera accompagnée de son **livret documentaire** riche en photos d'époque et d'un **certificat d'authenticité** attestant de la réédition officielle ! Offrez-vous vite cette authentique miniature qui fera renaître l'enfant qui est en vous et ravira les collectionneurs et passionnés !




## AUTO PLUS + DINKY TOYS

MARQUE DÉPOSÉE

**LA VOITURE – LE LIVRET – LE CERTIFICAT D'AUTHENTICITÉ**

**2€99**

EN + DE VOTRE AUTO PLUS




Auto Plus

**Le premier journal qui se met à la place du conducteur**

4,98 € => Auto Plus 1,99 € + Dinky 2,99 € - « Opération spéciale Editions Atlas – EMAS » - © 2014 Mattel. Tous droits réservés.

## 20 matchs pour choisir

# FAUT-IL PASSER À L'AUTOMATIQUE ?

**Vous êtes de plus en plus nombreux à vous mettre à l'automatique. Il faut dire que les progrès des différentes familles de boîtes sont de plus en plus probants. Voici une sélection des meilleures propositions.**

*Dossier réalisé par* G. L'Hospital, S. Meurer, P. Serres
*Photos* T. Antoine/ACE Team, C. Choulot, Y. Lefebvre, D. Meunier, Pilou, Tibo

Jadis, rouler en automatique était synonyme d'ennui, de performances en bernes, de consommation en hausse et de surcoût non négligeable à l'achat. Le moins que l'on puisse dire, c'est que cette image est aujourd'hui dépassée. Il suffit pour s'en convaincre de regarder ce qui se passe du côté de chez BMW, Mercedes ou Porsche pour bien comprendre que le plaisir au volant est souvent associé à ce type de transmission, qu'elles appartiennent à la famille des transmissions automatiques classiques à convertisseur ou à celle des boîtes robotisées à double embrayage. Moins agréables à l'usage, les transmissions à variation continue ou la boîte robotisée à simple embrayage (ou pilotée) présentent deux avantages indéniables : une faible surconsommation et un surcoût à l'achat maîtrisé.

Pour ce dossier, nous avons réuni une vingtaine de voitures qui pouvaient être directement comparées à un modèle équipé d'une boîte de vitesses manuelle. Après en avoir calculé le surcoût à équipement équivalent, nous avons pris soin de juger les performances, la consommation et, bien sûr, l'agrément de conduite.




Les dernières générations de boîtes automatiques participent au plaisir de conduite… sans faire exploser le budget consommation.

## Lexique

**BVM**
Boîte de vitesses manuelle à 5 ou 6 rapports avec pédale d'embrayage et levier de commande de vitesses.

**BVR**
Boîte de vitesses robotisée à simple ou double embrayage dotée de 5, 6 ou 7 vitesses, avec ou sans palettes au volant.

**BVA**
Transmission automatique à convertisseur de couple à 5, 6, 7 ou 8 vitesses, avec ou sans palettes au volant.

**CVT**
Transmission à variation continue dotée d'un rapport infini avec, pour certaines, une sélection de rapports virtuels par palettes au volant.

## Fiat 500

| | 1 000 m d.a. | 90-130 km/h | Conso. moyenne |
|---|---|---|---|
| 0.9 TwinAir 85 ch BVM | 35,2 s | 12,8 s (en 4e) | 6,9 l/100 km |
| 0.9 TwinAir 85 ch BVR | 36,1 s | 14,2 s (en D) | 6,8 l/100 km |




### Agrément

Implanté haut et à proximité du volant, le pommeau de vitesses donne accès à une boîte manuelle dont la commande ne manque pas d'agrément. La boîte robotisée, quant à elle, n'est pas exempte de défauts quant à son fonctionnement et à son efficacité, comme en témoignent les performances en net recul.

### Budget

Sur le plan de la consommation, les chiffres, proches, ne permettent pas de faire pencher la balance pour l'une ou l'autre solution. Sans être négligeable, le supplément de prix exigé pour la boîte robotisée appelée Dualogic est raisonnable. Tout bien considéré, seuls les amateurs de conduite "deux pédales" se tourneront vers celle-ci.

### Le choix de L'AJ

**BVM** Proposée moyennant un supplément de prix acceptable, la formule Dualogic pénalise à ce point l'agrément de conduite et les performances que nous lui préférons sans hésitation la boîte manuelle.

## Ford Fiesta

| | 1 000 m d.a. | 90-130 km/h | Conso. moyenne |
|---|---|---|---|
| 1.0 EcoBoost 100 BVM | 32,8 s | 12,4 s (en 4e) | 6,8 l/100 km |
| 1.0 EcoBoost 100 BVR | 32,7 s | 11 s (en D) | 6,8 l/100 km |




### Agrément

Particulièrement réussi et presque sportif, le moteur 1.0 EcoBoost se marie idéalement avec la boîte manuelle, précise et douce. Sans démériter (les performances relevées sont excellentes), la boîte robotisée nous est apparue moins adaptée à l'ensemble… sauf pour quelqu'un qui désire faire uniquement de la ville.

### Budget

Homologuée avec des taux de $CO_2$ différents (99 g pour la version manuelle, 114 g pour la robotisée), la Fiesta nous a gratifiés, dans les faits, de consommations moyennes identiques. Le surcoût exigé pour la boîte robotisée est quant à lui élevé, pratiquement 10 % du prix du modèle dans sa version de base.

### Le choix de L'AJ

**BVM** Vive de tempérament, la Fiesta semble née pour vivre avec une boîte manuelle, au demeurant excellente. Elle ne perd rien de ses qualités avec la boîte robotisée mais le supplément exigé nous est apparu excessif.

## Peugeot 208

| | 1 000 m d.a. | 90-130 km/h | Conso. moyenne |
|---|---|---|---|
| 1.6 e-HDi 92 BVM | 33,9 s | 11,9 s (en 4e) | 4,8 l/100 km |
| 1.6 e-HDi 92 BVR | 34,9 s | 13,8 s (en D) | 5,5 l/100 km |




### Agrément

Les boîtes manuelles Peugeot n'ont jamais brillé par un agrément exceptionnel, ni par un vieillissement exemplaire de leur commande. Toutefois, cette solution reste à privilégier (et de loin) à la boîte robotisée, vraiment paresseuse et qui est loin de tirer tout le profit de l'excellent moteur HDi.

### Budget

D'agrément médiocre, la boîte robotisée est de surcroît pénalisée par une surconsommation importante (0,7 l/100 km en moyenne) qui grèvera les coûts d'exploitation. Elle ne peut avancer que l'atout d'un modeste supplément qui, hélas, ne parvient pas à faire oublier tous les inconvénients de la formule.

### Le choix de L'AJ

**BVM** Sans l'ombre d'une hésitation (et malgré le supplément de prix raisonnable pour obtenir la boîte robotisée ETG6), nous vous conseillons la version manuelle, moins chère, plus performante et, surtout, plus agréable.

## Renault Clio

| | 1 000 m d.a. | 90-130 km/h | Conso. moyenne |
|---|---|---|---|
| 1.5 dCi 90 BVM | 34,5 s | 12,6 s (en 4e) | 5,2 l/100 km |
| 1.5 dCi 90 BVR | 35,4 s | 12,8 s (en D) | 5,1 l/100 km |




### Agrément

Très doux et parfaitement insonorisé, le moteur 1.5 dCi est très bien secondé par la boîte manuelle qui, pour certains, manque toujours d'un zeste de raffinement. Un inconvénient qui disparaît avec la boîte robotisée, ajoutant de l'onctuosité à l'ensemble, au prix, il est vrai, de performances légèrement dégradées.

### Budget

Surprise : la boîte robotisée devrait vous permettre de réaliser quelques économies en gazole, nos mesures ayant donné l'avantage (pour 1 décilitre tous les 100 km) à la Clio équipée de cette dernière. Sur le plan financier pur, l'écart de prix à l'achat est abyssal et ne sera jamais compensé par le gain en consommation.

### Le choix de L'AJ

**BVM** Si la boîte robotisée convient idéalement à la Clio, le supplément reste trop important pour que nous lui accordions notre préférence. Si le surcoût avait été un peu plus raisonnable, notre choix aurait été différent.

# Volkswagen Polo

| | 1 000 m d.a. | 90-130 km/h | Conso. moyenne |
|---|---|---|---|
| 1.4 TDI 90 BVM | 34,6 s | 12,4 s (en 4e) | 5,3 l/100 km |
| 1.4 TDI 90 BVR | 35,8 s | 12,2 s (en D) | 5,5 l/100 km |




*1 750 € si l'on tient compte de la perte du bonus.

## Agrément

Si la boîte manuelle est un régal, son équivalent robotisé à 7 rapports, la DSG7, est un pur joyau. Côté performances, toutefois, elle vous coûtera 1,2 s sur le kilomètre départ arrêté alors qu'elle prendra facilement sa revanche en reprises. Au final, sans aucun doute, nous opterions pour la boîte à double embrayage.

## Budget

Cet agrément supplémentaire se paie au prix fort (1 600 €), auquel il faut ajouter la perte du bonus de 150 €, ce qui porte la différence à 1 750 €. Ce n'est pas tout : aussi efficiente soit-elle, la DSG fera brûler davantage de gazole, certes pas beaucoup (0,2 l/100 km) mais suffisamment pour gonfler la note initiale.

### Le choix de L'AJ

**BVM** Objectivement, notre préférence va à la DSG7. Toutefois, le supplément important assorti de la perte du bonus nous impose de vous recommander la version à boîte manuelle qui, par bonheur, offre une commande parfaite.

# Peugeot 2008

| | 1 000 m d.a. | 90-130 km/h | Conso. moyenne |
|---|---|---|---|
| 1.6 e-HDi 92 BVM | 34,8 s | 13,1 s (en 4e) | 5,4 l/100 km |
| 1.6 e-HDi 92 BVR | 35,6 s | 13,3 s (en D) | 5,4 l/100 km |




## Agrément

Même ensemble mécanique que la 208 et donc même constat… ou presque. Le 2008 équipé de la boîte robotisée s'en sort un peu mieux en performances que la 208 face au même modèle à boîte manuelle. En revanche, en matière d'agrément, nos conclusions sont identiques et donnent l'avantage à la transmission manuelle.

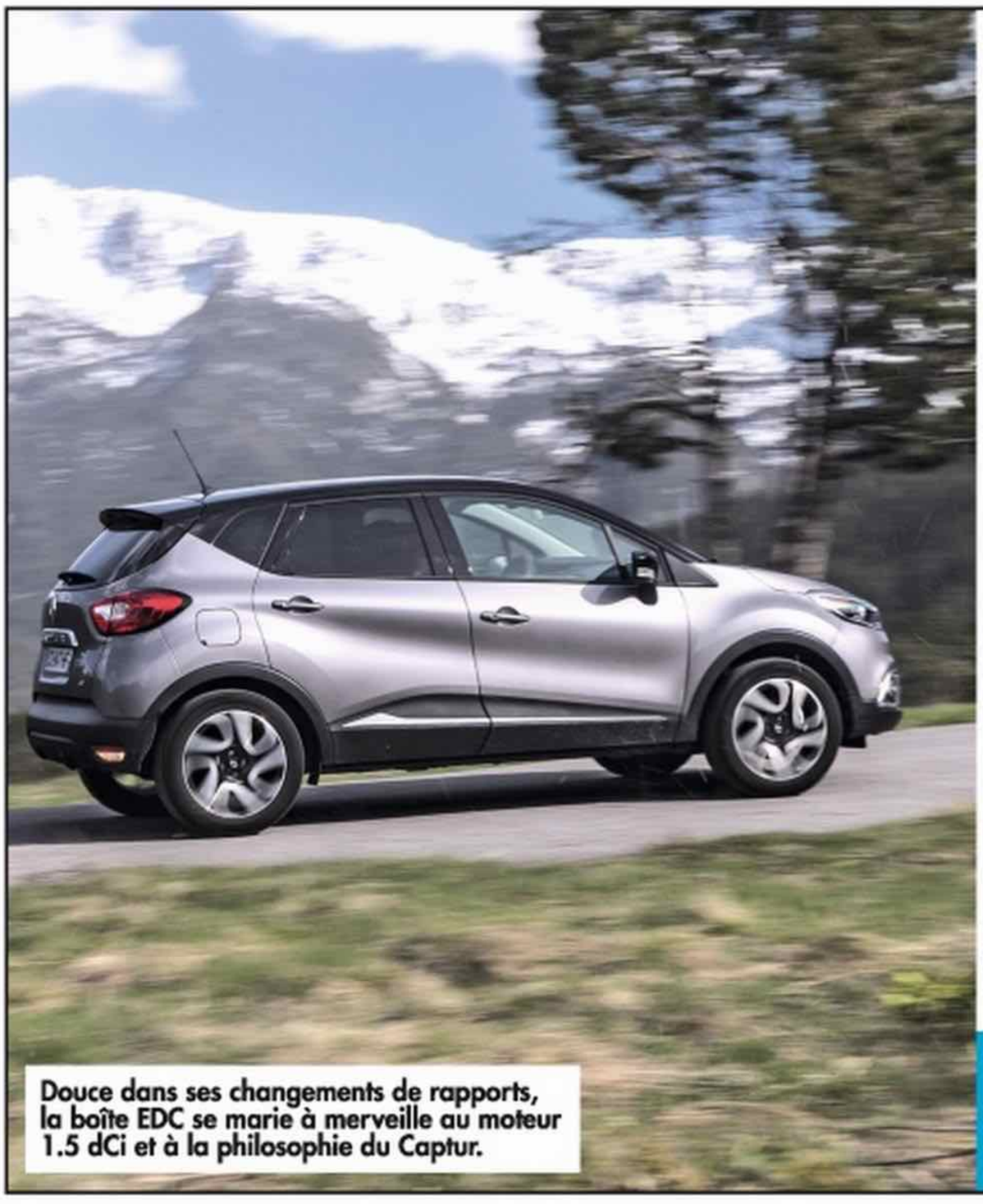
## Budget

Le supplément qu'exige la boîte robotisée n'est pas excessif… mais reste bien trop élevé vu les prestations offertes. Sa revanche, l'ETG6 la prend en consommation : les chiffres sont exactement identiques à ceux de la version manuelle. Des arguments qui, au final, ne suffisent pas à faire pencher la balance de son côté.

### Le choix de L'AJ

**BVM** Comme pour la 208, l'hésitation n'est pas de mise. La boîte manuelle s'impose facilement face à la boîte robotisée Peugeot, d'une autre époque, qui ne convaincra personne et l'emportera par défaut dans certains rares cas.

# Renault Captur



Douce dans ses changements de rapports, la boîte EDC se marie à merveille au moteur 1.5 dCi et à la philosophie du Captur.

| | 1 000 m d.a. | 90-130 km/h | Conso. moyenne |
|---|---|---|---|
| 1.5 dCi 90 BVM | 35,1 s | 14,8 s (en 4e) | 5,3 l/100 km |
| 1.5 dCi 90 BVR | 35,9 s | 14,2 s (en D) | 5,7 l/100 km |

## Agrément

Face au chrono, la boîte robotisée supporte la comparaison, même si elle concède quelques dixièmes de seconde en accélération. Sa revanche, elle la prend surtout en agrément, où elle colle plus à la philosophie du Captur. Sans égaler les prestations d'une vraie boîte auto, la robotisée "*by Renault*" impressionne par sa douceur.

## Budget

Évacuons l'aspect consommation, le Captur demandant davantage avec la boîte robotisée, mais à peine (0,4 l de plus tous les 100 km en moyenne). Comme sur la Clio, le surcoût de 1 400 € apparaît trop important mais l'usage du Captur étant plus large, l'investissement semble moins déraisonnable.




Dans la catégorie des citadines, la boîte à double embrayage EDC n'a qu'une rivale : la DSG de VW.

### Le choix de L'AJ

**BVR** Entre les deux, notre cœur balance. Sur le plan des sensations, nous pencherions pour la boîte robotisée. Certes, le surcoût de 1 400 € refroidit mais nous sommes prêts à casser notre tirelire pour l'apport en termes de confort de conduite.

## Citroën C4 Cactus

| | 1 000 m d.a. | 90-130 km/h | Conso. moyenne |
|---|---|---|---|
| 1.6 BlueHDi 100 BVM | 34,2 s | 12,2 s (en 4e) | 5,1 l/100 km |
| 1.6 e-HDi 92 BVR | 35,2 s | 13,6 s (en D) | 5,3 l/100 km |




*250 € en tenant compte du bonus.

### Agrément

Difficile de comparer… ce qui n'est pas directement comparable. Sur le plan des performances, l'avantage va à la version manuelle. Sur le plan de l'agrément de conduite aussi, la boîte robotisée étant peu réactive et lente. En revanche, lorsqu'il en est équipé, le C4 Cactus dispose d'une "banquette" avant fort agréable.

### Budget

L'écart de prix entre les deux transmissions (mais avec des moteurs différents) n'est que de 100 €. Autant dire rien. Dans les faits, bonus oblige, il passe à 250 € à l'avantage de la version manuelle, ce qui ne suffit toujours pas pour trancher. Et ne comptez pas non plus sur les consommations, fort proches, pour les départager.

### Le choix de L'AJ

**BVM** Nous hésitons et, pourquoi vous le cacher, la banquette avant de la C4 Cactus à boîte robotisée a des arguments pour convaincre. Hélas, devant l'indolence de sa boîte d'un autre âge, nous lui préférons la version manuelle.

## Audi A3

| | 1 000 m d.a. | 90-130 km/h | Conso. moyenne |
|---|---|---|---|
| 1.4 TFSI 122 BVM | 31,7 s | 9,6 s (en 4e) | 7,2 l/100 km |
| 1.4 TFSI 122 BVR | 31,8 s | 9,8 s (en D) | 7,5 l/100 km |




### Agrément

Ce ne sont pas les chiffres relevés qui permettent de trancher en faveur de l'une ou de l'autre. Restent donc les sensations. Avec son court levier au sol commandant de façon précise une excellente boîte à 6 rapports, la version manuelle ravira l'amateur… qui sera bluffé par l'intelligence et l'efficacité de la boîte robotisée.

### Budget

Sur le plan de la consommation, la version robotisée avoue un appétit moyen supérieur de 0,3 l/100 km par rapport à la même voiture équipée d'une boîte mécanique. Opter pour une S tronic serait envisageable s'il n'y avait cette épée de Damoclès qui, dans les faits, se traduit par un supplément de 2 070 €.

### Le choix de L'AJ

**BVM** Si l'on accepte l'idée que rouler dans une voiture premium suppose un coût, opter pour la version S tronic est une solution réaliste. Mais si c'est la calculette qui dicte votre choix, le supplément exigé est trop lourd.

## Mercedes Classe A

| | 1 000 m d.a. | 90-130 km/h | Conso. moyenne |
|---|---|---|---|
| 200 CDI 136 BVM | 31,4 s | 8,2 s (en 4e) | 6,2 l/100 km |
| 200 CDI 136 BVR | 31,6 s | 10,4 s (en D) | 6,4 l/100 km |




### Agrément

La légende veut qu'une Mercedes s'achète en boîte automatique. C'est beaucoup moins vrai aujourd'hui : le constructeur réalise des transmissions mécaniques de grande valeur. C'est le cas sur cette Classe A, même si la boîte robotisée à double embrayage 7G-DCT séduit par sa grande douceur de fonctionnement.

### Budget

Le supplément demandé pour obtenir la boîte robotisée est conséquent, même rapporté au prix de la voiture. Certes, celle-ci procure un agrément indéniable et ne grèvera pas votre budget carburant, mais elle reste lente et exige 2 100 € pour avoir le privilège de garder les mains sur le volant, ce qui nous paraît excessif.

### Le choix de L'AJ

**BVM** Performances en baisse, consommations en légère hausse et prix de l'option délirant, tout cela nous impose de donner la victoire à la version équipée d'une boîte mécanique qui "colle" à l'esprit de la Classe A.

## Renault Mégane

| | 1 000 m d.a. | 90-130 km/h | Conso. moyenne |
|---|---|---|---|
| 1.5 dCi 110 BVM | 33,2 s | 9,6 s (en 4e) | 5,6 l/100 km |
| 1.5 dCi 110 BVR | 34 s | 11,4 s (en D) | 5,7 l/100 km |




### Agrément

Compacte homogène avec ce moteur, la Mégane ne perd rien de ses qualités et de ses atouts avec la boîte robotisée qui lui garantit un niveau de performances suffisant, en léger retrait toutefois par rapport à sa sœur équipée d'une transmission manuelle. Sur ce point, les deux versions ne se départagent pas.

### Budget

Consommation équivalente mais surcoût de 1 200 € en défaveur de la version robotisée, ce qui reste beaucoup dans l'absolu. L'inconditionnel de la conduite "deux pédales" acceptera sans sourciller de payer le supplément, l'indécis se tâtera pour savoir s'il ne vaut pas mieux dépenser cette même somme dans d'autres options.

### Le choix de L'AJ

**BVR** Si le supplément de prix pour accéder à l'automatisme peut paraître décourageant, la boîte robotisée reste une option séduisante sur la Mégane, participant au confort de conduite et n'occasionnant aucun frais supplémentaire à l'usage.

# Peugeot 308







| | 1 000 m d.a. | 90-130 km/h | Conso. moyenne |
|---|---|---|---|
| 2.0 BlueHDi 150 BVM | 30,2 s | 8,6 s (en 4e) | 5,9 l/100 km |
| 2.0 BlueHDi 150 BVA | 31 s | 8,8 s (en D) | 6 l/100 km |

### Agrément

La 308 est une voiture excitante à conduire, tout spécialement avec cette motorisation. Si la version équipée de la boîte mécanique se révèle gratifiante, celle à boîte automatique en étonnera plus d'un à l'usage. Certes, cet agrément s'obtient au prix d'un ou deux dixièmes de seconde perdus dans l'aventure.

### Budget

La boîte automatique se montre plus gourmande en secondes et en carburant. Ce qui signifie qu'outre le supplément de départ pour s'offrir la boîte auto, le propriétaire d'une 308 qui en est équipée devrait voir des coûts d'utilisation fort proches de celui qui a opté pour la même en boîte mécanique.

### Le choix de L'AJ

**BVA** On aurait pu espérer que Peugeot dote la 308 d'une boîte auto à 7 ou 8 rapports qui aurait été plus efficace encore. Cependant, dans l'état actuel des choses, commander la boîte automatique reste un choix avisé.

# Volkswagen Golf

| | 1 000 m d.a. | 90-130 km/h | Conso. moyenne |
|---|---|---|---|
| 1.6 TDI 105 BVM | 32,1 s | 8,8 s (en 4e) | 5,2 l/100 km |
| 1.6 TDI 105 BVR | 34 s | 11,5 s (en D) | 6 l/100 km |




### Agrément

À mécanique équivalente, le choix se pose entre une boîte mécanique à 5 rapports et une robotisée de la marque à 7 rapports. Si, dans les chiffres, la version manuelle s'impose, il n'en va pas de même sur le plan de l'agrément, où la DSG prend facilement l'ascendant sur tous les terrains, et plus spécialement en ville.

### Budget

Il y a deux sortes de boîtes robotisées : les "pas chères" à simple embrayage qui fournissent un travail médiocre et les "coûteuses" à double embrayage qui allient les avantages d'une boîte mécanique à la douceur d'une transmission automatique. Vous l'avez compris, la DSG est à ranger dans la deuxième catégorie.

### Le choix de L'AJ

**BVR** Certes, la DSG de la Golf est (très) chère mais son efficacité comme son agrément ne sont plus à démontrer. Face à une boîte mécanique à 6 rapports, la partie eut été moins facile mais, ici, sa victoire ne peut se discuter.

# Citroën Grand C4 Picasso

| | 1 000 m d.a. | 90-130 km/h | Conso. moyenne |
|---|---|---|---|
| 2.0 BlueHDi 150 BVM | 31,9 s | 9,3 s (en 4e) | 6,3 l/100 km |
| 2.0 BlueHDi 150 BVA | 31,9 s | 9,9 s (en D) | 6,3 l/100 km |




### Agrément

Autant la solution d'une boîte robotisée, lente et pénible, sur un C4 Grand Picasso était jusqu'à présent à bannir, autant la formule de la nouvelle boîte automatique, réactive, douce et efficace, est à recommander, tant elle épouse la philosophie de ce monospace sans pénaliser le moins du monde ses performances.

### Budget

Évacuons d'emblée l'aspect consommation puisqu'elle est identique quel que soit le type de boîte. Le supplément demandé, bien que non négligeable, équivaut au prix d'une option telle le pack Multimédia. On en déduira que le surcoût exigé est non seulement réaliste mais fort recommandable.

### Le choix de L'AJ

**BVA** À moins d'avoir une aversion totale pour les boîtes automatiques, commander un Grand C4 Picasso 2.0 BlueHDi 150 en BVM nous paraît une mauvaise idée tant ce moteur et la boîte auto semblent conçus pour travailler ensemble.

# Nissan Qashqai




| | 1 000 m d.a. | 90-130 km/h | Conso. moyenne |
|---|---|---|---|
| 1.6 dCi 130 BVM | 32,4 s | 9,4 s (en 4e) | 6,1 l/100 km |
| 1.6 dCi 130 CVT | 34 s | 12 s (en D) | 6,4 l/100 km |

## Agrément

Baptisée Xtronic chez Nissan, la boîte automatique disponible sur le Qashqai est en fait une transmission à variation continue, lointain héritage technique de la formule "à bretelles" popularisée jadis par Daf. Si le système donne satisfaction en ville, il n'en va pas de même ailleurs, où il dévoile rapidement ses faiblesses.

## Budget

Un supplément de 1 500 € pour un dispositif qui pénalise l'agrément ne se justifie pas. La boîte Xtronic a pour elle de ne pas faire exploser la consommation. En revanche, une boîte CVT ne peut revendiquer une fiabilité équivalente à celle des boîtes mécaniques, robotisées et automatiques.




La boîte CVT est une solution peu onéreuse mais l'agrément n'est toujours pas au rendez-vous.

## Le choix de L'AJ

**BVM** Sauf de vouloir à tout prix oublier les changements de vitesse opérés manuellement, la solution présentée par Nissan sur le Qashqai est à oublier, et cela d'autant plus que la boîte mécanique ne manque pas d'agrément.

# Peugeot 3008

| | 1 000 m d.a. | 90-130 km/h | Conso. moyenne |
|---|---|---|---|
| 1.6 e-HDi 115 BVM | 34,3 s | 11,9 s (en 4e) | 6,3 l/100 km |
| 1.6 e-HDi 115 BVR | 35,9 s | 13,6 s (en D) | 6,6 l/100 km |




## Agrément

Sur le crossover Peugeot, la position de conduite s'apparente à celle d'une sportive. Dès lors, manier un court levier de vitesses relié à une boîte manuelle à 6 rapports s'apparente à du plaisir… Sur le 3008, l'avantage en faveur de la boîte mécanique va croissant quand on goûte à la lenteur de son homologue robotisée.

## Budget

Le supplément de prix est "cadeau". Hélas, celui-ci est empoisonné non pas par le surcoût en carburant exigé par la boîte robotisée mais par l'agrément médiocre qu'elle réserve. En supposant même que l'option soit gratuite, nous ne saurions trop vous déconseiller de vous tourner vers cette solution…

## Le choix de L'AJ

**BVM** Il n'y a pas à hésiter une seconde. N'en déplaise à Peugeot et malgré tous les progrès réalisés sur la boîte robotisée depuis son lancement, notre verdict est sans appel en faveur de la version à boîte mécanique.

# Volvo XC60

| | 1 000 m d.a. | 90-130 km/h | Conso. moyenne |
|---|---|---|---|
| D4 181 BVM | 30,9 s | 8,2 s (en 4e) | 6,9 l/100 km |
| D4 181 BVA | 31,4 s | 8,8 s (en D) | 7,5 l/100 km |




## Agrément

Le XC60 hérite d'une boîte automatique moderne à 8 rapports… Certes battue en performances pures par la variante manuelle à 6 vitesses, l'automatique se rachète une conduite par un agrément supérieur et donc un plus grand confort. Entre les deux, notre cœur ne balance pas : avantage boîte automatique.

## Budget

Pour obtenir un XC60 à boîte auto, il vous faudra débourser 2 000 € supplémentaires, et pas un centime de plus. Ce qui n'est pas le cas de la variante 4x4, frappée d'un douloureux malus (2 200 € contre 250 € pour la version manuelle). En consommation, il faut compter 0,6 l/100 km de plus en moyenne : c'est raisonnable.

## Le choix de L'AJ

**BVA** Pour ce SUV, le choix de la boîte automatique s'impose en toute logique pour un ensemble de raisons. Avec sa douceur, sa réactivité et son intelligence, elle colle parfaitement à la personnalité du XC60.

# BMW Série 3

| | 1 000 m d.a. | 90-130 km/h | Conso. moyenne |
|---|---|---|---|
| 20d 184 BVM | 29 s | 6,8 s (en 4e) | 5,7 l/100 km |
| 20d 184 BVA | 28,8 s | 6,9 s (en D) | 6,1 l/100 km |




## Agrément

On imagine volontiers une BMW en boîte manuelle. Et pourtant. Choisir une Série 3 en BVA, ce n'est ni renoncer aux performances ni à l'agrément de conduite, bien au contraire, comme en témoignent les chiffres relevés sur la 320d. Excepté pour des raisons de principe, notre préférence va à la BVA.

## Budget

La boîte automatique consomme plus mais pas autant qu'on pourrait le penser. Pour être précis, nos mesureurs ont relevé un appétit moyen de 6,1 l/100 km, contre 5,7 l/100 km pour la version manuelle. Un écart peu significatif à l'usage. Hélas, à l'achat, le surcoût de 2 200 € est nettement moins raisonnable.

### Le choix de L'AJ

**BVA** Rouler en boîte automatique n'est pas offert chez BMW. Mais l'agrément et le confort de conduite sont bien présents. Et cela, sans faire exploser votre budget carburant ou vous résigner à une conduite "pépère".

# Mercedes Classe C

| | 1 000 m d.a. | 90-130 km/h | Conso. moyenne |
|---|---|---|---|
| 220 BlueTEC 170 BVM | 29,9 s | 8,2 s (en 4e) | 5,8 l/100 km |
| 220 BlueTEC 170 BVA | 29,7 s | 7,6 s (en D) | 6,1 l/100 km |




## Agrément

En optant pour la boîte automatique, vous gagnez un rapport de plus… et un rangement supplémentaire sur la console centrale, autorisé par le déplacement du levier de commande sur la colonne de direction ! Vous vous offrez aussi des performances améliorées et un agrément de conduite incomparable.

## Budget

Le supplément demandé pour obtenir la boîte automatique est très élevé, même rapporté au prix de la voiture. Certes, la différence relevée en consommation est négligeable mais il n'empêche que facturer 2 350 € une boîte automatique dénote une gourmandise exagérée de la part du constructeur.

### Le choix de L'AJ

**BVA** Le prix de la BVA est franchement exagéré mais nous ne pouvons que vous conseiller de casser votre tirelire ou de faire l'impasse sur d'autres options pour vous concocter la meilleure Classe C qui soit.

# Porsche Boxster




La boîte robotisée à double embrayage de Porsche est à la fois rapide et douce de fonctionnement.

| | 1 000 m d.a. | 90-130 km/h | Conso. moyenne |
|---|---|---|---|
| S BVM | 24,6 s | 5,9 s (en 4e) | 9,8 l/100 km |
| S BVR | 24,2 s | 4,3 s (en D) | 10,1 l/100 km |

## Agrément

À moins de vouer un culte absolu à James Dean ou de ne concevoir une conduite sportive qu'au travers d'une boîte mécanique, il faut essayer au moins une fois dans sa vie une PDK, c'est-à-dire un système rapide, progressif et efficace, qui ne pénalise en rien les performances, bien au contraire. Verdict sans appel.

## Budget

L'option est chère mais elle permet une réduction de malus de 8 000 à 4 000 € ; cela signifie qu'un Boxster équipé d'une PDK coûte moins cher que le même en boîte méca ! Nos mesureurs n'ont pourtant pas relevé de consommations inférieures pour cette version, chiffres à partir desquels sont calculées les émissions de $CO_2$ !



Opter pour la boîte PDK sur le Boxster, c'est faire une économie à l'achat, sans sacrifier l'agrément de conduite.

### Le choix de L'AJ

**BVR** Opter pour une PDK sur une Porsche Boxster s'impose comme une évidence, cette variante offrant de meilleures performances et distillant un plaisir de conduite incomparable tout en bénéficiant d'un malus plus favorable.

*Pour l'acheteur, le surcoût initial se transforme en une diminution du coût total de 1 150 €, le malus n'étant que de 4 000 € contre 8 000 € sur la version mécanique !

# AU CŒUR DES BOÎTES DE VITESSES


OPEL

## 1 La boîte **manuelle**

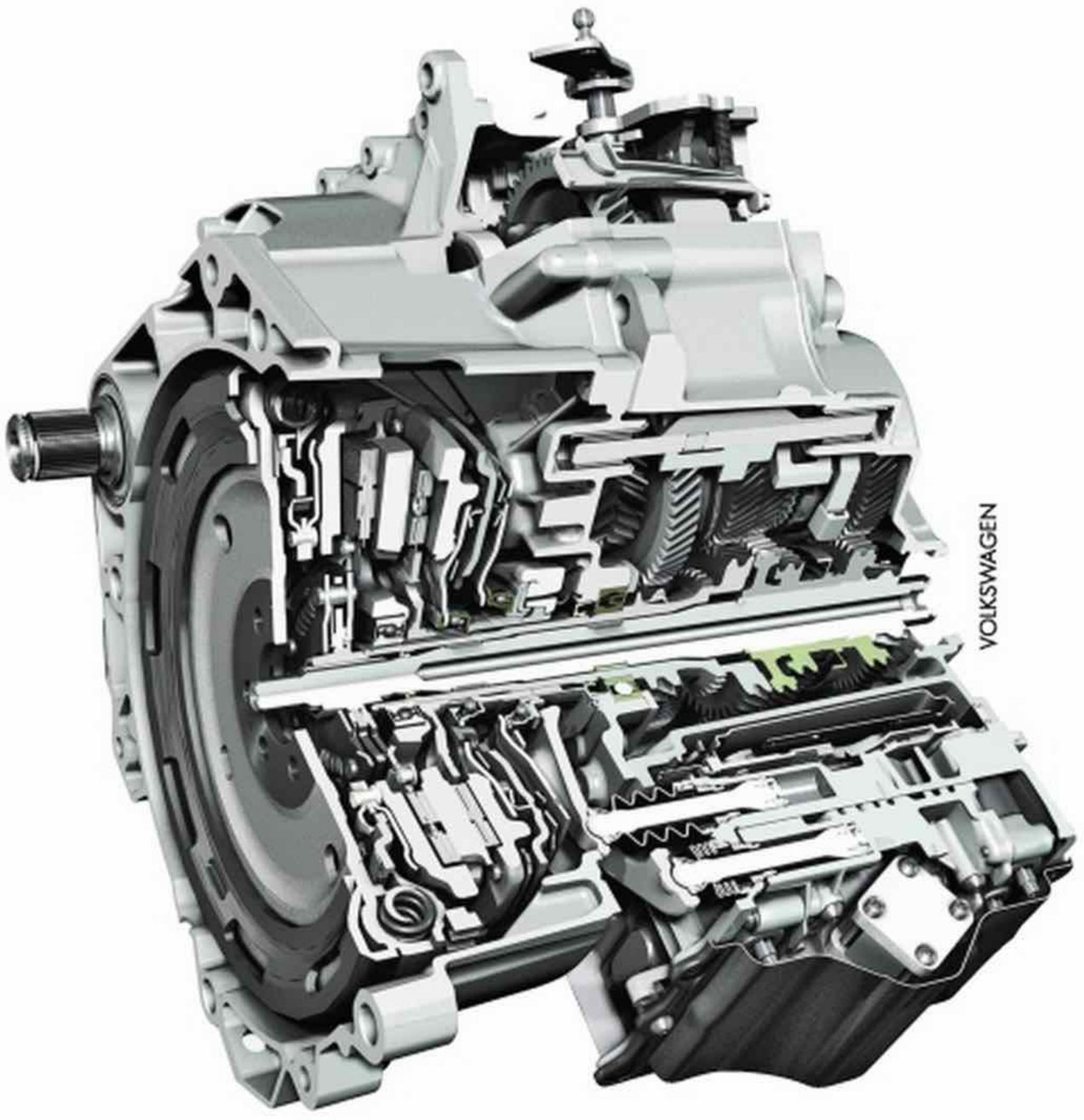
C'est la plus répandue en France. Plusieurs engrenages permettent de modifier le régime de rotation en sortie de boîte de vitesses pour entraîner les roues plus ou moins vite. Ainsi, pour le 1er rapport, on utilise un petit pignon menant (solidaire du moteur via l'embrayage) puis un gros pignon mené (entraînant les roues via la transmission). En réduisant ainsi la vitesse de rotation du moteur, on obtient un couple important nécessaire au démarrage. C'est l'inverse sur le plus grand rapport, où la vitesse en sortie de boîte est surmultipliée : les roues tournent plus vite que le moteur. Situé entre le moteur et la boîte de vitesses, l'embrayage permet de stopper momentanément l'entraînement des pignons afin de permettre le passage d'un rapport. Un changement qui s'effectue grâce au levier de vitesses, qui commande le déplacement des pignons via un système de tringlerie ou de câbles.

**LES PLUS**
➤ Prix ➤ Fiabilité ➤ Légèreté

**LES MOINS**
➤ Utilisation dépendante du conducteur (consommation, usure mécanique…) ➤ Pas de fonction annexe ➤ Risque mécanique

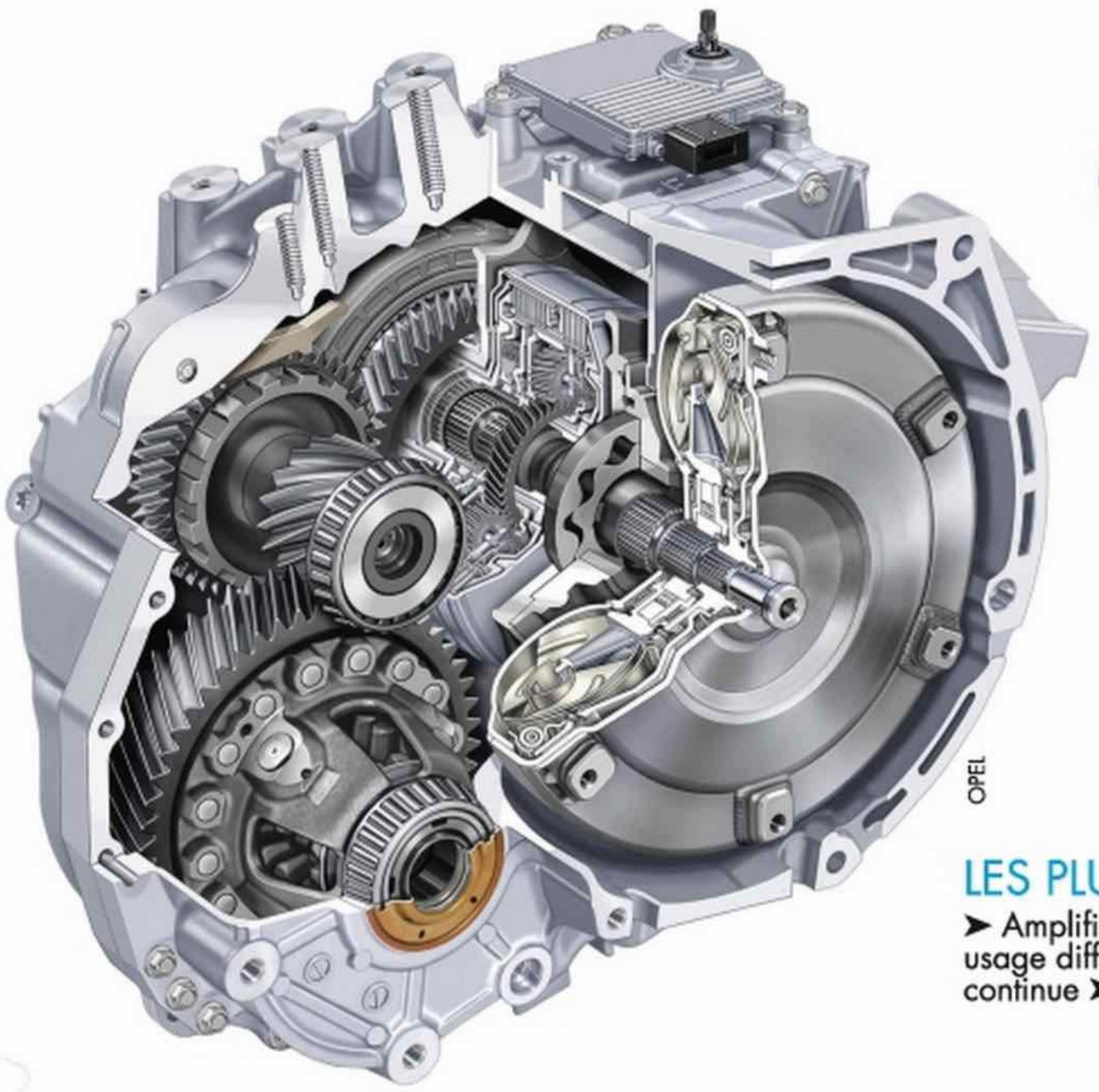
## La boîte **robotisée/double embrayage** 2

C'est une boîte de vitesses manuelle où le système de passage des rapports est automatisé. La pédale d'embrayage est supprimée et le levier de vitesses, même s'il est toujours présent, n'a plus aucune action mécanique. Les changements de rapports sont pilotés par un calculateur électronique qui commande des actionneurs électromagnétiques qui "passent" les vitesses au moment opportun. La gestion électronique évite aussi les risques : surrégime, passage d'un rapport inadapté… Dans le cas d'une boîte auto-adaptative, le calculateur prend en compte le comportement du conducteur (conduite sportive, par exemple) pour modifier le régime de passage des rapports. Une variante de la boîte robotisée commence à se généraliser chez les constructeurs : celle à double embrayage. Un embrayage est associé aux vitesses paires et l'autre aux vitesses impaires. En somme, deux boîtes en une ! Le système "prépare" le changement de vitesse en engageant au préalable le futur rapport. Chose rendue possible par la présence des deux embrayages : quand l'un est fermé, l'autre est ouvert. Au moment désiré, lorsque l'un s'ouvre, l'autre se ferme. Grâce à ce "croisement" de quelques centièmes de seconde, le rapport a changé de manière imperceptible pour le conducteur, sans rupture de couple.


VOLKSWAGEN

**LES PLUS**
➤ Protège la mécanique ➤ Pas de rupture de couple (uniquement double embrayage) ➤ Commande séquentielle ➤ Poids raisonnable

**LES MOINS**
➤ Confort de passage des rapports (uniquement simple embrayage) ➤ Prix (double embrayage)



OPEL

## 3 La boîte **automatique**

Ici, l'embrayage traditionnel est remplacé par un convertisseur de couple : le moteur entraîne une roue à aube remplie d'huile. Cette dernière est centrifugée et transmet l'énergie à une seconde roue reliée à l'arbre de boîte de vitesses. Les engrenages sont associés à un ou plusieurs trains épicycloïdaux dont chacun peut fournir plusieurs vitesses. Cet ensemble complexe de pignonnerie est commandé par un système hydraulique qui agit sur des freins et des embrayages pour modifier automatiquement leur entraînement. La gestion automatique des vitesses est assurée en fonction du régime moteur, de celui des roues, etc. Avec l'apparition de l'électronique, la boîte automatique reçoit de nombreuses fonctions : commande séquentielle, mode de fonctionnement sportif ou normal, fonction "verglas", etc.

### LES PLUS

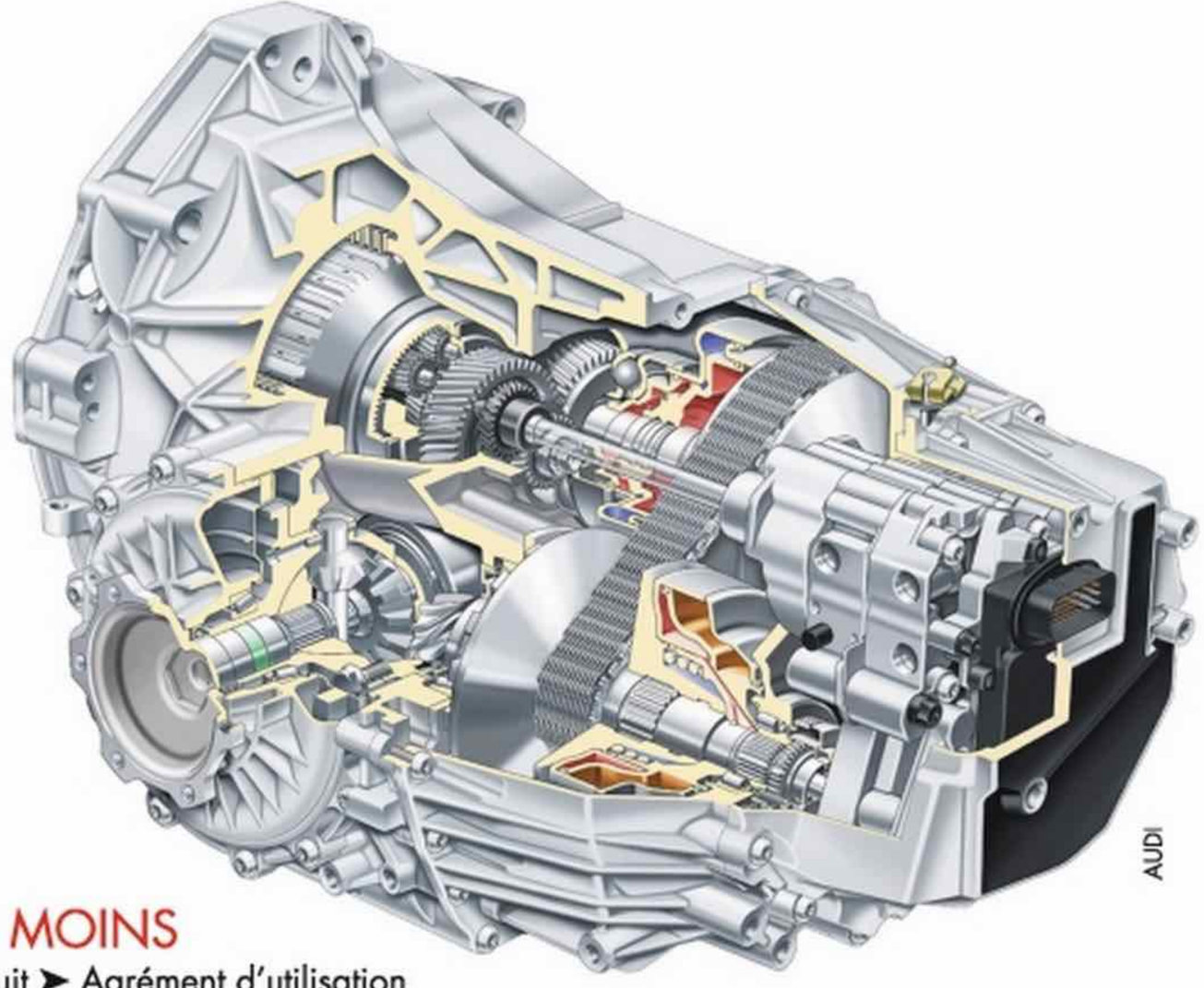
➤ Amplification du couple ➤ Adaptée à un usage difficile ➤ Transmission de puissance continue ➤ Commande séquentielle

### LES MOINS

➤ Prix ➤ Surconsommation ➤ Poids ➤ Maintenance

## 4 La boîte **à variation continue**

Très peu utilisée, la boîte CVT, Continuously Variable Torque (à variation de couple continue), s'apparente à un variateur de deux roues : deux poulies sont reliées entre elles par une courroie. En automobile, elle est réalisée par un assemblage de maillons métalliques afin de résister aux fortes contraintes. Avec l'augmentation du régime moteur et de la force centrifuge, la courroie s'éloigne du centre et tourne sur un diamètre plus important. À l'inverse, ceux de la poulie réceptrice se rapprochent et la courroie se place sur un diamètre plus petit. Pour contrôler leur mouvement, les flasques sont soumis à une pression hydraulique gérée par un calculateur électronique : plus la pression augmente, plus les flasques ont du mal à se déplacer. Et inversement. En modifiant ainsi la position de la courroie, le rapport engagé change.



AUDI

### LES PLUS

➤ Encombrement réduit ➤ Consommation maîtrisée ➤ Entraînement linéaire ➤ Rendement

### LES MOINS

➤ Bruit ➤ Agrément d'utilisation ➤ Entretien

# CONCLUSION GÉNÉRALE

Les boîtes automatiques ont réalisé de beaux progrès. Elles parviennent presque à remporter la moitié des matchs de ce dossier. Nous retiendrons qu'elles restent malgré tout plus intéressantes sur les modèles de catégorie supérieure. Leur surcoût est proportionnellement moins pénalisant et leur fonctionnement orienté vers le confort devient une qualité. Sur les citadines et les compactes – soit la grande majorité du marché français –, les boîtes manuelles ont encore de beaux jours devant elles.

## High-tech

Le Mokka dispose de série ou en option d'une liste d'équipements que l'on ne trouve quasiment pas dans ce segment, comme le volant chauffant, la reconnaissance des panneaux (Opel Eye), le passage automatique des feux de croisement aux feux de route ou les phares adaptatifs bixénon.

## D'humeur égale

Ce moteur 1.4 turbo cache bien son jeu. Pas d'extravagance ni de débordement de sa part, mais une certaine vaillance qui le rend plaisant à conduire. Surtout en version 4x2, où il n'éprouve aucune gêne pour animer le petit SUV Opel. Par rapport à la version 4x4, il gagne en performances (0,4 s sur l'exercice du 1 000 m) tout en économisant 0,6 l/100 km.

# La bonne recette

Il n'y a pas que le diesel dans la vie ! Opel le prouve avec un Mokka turbo essence qui, en version 4x2, ne rechigne pas à l'ouvrage.

Par Christophe Bourgeois Photos Yann Lefebvre



## Guerre des boutons

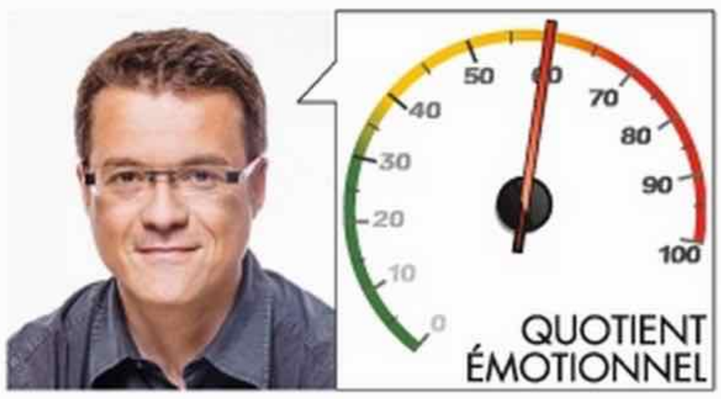
Si certains préfèrent l'élégance de quelques commandes sur la planche de bord, Opel choisit la profusion, au risque de perdre le conducteur qui n'en demandait pas tant. Parfois, l'ergonomie reste discutable. Ainsi, il a fallu ouvrir la notice technique pour pouvoir régler la balance des haut-parleurs. Pas très fonctionnel.

## Sens pratique

Si l'espace arrière est satisfaisant avec une belle habitabilité, on regrette une ouverture des portes assez étroite qui ne facilite pas la tâche pour sangler les enfants dans leur siège auto. En revanche, mention spéciale pour le nombre de rangements dans l'habitacle: 19 au total! Sans oublier la très pratique prise de courant 220V à l'arrière.

## Rigueur germanique

Le Mokka est confortable… à faible allure sur revêtement plat! Dès que la vitesse augmente, la moindre irrégularité, le moindre raccord se fait durement sentir, d'autant plus que l'assise des sièges se montre ferme. Pompage et percussion semblent les deux propos de l'amortissement qui ne sait pas à quel saint se vouer en cas de chaussée déformée.




### L'avis de Christophe Bourgeois

Avec deux roues motrices et un agréable 4 cylindres turbo essence, le Mokka gagne en caractère et se place en très bonne position pour tous ceux qui n'avalent pas les kilomètres à longueur d'année. Question équipement, le Mokka fait dans le haut de gamme. Dommage que le confort ne suive pas.

# Opel Mokka 1.4 Turbo 4x2 Cosmo Pack

TESTS & MESURES SUR CIRCUIT D'ESSAIS

## LA TECHNIQUE

Avant l'apparition du Jeep Renegade, le Mokka était le SUV compact le plus puissant du marché.

### Moteur / Transmission

| | | |
|---|---|---|
| Puissance maxi | ■ | 140 ch à 4 900 tr/mn |
| Couple maxi | ■ | 200 Nm de 1 850 à 4 900 tr/mn |
| Type | | 4 cylindres, turbo essence |
| Cylindrée / Puissance fiscale | | 1 364 cm³ / 8 CV |
| Transmission | | aux roues avant |
| Boîte / nombre de rapports | | manuelle / 6 |

### Châssis

| | | |
|---|---|---|
| Direction | | à crémaillère, assistance électrique |
| Diamètre de braquage | ■ | 11,7 m |
| Suspensions AV / AR | | type McPherson / essieu semi-rigide |
| Freins AV / AR | | disques ventilés / disques |
| Pneumatiques AV / AR | | 215 / 55 R18 |
| Roue de secours | | temporaire |

### Dimensions / Poids

| | | |
|---|---|---|
| L / l / h / empattement | | 4,28 / 1,77 / 1,65 / 2,55 m |
| Poids / tractable freiné | | 1 048 kg / 1 200 kg |

## LA CONDUITE

Grâce à un bon étagement de la boîte et à un turbo réactif, les reprises se montrent volontaires.

### Performances

| | | |
|---|---|---|
| 1 000 m départ arrêté | ■ | 31,6 s |
| 90-130 km/h en 4e / 5e / 6e | ■ | 10,4 / 13,8 / 22,5 s |
| Vitesse maxi | ■ | 195 km/h |
| Freinage à 50 / 90 / 130 km/h | ■ | 10 / 34 / 64 m |

## LA VIE À BORD

Le coffre se montre assez petit pour un vrai usage familial. Les bruits d'air se font trop remarquer.

### Habitabilité / Coffre

| | | |
|---|---|---|
| Longueur aux jambes AR | ■ | 24 cm |
| Largeur aux coudes AV / AR | ■ | 143 / 140 cm |
| Volume de coffre | ■ | 356 dm³ |

### Niveau sonore

| | | |
|---|---|---|
| Au ralenti / 90 / 130 km/h | ■ | 41,5 / 66,5 / 68,5 dB |

## LE BUDGET

Le Mokka n'est pas donné mais l'équipement est très riche. La consommation est dans la moyenne.

| | | |
|---|---|---|
| **Prix** | ■ | **24 010 €** |
| **Loyer**** (2 ans, 20 000 km) | ■ | **470 €/mois** |
| Bonus/malus ($CO_2$) | ■ | malus 250 € (139 g/km) |
| Garantie | ■ | 2 ans, km illimité |

### Équipements de série ■

6 airbags, aide au démarrage en côte, aide au stationnement AV et AR, caméra de recul, clim auto bizone, ESP, jantes 18 pouces, ordi. de bord, pack Visibilité, régul/limiteur de vitesse, rétros élec., sellerie cuir, sièges AV élec. et chauffants, système audio et kit mains-libres Bluetooth, système de navigation, vitres AV et AR élec., volant en cuir…

### Options

Opel Eye (500 €), peinture métallisée (540 €), phares adaptatifs directionnels bixénon (1 000 €), roue de secours (120 €), toit ouvrant élec. (750 €).

### Consommations

| | | |
|---|---|---|
| Moyenne | ■ | 7,6 l/100 km |
| Ville / Route / Autoroute | ■ | 7,3 / 7,7 / 7,8 l/100 km |
| Autonomie / Réservoir | ■ | 697 km / 53 l |

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

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

**Pays de fabrication : Espagne**

## LA NOTE TECHNIQUE ★★★☆☆

Moteur vaillant et consommation constante. Commande de boîte bien étagée sur les 5 premiers rapports. Confort ferme. Légère prise de roulis. Insonorisation moyenne. Stop/start peu agréable.

En version TCe 90 ch, la nouvelle Twingo compte bien faire la loi dans la catégorie des mini-citadines. Une formalité ? Sûrement pas, car avec son VTi 82 ch, la C1 a de quoi venir contrarier ses projets.

**Par** Pascal Richard
**Photos** Christian Martin

# Renault Twingo

**PLUS**
- **Plaisir de conduite**
- **Toit en toile**
- **Présentation**

**MOINS**
- **Confort relatif**
- **Ambiance sonore**
- **Coffre**



**L'instrumentation en demi-lune est assez lisible. L'absence de compte-tours n'est pas spécialement gênante.**



**En ville, la Twingo transpire la joie de vivre. Sa maniabilité fait merveille sur ce terrain (son diamètre de braquage est de 9,1 m).**



**La commande de boîte est assez précise mais les blocages s'avèrent un peu trop fermes.**

## LA TECHNIQUE

Grâce à son turbo, le petit 900 cm³ de la Twingo affiche une plus grande souplesse que son homologue de chez Citroën. Privé de turbo, ce dernier compense avec une "grosse" cylindrée (1,2 l !) mais reste un peu plus creux à bas régime. Ces deux

### Moteur / Transmission

| | | |
|---|---|---|
| Puissance maxi | ■ | 90 ch à 5 500 tr/mn |
| Couple maxi | ■ | 135 Nm à 2 500 tr/mn |
| Type | | 3 cyl. en ligne, essence, turbo |
| Cylindrée / Puissance fiscale | | 898 cm³ / 4 CV |
| Transmission | | aux roues arrière |
| Boîte / nombre de rapports | | manuelle / 5 |

### Châssis

| | | |
|---|---|---|
| Direction | | à crémaillère, assistée |
| Diamètre de braquage | ■ | 9,1 m |
| Suspensions AV / AR | | type McPherson / essieu semi-rigide |
| Freins AV / AR | | disques ventilés / tambours |
| Pneumatiques AV / AR | | 185/50 R16 / 205/55 R16 |
| Roue de secours | | kit anticrevaison |

### Dimensions / Poids

| | |
|---|---|
| L / l / h / empattement | 3,59 / 1,65 / 1,55 / 2,49 m |
| Poids / tractable freiné | 1 012 kg / – |

## LA CONDUITE

Vive, très maniable, la Twingo se montre impériale dans la circulation urbaine. La C1 n'est pas beaucoup plus maladroite, mais en ville elle est pénalisée par son rayon de braquage. Si la route n'est pas le terrain de jeu favori de ces autos, sachez

### Performances / Freinages

| | | |
|---|---|---|
| 1 000 m d. a. | ■ | 34,3 s |
| 90-130 km/h en 4e / 5e | ■ | 13,2 / 20,3 s |
| Vitesse maxi | ■ | 165 km/h |
| Depuis 50 / 90 / 130 km/h | ■ | 10 / 33 / 67 m |

**CITROËN C1** ■ PureTech 82 ch Shine Airscape ■ **15 400 €*** ■ (*Bonus/malus inclus)

# Citroën C1

NB : notre reportage photos a été réalisé avec une C1 en finition Feel.

mécaniques se montrent séduisantes à l'usage. On n'en dira pas autant des commandes de boîte de vitesses, perfectibles. Au final, la Twingo s'impose grâce à la plus grande disponibilité de son moteur.

**LA GAGNANTE RENAULT**

### Moteur / Transmission

| | | |
|---|---|---|
| Puissance maxi | ■ | 82 ch à 5 750 tr/mn |
| Couple maxi | ■ | 118 Nm à 2 750 tr/mn |
| Type | | 3 cyl. en ligne, essence |
| Cylindrée / Puissance fiscale | | 1 199 cm³ / 4 CV |
| Transmission | | aux roues avant |
| Boîte / nombre de rapports | | manuelle / 5 |

### Châssis

| | | |
|---|---|---|
| Direction | | à crémaillère, assistée |
| Diamètre de braquage | ■ | 10,8 m |
| Suspensions AV / AR | | type McPherson / essieu semi-rigide |
| Freins AV / AR | | disques ventilés / tambours |
| Pneumatiques AV / AR | | 165/60 R15 |
| Roue de secours | | kit anticrevaison |

### Dimensions / Poids

| | |
|---|---|
| L / l / h / empattement | 3,47 / 1,62 / 1,48 / 2,34 m |
| Poids / tractable freiné | 918 kg / – |

néanmoins qu'elles s'y comportent honorablement et que leurs relances n'ont rien de ridicule. Le caractère un peu plus joyeux de la Twingo nous incite à lui accorder la victoire.

**LA GAGNANTE RENAULT**

### Performances / Freinages

| | | |
|---|---|---|
| 1 000 m d. a. | ■ | 33,9 s |
| 90-130 km/h en 4e / 5e | ■ | 13,6 / 19,9 s |
| Vitesse maxi | ■ | 170 km/h |
| Depuis 50 / 90 / 130 km/h | ■ | 10 / 32 / 68 m |




**PLUS**
- **Mécanique vive**
- **Consommation**
- **Toit en toile**

**MOINS**
- **Diamètre de braquage**
- **Ambiance sonore**
- **Finition**

**La C1 propose une instrumentation un peu plus complète, avec la présence d'un compte-tours… pas très lisible.**



**Comme la Twingo, la C1 se satisfait d'une boîte de vitesses à 5 rapports.**



**En ville, la C1 est aussi alerte que la Twingo mais elle est pénalisée par son diamètre de braquage de 10,8 m.**



# La Twingo III “oublie” l’esprit pratique de ses aînées et mise tout sur la séduction.

## LA VIE À BORD

Amoureux des grands espaces, passez votre chemin ! La Twingo comme la C1 ne sont pas très généreuses en matière d’habitabilité. Si, dans le cas de la C1, cela n’étonne pas vraiment, pour la Twingo c’est plus “nouveau” ! À cause de sa mécanique située sous le plancher du coffre, la petite Renault

### Habitabilité/coffre

| | | |
|---|---|---|
| Longueur aux jambes AR | ■ | 25 cm |
| Largeur aux coudes AV / AR | ■ | 136 cm / 132 cm |
| Volume du coffre | ■ | 205-225 dm³ (1) |

(1) Banquette AR coulissante.

### Niveau sonore

| | | |
|---|---|---|
| Au ralenti / 90 / 130 km/h | ■ | 52,9 / 70,8 / 73,6 dB |

## LE BUDGET

Dans ces définitions, nos deux protagonistes affichent un prix de vente rondelet ! Une fois équipée du toit en toile, la Twingo comme la C1 dépassent les 15 000 € ; c’est beaucoup et cela rend d’autant moins supportable quelques mesquine-

| | | |
|---|---|---|
| **Prix** | ■ | **14 300 €** |
| **Loyer**** (2 ans, 20 000 km) | ■ | **315 €/mois** |
| Bonus / malus ($CO_2$) | ■ | 0 € (101 g/km) |
| Garantie | ■ | 2 ans, km illimité |

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

### Équipements de série ■

Airbags frontaux et latéraux, alerte de franchissement de ligne, autoradio avec commandes au volant, clim manuelle, condamnation centralisée des portes, régul./limiteur de vitesse, rétros élec. et dégivrants, vitres AV élec., volant réglable en hauteur…

### Options

Climatisation automatique avec allumage auto. des phares et essuie-glaces (400 €), peinture métallisée (500 €, sauf rouge flamme : 570 €), stripping latéraux (200 €), toit ouvrant en toile (1 000 €)…

### Consommations

| | | |
|---|---|---|
| Moyenne | ■ | 5,9 l/100 km |
| Ville / Route / Autoroute | ■ | 6,1 / 5,5 / 6,2 l/100 km |
| Autonomie / Réservoir | ■ | 590 km / 35 l |

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

**Pays de fabrication : Slovénie**

## LA NOTE TECHNIQUE ★★★☆☆

La mécanique est joyeuse et sa souplesse est un atout en ville. Si la Twingo braque bien (9,1 m), sa direction reste malgré tout assez déroutante.

**La présentation de la planche de bord est agréable mais la finition assez moyenne. L’assise et le dossier des sièges sont trop plats et, surtout, trop fermes.**



**Être assis à l’arrière d’une Twingo ressemble un peu à une punition. À noter que les dossiers sont inclinables.**



**Sur la C1 Airscape, le toit en toile est de série ; ici, il est facturé 1 000 €. C’est cher mais cela place la Twingo au niveau de la C1 sur le plan financier.**




**L’arrivée de portes arrière est un plus côté pratique, mais avec de vraies poignées cela aurait été nettement mieux.**

## Le choix de Pascal Richard

**CITROËN C1**

# Vivant, le petit VTi de 82 ch est ici à son aise. On regrette juste ses à-coups à bas régimes.

a dû renoncer à sa banquette coulissante, ce que l'on peut comprendre. En revanche, on comprend moins la marche arrière en termes de confort et de qualité de finition, deux domaines dans lesquels la C1, elle, a progressé.

**LA GAGNANTE CITROËN**

### Habitabilité/coffre

| | | |
|---|---|---|
| Longueur aux jambes AR | ■ | 18 cm |
| Largeur aux coudes AV / AR | ■ | 137 cm / 132 cm |
| Volume du coffre | ■ | 240 dm³ |

### Niveau sonore

| | | |
|---|---|---|
| Au ralenti / 90 / 130 km/h | ■ | 42,4 / 67,7 / 72,8 dB |

ries comme, par exemple, l'absence de commandes rétroéclairées sur la C1 ou de poignée sur le hayon de la Twingo. Dans les deux cas, la consommation est mesurée.

**LA GAGNANTE CITROËN**

| | | |
|---|---|---|
| **Prix** | ■ | **15 400 €** |
| **Loyer**** (2 ans, 20 000 km) | ■ | **335 €/mois** |
| Bonus / malus ($CO_2$) | ■ | 0 € (99 g/km) |
| Garantie | ■ | 2 ans, km illimité |

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

### Équipements de série ■

Airbags frontaux, latéraux et rideaux, autoradio avec commandes au volant, caméra de recul, clim, condamnation centralisée, ordinateur de bord, rétroviseurs électriques et dégivrants, toit ouvrant en toile, volant réglable en hauteur…

### Options

Climatisation automatique avec allumage automatique des phares (340 €), peinture métallisée (500 €), teinte de toile autre que noir (160 €, grise ou rouge)…

### Consommations

| | | |
|---|---|---|
| Moyenne | ■ | 5,7 l/100 km |
| Ville / Route / Autoroute | ■ | 5,9 / 5,2 / 6 l/100 km |
| Autonomie / Réservoir | ■ | 610 km / 35 l |

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

**Pays de fabrication : République Tchèque**

### LA NOTE TECHNIQUE ★★★★☆

La C1 est légère (918 kg), ce qui profite aux performances et à la consommation. Son rayon de braquage (10,8 m) est médiocre pour une voiture de cette taille.



Vivante et terriblement séduisante, la Twingo saura sans peine faire craquer bien des cœurs. Mais la C1, elle aussi pleine de vie, a pour elle des qualités (un meilleur confort et un coffre plus pratique) sans doute moins glamour mais qui, au quotidien, font la différence.

pascal.richard@mondadori.fr



Beaucoup de couleur à bord de la C1 mais, là encore, la finition, bien qu'en progrès, est perfectible. La sellerie est beaucoup plus accueillante ici.



Comme sur la Twingo, le toit en toile apporte un vrai plus en matière de vie à bord. Reste que sa présence n'est pas sans conséquence sur le plan sonore…



Sur la Citroën aussi, les sièges avant "intégraux" bouchent quelque peu l'horizon des passagers arrière.



# LES EXPERTS AJ

Photos Clément Choulot

BMW applique le concept du SUV coupé au X3. Avec un 6 cylindres en ligne de 313 ch, il promet agrément et sportivité. C'est le genre de nouveauté que nos experts ne se font pas prier de juger.



La hauteur d'ouverture du hayon motorisé se règle depuis l'habitacle, de manière à éviter les petits bobos dans les parkings bas de plafond.



YANN LEFEBVRE

Le X4 35d fait l'unanimité sur la route : efficace, performant, rageur, sobre… Seul Franck regrette un freinage qui manque d'endurance.



En configuration M Sport, avec ses grosses jantes alliage de 19 pouces, le X4 ne cherche pas à passer inaperçu. Mission accomplie !

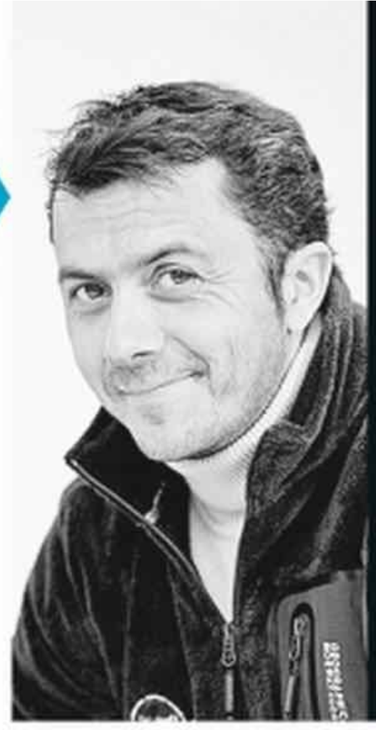
## BMW X4

- 35d BVA8 M Sport
- 69 200 €
- Malus écologique : 2 200 €



Ghislain passerait volontiers sur les petits défauts du X4 pour en faire son taxi. Dommage que le prix refroidisse.

Y. LEFEBVRE



**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.

PORTRAITS CLÉMENT CHOUIOT

"En configuration M Sport, difficile de trouver un 4x4 aussi sportif et précis."

## L'AVIS DU PILOTE

"En configuration M Sport, ce X4 affiche une sacrée efficacité. Le châssis ultra-rigide et l'amortissement ferme contribuent à bien sentir ses réactions. Et ce n'est pas au détriment du confort : il est sec mais c'est supportable. En tout cas, je n'ai pas l'impression de conduire un engin de 2 tonnes. Pour autant, ce n'est pas une sportive. Avec la transmission intégrale, le X4 a même tendance à sous-virer à l'accélération. Il offre un super-compromis entre sensations et sécurité, mais il est presque dommage qu'il ne soit pas plus joueur de l'arrière. Surtout avec 313 ch sous le pied ! J'irais jusqu'à dire qu'il ne faut pas moins pour se régaler. La boîte auto est aussi un gros point fort : bien gérée, elle est rapide et sans à-coups. Je suis plus critique sur les freins : efficaces mais manquant d'endurance."

**Franck**




"Ce X4 est hors de prix ! Un 20d, 20 000 € moins cher, offre autant de plaisir."

## L'AVIS DE L'ESSAYEUR

"Comme pour le X6, je ne suis pas une grande fan du concept. Je ne vois pas l'intérêt d'un engin aussi encombrant avec un esprit pratique pour le moins discutable. En plus, la piètre visibilité de trois quarts arrière est un handicap en ville. Mais il est indéniable que ce X4 est une vraie machine à sensations. Un 6 cylindres biturbo de 313 ch, ça envoie, forcément. Y compris le son ! En agrément, sonorité et performances, ce diesel n'a rien à envier à un essence. De surcroît, il a un appétit de moineau – tout étant relatif, le malus écologique atteint tout de même 2 200 € ! Mais le X4 35d ne consomme pas plus que son jumeau 30d de « seulement » 258 ch et économise 1,7 l/100 km par rapport au 35i. Ce serait dommage de s'en priver ? Certes… à condition toutefois de faire un joli chèque à BMW !"

**Mélina**




"L'ambiance BMW est un régal : tout est bien pensé et luxueux !"

## L'AVIS DU TAXI

"Finalement, à bord, toutes les BMW se ressemblent ! Même présentation, même logique d'implantation des commandes, mêmes matériaux. Nos lecteurs vont penser que c'est ennuyeux, à force. Eh bien, pas du tout ! Parce que tout est vraiment bien pensé. Je suis bien installé, je trouve immédiatement mes marques, bref, je suis chez moi ! J'en ferais bien mon taxi ! A l'arrière, mes clients ne manqueraient pas de place. Sauf s'ils sont trois, mais c'est plutôt rare. Le seuil de chargement du coffre est un peu trop haut. C'est normal pour un 4x4 et je veux bien m'en accommoder. Il faudra que je prenne soin de régler la hauteur du hayon motorisé à son maximum pour faciliter le chargement et que je m'habitue à la visibilité de trois quarts arrière. Inutile de rêver, le prix me ramène sur terre !"

**Ghislain**



**MERCEDES GLA** ■ 200 CDI 136 ch 7G-DCT Sensation ■ **39 100 €*** ■

**NOUVEAU MOTEUR** ■ (*Bonus/malus inclus)

# L'art du paraître

Le SUV compact dérivé de la Classe A reçoit un nouveau moteur diesel de milieu de gamme. De quoi en faire la proposition la plus intéressante du catalogue ?

*Par* Laurent Pinel *Photos* Denis Meunier

LA GAMME BUSINESS

## Deux finitions

Le GLA est décliné en deux finitions spécifiques, Business et Business Executive. Avec le moteur 200 CDI et la transmission 7G-DCT, elles s'affichent respectivement à 37 950 € et 41 100 €.
La moins chère des deux embarque le GPS, la désactivation de l'airbag passager, le détecteur d'angle mort de série et les jantes de 17 pouces. Cela lui permet de réduire ses émissions de $CO_2$ de 119 à 114 g/km.
Le modèle Executive ajoute les sièges sport intégraux, le hayon électrique, la climatisation automatique à deux zones, les phares bixénon et les jantes de 18 pouces.

Entre le petit 180 CDI (109 ch) et le gros 220 CDI (170 ch), ce 200

**NOUVEAU**

## Essai business

Pour vous aider dans le choix de votre voiture de société, *L'Auto-Journal* innove avec un "essai business" dans lequel vous trouverez un PRK réel, exclusif et calculé avec L'Observatoire du véhicule d'entreprise *(cf. p. 82)*.

CDI semble le diesel idéal pour le GLA. Sauf côté insonorisation.

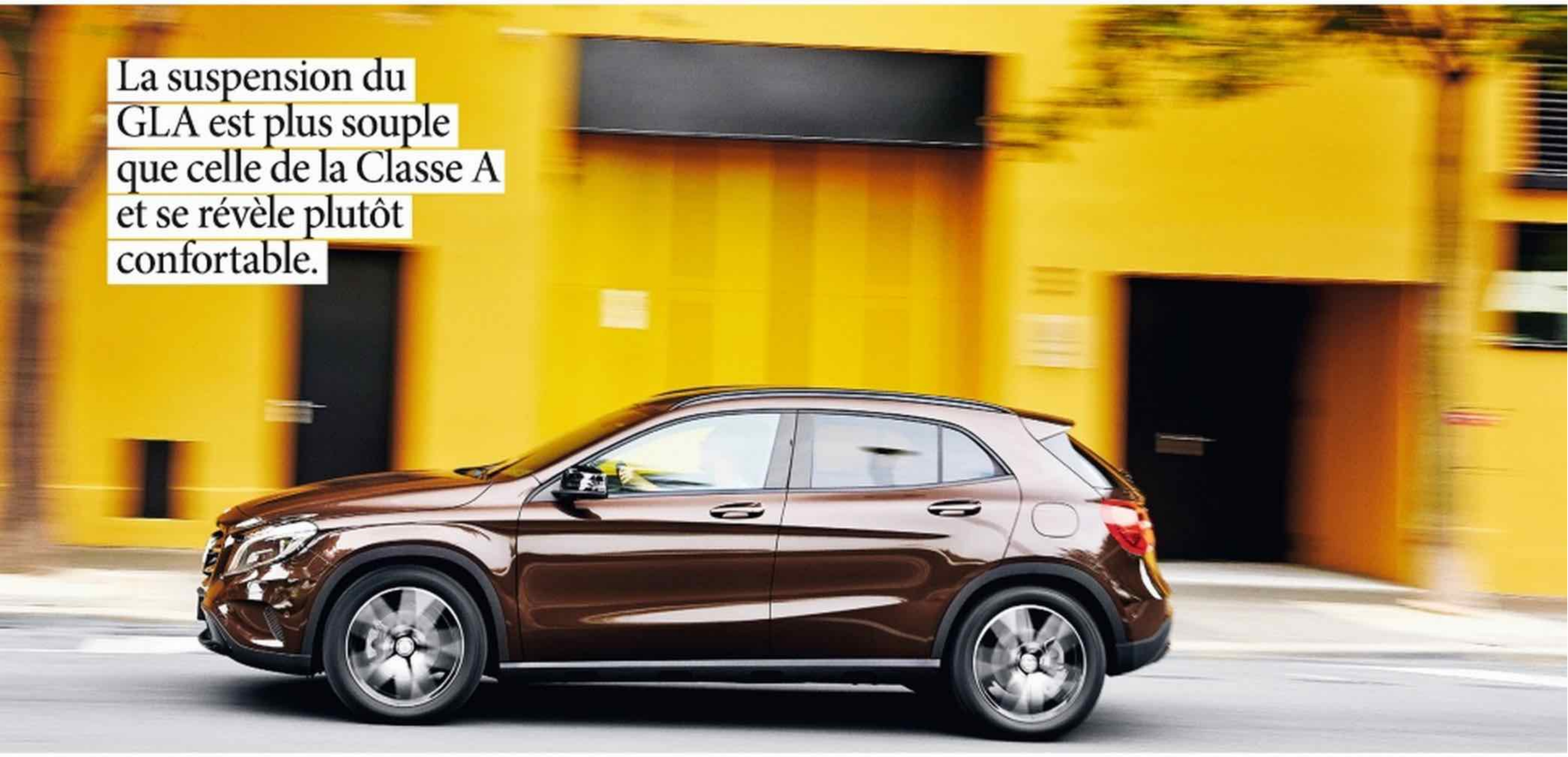


La sellerie en similicuir, qui court jusque sur les contre-portes, est fournie de série.




L'instrumentation centrale est complète, lisible et facile à paramétrer. Elle peut afficher les informations liées à la conduite, au GPS, à l'ordinateur de bord ainsi qu'à l'autoradio.

## La suspension du GLA est plus souple que celle de la Classe A et se révèle plutôt confortable.





Par le biais des options, la planche de bord peut être personnalisée. L'écran central n'est pas tactile. La position de conduite se règle au millimètre.

Son truc, c'est le spectacle. Le GLA, quatrième larron de la fratrie des Classe B, Classe A et CLA, avec qui il partage la base technique, fait office de petit crossover chez Mercedes, avec une garde au sol rehaussée, des feux globuleux et des hanches bien marquées. Proposé avec une transmission intégrale 4Matic (+ 2 200 €), cet engin compact, que la marque allemande entend vendre comme des petits pains, en met plein la vue. Tant et si bien que beaucoup de conducteurs oublieront vite ses défauts.

Le premier d'entre eux ne saute pas aux yeux mais déplaît aux tympans : le moteur 200 CDI se révèle rugueux et trop bruyant. Il grogne d'autant plus longtemps que ses 136 petits chevaux ne sont pas de trop lorsqu'il s'agit d'effectuer un dépassement. En revanche, ce diesel 2.2 se tait à chaque arrêt ; le système stop/start intervient efficacement. C'est en partie grâce à lui que la consommation reste raisonnable, quel que soit le profil de la route, et nous l'avons mesurée à 6 l/100 km en moyenne.



Le SUV compact de Mercedes est disponible avec ou sans transmission intégrale. Performances et consommation sont mises en valeur sur la version à 2 roues motrices.

## BOÎTE AUTOMATIQUE MAL CALIBRÉE

La boîte à double embrayage à 7 rapports n'est pas exempte de reproches non plus. Elle se révèle particulièrement douce dans ses changements de vitesse mais ses modes Manuel et Sport sont superflus. Malgré des palettes au volant, le premier n'est pas assez rapide, tandis que le second conserve le rapport engagé beaucoup trop longtemps. Heureusement, le comportement routier de ce modèle "simple traction" demeure aussi plaisant que sécurisant. Et, comparé à celui d'une Classe A, bien trop raide, la suspension du GLA ne donne pas l'impression de connaître chaque nid-de-poule par son prénom. Il conviendra de ne pas sélectionner le châssis sport (350 €), qui raffermit l'amortissement, pour profiter pleinement du paysage qui défile à travers le pare-brise.

PLUS
- **Présentation et finition flatteuses**
- **Options de personnalisation**
- **Faible consommation**

MOINS
- **Tarif et équipement**
- **Habitabilité et modularité**
- **Moteur rugueux**



L'habitabilité est indigne du gabarit. Et le GLA ne propose même pas une banquette coulissante !



Le hayon à ouverture électrique sur la finition Sensation s'ouvre sur un coffre de 403 dm³.

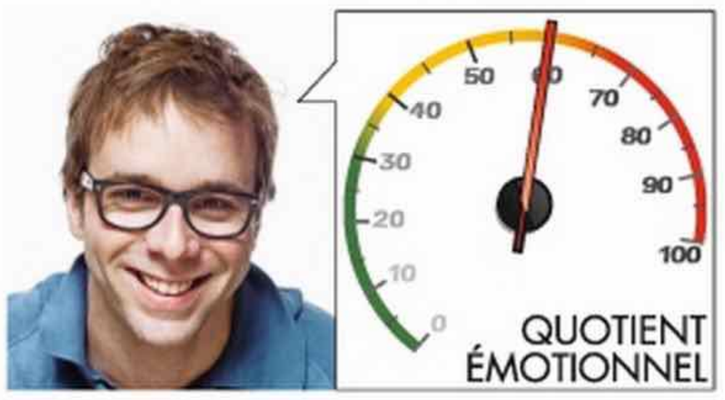
## AMBIANCE MODERNE ET LUXUEUSE

Dans le GLA, le tableau de bord spectaculaire mérite également d'être contemplé. La présentation moderne, les sièges avant à appuie-tête intégré, la finition léchée, les aérateurs façon réacteur d'avion et l'écran du GPS, qui semble flotter au-dessus de la console centrale, contribuent largement à l'ambiance moderne et luxueuse qui règne à l'intérieur. Il y a de quoi se pâmer devant ce décor, qui offre de multiples choix de personnalisation.

En revanche, ceux qui auront la "chance" de voyager à l'arrière pourraient ne pas tenir le même discours. L'habitabilité est indigne du gabarit, les petites surfaces vitrées accroissent le sentiment de confinement et la modularité se résume à sa plus simple expression. Les dossiers se rabattent pour faire passer le volume de coffre de 403 à 1 235 dm³ mais, même en fouillant parmi les innombrables options, on ne trouve pas de banquette coulissante. La seule astuce, proposée à 200 €, consiste à redresser les dossiers de 15° pour augmenter la capacité du coffre de 60 dm³. En revanche, bien qu'il ne soit pas très lourd, le hayon bénéficie d'une ouverture/fermeture électrique de série. C'est un détail notable puisque Mercedes n'a pas pour coutume "d'offrir" des équipements à ses clients. Ici, tout ou presque est facturé en supplément ! Pour une compacte qui flirte avec les 40 000 €, il est contrariant de payer 1 000 € de plus pour disposer d'un GPS, 425 € pour le siège conducteur électrique, 150 € pour la désactivation de l'airbag passager, 550 € pour la surveillance des angles morts et même 250 € pour les phares antibrouillard ! Avec toutes les options qu'embarque notre modèle d'essai, le prix du joujou s'élève à 44 775 €. Sans vouloir faire de la philosophie à la petite semaine, c'est le tarif de deux Nissan Qashqai en version de base !

### L'avis de Laurent Pinel

À eux seuls, le look du GLA et la présentation à bord font grimper le quotient émotionnel. Mais le tarif exorbitant, l'équipement incomplet – qui oblige à piocher dans la liste des options – et le manque d'insonorisation ne jouent pas en sa faveur.



# MERCEDES GLA 200 CDI 136 ch 7G-DCT Sensation

TESTS & MESURES SUR CIRCUIT D'ESSAIS




**Séduisant, le GLA fait payer beaucoup trop cher ses qualités.**

## LA TECHNIQUE

Le moteur de 136 ch a le bon goût de consommer peu tout en offrant des performances convenables, mais il se montre sonore. Et la boîte de vitesses automatique, à défaut de rapidité, se révèle douce.

### Moteur

| | | |
|---|---|---|
| Puissance maxi | ■ | 136 ch à 3 400 tr/mn |
| Couple maxi | ■ | 300 Nm à 1 400 tr/mn |
| Type | | 4 cylindres en ligne, diesel, turbo |
| Cylindrée / Puissance fiscale | | 2 143 cm³ / 7 CV |

### Transmission

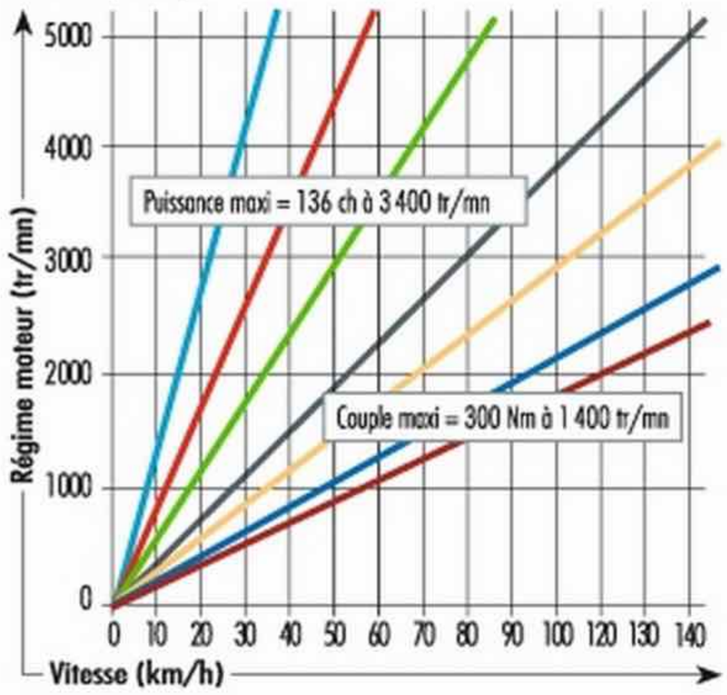
| | |
|---|---|
| Type | aux roues avant |
| Boîte / nombre de rapports | robotisée double embrayage / 7 |

### → Diagramme des vitesses

La boîte automatique manque de réactivité mais le couple important et précoce permet de relancer efficacement depuis les plus bas régimes.

**Vitesse à 1 000 tr/mn**

En 1re = 7,34 km/h — En 2e = 11,67 km/h — En 3e = 18,43 km/h
En 4e = 27 km/h — En 5e = 36,35 km/h — En 6e = 46,87 km/h
En 7e = 58,59 km/h




### Châssis

| | | |
|---|---|---|
| Direction | | à crémaillère, assistance électrique |
| Diamètre de braquage | ■ | 11,9 m |
| Suspensions AV | | pseudo-McPherson |
| Suspensions AR | | essieu multibras |
| Freins AV / AR | | disques ventilés / disques ventilés |
| Pneumatiques AV / AR | | 235/50 R18 |
| Roue de secours | | kit anticrevaison |

### Dimensions / poids

| | |
|---|---|
| L / l / h / empattement | 4,42 / 1,81 / 1,50 / 2,70 m |
| Poids / tractable freiné | 1 564 kg / 1 500 kg |

## LA CONDUITE

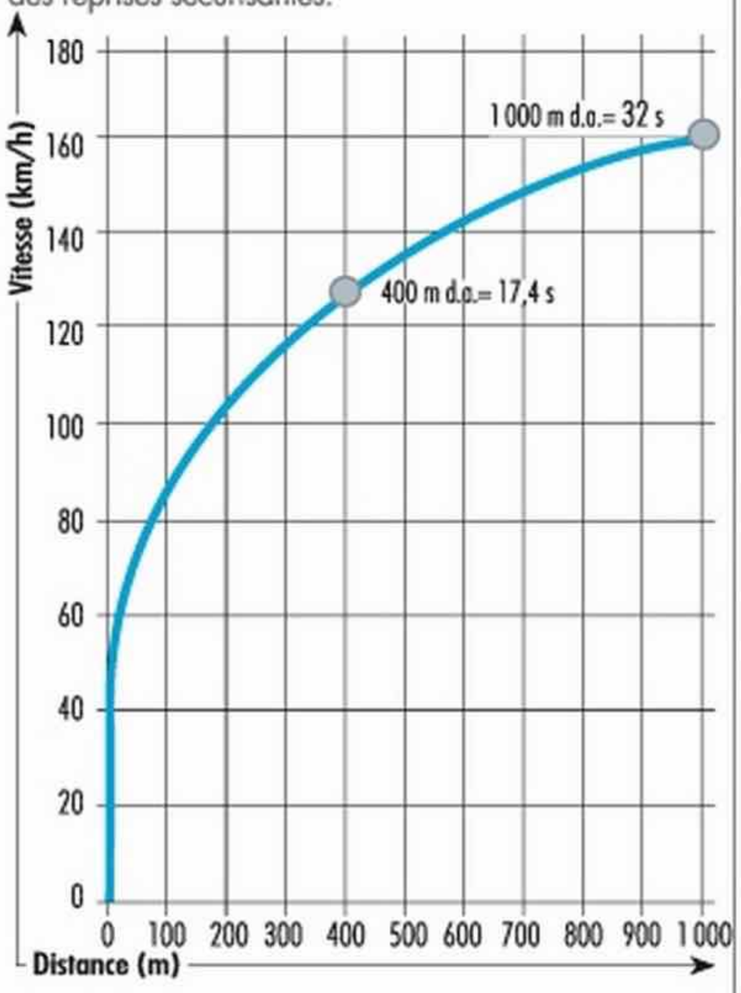
Plaisant à conduire et doux, le GLA se révèle assez confortable malgré ses roues de 18 pouces. Et le freinage est rassurant, facile à doser et très efficace.

### Performances

| | | |
|---|---|---|
| 1 000 m départ arrêté | ■ | 32 s |
| 400 m départ arrêté | ■ | 17,4 s |
| 0 à 100 km/h | ■ | 10,2 s |
| Vitesse maxi | ■ | 196 km/h |

### → Courbe d'accélération

Dans la catégorie, le GLA se situe dans le haut du panier avec de très bonnes accélérations et des reprises sécurisantes.




### Reprises

| | | |
|---|---|---|
| 90-130 km/h en D | ■ | 9,3 s |
| Temps pour dépasser un camion roulant à 90 km/h (en 4e) | ■ | 12,9 s |
| Distance pour dépasser un camion roulant à 90 km/h (en 4e) | ■ | 418 m |

### Freinages

| | | |
|---|---|---|
| Depuis 50 km/h | ■ | 9 m |
| Depuis 90 km/h | ■ | 32 m |
| Depuis 130 km/h | ■ | 65 m |

## LA VIE À BORD

La présentation est très agréable à regarder. Dommage que l'habitabilité soit réduite, notamment aux places arrière, et que la modularité ne soit pas plus évoluée.

### Habitabilité

| | | |
|---|---|---|
| Longueur aux jambes AR | ■ | 25 cm |
| Largeur aux coudes AV / AR | ■ | 144 / 141 cm |
| Garde au toit AV / AR | ■ | 91 / 89 cm |

### Coffre

| | | |
|---|---|---|
| Volume | ■ | 403 dm³ |
| Seuil de chargement | ■ | 73 cm |

### Niveau sonore

| | | |
|---|---|---|
| Au ralenti / 90 / 130 km/h | ■ | 49,6 / 65,2 / 70 dB |

## LE BUDGET

Le GLA est cher, c'est le moins que l'on puisse dire. Et il manque quelques équipements indispensables à la dotation de série (GPS, démarrage sans clé…).

### À l'achat

| | | |
|---|---|---|
| **Prix** | ■ | **39 100 €** |
| **PRK entreprise (AJ/OVE*)** | | **0,575 €/km** |
| Bonus / malus ($CO_2$) | ■ | 0 € (119 g/km) |
| Garantie | ■ | 2 ans, km illimité |

### Équipements de série ■

7 airbags, ABS, ESP, climatisation automatique bizone, jantes alliage 18 pouces, lève-vitres et rétroviseurs extérieurs électriques, connectivité Bluetooth, banquette rabattable 40/60, régulateur-limiteur de vitesse, phares bixénon, aide au stationnement AV et AR, caméra de recul, détection de somnolence, hayon électrique, freinage d'urgence automatique…

### Options

Accès et démarrage sans clé (700 €), airbags latéraux AR (450 €), navigation GPS (1 000 €), régulateur adaptatif de vitesse (1 050 €), siège conducteur électrique (425 €), stationnement automatique (825 €), surveillance des angles morts (550 €)…

### Consommations

| | | |
|---|---|---|
| Moyenne | ■ | 6,1 l/100 km |
| Ville / Route / Autoroute | ■ | 6,5 / 5,8 / 5,8 l/100 km |
| Autonomie / Réservoir | ■ | 830 km / 50 l |

### → Consommation à vitesse stabilisée

Malgré une cylindrée relativement importante, le diesel du GLA 200 CDI sait rester frugal en toutes circonstances, même en ville.




**Pays de fabrication : Allemagne**

### LA NOTE TECHNIQUE ★★★☆☆

Ce diesel 2.2, très sobre, convient bien au GLA, même s'il mériterait une meilleure insonorisation. Côté équipement, dommage que Mercedes ne fournisse pas de série la surveillance des angles morts et la désactivation de l'airbag passager.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

*L'Observatoire du véhicule d'entreprise.

**PRK RÉEL ENTREPRISE :** le prix de revient kilométrique pour une entreprise est calculé sur une période d'usage de 48 mois et 100 000 km. Il intègre le prix d'achat (avec l'option peinture métallisée) ainsi que les frais financiers, la dépréciation, l'entretien, la fiscalité et les charges sociales, données fournies par l'Observatoire du véhicule d'entreprise. La consommation utilisée pour le calcul est "réelle" car mesurée par nos soins sur le circuit de Montlhéry.



**NÉE EN** 2012

**Gamme réduite et équipement en hausse : une bonne affaire, cette 207+.**

# Peugeot 207+

On ne meurt que deux fois. En tout cas chez Peugeot ! Devenue 207+, la 207 vient enfin de tirer sa révérence, après avoir été produite à plus de 2 millions d'exemplaires.

*Par* Guy L'Hospital *Photos* Florian Grout

Avec la 207, Peugeot nous a refait le coup de la 206, devenue 206+ en changeant de calandre. Sacrée trouvaille ! Ainsi la 207+ est apparue en 2012, parallèlement au lancement commercial de la 208. Grâce à une gamme simplifiée, elle a permis au constructeur d'abaisser le ticket d'entrée dans la catégorie des citadines et de multiplier les opérations commerciales afin de faire venir de nouveaux clients dans les concessions.

L'affaire ne manquait pas d'intérêt car, malgré son âge, la 207+, alias la 207, faisait encore bonne figure dans la catégorie. Finition, insonorisation et équipements étaient certes dépassés mais sa tenue de route et la qualité de ses motorisations en valaient bien d'autres. La 207+ s'en va sur la pointe des pieds, entraînant avec elle les derniers exemplaires du coupé-cabriolet 207 CC et du break SW. Les amateurs de bonnes affaires devront maintenant attendre le remplacement de la 208 pour espérer profiter d'une éventuelle 208+. Mais ça, c'est pour un autre jour…



**FIN DE CARRIÈRE** 2014 **La disparition de la 207+ signe l'arrêt de production des chaînes de fabrication de la 207, apparue en 2006. Une très belle carrière.**

## Biographie

**SITE DE PRODUCTION**
**Villaverde** (Espagne)

**EXEMPLAIRES VENDUS**
**26 146** en 2013 en France, contre 90 500 Peugeot 208

**MOTORISATIONS**
**Diesel** de 70 à 110 ch
**Essence** de 75 à 175 ch

**MODÈLE LE PLUS VENDU**
**1.6 HDi 90**

## Sa seconde vie en occasion

**LA MEILLEURE VERSION**
**1.6 HDi 90**
C'est le modèle le plus répandu et le plus recommandable. Souple et sobre, sa mécanique peut compter sur un châssis exemplaire pour proposer un réel plaisir de conduite.




JÉRÔME LEJEUNE

# Le Mondial, un sacré chantier !

Pour attirer le million de spectateurs attendus au Mondial, les constructeurs n'hésitent pas à se lancer dans un jeu de Meccano aussi pharaonique qu'éphémère. Démonstration avec le stand Citroën, dont nous avons suivi la construction.

*Par* Alain Pernot
*Photos* Nicolas Soler

## Le stand Citroën en chiffres

**62** semi-remorques de matériel

**57 tonnes** de structures métalliques

**20** armoires électriques

**8 cm** d'épaisseur de plancher

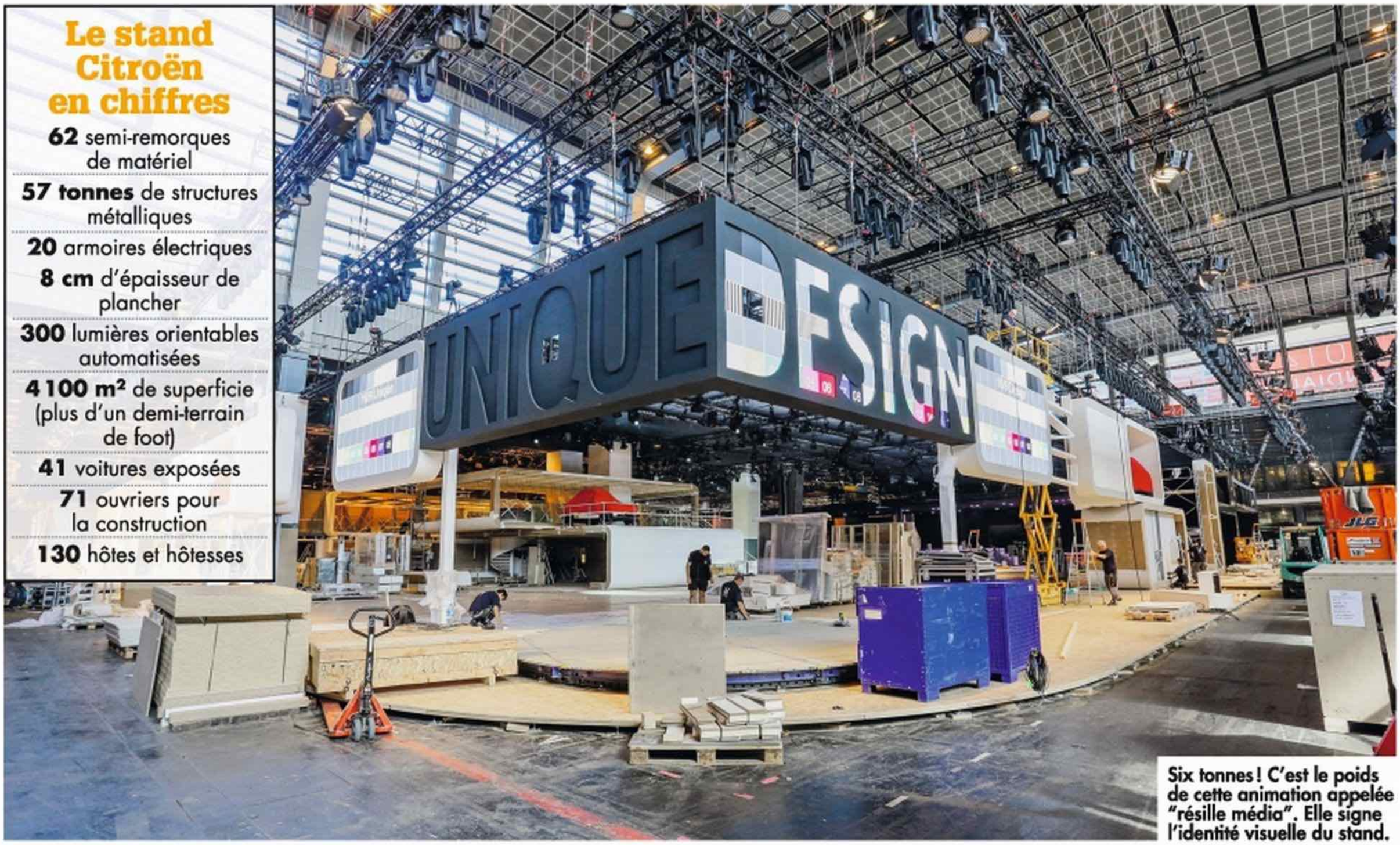
**300** lumières orientables automatisées

**4 100 m²** de superficie (plus d'un demi-terrain de foot)

**41** voitures exposées

**71** ouvriers pour la construction

**130** hôtes et hôtesses




Six tonnes ! C'est le poids de cette animation appelée "résille média". Elle signe l'identité visuelle du stand.

C'est le temps du fignolage. D'expérience, la qualité de l'éclairage et l'épaisseur de la moquette participent à ce que le visiteur reste sur le stand.







Après les simulations 3D, les impressions et plans sur papier permettent de guider les 25 corps de métier impliqués.



Réunion in situ des trois chefs : François Hannebicque (agence de création), Sophie Jaguelin (Citroën) et Daniel Loison (standiste).

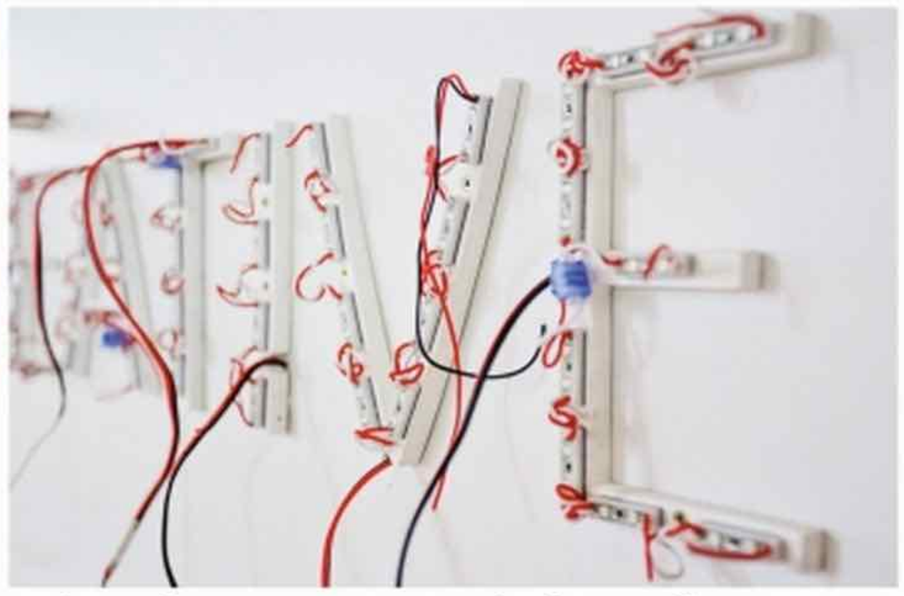
# Dans les coulisses du stand Citroën



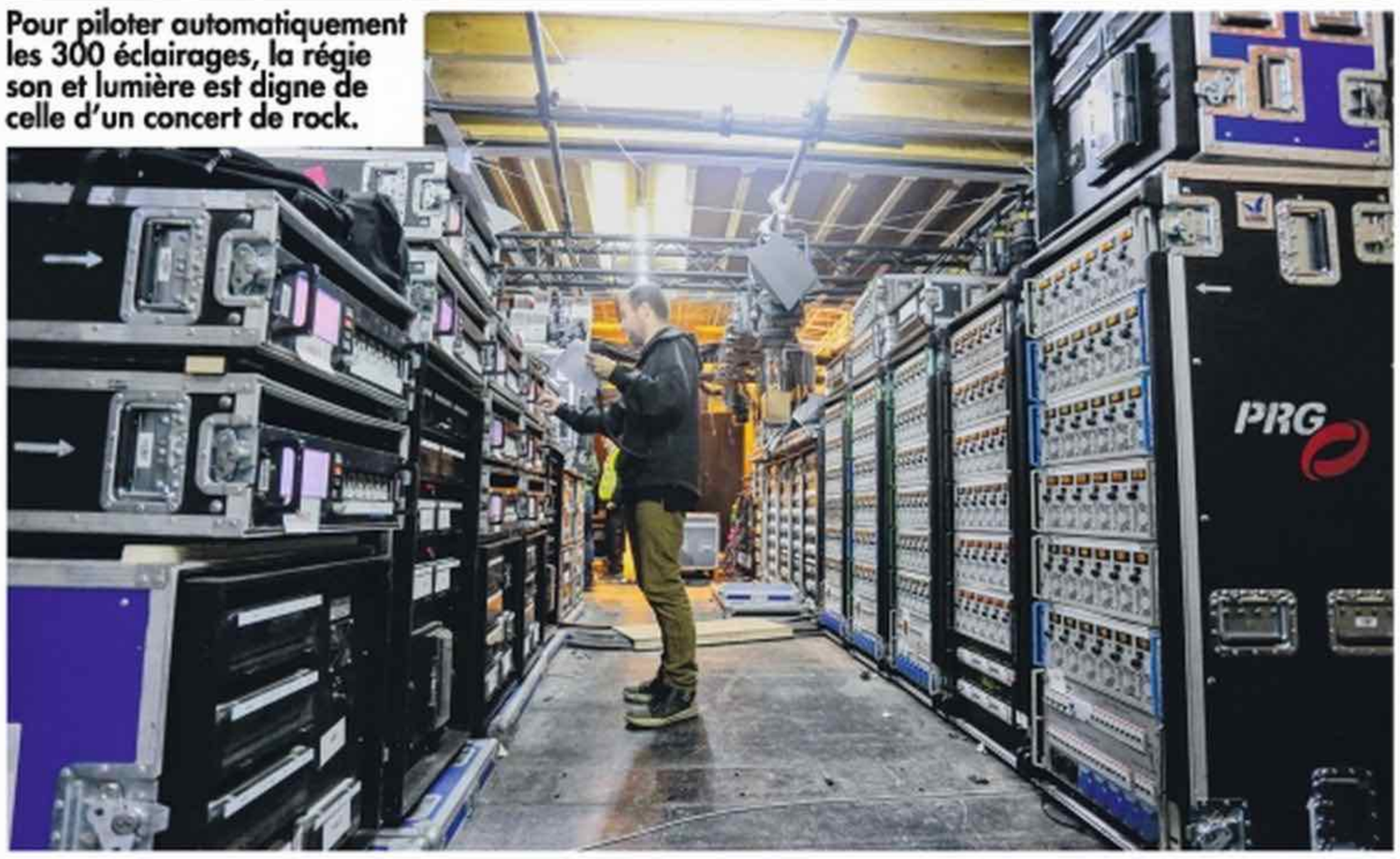
**Un prestataire spécifique est requis pour la pose très précise des voitures "perchées".**




**Dans cet univers de haute technologie, les menuisiers ont encore un rôle incontournable !**



**Le slogan de Citroën "Creative technologie" s'illuminera en rouge une fois l'installation terminée.**




**Pour piloter automatiquement les 300 éclairages, la régie son et lumière est digne de celle d'un concert de rock.**



**Les carreaux de diodes composant la "résille média" sont à manier avec la plus grande précaution… et des gants.**

Pour superviser la construction de son cher stand, Sophie Jaguelin a misé sur une veste blanche. Choix hautement risqué sur un chantier ! Il faut dire que cette responsable des Salons et des Événements chez Citroën & DS n'est pas à un défi près. La construction de la vitrine qui va représenter Citroën dans le plus grand Salon automobile mondial reste tout de même son défi majeur du moment. *"En fait, c'est l'aboutissement d'un an de travail !"*, confie-t-elle, partagée entre l'impatience de voir son "bébé" prendre forme et l'angoisse de ne pas tenir les délais.

Comme tous les jours, une réunion de chantier est improvisée dans le hall 1 du parc des Expositions de la porte de Versailles. Pas moins de 4 100 m² y sont dévolus au constructeur français et, du haut de son mètre quatre-vingt, Daniel Loison veille à leur aménagement. Il est le coordinateur de ce chantier pour le compte de Centthor, l'indispensable "standiste" choisi par Citroën. Après quarante-trois années consacrées à la création de stands, cet ancien menuisier connaît la musique. Tel un chef d'orchestre, il mène à la baguette les 25 corps de métier nécessaires à cette construction éphémère.

## DES MENUISIERS… AUX ALPINISTES !

Menuisiers, électriciens, tapissiers, alpinistes, éclairagistes, informaticiens… les 71 personnes impliquées lors de la première semaine de ce chantier pas comme les autres doivent toutes respecter scrupuleusement les séquences de travail patiemment établies. En effet, pas question d'installer sur la loggia, à l'étage, la C4 Cactus Airflow après que les garde-corps et les parquets n'ont été posés… *"Il est indispensable que toutes les actions soient parfaitement coordonnées, sinon le chantier va dans le mur"*, précise Daniel en promenant son redoutable œil de lynx. *"Les plafonds de ces bureaux ne devaient-ils pas être gris ? Pourquoi sont-ils noirs ? Il faut recommencer !"*

Pas question de multiplier ce genre de tâtonnements… *"Le Mondial est l'un des Salons les plus difficiles,* précise Sophie Jaguelin, qui redoute déjà le *baby blues* d'après Salon. *C'est pour ainsi dire celui où nous avons le moins de temps de montage – deux semaines au lieu de trois à Genève –, alors que nous y avons un stand plus grand !"* Plus grand et particulièrement complexe, comme l'explique François Hannebicque, le directeur de création du stand pour le compte de l'agence AKDV : *"Nous voulions créer un écrin pour les voitures qui soit l'inverse d'un parking. Notre arme de guerre, cette année, est ce que nous appelons*




"Le Mondial est l'un des Salons les plus difficiles. C'est pour ainsi dire celui où nous avons le moins de temps de montage alors que nous y avons un stand plus grand !"

**Sophie Jaguelin,** responsable des Salons et des Événements chez Citroën & DS

## Le stand Citroën en dates

**Jour J-1 an**
Définition du concept

**Jour J-10 mois**
Appel d'offres auprès des prestataires

**Jour J-8 mois**
Choix du "standiste" pour une durée de deux ans

**Jour J-5 mois**
Dépôt du projet auprès de l'organisateur du Salon

**Jour J-2 semaines**
Début de la construction

**Jour J+2 semaines**
Démontage (6 jours)

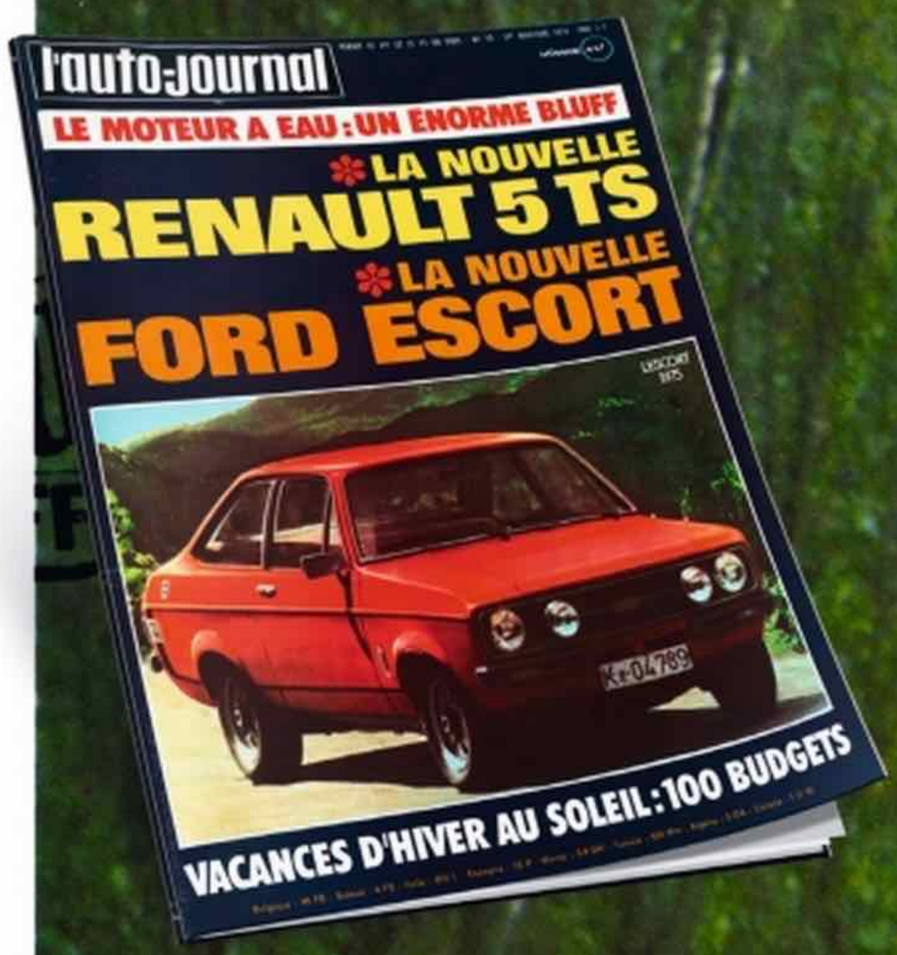
*la «résille média». Il s'agit d'une animation visuelle en hauteur destinée à capter, de loin, l'attention des visiteurs, un peu à la façon de ce que l'on voit à Times Square."*

Avec ses écrans géants, ses voitures perchées et ses mots en 3D, cet "aspirateur à visiteurs" pèse près de 6 tonnes, un peu trop pour être soutenu uniquement par des élingues fixées à la toiture. Il a donc fallu ajouter deux poteaux de soutien. L'organisateur du Salon étudie à la loupe le plan de charge de chaque stand. Hors de question que le toit du hall cède sous le poids des installations sans cesse plus impressionnantes des constructeurs !

### UNE VUE PANORAMIQUE À 360°

Autre nouveauté et touche de complexité supplémentaire dans ce Meccano géant signé Citroën : la création d'une villa destinée au public. Elle permet aux visiteurs de bénéficier, depuis le *lounge* placé à l'étage, d'une vision du stand à 360°, exactement comme les VIP ! Cette villa contemporaine au design épuré a d'ailleurs nécessité un joli tour de force technique avec l'emploi de poutres longues de 11 m et soutenues seulement à chacune de leurs extrémités ! Le genre d'exploits auquel sont habituées les équipes de Daniel Loison, qui a livré comme prévu un stand clé en main la veille des journées presse le 1er octobre.

Une fois les portes ouvertes au public, il n'est pas aisé de mesurer le succès d'un stand. François Hannebicque a toutefois son idée : *"Si nous parvenons à capter l'attention d'un visiteur pendant vingt minutes, c'est gagné !"* Pour cela, Citroën n'a pas lésiné sur l'épaisseur de la moquette : *"C'est connu*, précise le designer : *si le sol est moelleux, les visiteurs restent ; sinon ils filent vers un autre stand."* Et les stands, ce n'est pas ce qui manque au Mondial !


l'auto-journal
LE MOTEUR A EAU : UN ENORME BLUFF
LA NOUVELLE
RENAULT 5 TS
LA NOUVELLE
FORD ESCORT
VACANCES D'HIVER AU SOLEIL : 100 BUDGETS

*En novembre 1974, L'Auto-Journal essayait la*

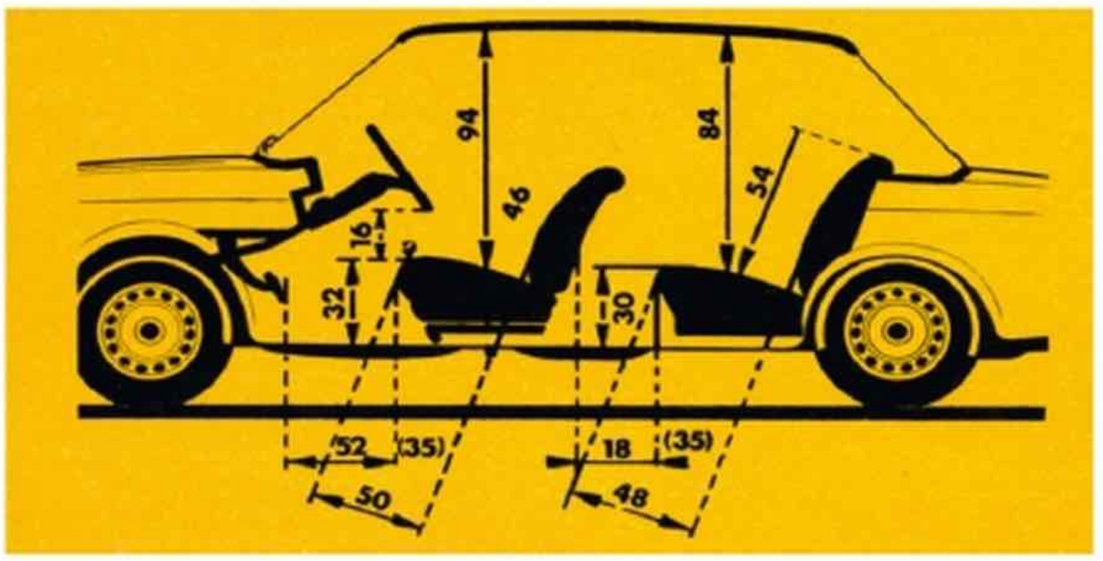
# FIAT 128 SPECIAL 1300

Dans les années 70, Fiat est déjà un spécialiste de la petite citadine simple et abordable, mais le géant turinois élargit son champ d'activité en proposant une vaste gamme, comprenant des coupés, cabriolets et de classiques berlines dont la 128 Special 1300…

**Par** Bernard Carat (1975) / Thomas Riaud (2014)

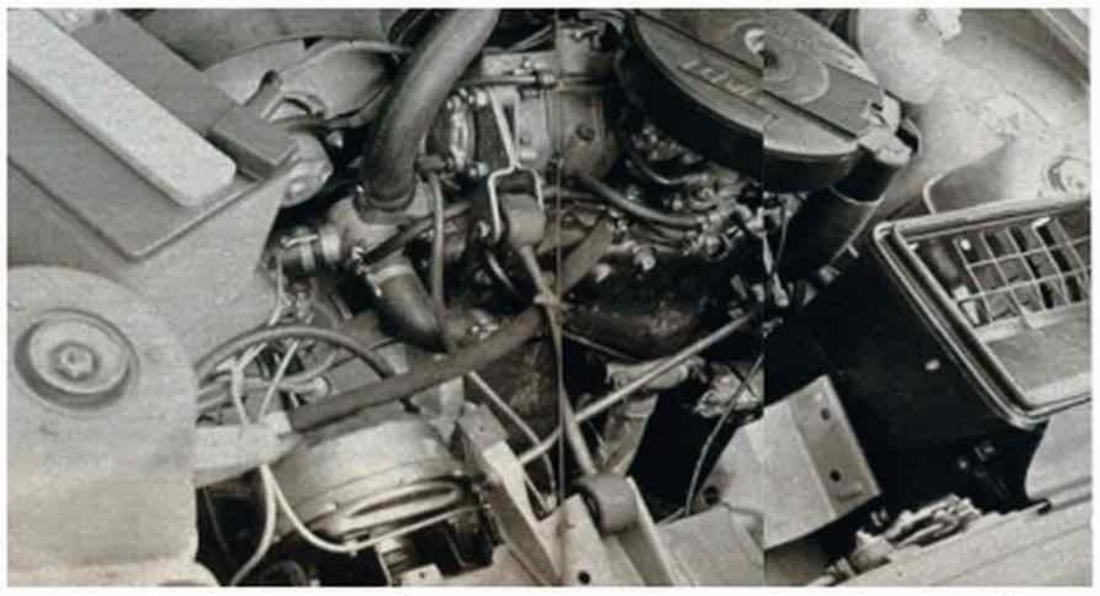


**Difficile de faire plus simple comme design. La 128 reçoit, pour le millésime 1975, des pare-chocs agrémentés de "caoutchoucs" et des feux de recul.**




**Sur cet éclaté, on remarque la bonne habitabilité proposée par la 128, avec un espace aux jambes et une garde au toit suffisants.**





**La 128 Special 1300 reçoit le groupe réservé jusqu'alors à la 128 Rally et au dérivé coupé, mais sa puissance passe de 75 ch DIN à seulement 60 ch.**

## Extraits…

"La synchronisation des programmes n'est pas parfaite à Turin, puisque Fiat n'a sorti la berline 128 à moteur 1 300 cm³ que peu de temps avant de lancer sa gamme 131 qui comprend une voiture de même cylindrée."

"Celle que nous continuons de considérer comme la meilleure des Fiat est-elle passée dans la classe supérieure? À vrai dire, le nouveau modèle Special existe aussi en 1 100 cm³, mais c'est sur la 1300 que nous avons jeté notre dévolu."

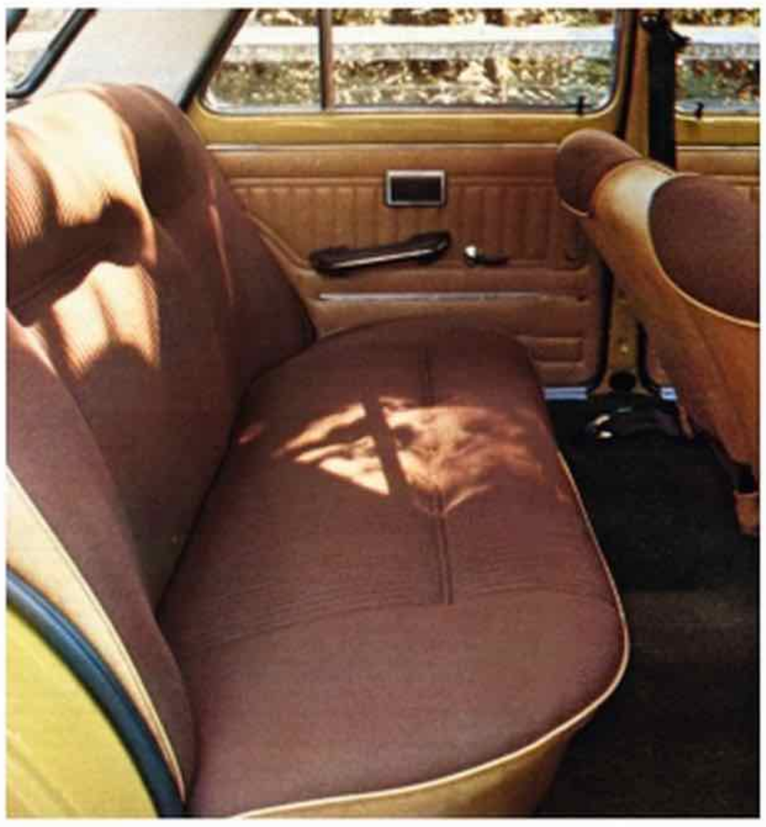
"La 128 a un moteur transversal, à arbre à cames en tête par courroie crantée, entraînant les roues avant motrices. À l'époque, cette technique était révolutionnaire, aujourd'hui, elle est courante."

"Extérieurement, la Special se distingue par une nouvelle calandre et des petits phares rectangulaires. On remarque aussi les pare-chocs plus gros garnis d'une bande de caoutchouc."

"Avec la meilleure des 128 «normales», nous avions dépassé 141 km/h sur l'anneau de Montlhéry. La Special 1300 s'est contentée de 143,7 km/h, peu brillant pour un bloc de cette cylindrée."



La finition est en progrès, mais le tableau de bord n'a pas été redessiné. Les cadrans restent bien petits et les indications affichées sont encore rudimentaires.



À l'arrière, la banquette est plus épaisse et l'espace proposé aux jambes reste satisfaisant.



À l'avant, les sièges séparés bénéficient d'un nouveau dessin et d'un rembourrage plus enveloppant.




Pour ce restylage, la 128 délaisse les phares circulaires au profit de ces optiques carrées, empruntées à la 127.

## Extraits...

### QUALITÉS

**TRÈS BONNE TENUE DE ROUTE**
"La Fiat 128 a toujours été une voiture fort bien équilibrée sur ses 4 roues indépendantes, et nous avons retrouvé une tenue de route très saine, bien que depuis quelque temps on sache faire mieux chez certains concurrents."

**BON FREINAGE STABLE**
"À l'usage, les freins ont montré beaucoup de qualité et surtout une stabilité vraiment digne d'éloge. L'assistance à dépression réduit beaucoup l'effort à la pédale."

**SIÈGES EN GROS PROGRÈS**
"En matière de confort, le seul progrès vient des sièges, car la suspension demeure relativement ferme. À la longue, les sièges présentent un bon confort, d'autant qu'ils sont facilement réglables."

### DÉFAUTS

**PERFORMANCES DÉCEVANTES**
"Prudemment, le constructeur annonce 145 km/h en pointe. Sur route, et surtout sur autoroute, on sent bien que la Special 1300 ne prétend pas rouler très vite."

**CONSOMMATION ASSEZ ÉLEVÉE**
"Les essais de consommation ne nous ont pas permis de dégager une diminution des exigences, bien au contraire. Au cours de l'essai routier, parcouru à 94 km/h de moyenne, nous avons noté 9,35 l/100 km."

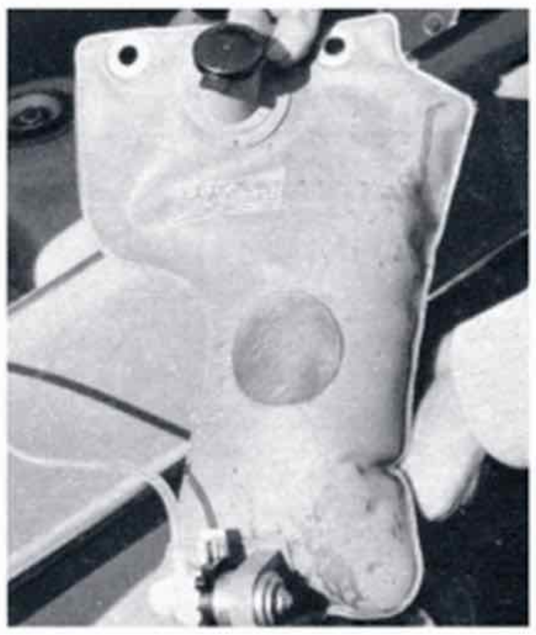
**TABLEAU DE BORD ANCIEN**
"Il manque à ce nouveau modèle un tableau de bord mieux présenté, et un peu plus complet."



La Fiat 128 ne brille pas par son élégance, mais elle parvient à offrir une bonne habitabilité pour un encombrement réduit.



La "nouvelle" 128 recycle à bon compte les petits phares de la citadine 127.



La poche à eau, qui sert à alimenter le lave-glace, a été agrandie.




Le millésime 1975 reçoit des feux de recul placés empiriquement, sans recherche esthétique.

## "Rien n'est franchement décevant sur ce modèle 1975, mais rien non plus n'est réellement déterminant pour l'acheteur."



"En agglomération, les progrès en matière de souplesse apparaissent nettement, surtout sur la 4e vitesse qu'il est maintenant aisé de conserver jusqu'à moins de 40 km/h."

"L'échelonnement de la boîte est bien plus satisfaisant que par le passé, car les rapports s'enchaînent fort bien sans que le conducteur ne ressente la moindre impression de discontinuité."

"Comme sur presque toutes les Fiat, le moteur a tendance à tourner trop vite, il est très facile d'atteindre les 7000 tr/mn sur les intermédiaires. Dans ces conditions, un compte-tours monté de série serait le bienvenu."

"En virage, la Special s'accroche sur ses roues avant, et en ligne droite, elle se révèle insensible aux chaussées dégradées ou à la pluie. En revanche, le vent affecte la stabilité, mais sans que ce ne soit bien grave."

"L'insonorisation nous a paru plus soignée grâce à la présence de moquette. Ce n'est pas encore un modèle de silence, mais on peut converser à l'intérieur sans élever la voix jusqu'à 130 km/h."

"Sur le plan esthétique, la nouvelle calandre avec ses petits phares n'est pas une réussite. La « Special » aurait mérité un éclairage plus efficace avec des phares à iode, par exemple."

## Vu d'aujourd'hui

Bien que spécialisé dans les autos populaires, Fiat a toujours pris soin de proposer au moins une berline, et même quelques modèles "d'image", comme un coupé ou un cabriolet. Mais depuis que le géant turinois a supprimé la Croma, seules les petites voitures (Panda, 500 et Bravo) assurent sa survie. Des modèles vieillissants, qu'il serait grand temps de remplacer. Ce n'est, hélas, pas à l'ordre du jour, Fiat continuant de "digérer" l'absorption de Chrysler…

# 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 !**

## Mickaël Levillain nous parle de sa RENAULT MÉGANE III dCi EDC BUSINESS

**Achetée neuve (leasing) le 8 août 2013**

47 000 km parcourus



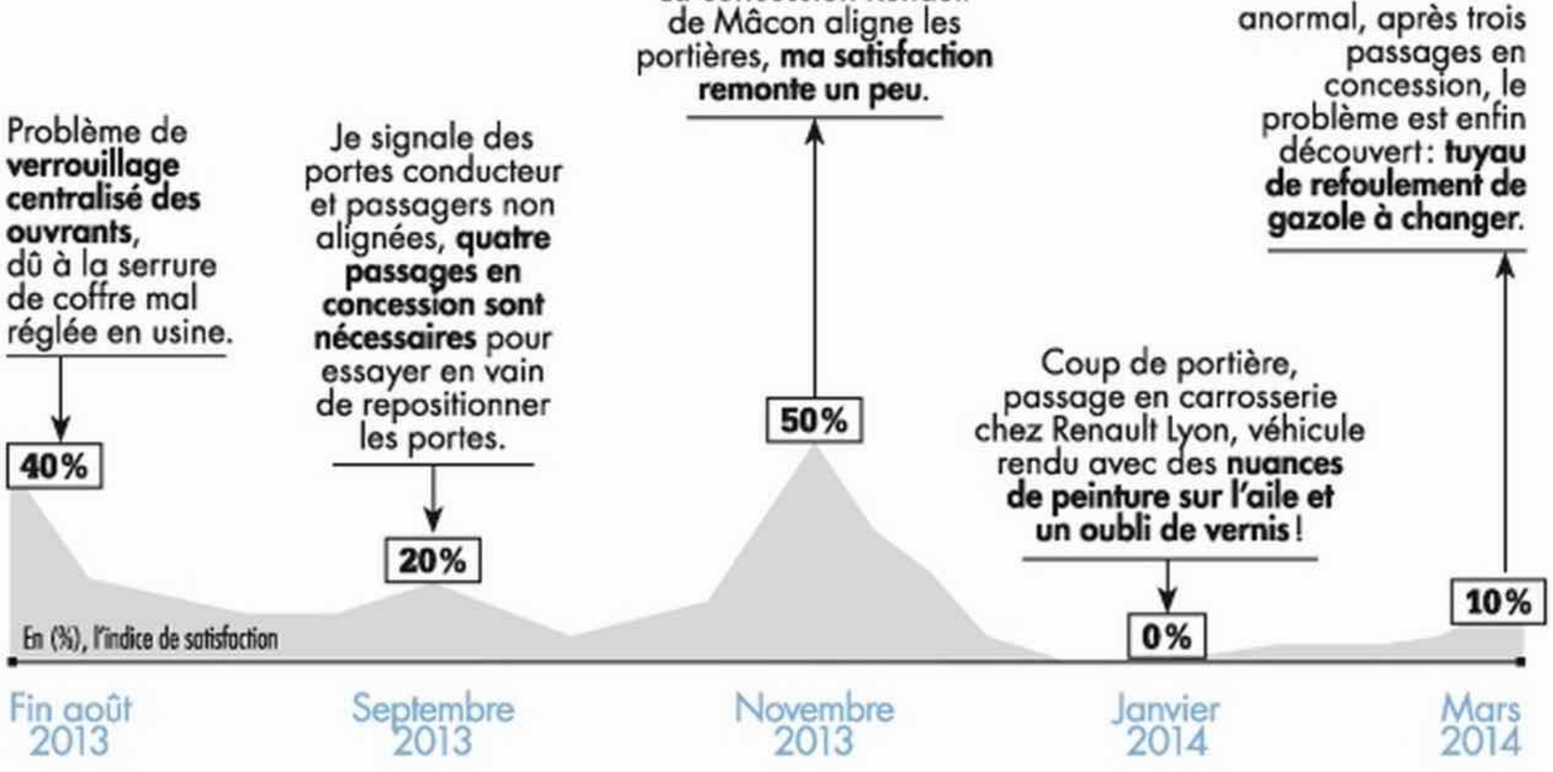
**SES PANNES**
Janvier 2014 : réparation d'un petit choc sur portière et aile arrière (640 €)
Mars 2014 : système d'alimentation défectueux (pris en charge par Renault).

**SON ENTRETIEN**
Tapis de fond de coffre remplacé car trop fragile (113 €), non pris en charge ! Quatre pneus hiver Goodyear Ultragrip 8 (400 €).

## "Je n'avais jamais connu autant de problèmes."

"J'ai eu un très mauvais accueil (Renault Lyon-Est), avec des clés données sans aucune explication, entre deux clients, et une voiture garée dans l'atelier. J'apprécie cette voiture, la boîte EDC et le silence. Mais j'ai accumulé les avaries : après un coup de portière, et malgré trois passages en concession, le vernis sur la peinture est raté. En mars 2014, il a fallu attendre des pièces pendant dix jours, j'ai dû louer une voiture. Ensuite, capteur d'allumage de phare défectueux, phares avant à refixer. Renault Mâcon prend le véhicule en charge pendant une semaine et me prête un Captur. Puis les grincements de portes se sont aggravés ; j'ai dû faire changer les haut-parleurs ; le plancher de coffre s'est affaissé. En juin, j'avais 30° C dans ma voiture avec 21° C demandés à la clim."

## Sa ligne de vie




### aj L'avis de Brice Perrin



Mickaël est sans doute tombé sur un mauvais numéro, avec une voiture qui cumule les pannes et les incidents. Ce qui peut arriver. En revanche, il est inacceptable que le réseau n'ait pas été plus efficace pour les résoudre, et pour mettre systématiquement à sa disposition un véhicule de remplacement.

## Jean-Philippe Liefquin nous parle de sa **CITROËN C4 e-HDi 110**

**Achetée d'occasion en octobre 2012 (juin 2012, 6 000 km)**

20 000 km parcourus



"Cette C4 a une boîte auto séquentielle à 6 rapports, j'en suis très content malgré les critiques qui lui sont adressées. Je suis également satisfait de sa finition, de ses équipements, de son confort, de son coffre et de sa frugalité. Avec un plein, je fais environ 1 200 km. Elle a de bonnes reprises et, pour qu'elles soient meilleures, il suffit de passer en mode manuel. C'est vrai, ce n'est pas une sportive, mais ce n'est pas ce qu'on lui demande !"


## ÇA VOUS EST ARRIVÉ… **CHEZ TOYOTA**

"Fin juillet, j'ai amené mon Avensis 126 D4-D de 2008 chez Toyota pour une vérification car la température moteur montait anormalement. Bilan : joint de culasse hors service et moteur à changer, et ce, malgré un usage standard, un kilométrage raisonnable (150 000 km) et aucun signe avant-coureur. Le chef d'atelier de notre concession a contacté Toyota France pour demander une prise en charge et, à notre grande surprise, elle a été totale, le changement de moteur a été entièrement pris en charge ainsi que les frais annexes. Nous tenons à remercier Toyota France et la concession de Morsang-sur-Orge pour leur efficacité et leur sérieux."
**Laurent Nioche**


## Coup de gueule

"Je viens d'acheter une Golf Sportsvan TSI 125 DSG7 et je suis surpris par le manque de rigueur de VW : système de navigation pas à jour, conso bien supérieure à celle annoncée et finition qui laisse à désirer !"
**Claude Delluc**

## Franck Mallory nous parle de sa **TOYOTA MR-S**

**Achetée d'occasion en novembre 2013 (année 2000, 288 000 km)**

17 000 km parcourus

"Je suis le second propriétaire de cette auto qui n'a jamais connu de problèmes, et quel bonheur ! Grâce à son rapport poids/puissance, c'est un vrai jouet avec son moteur central arrière. Son comportement vif, la boîte de vitesses sont un vrai régal malgré le kilométrage élevé. Les plastiques durs ne sont pas géniaux mais l'avantage, c'est qu'ils ne bougent pas dans le temps. La capote est d'une étanchéité sans faille et, pour l'entretien, je fais une révision avec vidange tous les 10 000 km."



**Vos autos nous intéressent**

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

# Vos problèmes, nos solutions

*Par* Thierry Emptas et Georges Dartois

## Feux diurnes sur C3

Je viens d'acquérir une C3 Attraction dont les feux diurnes sont remplacés par des caches. Est ce normal ?
**Michel Garnier, e-mail**

Les feux de jour sont obligatoires sur tous les nouveaux modèles depuis le 7 février 2011. Étant entendu qu'un nouveau modèle signifie une nouvelle homologation, ce qui n'est pas le cas de la C3 actuelle.

## Contre-visite

Je viens d'effectuer le contrôle technique de ma Mazda RX-8 (2010, 31 000 km) équipée de phares au xénon, à l'issue duquel je dois passer une contre-visite pour un éclairage trop haut. Est-ce habituel ?
**Patrice Enteric, e-mail**

Les phares au xénon intègrent un réglage automatique du site. S'ils sont déréglés, il se peut que le boîtier de régulation ou les capteurs soient défectueux. Votre concessionnaire doit pouvoir le vérifier. Compte tenu du faible kilométrage de votre voiture, essayez de négocier un geste commercial.

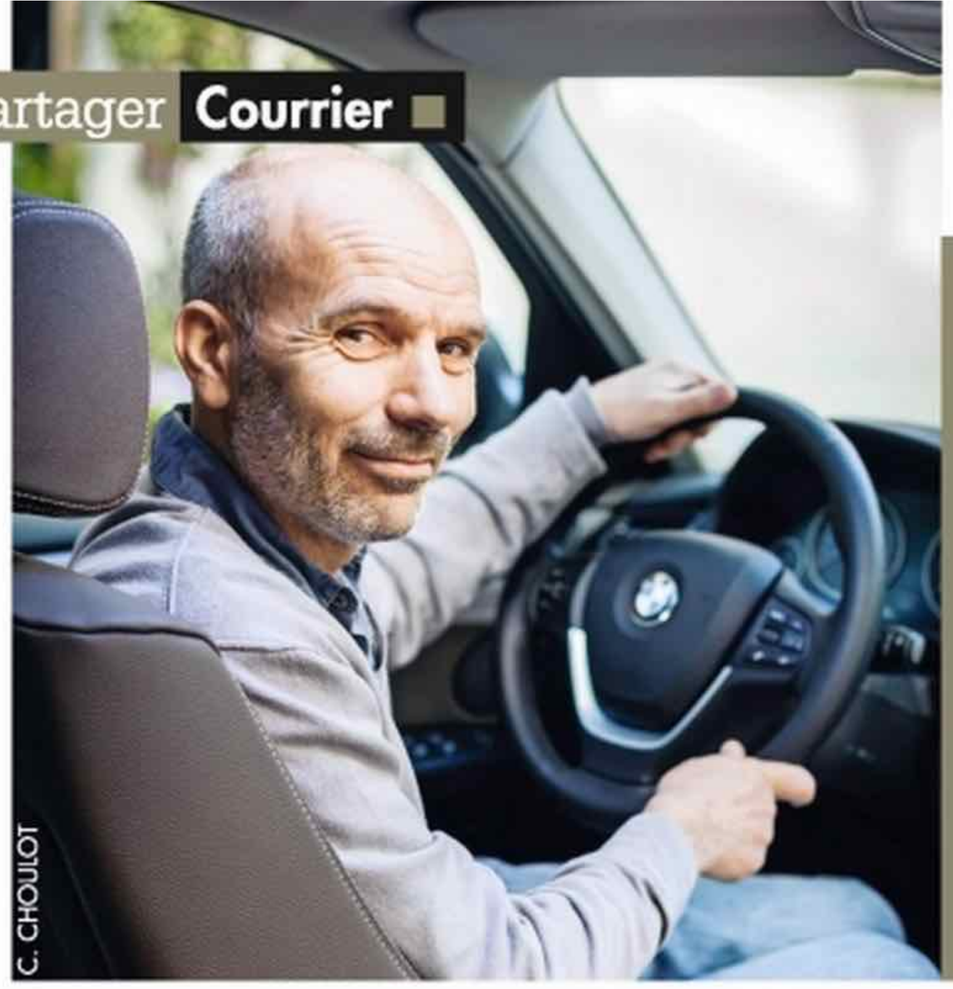
## Plaques masquées, quelles sanctions ?

Je vois souvent des voitures équipées d'un porte-vélos qui masque la plaque d'immatriculation. Une sanction est-elle prévue par le code de la route ?
**Didier Patre, e-mail**

Oui. Cela revient à circuler sans plaque d'immatriculation, une infraction passible d'une amende pouvant aller jusqu'à 750 €.

**Vous avez un problème ?**

**Envoyez votre courrier à :**
autojournal@mondadori.fr


C. CHOULLOT

# Le chef des essais VOUS RÉPOND...

**Par** Guy L'Hospital

## LA CLASSE A CONFORTABLE !

**Je suis étonné que vous critiquiez la Mercedes Classe A à cause de ses suspensions trop fermes. Je suis propriétaire d'une A 200 CDI Urban que je ne trouve pas inconfortable...**

***Marc Volont, e-mail***

Votre Classe A, en version 200 CDI Urban, reçoit des jantes de 17 pouces. À *L'AJ*, nous n'avons essayé que des modèles Sensation ou Fascination équipés de jantes de 18 pouces, voire d'un pack Sport AMG. Je veux bien croire que la filtration des imperfections est meilleure sur votre modèle, mais la concurrence fait mieux en compromis comportement/confort.


Mercedes Classe A

JOËL PEYROU

## BMW X3 20i OU 18d

**J'envisage d'acheter un BMW X3 2.0i. Le vendeur me conseille le 18d, invoquant un meilleur agrément de conduite. Roulant peu, dois-je craindre un encrassement du filtre à particules ?**

***Denis Martin, e-mail***

Même si les filtres à particules s'encrassent moins qu'avant, le risque subsiste. Par ailleurs, l'agrément de conduite de la version 18d (143 ch) n'est pas meilleur que celui d'une 20i. Le seul argument en faveur du 18d reste la consommation, nettement inférieure en ville, par exemple. Notez enfin que le X3 18d va très prochainement se doter d'un nouveau moteur 2 l de 150 ch *(bientôt dans les pages essais de L'Auto-Journal)*. Un argument supplémentaire pour faire baisser la facture sur l'ancien modèle.

## QUEL MODÈLE POUR REMPLACER UN VOLVO XC60 ?

**Bien que satisfait de mon XC60 et du réseau Volvo, je suis tenté par la nouvelle Classe C en break. Ma priorité est la recherche du confort, du type C5 par exemple. Ayant possédé plusieurs allemandes, plutôt fermes, ont-elles vraiment progressé dans ce domaine ?**

***Jean d'Imbleval, e-mail***

La Classe C a fait un bond en avant en comportement. Son confort de suspension, lui, s'est plutôt raffermi. Je ne saurais trop vous conseiller d'opter pour la suspension pilotée Airmatic (de 1300 à 1450 € selon les finitions), qui garantira un excellent confort.


BMW X3

YANN LEFEBVRE

**POUR NOUS CONTACTER :** 8, rue François-Ory, 92543 Montrouge Cedex - **autojournal@mondadori.fr - www.autojournal.fr**

## DUSTER ET BVA, C'EST POSSIBLE ?

**Dacia prévoit-il une boîte automatique sur le Duster 1.2 TCe de 125 ch ? Si oui, sous quel délai ?**
***M. Montanari, e-mail***

Hélas, il est peu probable que Dacia prenne cette décision. La philosophie Dacia repose sur de forts volumes de ventes. Le marché de la boîte auto est encore limité et le surcoût de cette transmission ferait exploser la facture.

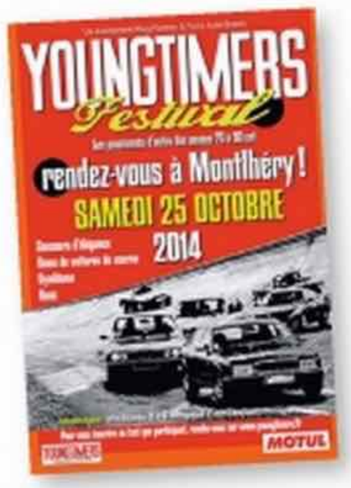



## ERREUR DE CONSOMMATION !

**Les données et la note attribuées à la Citroën C1 VTi 68 ch en consommation ne me semblent pas pertinentes. Vous indiquez 5,2 l aux 100 km sur autoroute. Pourquoi cette différence par rapport au chiffre précédent de 7 l, mentionné sur le graphique à 130 km/h ? N'y a-t-il pas une inversion avec le chiffre de 7,2 l mesuré en ville ?**
***M. Taffin e-mail***

Il y a bien une incohérence, ou plutôt une coquille. Au lieu de 7,2 l/100 km en ville, il faut lire 5,4 l. En revanche, la différence entre la consommation mesurée sur autoroute (5,2 l) et celle relevée à 130 km/h (7 l) est logique. En effet, notre consommation autoroute est établie à partir d'une vitesse moyenne de 110 km/h, en tenant compte des décélérations et démarrages aux péages, alors que le chiffre à 130 km/h est obtenu à vitesse stabilisée, soit presque à pleine charge sur ce genre de voiture.

# À ne pas manquer




**LE 25 OCTOBRE, YOUNGTIMERS FESTIVAL**

### Les jeunettes à Montlhéry

Après deux éditions à Mortefontaine, ce festival consacré aux voitures populaires des années 1970 à 1990 vous invite sur la piste de Montlhéry. Au programme : des roulages sur le circuit, un concours d'élégance, un gymkhana…
Plus de 700 voitures sont annoncées. L'inscription est fixée à 50 € pour les participants, et l'entrée pour le public est à 10 €.

**http://events.utac.com/**

**Focus aj**




**DU 24 AU 27 OCTOBRE, SALON DE L'AUTO À TOURS**

### Un Salon après le Salon

Vous n'avez pas pu assister au Mondial de l'Automobile à Paris, ou vous n'en avez pas eu assez ? Le Salon de l'auto de Tours vous ouvrira ses portes au parc des expositions de la ville – en parallèle au Salon du véhicule de loisirs de Touraine – pour vous présenter les nouveautés de nombreuses marques. Vous pourrez également profiter de baptêmes en voiture de prestige. Le billet s'affiche à 5 € et le parking est gratuit.

**www.salonautotours.com**




**LES 1er ET 2 NOVEMBRE, MODEL SHOW À AVIGNON**

### Le paradis des miniatures

Vous aimez les modèles réduits et les jouets de collection ? Rendez-vous au parc des expositions d'Avignon les 1er et 2 novembre. Vous pourrez y admirer les trésors mécaniques – voitures, mais aussi bateaux, avions et trains – de quelque 200 exposants. L'entrée est à 8 €.

**www.1515-org.com**




**JEU VIDÉO**

### Rejoignez le club !

Attendu pour le lancement de la PS4, *Driveclub* arrive avec plusieurs mois de retard… Ce jeu de course pèche par des graphismes inégaux et le peu de modèles disponibles (une cinquantaine), qui sont toutefois modélisés avec soin. Il se rattrape par une jouabilité accessible et accrocheuse, des bruitages soignés et la possibilité de former un club avec ses amis en ligne. En attendant *The Crew* et *Project Cars*…

***Driveclub*, éd. Sony, sur PlayStation4, 70 €.**

Par Brice Perrin




L'occasion
**MINI** COUNTRYMAN

# Préférez l'occasion
## plutôt que le neuf

La nouveauté
**MINI** 5 PORTES



Quitte à opter pour deux portes supplémentaires sur la Mini, autant aller au bout de la démarche et choisir la version SUV. Car, pour les puristes, la Mini ne se déguste qu'en 3 portes ! Certes, la nouvelle 5 portes est plus pratique que la 3 portes, et son 3 cylindres diesel est à la fois performant et discret, mais avec ses dimensions inférieures sur tous les plans elle reste moins habitable, moins familiale et moins confortable. D'autant qu'avec sa banquette coulissante, la Countryman offre beaucoup plus de volume de coffre ! Et elle n'a pas à rougir de son 2.0 diesel BMW, qui procure des performances de premier plan. En revanche, la consommation du 1.5 diesel de la nouvelle Mini 5 portes est imbattable… Enfin, le marché de l'occasion est bien fourni en Countryman Cooper SD, qui est aussi disponible avec une boîte auto (comme la Mini 5 portes) et avec la transmission intégrale All4.

## EN RÉSUMÉ

| | | L'occasion | La nouveauté |
|---|---|---|---|
| | | MINI COUNTRYMAN Cooper SD 143* | MINI 5P. Cooper D 116 |
| Prix (à partir de) | CONDUITE / DIMENS. / TECHNIQUE / BUDGET | 22 000 € | 22 750 € |
| Bonus/malus | | 0 € | 0 € |
| Conso. moyenne | | 4,7 l/100 km | 3,6 l/100 km |
| Puissance maxi | | 143 ch à 4000 tr/mn | 116 ch à 4000 tr/mn |
| Couple maxi | | 305 Nm à 1750 tr/mn | 270 Nm à 1750 tr/mn |
| Type moteur | | 4 cylindres en ligne, turbo, diesel | 3 cylindres en ligne, turbo, diesel |
| L/l/h/empattement | | 4,11 / 1,79 / 1,57 / 2,60 m | 3,98 / 1,73 / 1,43 / 2,57 m |
| Coffre | | 350-450 dm³ | 278 dm³ |
| 1000 m d. a. | | 31,9 s** | NC |
| 0 à 100 km/h | | 8,2 s** | NC |

*Année 2012, 30 000 km au compteur. **Mesures *L'Auto-Journal*.

## IN

### Une commande discrète

**Inaugurée par la XF en 2007, la commande de boîte auto qui se rétracte dans la console une fois le contact coupé est reprise à son tour par la "petite" XE. Ça fait toujours son petit effet !**



## OUT

### Une boîte qui se déboîte

**Dans la nouvelle Twingo, un rangement prend place sur les porte-gobelets devant le levier de vitesses. Mais il sort de son logement quand on veut l'ouvrir ou dès que l'on appuie son genou dessus…**



Y. LEFEBVRE

## Et pourquoi pas l'essence ?

# RENAULT GRAND SCÉNIC



YANN LEFEBVRE

| | ESSENCE | DIESEL |
|---|---|---|
| | **1.2 TCe Energy 115** | **1.5 dCi Energy 110** |
| Prix (à partir de) | 23 900 € | 26 400 € |
| Conso. moyenne. | 7,8 l/100 km | 6 l/100 km |
| Bonus / malus | malus 150 € | 0 € |
| Puissance maxi | 115 ch à 4 500 tr/mn | 110 ch à 4 000 tr/mn |
| Couple maxi | 190 Nm à 2 000 tr/mn | 260 Nm à 1 750 tr/mn |
| Type moteur | 4 cylindres en ligne | 4 cylindres en ligne |
| 1 000 m d. a. | 33,3 s | 34,2 s |
| 90/130 km/h en 4e | 11,4 s | 12,4 s |

CONDUITE / TECHNIQUE / BUDGET

Pourquoi "monospace" devrait-il rimer avec "diesel" ? Le Grand Scénic équipé du 1.2 TCe est moins cher de 2 500 € que la version diesel de puissance équivalente, il offre de meilleures accélérations et reprises, et surtout un silence et une douceur bien supérieurs ! Certes, il consomme en moyenne 2 l de plus aux 100 km, mais si vous avez un modeste kilométrage annuel, nous vous le recommandons.

**VERDICT**

**Pour rentabiliser la version dCi, il vous faudra rouler au moins 65 000 km. Cela fait plus de 6 ans à 10 000 km par an ! Donc si vous roulez peu, optez pour l'essence, vous gagnerez en performances et en agrément.**




# ÇA VIENT DE SORTIR

## Le système de navigation Waze enrichit son aspect communautaire

Depuis son rachat par Google, l'application de navigation communautaire Waze a perdu l'affichage des radars (au profit de simples "zones de dangers"), elle affiche de la pub à l'arrêt et s'intéresse à vos données privées (numéro de téléphone, réseaux sociaux). Mais elle sait aussi se bonifier : en témoigne la dernière mise à jour (3.9), avec une amélioration de la reconnaissance vocale, la possibilité de prendre (ou de consulter) des photos de votre destination, d'ajouter des détails sur les commerces et entreprises, etc. Et Waze mémorise désormais l'endroit où vous êtes stationné : pratique pour retrouver sa voiture en quelques clics !

Notre avis ★★★★☆

**Même si Google développe un peu trop l'aspect commercial, Waze reste une excellente solution de navigation communautaire.**

| | |
|---|---|
| PRIX | gratuit |
| TAILLE | 50 Mo |
| DISPONIBILITÉ | iOS, Android |
| LANGUE | français |
| MISE À JOUR | septembre 2014 |

## Le top 3 de la quinzaine

*Les coups de cœur de la rédaction… forcément subjectifs !*

### LES HYBRIDES LES PLUS AGRÉABLES

**1 Audi A3 e-tron**
Sous l'aspect d'une "simple" A3, c'est la première hybride rechargeable signée Audi. Elle conjugue douceur, agrément et consommation mesurée.



JIM FETS

**2 Infiniti Q70 35h**
Sous ses airs de sage berline, la Q70 35h (ex-M35h) atteint les 100 km/h en 5,5 s grâce à ses 364 ch, et délivre un agrément qui fait l'unanimité.



DEWHURST

**3 Lexus GS 450h**
Les hybrides Toyota vous donnent l'impression de rouler avec une Mobylette à variateur ? Essayez la GS 450h, elle n'a pas ce défaut !



W. VAN DE SAND

# Quel Citroën C4 Cactus choisir ?

*Par* Pascal Richard *Photos* Arnaud Saunier





NICOLAS SOLER

Le moteur PureTech est associé à une boîte de vitesses à 5 rapports qui propose une commande en net progrès.



Si vous recherchez une voiture simple mais pas triste, alors ce configurateur ne devrait pas vous laisser de marbre…

Avec le C4 Cactus, Citroën propose une auto a priori très frivole. Cela dit, il ne faudrait pas croire que cette quête d'originalité et de séduction s'est faite en dépit du bon sens, c'est même tout le contraire, car voyez-vous, du bon sens, le C4 Cactus n'en manque pas !

Un peu plus haut sur pattes que la moyenne, le dernier-né de la gamme Citroën semble taillé pour l'aventure. Une aventure essentiellement urbaine car, sur le plan technique, le C4 Cactus n'a aucune prédisposition pour la pratique du "hors bitume". En revanche, en ville et sur route, il s'y entend. Bien protégé par ses Airbump (protections souples remplies de bulles d'air) le Cactus ne craint pas les affres de la circulation urbaine et comme, en dépit des apparences, il propose un format plutôt compact (4,16 m de longueur), il évolue sur ce terrain avec aisance ; sur route, c'est son confort que l'on retiendra.

Reste maintenant à trouver le C4 Cactus qu'il vous faut, et pour cela la meilleure méthode est encore de passer l'ensemble de la gamme au crible.

## LA GAMME

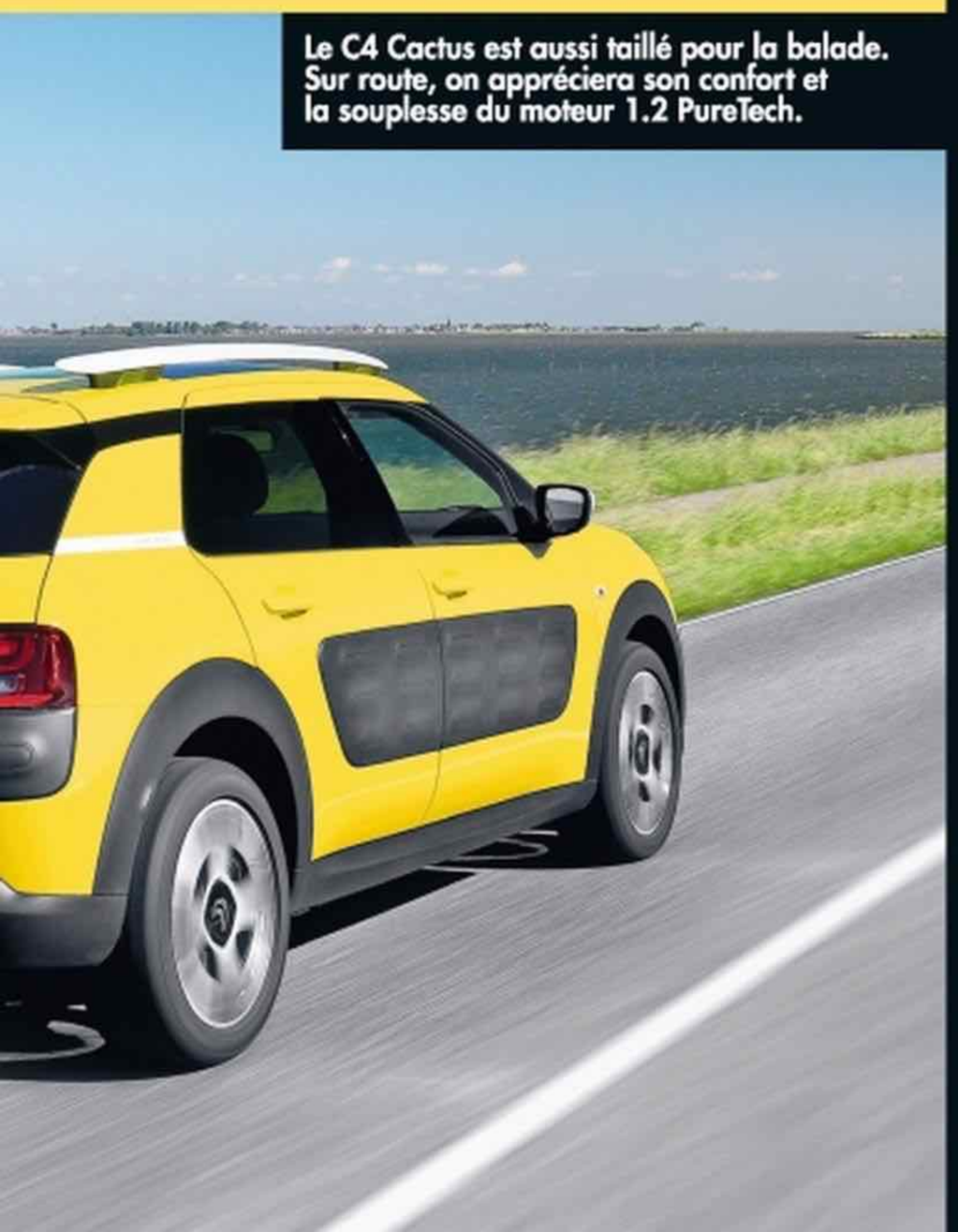
| | Moteurs/Prix | Start | Live | Feel | Shine | Bonus/ malus écologique |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Diesel | BlueHDi 100 ch | – | 18 900 € | 20 650 € | 22 400 € | bonus 150 € |
| | e-HDi 92 ch ETG6 | – | – | 20 550 € | 22 300 € | 0 € |
| Essence | VTi 75 ch | 13 950 € | – | – | – | 0 € |
| | VTi 82 ch | – | 15 200 € | 16 950 € | 18 700 € | 0 € |
| | e-VTi 92 ch ETG5 | – | – | 17 850 € | 19 600 € | 0 € |
| | PureTech 1.2 110 ch | – | – | 18 900 € | 20 650 € | 0 € |




Le C4 Cactus en impose. En ville il se montre très à l'aise et sa longueur de 4,16 m n'est pas un handicap.

## La meilleure mécanique
# PURETECH 1.2 110 ch

**Victoire a l'arraché du petit 3 cylindres turbo qui s'impose face au diesel BlueHDi 100 ch. À vrai dire, ce dernier ne démérite pas, mais, en matière d'agrément d'utilisation, il cède du terrain… qu'il rattrape par une consommation plus sage. De surcroît, le bloc essence est, à finition égale, moins cher. Du coup, le diesel ne sera rentable qu'au bout de 71 500 km, c'est beaucoup.**



Le C4 Cactus est aussi taillé pour la balade. Sur route, on appréciera son confort et la souplesse du moteur 1.2 PureTech.

## LES MOTEURS

### DIESEL

**BlueHDi 100 ch**

Cette nouvelle génération de moteurs diesel est une réussite, même lorsque le niveau de puissance est modeste. Il faut dire qu'ici, le 1 600 cm³ est bien aidé par le poids contenu du C4 Cactus (1 178 kg). Résultat des courses : cette version propose de bonnes relances et un appétit des plus mesuré.

**e-HDi 92 ch ETG6**

Ce bloc "ancienne génération" poursuit sa carrière, malgré la présence du BlueHDi 100. Uniquement proposé avec la boîte ETG6, il fait de son mieux ici, mais cette transmission robotisée ne l'aide pas vraiment dans sa tâche. Au final, on note un piètre agrément d'utilisation et une consommation en hausse (légère, de 0,2 l aux 100 km) par rapport au BlueHDi 100, et ce pour des performances en retrait.

### ESSENCE

**VTi 75 ch**

Pas bien lourd (à peine plus de 1 100 kg), le C4 Cactus "tolère" des niveaux de puissance relativement modestes, mais là on va sans doute un peu trop loin… En clair, cette motorisation est à réserver à une utilisation strictement urbaine ou pour de très courts trajets routiers.

**VTi 82 ch**

Là encore, pas de miracle. Encore un peu court en termes de puissance et surtout de couple (118 Nm à 2 750 tr/nm), ce petit 3 cylindres de 1 200 cm³ n'est pas à la fête et l'agrément de conduite en pâtit.

**PureTech 1.2 110 ch**

Le petit 3 cylindres reçoit le renfort d'un turbo. Les chronos et surtout l'agrément de conduite progressent sensiblement. Côté consommation, le bilan est là encore très satisfaisant.

## LES TRANSMISSIONS

### MANUELLE

Seule la boîte de vitesses à 5 rapports est disponible sur le C4 Cactus. Dans l'absolu, ce n'est pas un problème, même si en terme de niveau sonore un 6e rapport aurait sans doute été le bienvenu. Pour ce qui est de la commande, bonne nouvelle : la précision et la douceur sont au rendez-vous, ce qui n'a pas toujours été le cas avec cette boîte de vitesses.

### AUTOMATIQUE

Peut-on encore parler de boîte automatique ici ? Certes, la boîte robotisée ETG vous permet de reposer votre mollet gauche, mais c'est bien là son unique atout, car en termes de douceur et de réactivité, elle est loin d'être convaincante. En fait, pour trouver un brin d'agrément d'utilisation il faut s'adapter et adopter une conduite très, très coulée…

Dimensions (Longueur / largeur / hauteur / empattement) : 4,16 / 1,73 / 1,48 / 2,60 m

| MOTEURS DIESEL | BlueHDi 100 ch | e-HDi 92 ch ETG6 |
|---|---|---|
| Puissance maxi (ch à tr/mn) | 100 à 3 500 | 92 à 3 750 |
| Couple maxi (Nm à tr/mn) | 254 à 1 750 | 230 à 1 750 |
| **Performances** | | |
| Vitesse maxi (km/h) | 184 | 182 |
| Accélération 0-100 km/h (s) | 12,1 | 13,7 |
| Reprise 90-130 en 4e (s) | 12,2 | 13,6 (en D) |
| **Budget** | | |
| Consommation moyenne (l/100 km) | 5,1 | 5,3 |

| MOTEURS ESSENCE | VTi 75 ch | VTi 82 ch | VTi 82 ch ETG5 | PureTech 1.2 110 ch |
|---|---|---|---|---|
| Puissance maxi (ch à tr/mn) | 75 à 5 750 | 82 à 5 750 | 82 à 5 750 | 110 à 5 500 |
| Couple maxi (Nm à tr/mn) | 118 à 2 750 | 118 à 2 750 | 118 à 2 750 | 205 à 1 500 |
| **Performances** | | | | |
| Vitesse maxi (km/h) | 166 | 167 | 172 | 184 |
| Accélération 0-100 km/h (s) | 12,9 | 13,8 | 16,2 | 10,6 |
| Reprise 90-130 en 4e (s) | NC | 18,5 | 18,4 | 12 |
| **Budget** | | | | |
| Consommation moyenne (l/100 km) | 4,6 | 6,3 | 6,9 | 6,1 |

## LES FINITIONS

### Start

Cette finition ne s'adresse qu'au moteur VTi 75 ch. On serait tenté de dire qu'elle n'est là que pour permettre à Citroën de proposer un prix de vente attractif. C'est en partie vrai, mais en partie seulement car si le dénuement de cette version est réel, il n'est pas totalement hors de propos puisqu'il va aussi dans le sens de la recherche de simplicité affichée par cette voiture.

### Live

Cette version affiche le même état d'esprit que la précédente mais ici les motorisations proposées sont plus généreuses puisqu'il s'agit du BlueHDi 100 ch et du VTi 82 ch. Encore une fois, la "légèreté" de la dotation d'équipements passe bien dans la mesure où la présentation est avenante et ne donne pas une impression de pauvreté.

### Feel

Ici, le C4 Cactus change de registre, il s'embourgeoise. Cela se traduit par une augmentation de 1 750 € par rapport à la finition précédente mais aussi par l'arrivée, de série, de la climatisation (manuelle), des barres de toit, des projecteurs antibrouillard, de la Connecting Box et d'une présentation plus soignée (poignées de portes couleur carrosserie, inserts noirs brillants à l'extérieur…).

### Shine

Comme la finition Feel, la finition Shine est proposée avec l'ensemble des motorisations. Pour passer de l'une à l'autre, il faut là encore consentir un effort de 1 750 €. En contrepartie, la panoplie d'équipements gagne le GPS, la climatisation automatique, l'allumage automatique des phares/essuie-glaces et les rétroviseurs dégivrants.

### LES ÉQUIPEMENTS

**Équipements communs à toutes les versions**

6 airbags, autoradio avec lecteur de CD et commandes au volant, condamnation centralisée, ordinateur de bord, prises jack et USB, régulateur-limiteur de vitesse, rétroviseurs électriques, siège conducteur réglable en hauteur, vitres AV électriques, volant ajustable en hauteur.

| Équipements/Options | Start | Live | Feel | Shine |
|---|---|---|---|---|
| Antibrouillards avant | – | – | série | série |
| Barres de toit | – | – | série | série |
| Climatisation manuelle/automatique | – | 1 000 €/– | série/500 € (1) | –/série |
| Rétroviseurs dégivrants | – | – | – | série |
| Roue de secours | 120 € | 120 € | 120 € | 120 € |
| Sellerie mixte cuir/tissu | – | – | 700 € | 700 € |
| Vitres latérales et lunette arrière surteintées | – | – | 100 € | série |

(1) Élément du pack Auto qui comprend aussi le déclenchement automatique des phares et des essuie-glaces ainsi qu'une 2e prise USB.

## LES PRINCIPALES OPTIONS

### Citroën Multicity Connect (379 €)

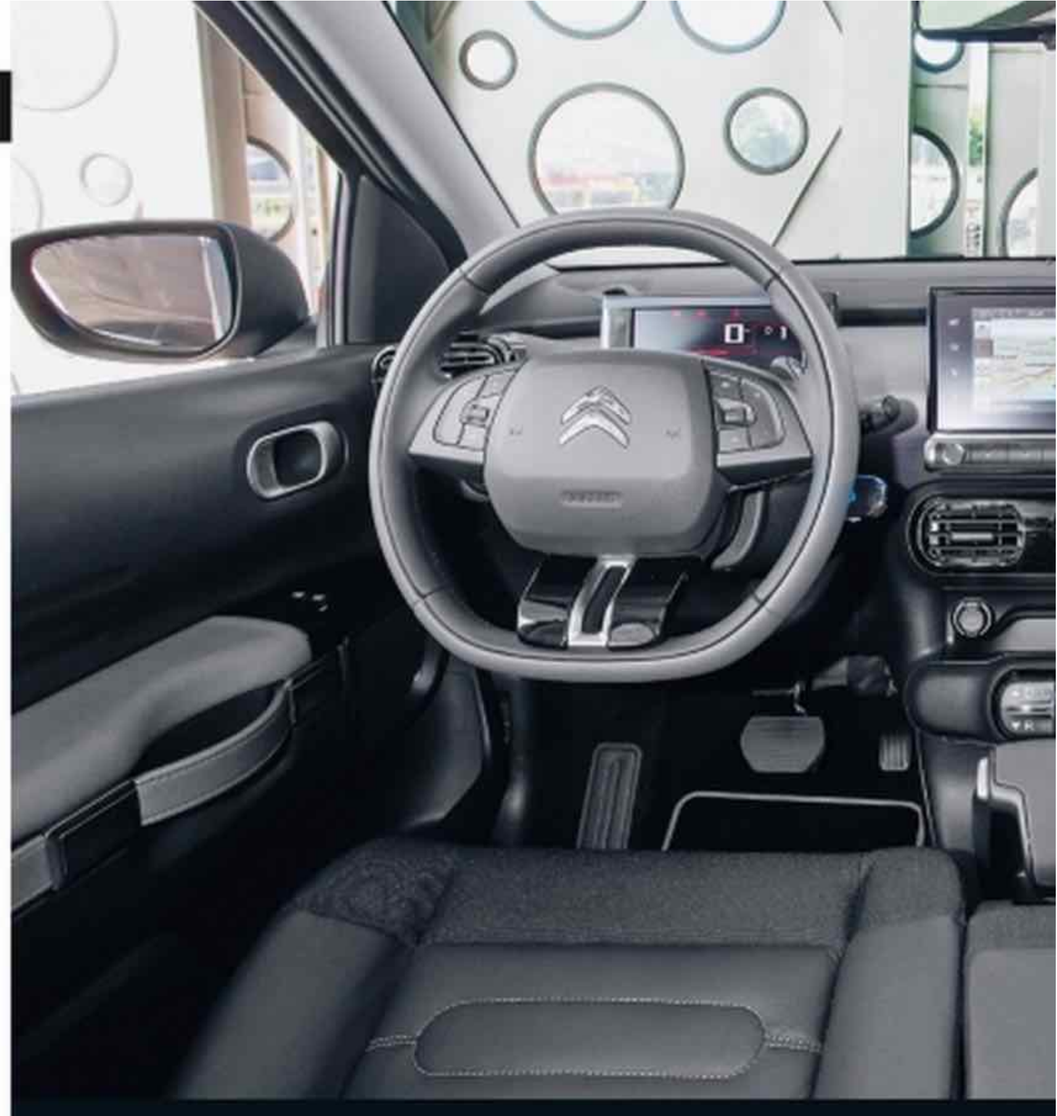
Il s'agit là d'un système de services en ligne qui vous permet, via une liaison 3G (clé fournie), d'accéder à différentes fonctions telles que le calcul du meilleur itinéraire, la location de voiture, la recherche de trajets en covoiturage, des réservations en ligne d'hôtel, billets de train, d'avion… et plusieurs services exclusifs réservés aux propriétaires d'une Citroën. Les 379 € regroupent le prix de la clé 3G et l'abonnement d'un an à ce service. Soit, mais un bon smartphone fera aussi bien l'affaire.

**Déconseillé par *L'Auto-Journal***

### Pack City (500 €)

Ce pack disponible sur la finition Feel (de série sur Shine) regroupe la caméra de recul, l'aide au stationnement arrière et les rétroviseurs dégivrants. Étant donné que la visibilité périphérique n'est pas exactement le point fort du C4 Cactus (et que les Airbump ne peuvent faire de miracle…), nous ne saurions trop vous conseiller cette option.

**Conseillé par *L'Auto-Journal***



### La meilleure finition SHINE

**On peut envisager le C4 Cactus comme une sorte de lointain — et pour tout dire un peu éloigné — descendant de la Méhari. Dans ce cas, on peut très bien le conjuguer en finition Live, certes un peu minimaliste, mais dans le ton. Toutefois ne nous voilons pas la face : le C4 Cactus prend bien plus de plaisir à jouer les *fashion victims*. Dès lors, autant lui offrir la finition qui lui va le mieux au teint, à savoir l'exécution Shine qui, en plus d'une présentation pimpante, propose un rapport prix/équipement tout à fait honorable.**



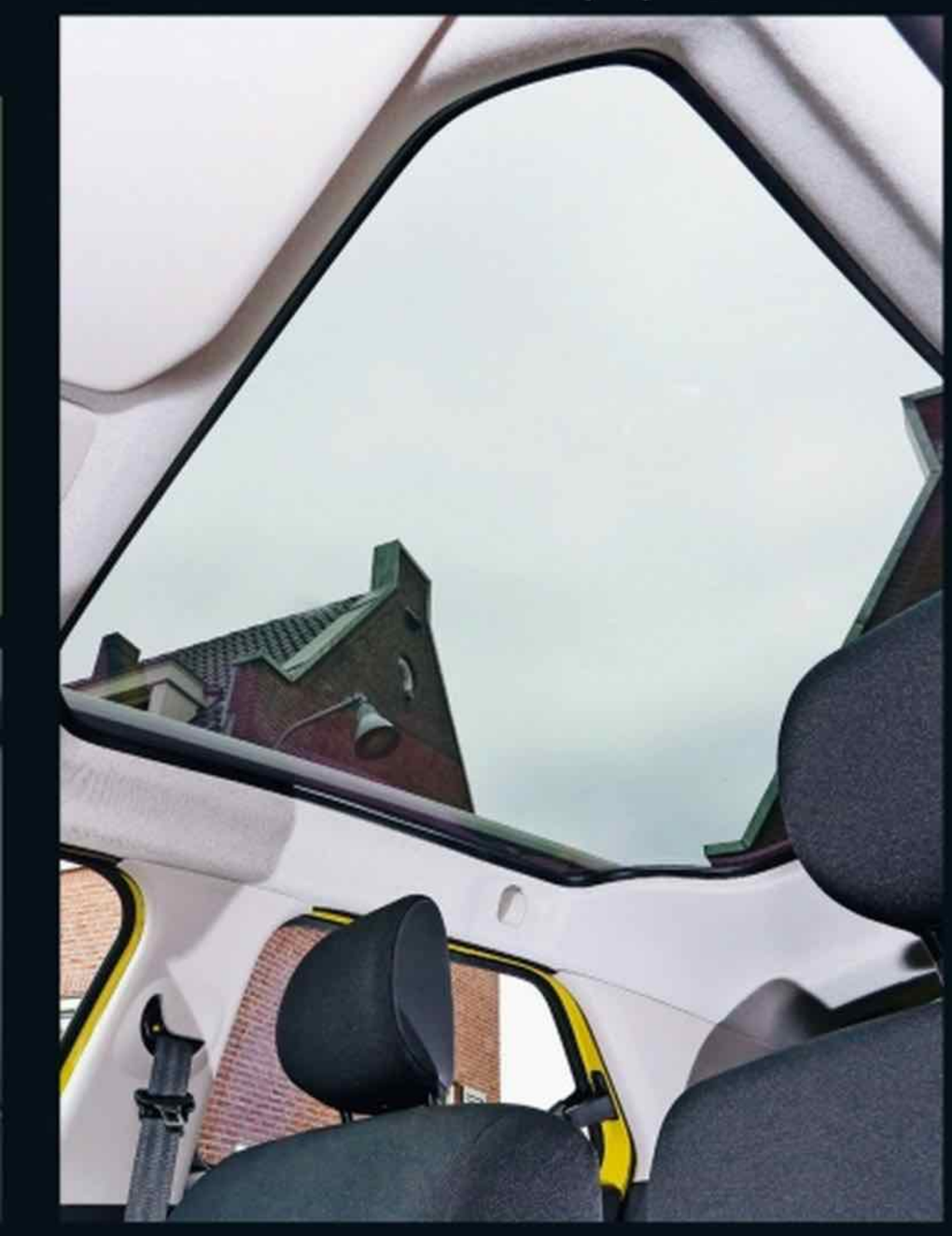

**L'écran central regroupe toutes les commandes. Son utilisation est simple mais demande tout de même un petit temps d'adaptation.**





YANN LEFEBVRE

La présentation de la planche de bord est à la fois moderne et originale. Dommage que l'ensemble ne soit pas plus coloré.



Le toit vitré panoramique est livré en option (600 €). Il n'est pas protégé par un rideau et il est un peu trop teinté.



Les fameux Airbump existent en 4 coloris (noir, crème, gris foncé et chocolat).

## Pack Park Assist (de 450 à 950 €)

Avec le Park Assist, les créneaux deviennent de véritables jeux d'enfant puisque ce système repère la place adéquate et prend ensuite en charge la manœuvre de stationnement (l'accélération reste à votre charge !). Cette option (de série sur Shine) regroupe le pack City sur la finition Feel, ce qui la rend un peu coûteuse (950 €).

**Conseillé par *L'Auto-Journal* (sur Shine uniquement)**

## Toit vitré panoramique (600 €)

Voilà une option bien adaptée au C4 Cactus. Immense, ce toit couvre l'ensemble de la surface du pavillon. Pour éviter toute "surchauffe" de l'habitacle, ce toit, qui n'est pas protégé par un velum, est teinté. Résultat : on perd un peu en luminosité lorsque le temps n'est pas au beau fixe… et on n'est pas totalement protégé du soleil lorsqu'il est à son zénith. Reste qu'au final, cette option apporte tout de même un plus à la qualité de vie à bord.

**Conseillé par *L'Auto-Journal***

## Simply Drive

Citroën propose sur la gamme C4 Cactus une offre de financement baptisée Simply Drive. En clair, il s'agit plus ou moins d'une formule proche d'une LOA. Pour en bénéficier, il faut un apport de 25 % et s'engager pour une durée de 3 ans et 45 000 km. Cette offre inclut une assurance tout risque. Pour prendre l'exemple de la version d'entrée de gamme PureTech 75 ch essence, cela représente, après le paiement du premier loyer de 25 % du prix d'achat (13 950 €), un budget mensuel "tout compris" de 199 €.

## LES TEINTES

**Opaque (gratuite)**

Blanc Banquise

**Opaques (300 €)**

Rouge Aden

Olive Brown

Hello Yellow

**Métal/nacrées (de 550 à 730 €)**

Gris Aluminium

Deep Purple

Noir Obsidien nacré

Gris Shark nacré

Blanc Perle nacré

## LES JANTES



Enjoliveurs montés de série sur Start.



Enjoliveurs montés de série sur Live et Feel.



Jantes alliage de série sur Shine.



Jantes alliage en option, 600 €.



Jantes alliage en option, 900 €.



Jantes alliage en option, 1 000 €.

**NOTRE CHOIX**

# PURETECH 1.2 110 ch SHINE

**20 650 €** HORS OPTIONS
Bonus/malus écologique : **0 €**

**Vouloir ranger le Citroën C4 Cactus dans une case est bien difficile et pour tout dire inutile, car cette auto est parfaitement inclassable. Est-ce un problème ? Sûrement pas, dans la mesure où il sait s'adapter aux goûts et aux besoins de chacun avec talent et surtout avec le sourire !**

Retrouvez l'essai dans *L'AJ* n°912

Par Pascal Serres

# Jaguar XF

Avec la XF, Jaguar renoue avec confort et plaisir de conduite. En général, la voiture affiche une bonne fiabilité malgré de nombreux rappels. Mais il s'agit davantage d'une volonté de transparence que de vrais problèmes mécaniques récurrents.

## LES INFOS CLÉS

| |
|---|
| Essence : à partir de 20 000 € |
| Diesel : à partir de 19 000 € |
| Version : actuelle, 1re génération |
| Commercialisation : sept. 2007, Sportbrake 2012 |
| Restylage : septembre 2011 |
| Carrosserie : 5 portes |
| Modèles en circulation : 4 900 |




**La ligne de la Jaguar XF présente un style aussi dynamique que raffiné. Côté confort, cette berline propose des prestations haut de gamme. L'ensemble possède beaucoup de charme.**

## RAPPELS

### ALIMENTATION EN AIR (août 2013)

Sur les Jaguar XF 2.0 diesel construites entre juillet 2012 et mai 2013, il arrive que le tuyau d'entrée d'air se désolidarise lors de fortes sollicitations, pouvant alors engendrer le calage du moteur.

### ALIMENTATION EN CARBURANT (mars 2013)

Risque de panne de la pompe à carburant sans signe avant-coureur. Le moteur peut alors caler, même en roulant (XF 5.0 essence fabriquées entre le 4 septembre 2012 et le 22 octobre 2012).

### DIRECTION (juillet 2011)

Sur les XF des millésimes 2010 et 2011 et ayant les numéros d'identification VIN compris entre R59555 et R78765 : corrosion prématurée de certaines canalisations du système de direction assistée, pouvant provoquer une fuite de liquide.

### ALIMENTATION EN CARBURANT (novembre 2010)

Sur les XF essence V8 5.0 : risque de coupure inopinée du moteur lorsque la demande en carburant devient trop importante, obligeant à actionner à nouveau le contact pour réengager le relais de la pompe à carburant.

### ALIMENTATION EN CARBURANT (septembre 2009)

Sur les 3.0 V6 diesel de mars à juillet 2009, reprogrammation du calculateur de la pompe à carburant.

### CEINTURES DE SÉCURITÉ (novembre 2008)

Mauvais montage des anneaux des ceintures de sécurité arrière sur les modèles fabriqués du 22 octobre 2007 au 22 mai 2008.

## 1 Moteurs diesel

Reprogrammation du calculateur moteur sur 3.0 D (manque de puissance et allumage du témoin). Sur les premiers diesels, la régénération du FAP peut poser des soucis et engendrer à-coups et pertes de puissance.

## 2 Transmission

Possibilité d'usure prématurée du pignon du différentiel arrière. Reprogrammation du calculateur de boîte de vitesses (à-coups). Surtout sur les diesels, fuite d'huile au niveau de la boîte de vitesses automatique.

## 3 Électronique

Des cas d'impossibilité de démarrage, la clé n'étant pas reconnue par l'électronique de bord. Manque de performance du dégivrage de la lunette arrière.

## 4 Vitres électriques

Impossibilité de fermer (ou fermeture incomplète) les vitres avant et arrière.

## 5 Carrosserie

Sur les premiers modèles, dysfonctionnement des essuie-glaces (commutateur et fusible à remplacer). Difficulté ou impossibilité d'ouvrir la trappe à carburant à cause d'une charnière défectueuse. Décollement fréquent du joint de lunette arrière. Reprogrammation du système de protection des piétons pour pallier des risques de déclenchement intempestif. Bruits et grincements lors des mouvements du toit ouvrant. Indication de coffre ouvert alors que celui-ci est bien fermé et allumage de l'éclairage dans le coffre dû à l'usure du faisceau du contacteur de fermeture.

Défaut mineur / Défaut sérieux / Défaut grave



YANN LEFEBVRE

**L'habitacle, bien fini et cossu, procure une ambiance chaleureuse et high-tech grâce à son équipement très complet.**

## LA GAMME

| | Modèles | Puissance moteur (ch) | Dates de vente | Conso. moy (l/100 km) | Notre avis | La cote de l'AJ** | Verdict |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Essence | 2.0 | 240 | depuis 08/12 | 9 | Très récent, ce bloc est encore peu présent sur le marché de l'occasion. | à partir de 32 805 € | ★★★★ |
| | 3.0 V6 | 240 | de 02/09 à 12/10 | 9,2 | Un "petit" V6 pas désagréable mais juste en performances. | à partir de 16 400 € | ★★★★ |
| | 4.2 V8 | 298 | de 09/07 à 03/09 | 10 | Une version à essence très agréable en toutes circonstances. | NC | ★★★★ |
| | 4.2 V8 | 415 | de 09/07 à 03/09 | 12 | Vif, ce bloc gagne en sportivité mais affiche un appétit en conséquence. | NC | ★★★★ |
| | 5.0 V8 | 385 | de 02/09 à 10/12 | 15 | L'injection directe et la cylindrée accrue rendent ce V8 impressionnant. | à partir de 35 040 € | ★★★★ |
| | 5.0 V8 R | 510 | depuis 02/09 | 16 | Les performances n'ont d'égal que le budget nécessaire à son fonctionnement. | à partir de 41 440 € | ★★★★ |
| Diesel | **2.2** | **190 - 200** | **depuis 09/11** | **7,9** | **Un bloc coupleux offrant un très bon agrément et de bonnes reprises.** | **à partir de 21 670 €** | ★★★★ |
| | 2.7 V6 | 207 | de 09/07 à 03/09 | 9 | La rondeur du V6 apporte du caractère à cette mécanique. | à partir de 19 110 € | ★★★★ |
| | 3.0 V6 | 240 | depuis 02/09 | 8,9 | Un très bon V6 diesel agréable mais un peu cher à l'usage. | à partir de 17 125 € | ★★★★ |
| | 3.0 V6 | 275 | depuis 02/09 | 8,9 | Il n'y a pas de gros reproche à lui faire si ce n'est son prix. | à partir de 18 765 € | ★★★★ |

*Retrouvez notre cote détaillée en page 125.

**NOTRE CHOIX**

# 2.2 D 190 LUXE PREMIUM de 2012

(1er prix prospecté : **30 900 €** (70 084 km))

Le "petit" bloc 4 cylindres 2.2 diesel de 190 ch ne démérite pas et, grâce à son couple important, il offre un très bon agrément d'utilisation en toutes circonstances. Autre motif de satisfaction : sa fiabilité est d'un excellent niveau. Au final, un achat sans mauvaise surprise.

TESTS & MESURES SUR CIRCUIT D'ESSAIS

## LA TECHNIQUE

### Moteur / Transmission

| | |
|---|---|
| Puissance maxi | 190 ch à 3 500 tr/mn |
| Couple maxi | 450 Nm à 3 500 tr/mn |
| Type | 4 cylindres en ligne, diesel |
| Cylindrée / Puissance fiscale | 2 179 cm³ / 11 CV |
| Transmission | aux roues avant |
| Boîte / nombre de rapports | automatique / 8 |

### Dimensions / Poids

| | |
|---|---|
| L / l / h / empattement | 4,86 / 1,92 / 1,46 / 2,91 m |
| Poids / tractable freiné | 1 852 kg / 1 850 kg |

### Châssis

| | |
|---|---|
| Direction | à crémaillère, assistée |
| Diamètre de braquage | 11,5 m |
| Suspensions AV/AR | doubles triangles / doubles triangles |
| Freins AV / AR | disques ventilés / disques ventilés |
| Pneumatiques | 235/55 R17 |
| Roue de secours | galette |

## LA CONDUITE

### Performances

| | |
|---|---|
| 1 000 m départ arrêté | 30,8 s |
| 90-130 km/h en D | 8,4 s |
| Vitesse maxi | 215 km/h |
| Freinage à 90 / 130 km/h | 31 / 64 m |

## LA VIE À BORD

### Habitabilité / Coffre

| | |
|---|---|
| Longueur aux jambes AR | 20 cm |
| Largeur aux coudes AV / AR | 149 / 147 cm |
| Volume de coffre | 484 dm³ |

## LE BUDGET

| | |
|---|---|
| Assurance* : 1 150 € | Carte grise** : 366,30 € |

### Consommations

| | |
|---|---|
| Moyenne | 7,9 l/100 km |
| Ville / Route / Autoroute | 9,4 / 7,5 / 6,8 l/100 km |

### Coût de l'entretien (tarifs en euros)

| | | | |
|---|---|---|---|
| Amortisseurs AV | 330 | Kit de distribution | 250 |
| Amortisseurs AR | 350 | Embrayage | – |
| Disques AV | 350 | Catalyseur | 850 |
| Disques AR | 300 | Pneus (1 paire) | 320 |
| Plaquettes AV | 250 | Feu AV | 450 |
| Plaquettes AR | 150 | Feu AR | 190 |
| Filtre à air | 35 | Bouclier AV | 500 |
| Filtre à huile | 25 | Bouclier AR | 400 |

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.

# ASSURANCE MOTO NEXX :

## UNE SOLIDE PROTECTION, LES ÉCONOMIES EN PLUS.



jusqu'à **-40%*** sur votre **CONTRAT MOTO NEXX** si vous êtes assuré(e) pour une voiture

Un devis tout de suite sans vous déplacer

**www.nexx.fr**

**0800 080 000**

En semaine de **8h30** à **20h** et le samedi de **8h30** à **17h**.
Appel gratuit depuis un poste fixe, surcoût éventuel selon opérateur.

## MIEUX ASSURER LES MOTARDS, NOTRE SPÉCIALITÉ :

**INCLUS**
**dans toutes les formules**

- La garantie dommages corporels du conducteur
- L'assistance 24h/24 : à + 50km en cas de panne, quel que soit l'éloignement du domicile en cas d'accident

**EN OPTION,**
**vous choisissez selon la formule souscrite**

- L'équipement du motard
- L'assistance panne 0 km
- Les accessoires hors série fixés sur la moto
- La défense juridique du motard
- Le remboursement en valeur d'achat pendant les 24 mois qui suivent la date de 1ère mise en circulation

Pour connaître le détail de nos garanties, les conditions et exclusions, reportez-vous aux Conditions Générales de notre contrat Moto.

*40% de réduction sur votre contrat Moto Nexx si votre voiture est également assurée chez Nexx et 30% de réduction sur votre contrat Moto Nexx si votre voiture est assurée ailleurs.
Offre réservée aux conducteurs âgés d'au moins 28 ans possédant une moto non sportive et titulaires d'un coefficient bonus-malus (moto) <0.90. Usage tous déplacements exclu. Réduction sur votre cotisation moto hors accessoires, hors série et hors option.
NEXX Assurance S.A. - Société Anonyme au capital de 16 182 000 euros entièrement versé. Siège social : Chaban de Chauray - 79000 Niort. Adresse postale : Nexx Assurances - 79 036 Niort cedex 09. RCS Niort 403 329 519 – Code APE 6512 Z.
Entreprise régie par le Code des Assurances. N° TVA intracommunautaire : FR 93 403 329 519.
Crédit photo : Shutterstock. Création Ove.

nexx 2 ROUES

DOSSIER

# Spécial deux-roues

## Le scooter classique perd du terrain ? Les constructeurs ont de la ressource et proposent cette année un éventail plus large que jamais d'engins accessibles avec un permis auto.

*Par* Didier Ganneau *Photos* Yann Lefebvre

Si l'on en croit les dernières statistiques, le scooter "normal" ne ferait plus recette, mais ce n'est pas forcément mauvais signe. Cela pourrait bien être l'indice d'un parc de renouvellement, les clients d'abord attirés par un simple utilitaire ayant pris goût au deux-roues et cherchant désormais un engin un peu plus *fun*.

Ça tombe bien, l'offre suit, comme en témoigne notre échantillon d'essais, qui retient un scooter rétro, une moto sportive, une moto "à l'américaine" et un trois-roues de nouvelle génération.

On aurait pu voir encore plus large, tant est impressionnante la variété des deux-roues accessibles aux titulaires d'un permis B, de la mini-moto de plage au gros gabarit bicylindre en passant par toutes les formes de scooters.

Il est clair qu'il y en a de plus en plus pour tous les goûts, tous les besoins, toutes les envies et tous les budgets, de moins de 2 000 € à plus de 30 000 €. Alors, qu'attendez-vous pour passer à l'acte ?

PEUGEOT 125 DJANGO ■ À PARTIR DE 2999 € ■

Saute-vent, peinture bicolore, top-case arrière caractérisent cette version Allure. Les flancs blancs seront très salissants, mais tellement craquants....

# À deux... doigts de la perfection

Jusqu'alors, rêver de Vespa, c'était tomber dans la pâle copie asiatique. Ce temps n'est plus : légitimité historique, réalisation particulièrement réussie, le Peugeot Django a plus d'une corde à sa... guitare.




Jolie instrumentation, avec même un thermomètre extérieur. Le sigle SBC correspond au freinage couplé, très sécurisant.



Le volet droit accueille un petit vide-poches et une prise 12V, tandis que le volet gauche abrite le remplissage de carburant.




Les proportions du Django sont généreuses, et l'habitabilité est supérieure à celle d'un Vespa GTS... pour un poids inférieur.

**PLUS**
- **Présentation vraiment riche**
- **Homogénéité d'ensemble**
- **Prix compétitif**

**MOINS**
- **Garde au sol (trottoirs)**
- **Ergonomie du commodo gauche**
- **Largeur de la selle à l'avant**




Seul petit regret: les commandes de clignotants et d'avertisseur sonore réclament des pouces de primates... à rallonge!

Voilà un an, lorsqu'il était dévoilé, le Django intriguait. Fabrication chinoise, débattements de suspension apparemment limités, il y avait de quoi avoir quelques craintes. La réponse est cinglante, car la présentation est impeccable: belle peinture, ajustages parfaits, freinage couplé (sauf sur version de base), démarrage de secours par kick, deux béquilles, warning, clé de contact codée, prise de courant, vide-poches, plancher plat, tableau de bord complet et vrai coffre pour plus qu'un gros casque.

Satisfecit aussi pour la mécanique. Moteur et transmission d'origine Sym évitent l'habituelle rugosité des productions exotiques, la vigueur n'est pas feinte au démarrage, le variateur est réglé comme il faut, et la douceur d'ensemble sans faille (bruits et vibrations), même si les performances pures sont inférieures à celles d'un Vespa GTS... à 4599 €.

Mention très bien également au comportement, grâce à des suspensions qui encaissent et filtrent correctement les défauts de la chaussée, un freinage aux meilleurs standards et des pneus tout à fait corrects.

Faut-il faire la fine bouche? Si la hauteur de selle reste raisonnable malgré des proportions généreuses (on reste quand même 15 kg en dessous d'un Vespa GTS), la largeur de selle à l'entrecuisse pourra sembler excessive aux petits gabarits. On peut aussi chipoter sur les commandes au guidon, trop éloignées des pouces, ou regretter la faible garde au sol, qui impose une certaine vigilance à la descente (ou montée) de trottoir. Mais c'est bien tout!

## Le verdict de L'Auto-Journal

Prix bien situé, grande cohérence esthétique et technique, le Django mérite le succès. Et vous pourrez choisir le vôtre parmi 110 000 combinaisons de couleurs et de décorations (classique, sportive, féminine ou chic) grâce au système ID de personnalisation.

## LA TECHNIQUE

| | | |
|---|---|---|
| Puissance maxi | ■ | 10 ch |
| Couple maxi | | NC |
| Empattement | | 1 350 mm |
| Hauteur de selle | ■ | 770 mm |
| Poids à sec | ■ | 129 kg |

## LA CONDUITE

| | | |
|---|---|---|
| Vitesse maxi | ■ | 98 km/h |

## LE BUDGET

| | | |
|---|---|---|
| Consommation moyenne | ■ | 3 l/100 km |
| Réservoir | ■ | 8,5 l |
| Assurance 1 an* | ■ | 364 € |

AMV ■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

*Tarif annuel identique pour homme ou femme de 35 ans, 16 ans de permis auto, bonus 50 depuis plus de 3 ans, à Paris. Tous risques.



Plus étroit qu'un Piaggio, compact et léger, le Tricity redéfinit avec talent la formule même du trois-roues inclinable.

PLUS
- Prix et gabarit de petit scooter
- Exploitation très naturelle
- Présentation soignée

MOINS
- Pas de verrouillage vertical
- Vitesse de pointe
- Détails d'ergonomie

# Chronique d'un succès annoncé

En refusant de s'aligner sur la formule Piaggio, performante mais coûteuse et lourde, Yamaha invente une deuxième voie qui pourrait bien être la bonne.

Le Tricity ne se contente pas de copier les trois-roues existants. Son idée à lui, c'était de rester un scooter léger, compact, pas trop cher… avec juste en prime la sécurité (dynamique et psychologique) des deux roues avant. Autant le dire tout de suite, la mission est accomplie, et le Tricity (qu'on trouve aussi chez le label français MBK sous le nom de Tryptik) est précisément ce qu'il entendait être. Comme chez Piaggio, donc contrairement aux autres adeptes de la formule, l'existence des deux roues avant est absolument transparente pour l'usager… jusqu'à ce qu'une de ces roues rencontre une grosse percussion ou un trottoir. Il la gobe alors sans la moindre remontée dans le guidon. Très appréciable !

À l'usage, et en raison de son tarif serré (il est fabriqué en Thaïlande), le Tricity présente certes quelques pauvretés d'équipement. L'essentiel est pourtant là : freinage couplé (sans pédale), plancher plat (très pratique pour transporter des objets encombrants) et coffre pour un gros casque. La mécanique est vaillante, un peu limitée en vitesse de pointe mais assez musclée jusqu'à plus de 80 km/h.

Dès lors, que lui reprocher ? Une selle mal dessinée (on glisse vers l'avant) ? Un plancher peu logeable pour les grands pieds ? C'est vraiment bien peu. Ah si : les roues avant étant peu écartées, Yamaha a dû faire l'impasse sur le verrouillage vertical, pourtant si pratique au feu rouge et dans les manœuvres de parking.

## Le verdict de L'Auto-Journal

Le Tricity devrait réaliser un carton, car il apporte une nouvelle vision de la formule, au prix d'un scooter conventionnel. Aussi sûr qu'un trois-roues, aussi pratique qu'un deux-roues, il offre tout ce qu'on pouvait souhaiter dans le genre.

### LA TECHNIQUE

| | | |
|---|---|---|
| Puissance maxi | ■ | 11 ch à 9 000 tr/mn |
| Couple maxi | ■ | 10 Nm à 5 500 tr/mn |
| Empattement | | 1 310 mm |
| Hauteur de selle | ■ | 780 mm |
| Poids tous pleins faits | ■ | 152 kg |

### LA CONDUITE

| | | |
|---|---|---|
| Vitesse maxi | ■ | 95 km/h |

### LE BUDGET

| | | |
|---|---|---|
| Consommation moyenne | ■ | 3 l/100 km |
| Réservoir | ■ | 6,6 l |
| Assurance 1 an* | ■ | 309 € |

amv ■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

*Tarif annuel identique pour homme ou femme de 35 ans, 16 ans de permis auto, bonus 50 depuis plus de 3 ans, à Paris. Tous risques.




L'instrumentation, sans vraie faille, propose même un indicateur de maintenance, pour la vidange et le changement de courroie.

HONDA
The Power of Dreams*

*Donnez vie à vos rêves **Normes WMTC

LE FORZA EST À 4999 €.
VENEZ AVEC 5000 €
ET ON VOUS REND LA MONNAIE.



SÉCURITÉ
Freinage C-ABS de série

CONFORT
Selle basse et
logement pour 2 casques

PERFORMANCE
Motorisation de 300 cm³
Consommation de 3,2L/100 km**

HONDA

FORZA NSS300

Ne faites plus de compromis entre prix et plaisir de conduite.
Le Maxi-scooter Honda FORZA 300 est à 4999 € au lieu de 5499 € jusqu'au 31 décembre 2014.

HONDA ASSURANCE HONDA Finance 2 ANS MOTUL moto.honda.fr

# On peut s'y croire

Aprilia, Honda ou Yamaha, les sportives relèvent la tête en 125 depuis quelque temps. KTM en propose sa vision, très vivable au quotidien en dépit de son allure "*racing*".

Personne n'y croyait, mais KTM a rencontré un franc succès avec son roadster Duke, participant ainsi grandement à la réhabilitation des motos 125 "nobles" en France. En voici aujourd'hui la variante sportive, tout aussi réussie. La base est la même, puisqu'elle est également fabriquée en Inde, et elle ne prête donc pas le flanc à la critique: la fabrication est soignée, la présentation flatteuse, les prestations dignes des meilleures, et l'équipement généreux. Il y a même un ABS, déconnectable de surcroît, dont ne bénéficie aucune concurrente.

La principale différence se situe du côté de la position de conduite, et c'est peut-être là que la RC marque des points en utilisation courante par rapport à ses rivales. Le guidon, pour ne parler que de lui, est en effet moins bas et moins étroit que sur les Aprilia et Yamaha, ce qui la rend moins fatigante non seulement en ville mais aussi plus généralement à l'usage, étant entendu que sur une 125, il ne faut guère compter sur la pression de l'air pour soulager l'appui sur les bras.

La KTM RC est surdimensionnée pour une 125, dans la mesure où l'ensemble de sa partie cycle est identique à celle de la 390, mais le surpoids demeure très raisonnable et ne pourra en aucune façon déstabiliser des débutants. Quant à sa raideur sportive, elle n'a rien de spartiate, et la mécanique se montre toujours très conciliante, qu'il s'agisse du moteur ou de la boîte.

## Le verdict de L'Auto-Journal

Le parfum "*racing*" de la RC est indéniable mais elle ne le fait payer par aucun des défauts habituels. Au contraire, son ABS et, plus largement, sa présentation en font une compagne très recommandable pour qui entend faire son cinéma… mais pas seulement!

### LA TECHNIQUE

| | | |
|---|---|---|
| Puissance maxi | ■ | 15 ch à 9 500 tr/mn |
| Couple maxi | ■ | 12 Nm à 8 000 tr/mn |
| Empattement | | 1 340 mm |
| Hauteur de selle | ■ | 820 mm |
| Poids à sec | ■ | 135 kg |

### LA CONDUITE

| | | |
|---|---|---|
| Vitesse maxi | ■ | 118 km/h |

### LE BUDGET

| | | |
|---|---|---|
| Consommation moyenne | ■ | 3 l/100 km |
| Réservoir | ■ | 10 l |
| Assurance 1 an* | ■ | 476 € |

amv ■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

*Tarif annuel identique pour homme ou femme de 35 ans, 16 ans de permis auto, bonus 50 depuis plus de 3 ans, à Paris. Tous risques.



L'instrumentation paraît dépouillée, mais elle est en réalité fort complète, et les guidons sont larges et pas trop bas.



Oui, on peut se faire de vraies sensations de sportive au guidon de la RC, et sans l'inconfort qu'on pourrait redouter.

**PLUS**
- **ABS déconnectable**
- **Architecture et design**
- **Réalisation soignée**

**MOINS**
- **Bruit peu gratifiant**
- **Selle un peu haute**
- **Réseau commercial**



AMV ASSURE TOUS LES DEUX-ROUES (MÊME LES SCOOTS).

AMV. 33735 Bordeaux Cedex 9 - SAS de courtage d'assurances. N°ORIAS 07 000 513 - www.orias.fr - Compagnie souscriptrice l'Equité.

## AMV, LEADER DE L'ASSURANCE DEUX-ROUES.

*Pionnier de l'assurance deux-roues, AMV s'est rapidement imposé comme un acteur majeur dans l'univers de la moto en rendant les tarifs d'assurance accessibles au plus grand nombre. Cette philosophie a permis à AMV de devenir le leader de l'assurance spécialisée moto et scooter en protégeant aujourd'hui plus de 600 000 deux-roues.*
*Du trail à la sportive, de l'enduro au roadster, de la routière au scooter et maxi-scooter, AMV propose des solutions pour tous !*

**SCOOTER 125**
**DÈS 16,90€* /MOIS**
VOL/INCENDIE INCLUS

## DEVIS ET ASSURANCE EN LIGNE 24H/24H SUR **AMV.FR****

**N° Indigo 0 820 820 750**
0,118 € TTC / MN

AMV

* Tarif mensuel - à partir de - au 04/02/14 : scooter 125cc neuf en Responsabilité Civile, Vol et Incendie pour un assuré à Toulouse de + de 30 ans, justifiant entre autres de 50% de bonus depuis + 3 ans acquis grâce à un permis A ou B depuis + 10 ans et ayant satisfait aux conditions de souscription. ** Sous réserve d'acceptation

**LEONART 125 DAYTONA 4V ■ 4499 € ■**



Personne ne s'était jamais autant approché des sensations Harley en 125 cm³. Et même le moteur s'avère épatant.

**PLUS**
- Définition sans compromis
- Moteur très réussi
- Fabrication plutôt soignée

**MOINS**
- Ergonomie extrême
- Confort et aspects pratiques
- Détails de finition

# T'as le look, Leo !

Depuis les Kymco Zing, Honda Shadow et Yamaha Virago, la vogue des 125 "à la Harley" s'était calmée. Voici de quoi la relancer, de manière encore plus radicale.

La marque catalane Leonart s'est fait connaître il y a dix ans en important des Regal Raptor chinoises, puis en les retouchant à sa façon. Elle passe désormais à la production maison, autour du moteur Derbi qu'on trouve également sur les Aprilia RS4. Signe particulier : quand d'autres cherchent à tirer les prix, Leonart tient à s'aligner sur la "noblesse" de son modèle. C'est ainsi que cette Daytona possède trois disques de frein et des garde-boue en vraie tôle plutôt qu'en plastique. Autre effort : le respect des codes américains, jusque dans la grande roue avant de 21 pouces, le gros pneu arrière de 160 mm… et la quasi-absence de suspension arrière.

Bien que très basse, la Daytona ne s'adresse ni aux petits gabarits (les repose-pieds et le guidon sont vraiment loin en avant) ni à proprement parler aux débutants, tant son ergonomie est, disons, "spéciale". Cela posé, rien à redire : on est parfaitement raccord avec la vraie Harley Softail. Et c'est d'ailleurs ce qui sauve la Daytona : si elle est parfaitement irrationnelle, elle est aussi totalement cohérente et ne triche pas.

Un autre de ses atouts est son moteur, une agréable surprise qui vaut bien les références de la catégorie, Yamaha ou KTM. Puissant, vibrant peu, il est doté de surcroît d'une sonorité franchement sympathique à l'accélération comme au ralentissement, sans que le bruit ne soit excessif.

## Le verdict de L'Auto-Journal

La position de conduite exigeante de la Daytona écarte les débutants. Les autres, en revanche, apprécieront qu'elle propose, en 125, ce qui s'approche le plus d'une Harley Softail. Le tarif n'est pas vraiment amical, mais la qualité d'ensemble est à la hauteur.

### LA TECHNIQUE

| | | |
|---|---|---|
| Puissance maxi | ■ | 15 ch à 9 500 tr/mn |
| Couple maxi | ■ | 12 Nm à 7 500 tr/mn |
| Empattement | | 1 660 mm |
| Hauteur de selle | ■ | 670 mm |
| Poids à sec | ■ | 140 kg |

### LA CONDUITE

| | | |
|---|---|---|
| Vitesse maxi | ■ | 108 km/h |

### LE BUDGET

| | | |
|---|---|---|
| Consommation moyenne | ■ | 3 l/100 km |
| Réservoir | ■ | 14 l |
| Assurance 1 an* | ■ | 254 € |

amv ■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

*Tarif annuel identique pour homme ou femme de 35 ans, 16 ans de permis auto, bonus 50 depuis plus de 3 ans, à Paris. Tous risques.



Rien de trop côté informations, c'est la formule "à l'américaine" qui veut ça. Le témoin de point mort est parfois fantaisiste.

www.kymcolux.com

# Dominez la ville avec style

## Nouveau Agility 125 City 16+

Agility 125 City 16+ **Prix : 1 799 €TTC***

- Nouveau design.
- Grandes roues pour une meilleure stabilité
- Feux à LED
- Repose-pieds escamotables
- Réservoir d'essence situé sous le plancher afin d'optimiser la maniabilité
- Saute-vent fumé.
- Vide-poche avec prise 12V
- Bientôt disponible en 50 cm³
- Accessoires disponibles

Liste des concessionnaires sur www.kymcolux.com

*Prix public conseillé à titre indicatif pour la France. Document et photos non contractuels.

NOS PARTENAIRES

MONDIAL ASSISTANCE · AMV L'assurance de gagner · VIAXEL MOTO

Voir conditions en Magasins. KYMCO Assistance-Dépannage valable uniquement pour la France Métropolitaine.

Rejoignez notre page Facebook

KYMCO 50 YEARS ANNIVERSARY



# Sans fil

Toujours à la pointe de la technique, Dainese lance la veste D-Air Street, dont l'airbag est commandé à distance, sans liaison matérielle. Il faut pour cela équiper la moto de trois capteurs et d'une centrale électronique, tout le reste du dispositif étant intégré à la veste Street Goretex. L'airbag se déclenche en fonction des accélérations subies par les trois capteurs. De tels raffinements existaient déjà dans la gamme Dainese, mais ils se trouvent dorénavant disponibles sur un vêtement quotidien à usage citadin. Le prix comprend l'installation du kit sur la moto. En noir ou gris clair.

**Dainese 2098 €**



## Rétro

Le FJ 70's rappelle la douce époque des *seventies*. Coque en fibre de verre, garnitures démontables et lavables, ventilation interne, écran solaire rétractable, coussinets interchangeables pour ajuster le maintien, jugulaire micrométrique, tailles XS à XL.

**HJC à partir de 149,90 €**



## Ultra-résistant

Esquad fut le pionnier du jean moto protecteur. Ce modèle Jacob possède bien sûr une membrane KevCor aux hanches, genoux et fesses, et, en prime, il résiste à l'eau. Vendu avec protections amovibles, tailles US de 28 à 42, bleu foncé.

**Esquad 199 €**



## Renforcés

Les boots Trophy en cuir gras sont entièrement doublés en vachette et protègent de la pluie grâce à une membrane respirante. Ils possèdent une boucle de serrage à la cheville et un renfort pour le sélecteur. Taille de 40 à 46, en noir, marron ou beige.

**Helstons 239 €**

## Belles machines

Dans la gamme des seize produits GS27 pour la moto, on trouve, entre autres, un shampooing dégraissant, un nettoyant pour jantes, un rénovateur alu et chrome, un baume pour le cuir, un nettoyant pour intérieur de casque, mais aussi ce lubrifiant sec pour chaîne.

**GS27 16,90 €**



YAMALUBE

YAMAHA PARTS & ACCESSORIES

YAMAHA ASSURANCE

YAMAHA FINANCEMENT

TRICITY 125 cm³

# J'



# Tricity

*Vivre, aimer, bouger*

ACCESSIBLE PERMIS B +7 heures de formation

**Yamaha Tricity. Le trois-roues agile et léger à prix serré.**
La Yamaha Tricity ouvre la voie vers une nouvelle forme de mobilité urbaine. Particulièrement léger, il offre une stabilité optimale et une maniabilité équivalente à celle d'un scooter conventionnel. Ses trois roues et ses freins à disque avant et arrière garantissent des déplacements en toute confiance.
Coloris : Rouge, blanc, gris, noir - Prix 3 799 € TTC

YAMAHA

Revs Your Heart

*Et votre cœur bat plus fort

www.yamaha-motor.fr

Suivez-nous sur

# LE PRIX DU NEUF aj

## ALFA ROMEO

| TYPE | CV | B/M* | PRIX |
|---|---|---|---|
| **MITO** | | | |
| 1.4 MPI 70 ch Progression | 5 | □ 150 | 14 490 |
| 1.4 MPI 78 ch S/S Distinctive | 5 | 0 | 16 700 |
| 0.9 TwinAir 105 ch S/S Distinctive | 6 | 0 | 18 300 |
| 0.9 TwinAir 105 ch S/S SBK | 6 | 0 | 19 000 |
| 0.9 TwinAir 105 ch S/S Exclusive | 6 | 0 | 19 900 |
| 1.4 TB MultiAir 135 ch S/S SBK | 7 | 0 | 20 750 |
| 1.4 TB MultiAir 135 ch S/S Exclusive | 7 | 0 | 21 650 |
| 1.4 TB MultiAir 140 ch TCT S/S Exclusive | NC | 0 | 23 400 |
| 1.4 TB MultiAir 170 ch S/S Quadrifl. Verde | 9 | □ 250 | 23 450 |
| 1.3 JTDm 85 ch S/S Distinctive | 5 | ■ 150 | 20 050 |
| 1.3 JTDm 85 ch S/S SBK | 5 | 0 | 20 750 |
| 1.3 JTDm 85 ch S/S Exclusive | 5 | 0 | 21 650 |
| 1.6 JTDm 120 ch S/S Exclusive | 6 | 0 | 22 750 |
| **GIULIETTA** | | | |
| 1.4 Tjet 105 ch S/S Impression | 6 | □ 900 | 21 090 |
| 1.4 Tjet 120 ch S/S Distinctive | 7 | □ 900 | 23 800 |
| 1.4 MultiAir 170 ch S/S Distinctive | 9 | □ 150 | 26 800 |
| 1.4 MultiAir 170 ch TCT S/S Distinctive | 9 | 0 | 28 700 |
| 1.4 MultiAir 170 ch S/S Exclusive | 9 | □ 150 | 29 550 |
| 1.4 MultiAir 170 ch TCT S/S Exclusive | 9 | 0 | 31 450 |
| 1.6 JTDm 105 ch S/S Impression | 5 | 0 | 24 390 |
| 1.6 JTDm 105 ch S/S Distinctive | 5 | 0 | 26 250 |
| 1.6 JTDm 105 ch S/S Exclusive | 5 | 0 | 29 000 |
| 2.0 JTDm 150 ch S/S Distinctive | 7 | 0 | 28 450 |
| 2.0 JTDm 150 ch S/S Exclusive | 7 | 0 | 31 200 |
| 2.0 JTDm 170 ch S/S Distinctive | 9 | 0 | 30 000 |
| 2.0 JTDm 175 ch TCT S/S Distinctive | 9 | 0 | 32 150 |
| 2.0 JTDm 170 ch S/S Exclusive | 9 | 0 | 32 750 |
| 2.0 JTDm 175 ch TCT S/S Exclusive | 9 | 0 | 34 900 |
| **4C** | | | |
| 1750 TBI 240 ch | 14 | □ 2 200 | 51 900 |

## AUDI


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


| TYPE | CV | B/M* | PRIX |
|---|---|---|---|
| **A1** | | | |
| 1.2 TFSI 86 ch Attraction | 5 | 0 | 17 290 |
| 1.4 TFSI 122 ch Attraction | 6 | 0 | 19 670 |
| 1.4 TFSI 122 ch S tronic 7 Attraction | 6 | 0 | 21 450 |
| 1.4 TFSI 140 ch Ambition | 7 | 0 | 23 600 |
| 1.4 TFSI 140 ch Ambition S tronic | 7 | 0 | 25 380 |
| 1.4 TFSI 185 ch S tronic 7 Ambition | 10 | □ 250 | 27 090 |
| 2.0 TFSI 231 ch S | 14 | □ 2 200 | 33 900 |
| 1.6 TDI 90 ch Attraction | 4 | 0 | 18 840 |
| 1.6 TDI 90 ch S tronic 7 Attraction | 4 | 0 | 20 620 |
| 1.6 TDI 105 ch Attraction | 5 | 0 | 20 380 |
| 2.0 TDI 143 ch Ambition | 7 | 0 | 25 070 |
| Surcoût Ambiente : Attraction + 1 100 € | | | |
| Surcoût Ambition : Ambiente + 1 800 € | | | |
| Surcoût S line : Ambition + 2 000 € | | | |
| Surcoût Ambition Luxe : Ambition + 3 000 € | | | |
| **A1 SPORTBACK (5 PORTES)** | | | |
| Surcoût : 3 portes + 700 € | | | |
| **A3 (3 PORTES)** | | | |
| 1.2 TFSI 105 ch Attraction | 5 | 0 | 23 730 |
| 1.2 TFSI 105 ch S tronic 7 Attraction | 5 | 0 | 25 800 |
| 1.4 TFSI 122 ch Attraction | 6 | 0 | 24 730 |
| 1.4 TFSI 122 ch S tronic 7 Attraction | 6 | 0 | 26 800 |
| 1.4 TFSI 150 ch Ambition | 7 | 0 | 28 230 |
| 1.4 TFSI 150 ch S tronic Ambition | 7 | 0 | 30 300 |
| 1.8 TFSI 180 ch Ambition | 10 | □ 250 | 30 270 |
| 1.8 TFSI 180 ch S tronic 7 Ambition | 10 | 0 | 32 340 |
| 1.8 TFSI 180 ch Quattro S tronic 6 Amb. | 10 | □ 1 600 | 34 540 |
| 2.0 TFSI 300 ch S3 | 19 | □ 2 200 | 46 120 |
| 1.6 TDI 110 ch Attraction | 6 | 0 | 25 280 |
| 1.6 TDI 110 ch S tronic 7 Attraction | 6 | 0 | 27 350 |
| 1.6 TDI 110 ch Ultra Attraction | 6 | 0 | 25 280 |
| 2.0 TDI 150 ch Attraction | 7 | 0 | 27 300 |
| 2.0 TDI 150 ch S tronic 6 Attraction | 10 | 0 | 29 370 |
| 2.0 TDI 184 ch Ambiente | 9 | 0 | 31 730 |
| 2.0 TDI 184 ch Quattro S tronic 7 Ambiente | 10 | 0 | 35 950 |
| Surcoût Ambiente / Ambition : Attraction + 2 500 € | | | |
| Surcoût S line : Ambiente / Ambition + 2 500 € | | | |
| Surcoût Ambition Luxe : Ambiente/Ambition Luxe + 4 700 € | | | |
| **A3 SPORTBACK (5 PORTES)** | | | |
| Surcoût : A3 3 portes + 900 € | | | |
| **A3 BERLINE (4 PORTES)** | | | |
| 1.4 TFSI 125 ch Attraction | 6 | 0 | 26 180 |
| 1.4 TFSI 140 ch Ambiente/Ambition | 7 | 0 | 29 680 |
| 1.4 TFSI 140 ch S tronic Ambiente/Ambition | 7 | 0 | 31 750 |
| 1.8 TFSI 180 ch Ambiente /Amb. | 10 | □ 150 | 31 720 |
| 1.8 TFSI 180 ch S tronic Ambiente /Amb. | 10 | □ 250 | 33 790 |
| 2.0 TFSI 300 ch S3 | 19 | □ 2 200 | 47 690 |
| 1.6 TDI 110 ch Attraction | 6 | 0 | 26 730 |
| 1.6 TDI 110 ch ultra Attraction | 6 | 0 | 26 730 |
| 2.0 TDI 150 ch Ambiente/Ambition | 7 | 0 | 28 750 |
| 2.0 TDI 184 ch Ambiente / Ambition | 9 | 0 | 33 730 |
| Surcoût S line : Ambiente / Ambition + 2 500 € | | | |
| Surcoût Ambition Luxe : Ambiente/Ambition Luxe + 4 700 € | | | |
| **A3 CABRIOLET** | | | |
| 1.4 TFSI 125 ch Attraction | 6 | 0 | 31 730 |
| 1.4 TFSI 140 ch Ambiente/Ambition | 7 | 0 | 35 230 |
| 1.4 TFSI 150 ch ultra Ambiente/Ambition | 7 | 0 | 35 230 |
| 1.8 TFSI 180 ch Attraction | 9 | ■ 150 | 37 270 |
| 1.6 TDI 110 ch Attraction | 5 | 0 | 32 280 |
| 2.0 TDI 150 ch Attraction | 8 | 0 | 34 300 |
| 2.0 TDI 184 ch Ambiente / Ambition | 9 | 0 | 33 680 |
| Surcoût Ambiente/Ambition : Attraction + 2 500 € | | | |
| Surcoût S line : Ambiente/Ambition + 2 500 € | | | |
| Surcoût Ambition Luxe : Ambiente/Ambition + 5 000 € | | | |
| **A4** | | | |
| 1.8 TFSI 120 ch Attraction | 7 | ■ 1 600 | 27 870 |
| 1.8 TFSI 170 ch Attraction | 9 | 0 | 30 500 |
| 1.8 TFSI 170 ch Quattro Attraction | 9 | 0 | 33 000 |
| 2.0 TFSI 225 ch Attraction | 11 | ■ 500 | 34 560 |
| 2.0 TFSI 225 ch Quattro Attraction | 12 | ■ 2 200 | 37 060 |
| 3.2 TFSI 272 ch S tronic 7 S line | 17 | ■ 4 000 | 52 940 |
| 3.0 TFSI 333 ch S4 Quattro S tronic 7 | 22 | ■ 4 000 | 63 440 |
| 2.0 TDI 120 ch Attraction | 6 | 0 | 30 090 |
| 2.0 TDIe 136 ch Attraction | 7 | 0 | 32 120 |
| 2.0 TDI 150 ch Attraction | 7 | 0 | 32 120 |
| 2.0 TDI 150 ch Quattro Attraction | 7 | 0 | 34 620 |
| 2.0 TDIe 163 ch Attraction | 9 | 0 | 34 560 |
| 2.0 TDI 190 ch Clean Diesel Attraction | 10 | 0 | 34 910 |
| 3.0 TDI 204 ch Ambiente | 10 | 0 | 39 690 |
| Surcoût Ambiente : Attraction + 2 300 € | | | |
| Surcoût S line : Ambiente + 5 400 € | | | |
| Surcoût Ambition Luxe : Ambiente + 7 650 € | | | |
| Surcoût boîte Multitronic : BVM + 2 000 € | | | |
| Surcoût S tronic : BVM + 2 200 € | | | |
| **A4 AVANT (BREAK)** | | | |
| Surcoût : berline + 1 350 € | | | |
| 4.2 FSI 450 ch RS4 Quattro S tronic 7 | 35 | ■ 8 000 | 87 580 |
| **A4 ALLROAD QUATTRO** | | | |
| 2.0 TFSI 225 ch Ambiente | 12 | ■ 2 200 | 43 090 |
| 2.0 TFSI 225 ch S tronic 7 Ambiente | 13 | ■ 2 200 | 45 290 |
| 2.0 TDI 150 ch Ambiente | 8 | ■ 1 600 | 40 650 |
| 2.0 TDI 190 ch Clean Diesel Ambiente | 11 | ■ 900 | 43 440 |
| 2.0 TDI 190 ch Clean Diesel S tronic 7 Amb. | 11 | ■ 900 | 45 640 |
| 3.0 V6 TDI 245 ch S tronic 7 Ambiente | 15 | ■ 2 200 | 51 290 |
| Surcoût Ambition Luxe : Ambiente + 7 650 € | | | |
| **A5 COUPE** | | | |
| 1.8 TFSI 170 ch Attraction | 9 | 0 | 35 770 |
| 2.0 TFSI 225 ch Attraction | 13 | ■ 500 | 40 130 |
| 2.0 TFSI 225 ch Quattro Attraction | 13 | ■ 2 200 | 42 630 |
| 2.0 TFSI 225 ch Quat. S tronic 7 Attraction | 13 | ■ 2 200 | 44 830 |
| 3.0 TFSI 272 ch Quattro S tronic 7 S line | 17 | ■ 4 000 | 57 910 |
| S5 333 ch | 23 | ■ 6 500 | 69 680 |
| RS5 4.2 FSI 450 ch | 35 | ■ 8 000 | 90 650 |
| 2.0 TDI 190 ch Clean Diesel Attraction | 9 | ■ 250 | 39 430 |
| 2.0 TDI 190 ch Clean Diesel Quattro Attraction | 9 | 0 | 41 930 |
| 2.0 TDI 190 ch Clean Diesel Qua. S tronic7 Att. | 10 | ■ 250 | 44 130 |
| 3.0 V6 TDI 204 ch Ambiente | 14 | 0 | 45 390 |
| 3.0 V6 TDI 245 ch quattro Ambiente | 14 | ■ 1 600 | 51 360 |
| 3.0 V6 TDI 245 ch quattro S tronic 7 Ambiente | 14 | ■ 1 600 | 53 560 |
| Surcoût Ambiente : Attraction + 3 200 € | | | |
| Surcoût S Line : Ambiente + 4 500 € | | | |
| Surcoût Ambition Luxe : Ambiente + 6 750 € | | | |
| Surcoût Avus : Ambition Luxe + 2 350 € | | | |
| Surcoût boîte S tronic : BVM + 1 000 € | | | |
| **A5 SPORTBACK** | | | |
| 1.8 TFSI 170 ch Attraction | 9 | ■ 250 | 35 060 |
| 2.0 TFSI 225 ch Attraction | 12 | ■ 500 | 39 430 |
| 2.0 TFSI 225 ch Quattro Attraction | 12 | ■ 500 | 41 930 |
| 2.0 TFSI 225 ch Quattro S tronic 7 Attraction | 13 | ■ 2 200 | 44 130 |
| 3.0 TFSI V6 272 ch Quattro S tronic 7 S line | 18 | ■ 4 000 | 56 110 |
| S5 333 ch | 23 | ■ 8 000 | 68 980 |
| 2.0 TDI 150 ch Attraction | 7 | 0 | 36 220 |
| 2.0 TDI 190 ch Clean Diesel Attraction | 9 | 0 | 38 730 |
| 2.0 TDI 190 ch Clean Diesel Quattro Attraction | 10 | 0 | 41 230 |
| 2.0 TDI 190 ch Clean Diesel Quattro S tronic7 Att. | 10 | 0 | 43 430 |
| 3.0 V6 TDI 204 ch Ambiente | 11 | 0 | 43 190 |
| 3.0 V6 TDI 245 ch Quattro Ambiente | 14 | ■ 500 | 49 160 |
| 3.0 V6 TDI 245 ch Quat. S tronic7 Amb. | 14 | ■ 500 | 51 360 |
| Surcoût Ambiente : Attraction + 1 700 € | | | |
| Surcoût S Line : Ambiente + 5 400 € | | | |
| Surcoût Ambition Luxe : Ambiente + 7 600 € | | | |
| Surcoût Avus : Ambition Luxe + 2 800 € | | | |
| Surcoût boîte Multitronic : BVM + 2 100 € | | | |
| **A5 CABRIOLET** | | | |
| 1.8 TFSI 170 ch Ambiente | 9 | ■ 500 | 43 570 |
| 2.0 TFSI 225 ch Ambiente | 12 | ■ 500 | 47 940 |
| 2.0 TFSI 225ch Quattro multitronic Ambiente | 13 | ■ 2 200 | 50 040 |
| 3.0 TFSI V6 272 ch Quattro S tronic 7 Amb. | 18 | ■ 6 500 | 58 020 |
| S5 333 ch | 23 | 6 500 | 74 050 |
| RS5 4.2 FSI 450 ch | 35 | ■ 8 000 | 98 780 |
| 2.0 TDI 150 ch Ambiente | 7 | 0 | 44 730 |
| 2.0 TDI 190 ch Clean diesel Ambiente | 9 | 0 | 47 230 |
| 2.0 TDI 190 ch Clean diesel Quattro Ambiente | 10 | ■ 500 | 49 730 |
| 3.0 V6 TDI 245 ch Quattro S tronic 7 Amb. | 15 | ■ 1 600 | 58 170 |
| Surcoût S line : Ambiente + 4 700 € | | | |
| Surcoût Ambition Luxe : Ambiente + 6 700 € | | | |
| Surcoût Avus : Ambition Luxe + 2 900 € | | | |
| Surcoût boîte S tronic : BVM + 2 100 € | | | |
| **A6** | | | |
| 2.0 TFSI 180 ch Ambiente | 10 | □ 1 600 | 40 600 |
| 2.0 TFSI 180 ch Multitronic 8 Ambiente | 10 | □ 900 | 42 900 |
| 2.8 FSI 204 ch Ambiente | 12 | □ 3 000 | 44 390 |
| 2.8 FSI 204 ch Multitronic 8 Ambiente | 12 | □ 3 000 | 46 690 |
| 2.8 FSI 204 ch Quattro S tronic 7 Ambiente | 12 | □ 3 000 | 49 950 |
| 2.0 TFSI Full Hybrid 245 ch Tiptronic 8 | 12 | □ 500 | 57 260 |
| 3.0 TFSI 310 ch Quattro S tronic 7 Ambiente | 20 | □ 4 000 | 55 900 |
| 4.0 TFSI 420 ch Quattro S tronic 7 S6 | 31 | □ 8 000 | 90 300 |
| 2.0 TDI 136 ch Attraction | 6 | 0 | 39 610 |
| 2.0 TDI 177 ch Ambiente | 9 | 0 | 41 610 |
| 2.0 TDI 177 ch Multitronic 8 Ambiente | 10 | 0 | 43 910 |
| 2.0 TDI 190 ch Ambiente | 10 | 0 | 42 010 |
| 3.0 TDI 204 ch Ambiente | 11 | □ 250 | 45 520 |
| 3.0 TDI 204 ch Multitronic 8 Ambiente | 11 | 0 | 47 820 |
| 3.0 TDI 204 ch Quattro S tronic 7 Ambiente | 11 | □ 500 | 50 720 |
| 3.0 TDI 245 ch S tronic 7 Ambiente | 15 | □ 2 200 | 53 270 |
| 3.0 BiTDI 313 ch Quattro Tiptronic 8 Am. L | 20 | □ 2 200 | 64 870 |
| Surcoût Ambition Luxe : Ambiente + 5 400 € | | | |
| Surcoût S line : Ambiente + 6 600 € | | | |
| Surcoût Avus : Ambition Luxe + 3 400 € / Hybrid Avus + 6 500 € | | | |
| **A6 AVANT (BREAK)** | | | |
| Surcoût : berline + 2 500 € | | | |
| **RS6 AVANT (BREAK)** | | | |
| 4.0 V8 TFSI 560 ch | 51 | □ 8 000 | 121 710 |
| **A6 ALLROAD QUATTRO** | | | |
| 3.0 V6 TFSI 310 ch S tronic 7 Ambiente | 21 | □ 8 000 | 62 320 |
| 3.0 V6 TDI 204 ch S tronic 7 Ambiente | 12 | □ 1 600 | 57 760 |
| 3.0 V6 TDI 245 ch S tronic 7 Ambiente | 15 | □ 2 200 | 60 290 |
| 3.0 V6 TDI 313 ch Tiptronic 8 Ambition Luxe | 20 | □ 2 200 | 70 090 |
| Surcoût Ambition Luxe : Ambiente + 5 400 € | | | |
| Surcoût Avus : Ambition Luxe + 3 400 € | | | |
| **A7 SPORTBACK** | | | |
| 3.0 TFSI 333 ch Quattro Ambiente | 22 | □ 3 000 | 68 600 |
| 3.0 TDI 218 ch Ambiente S tronic | 12 | 0 | 60 900 |
| 3.0 TDI 218 ch Quattro Ambiente S tronic | 12 | □ 250 | 63 900 |
| 3.0 TDI 272 ch Quattro S tronic 7 Ambiente | 16 | □ 250 | 67 500 |
| 3.0 TDI 320 ch Quat.tro tiptronic Ambiente | 21 | □ 2 200 | 71 500 |
| Surcoût Ambition Luxe : Ambiente + 4 100 € | | | |
| Surcoût S line : Ambiente + 6 100 € | | | |
| Surcoût Avus : Ambiente + 12 600 € | | | |
| **A8** | | | |
| 3.0 TFSI 310 ch Tiptronic 8 | 19 | □ 8 000 | 88 830 |
| 4.0 V8 TFSI 435 ch Tiptronic 8 | 31 | □ 8 000 | 109 420 |
| 4.0 TFSI 420 ch S8 | NC | □ 8 000 | 133 650 |
| 3.0 V6 TDI 258 ch | 15 | □ 1 600 | 86 310 |
| 4.2 V8 TDI 385 ch | 24 | □ 6 500 | 104 680 |
| Surcoût châssis long (limousine) : berline + 5 350 € | | | |
| Surcoût Avus : A8 + 11 900 € (châssis long) ; + 12 000 € (châssis court) | | | |
| **Q3** | | | |
| 1.4 TFSI 150 ch Attraction | 8 | □ 250 | 29 780 |
| 2.0 TFSI 170 ch Quattro Attraction | 10 | □ 2 200 | 33 400 |
| 2.0 TFSI 170 ch Quattro S tronic 7 Att. | 10 | □ 3 000 | 35 500 |
| 2.0 TFSI 211 ch Quattro S tronic 7 S line | 13 | □ 3 000 | 43 560 |
| 2.5 TFSI 310 ch RS | NC | □ 3 000 | 61 660 |
| 2.0 TDI 140 ch Attraction | 8 | □ 250 | 30 740 |
| 2.0 TDI 140 ch Quattro Attraction | 8 | □ 900 | 32 940 |
| 2.0 TDI 177 ch Attraction | 10 | □ 2 200 | 33 650 |
| 2.0 TDI 177 ch Quattro S tronic 7 Attraction | 10 | □ 2 200 | 35 850 |
| Surcoût finition Ambiente : Attraction + 2 250 € | | | |
| Surcoût finition S line : Ambiente + 3 150 € | | | |
| Surcoût finition Ambition luxe : Ambiente + 4 700 € | | | |
| **Q5** | | | |
| 2.0 TFSI 180 ch Quattro Ambiente | 11 | □ 2 200 | 40 800 |
| 2.0 TFSI 225 ch Quattro Ambiente | 14 | □ 3 000 | 43 250 |
| 2.0 TFSI 225 ch Quattro Tiptronic 8 Amb. | 14 | □ 3 600 | 45 450 |
| 2.0 TFSI 245 ch Hybrid Tip. 8 Ambiente | 12 | □ 6 500 | 57 600 |
| 3.2 FSI 272 ch S tronic 7 Ambiente | 18 | □ 6 500 | 50 600 |
| 2.0 TDI 150 ch Ambiente | 8 | □ 250 | 37 600 |
| 2.0 TDI 177 ch Ambiente | 10 | □ 2 200 | 42 850 |
| 2.0 TDI 177 ch S tronic 7 | 10 | □ 2 200 | 45 050 |
| 3.0 TDI 245 ch S tronic 7 Ambiente | 15 | □ 2 200 | 51 500 |
| 3.0 V6 BiTDI 313 ch SQ5 | 20 | □ 3 000 | 71 400 |
| Surcoût Ambition Luxe : Ambiente + 4 800 € | | | |
| Surcoût S line : Ambition Luxe + 2 100 € ( + 2 900 € Q5 Hybrid) | | | |
| Surcoût Avus : Ambition Luxe + 5 100 € (2 200 € Q5 Hybrid) | | | |
| **Q7** | | | |
| 3.0 TFSI V6 272 ch Tiptronic 8 Ambiente | 19 | □ 8 000 | 60 840 |
| 3.0 TFSI V6 333 ch Ambition Luxe | 24 | □ 8 000 | 70 090 |
| 3.0 V6 TDI 204 ch Ambiente 7 pl. | 13 | □ 8 000 | 56 350 |
| 3.0 V6 TDI 245 ch Ambiente 7 pl. | 15 | □ 6 500 | 58 160 |
| 3.0 V6 TDI Clean diesel 245 ch Ambiente 7 pl. | 15 | □ 4 000 | 58 670 |
| 4.2 V8 TDI 340 ch Ambition Luxe 7 pl. | 25 | □ 8 000 | 83 470 |
| Surcoût finition Ambition Luxe : Ambiente + 5 100 € (7 pl.), 6 600 € (6 pl.). | | | |
| Surcoût S line : Ambition Luxe + 3 700 €, 5 200 € (6 pl.). | | | |
| Surcoût Avus : S line + 6 100 € (7 pl.), 7 600 € (6 pl.), 3 800 € (4.2 TDI) | | | |
| **NOUVEAU TT** | | | |
| 2.0 TFSI 230 ch | NC | □ 500 | 40 300 |
| 2.0 TFSI 230 ch S tronic | NC | □ 2 200 | 45 200 |
| 2.0 TDI 184 ch | NC | 0 | 39 900 |
| **TT ROADSTER** | | | |
| 1.8 TFSI 160 ch | 9 | □ 900 | 36 540 |
| 1.8 TFSI 160 ch S tronic 7 | 9 | □ 900 | 38 940 |
| 2.0 TFSI 211 ch | 12 | □ 1 600 | 41 850 |
| 2.0 TFSI 211 ch S tronic 6 | 12 | □ 1 600 | 44 250 |
| 2.0 TFSI 211 ch Quattro S tronic 6 | 12 | □ 1 600 | 46 750 |
| TTS 272 ch Quattro | 17 | □ 3 600 | 55 500 |
| 2.5 TFSI RS Plus 360 ch Quattro | 24 | □ 8 000 | 67 350 |
| 2.0 TDI 170 ch Quattro | 9 | □ 250 | 44 060 |
| 2.0 TDI 170 ch Quattro S tronic 6 | 9 | □ 250 | 46 460 |
| Surcoût finition S line : TT + 1 650 € | | | |
| Surcoût Ambition Luxe : TT + 4 300 € (2.0 TFSI, 2.0 TDI), + 5 200 € (1.8 TFSI) | | | |
| **R8** | | | |
| 4.2 V8 430 ch | 34 | □ 8 000 | 118 100 |
| 4.2 V8 430 ch S tronic | 34 | □ 8 000 | 124 400 |
| 5.2 V10 525 ch | 45 | □ 8 000 | 162 100 |
| 5.2 V10 525 ch R tronic | 45 | □ 8 000 | 162 100 |
| 5.2 V10 Plus 550 ch R tronic | 49 | □ 8 000 | 176 800 |
| **R8 SPYDER** | | | |
| 4.2 V8 430 ch | 34 | □ 8 000 | 131 700 |
| 4.2 V8 430 ch S tronic | 34 | □ 8 000 | 138 000 |
| 5.2 V10 525 ch | 46 | □ 8 000 | 175 700 |
| 5.2 V10 525 ch R tronic | 45 | □ 8 000 | 175 700 |

## BMW

| TYPE | CV | B/M* | PRIX |
|---|---|---|---|
| **SÉRIE 1 (3 PORTES)** | | | |
| 114i 102 ch Premiere | 6 | 0 | 22 950 |
| 116i 136 ch Premiere | 7 | 0 | 24 650 |
| 118i 170 ch Lounge | 9 | □ 150 | 28 400 |
| 125i 218 ch Lounge | 13 | □ 1 600 | 31 650 |
| M135i 320 ch | 21 | □ 4 000 | 45 100 |
| M135i 320 ch xDrive | 21 | □ 3 600 | 49 500 |
| 114d 95 ch Première | 5 | 0 | 22 950 |
| 116d 116 ch Premiere | 6 | 0 | 24 650 |
| 116d 116 ch EfficientDynamics Premiere | 6 | 0 | 24 650 |
| 118d 143 ch Lounge | 7 | 0 | 28 400 |
| 118d 143 ch xDrive Lounge | 7 | 0 | 30 400 |
| 120d 184 ch Lounge | 10 | 0 | 31 150 |
| 120d 184 ch xDrive Lounge | 10 | 0 | 33 150 |
| 125d 218 ch Lounge | 12 | 0 | 34 650 |
| Surcoût finition Lounge : Premiere + 1 800 € | | | |
| Surcoût finition Sport : Lounge + 2 100 € (120d : + 1 850 €) | | | |
| Surcoût finition Lounge Plus / Urban Life : Sport + 500 € (120d + 750 €) | | | |
| **SÉRIE 1 (5 PORTES)** | | | |
| Surcoût : 3 portes + 750 € | | | |
| **SÉRIE 2 COUPÉ** | | | |
| 220i 184 ch Lounge | 10 | □ 900 | 33 300 |
| M235i 326 ch M Sport | 22 | □ 4 000 | 47 600 |
| 218d 143 ch Lounge | 7 | 0 | 31 400 |
| 220d 184 ch Lounge | 10 | 0 | 34 300 |
| 225d 218 ch Lounge | 12 | 0 | 39 900 |
| Surcoût Sport : Lounge + 3 550 € | | | |
| Surcoût M Sport : Sport + 2 650 € | | | |
| **SÉRIE 2 CABRIOLET** | | | |
| 218i 136 ch Lounge | NC | NC | 34 350 |
| 220i 184 ch Lounge | 11 | □ 2 200 | 37 600 |
| 228i 245 ch Lounge | 15 | □ 2 200 | 40 550 |
| M235i 326 ch M Sport | 22 | □ 6 500 | 52 900 |
| 220d 190 ch Lounge | 10 | 0 | 39 150 |
| Surcoût Sport : Lounge + 3 550 € | | | |
| Surcoût Luxury : Sport + 2 500 € | | | |
| Surcoût M Sport : Luxury + 150 € | | | |
| **SÉRIE 2 ACTIVE TOURER** | | | |
| 218i 136 ch Lounge | NC | 0 | 29 802 |
| 225i 231 ch Lounge | NC | □ 250 | 37 802 |
| 218d 150 ch Lounge | NC | 0 | 32 502 |
| Surcoût Sport : Luxury + 2 400 € | | | |
| Surcoût Luxury : Lounge + 3 900 € | | | |
| **I3** | | | |
| Électrique125 kW (170 ch) | 3 | ■ 6 300 | 35 200 |
| **SÉRIE 3 BERLINE** | | | |
| 316i 136 ch Lounge | 7 | 0 | 29 990 |
| 320i 170 ch ED Edition Lounge | 9 | 0 | 34 700 |
| 320i 184 ch Lounge | 10 | □ 500 | 34 700 |
| 328i 245 ch Lounge | 14 | □ 900 | 40 400 |
| ActiveHybrid 340 ch Lounge | 19 | □ 250 | 54 800 |
| 335i 306 ch Lounge | 20 | □ 4 000 | 46 000 |
| M3 431 ch | 32 | □ 8 000 | 80 900 |
| 316d 116 ch Lounge | 6 | 0 | 30 990 |
| 318d 143 ch Lounge | 7 | 0 | 33 500 |
| 320d 163 ch Effic. Dyn. Ed. Lounge | 8 | 0 | 36 700 |
| 320d 184 ch Lounge | 10 | 0 | 36 700 |
| 325d 218 ch Lounge | 12 | 0 | 40 300 |
| 330d 258 ch Lounge | 15 | 0 | 45 700 |
| 335d 313 ch xDrive Lounge | 20 | □ 500 | 52 700 |
| Surcoût finition Modern/Sport : Lounge + 4 400 € | | | |
| Surcoût finition Luxury : Modern/Sport + 3 200 € | | | |
| Surcoût finition M Sport : Modern / Sport + 3 400 € | | | |
| Surcoût xDrive : + 2 400 € | | | |
| **SÉRIE 3 TOURING (BREAK)** | | | |
| Surcoût : berline + 1 600 €. | | | |
| **SÉRIE 3 GT** | | | |
| 320i 184 ch Lounge BVA8 | 10 | □ 500 | 39 900 |
| 320i 184 ch xDrive Lounge | 10 | □ 1 600 | 42 300 |
| 328i 245 ch xDrive Lounge | 15 | □ 2 200 | 47 600 |
| 335i 306 ch xDrive Lounge | 20 | □ 4 000 | 53 600 |
| 318d 143 ch Lounge | 7 | 0 | 36 990 |
| 320d 184 ch Lounge | 10 | 0 | 40 300 |
| 320d 184 ch xDrive Lounge | 10 | □ 150 | 42 700 |
| 325d 218 ch Lounge | 12 | □ 150 | 43 500 |
| 330d 258 ch Lounge | 15 | □ 250 | 49 300 |
| 330d 258 ch xDrive Lounge | 15 | □ 500 | 51 700 |
| 335d 313 ch xDrive Lounge | 20 | □ 900 | 55 100 |
| Surcoût Modern / Sport : Lounge + 5 500 € | | | |
| Surcoût finition Luxury : Modern/Sport + 3 300 € | | | |



* ■ Bonus écologique (en €) ; □ Malus écologique (en €).

## SÉRIE 4 COUPÉ

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 420i 184 ch Lounge | 10 | ☐ | 500 | 38 800 |
| 428i 245 ch Lounge | 14 | ☐ | 1 500 | 43 000 |
| 428i xDrive 245 ch Lounge BVA8 | 15 | ☐ | 2 200 | 47 600 |
| 435i 306 ch Lounge | 20 | ☐ | 3 600 | 49 950 |
| 435i xDrive 306 ch Lounge BVA8 | 20 | ☐ | 3 000 | 54 550 |
| M4 431 ch | 32 | ☐ | 8 000 | 81 900 |
| 420d 184 ch Lounge | 10 | | 0 | 40 700 |
| 425d 218 ch Lounge | 12 | ☐ | 150 | 43 500 |
| 430d 258 ch Lounge | 15 | | 0 | 49 600 |
| 430d xDrive 258 ch Lounge | 15 | ☐ | 250 | 52 000 |
| 435d 313 ch xDrive Lounge | 20 | ☐ | 500 | 55 600 |

Surcoût finition Sport : Lounge + 4 900 €
Surcoût finition Luxury : Sport + 3 200 €
Surcoût finition M Sport : Luxury + 200 €

## SÉRIE 4 GRAN COUPE

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 428i 245 ch Lounge | 15 | ☐ | 1 600 | 43 000 |
| 428i 245 ch xDrive Lounge BVA8 | 15 | ☐ | 2 200 | 47 600 |
| 435i 306 ch Lounge | 20 | ☐ | 4 000 | 49 950 |
| 418d 143 ch Lounge | 7 | | 0 | 37 700 |
| 420d 184 ch Lounge | 10 | | 0 | 40 700 |
| 420d 184 ch xDrive Lounge | 10 | | 0 | 43 100 |

Surcoût finition Sport / Modern : Lounge + 4 700 €
Surcoût finition Luxury : Sport/Modern + 3 500 €
Surcoût finition M Sport : Sport/Modern + 2 900 €

## SÉRIE 4 CABRIOLET

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 428i 245 ch Lounge | 15 | ☐ | 2 200 | 50 900 |
| 435i 306 ch Lounge | 20 | ☐ | 4 000 | 56 550 |
| M4 431 ch | 32 | ☐ | 8 000 | 88 500 |
| 420d 184 ch Lounge | 10 | ☐ | 150 | 48 400 |

Surcoût finition Sport : Lounge + 4 900 €
Surcoût finition Luxury : Sport + 3 200 €
Surcoût finition M Sport : Luxury + 200 €

## SÉRIE 5

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 528i 245 ch Lounge Plus | 15 | ☐ | 1 600 | 50 450 |
| 528i 245 ch xDrive Lounge Plus | 15 | ☐ | 900 | 55 350 |
| 535i 306 ch Lounge Plus | 20 | ☐ | 4 000 | 57 100 |
| 535i 306 ch xDrive Lounge Plus | 20 | ☐ | 3 000 | 62 000 |
| ActiveHybrid 5 340 ch Lounge Plus | 19 | ☐ | 900 | 68 300 |
| M5 V8 560 ch | 47 | ☐ | 8 000 | 119 300 |
| 518d 143 ch Lounge | 7 | | 0 | 39 900 |
| 520d 184 ch Lounge | 10 | | 0 | 43 500 |
| 520d xDrive 184 ch Lounge BVA8 | 10 | | 0 | 48 400 |
| 525d 218 ch Lounge Plus | 12 | | 0 | 50 450 |
| 525d xDrive 218 ch Lounge Plus BVA8 | 12 | | 0 | 55 350 |
| 530d 258 ch Lounge Plus | 15 | | 0 | 56 500 |
| 530d xDrive 258 ch Lounge Plus BVA8 | 15 | ☐ | 500 | 59 100 |
| 535d 313 ch Lounge Plus BVA8 | 20 | | 0 | 61 400 |
| 535d xDrive 313 ch Lounge Plus BVA8 | 20 | ☐ | 900 | 64 000 |
| M550d 381 ch xDrive M Performance | 26 | ☐ | 2 200 | 88 000 |

Surcoût Lounge Plus : Lounge + 3 350 €
Surcoût Modern : Lounge Plus + 3 950 € (3 650 € sur 535i et 535d : 3 450 € sur ActiveHybrid) ; 3 850 € sur 520d
Surcoût Luxe / M Sport : Modern + 1 850 €.
Surcoût M Sport : Luxe + 800 € (ActiveHybrid)
Surcoût 520i/528i/530i/520d/525d/530d Luxe : Sport Design + 1 700
Surcoût 535i/535d Luxe : Sport Design + 1 200 €
Surcoût 520i/528i/530i/520d/525d/530d/535d Exclusive : Luxe + 6 200 €
Surcoût 535i Exclusive : Sport Design + 6 500 €

## SÉRIE 5 TOURING (BREAK)

Surcoût : berline (sauf 540i) +2 500 € ; M5 + 2 050 €

## SÉRIE 5 GT

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 535i xDrive 306 ch Lounge Plus | 20 | ☐ | 6 500 | 68 500 |
| 520d 184 ch Lounge Plus | 10 | ☐ | 250 | 55 500 |
| 530d 258 ch Lounge Plus | 15 | ☐ | 1 600 | 63 000 |
| 530d xDrive 258 ch Lounge Plus | 16 | ☐ | 2 200 | 65 600 |
| 535d xDrive 313 ch Lounge Plus | 20 | ☐ | 2 200 | 70 500 |

Surcoût finition Modern : Lounge Plus + 6 800 € (6 450 € 535d xDrive).
Surcoût finition Luxury : Modern + 1 600 € (1 650 € 535d xDrive).
Surcoût M SPort : Luxury + 2 500 € (2 450 € sur 535d xDrive).

## SÉRIE 6 COUPE

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 640i 320 ch Excellis | 21 | ☐ | 3 000 | 80 700 |
| 640i 320 ch xDrive Excellis | 21 | ☐ | 4 000 | 84 100 |
| 650i 450 ch Excellis | 31 | ☐ | 6 500 | 95 000 |
| 650i xDrive 450 ch Excellis | 31 | ☐ | 8 000 | 98 400 |
| M6 560 ch DKG7 | 47 | ☐ | 8 000 | 134 100 |
| 640d 313 ch Excellis | 20 | ☐ | 900 | 83 800 |
| 640d xDrive 313 ch Excellis | 20 | ☐ | 900 | 87 200 |

Surcoût finition Luxe : Excellis + 4 000 €
Surcoût finition Sport Design : Luxe + 4 700 €
Surcoût finition Exclusive : Sport Design + 3 700 €
Surcoût finition Exclusive Individual : Exclusive + 6 700 €

## SÉRIE 6 CABRIOLET

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 640i 320 ch Excellis | 21 | ☐ | 3 600 | 89 850 |
| 640i 320 ch xDrive Excellis | 21 | ☐ | 4 000 | 93 200 |
| 650i 450 ch Excellis | 31 | ☐ | 8 000 | 104 150 |
| 650i xDrive 450 ch Excellis | 31 | ☐ | 8 000 | 107 550 |
| M6 560 ch DKG7 | 47 | ☐ | 8 000 | 141 600 |
| 640d 313 ch Excellis | 20 | ☐ | 900 | 92 950 |
| 640d xDrive 313 ch Excellis | 20 | ☐ | 1 600 | 96 350 |

Surcoût finition Luxe : Excellis + 4 000 €
Surcoût finition Sport Design : Luxe + 4 700 €
Surcoût finition Exclusive : Sport Design + 3 700 €
Surcoût finition Exclusive Individual : Exclusive + 6 700 €

## SÉRIE 6 GRANCOUPÉ

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 640i 320 ch Excellis | 21 | ☐ | 3 000 | 82 200 |
| 650i 450 ch Excellis | 31 | ☐ | 6 500 | 96 500 |
| M6 560 ch DKG7 | 47 | ☐ | 8 000 | 138 900 |
| 640d 313 ch Excellis | 20 | ☐ | 900 | 85 300 |

Surcoût finition Luxe : Excellis + 3 200 €
Surcoût finition Sport Design : Luxe + 5 500 €
Surcoût finition Exclusive : Sport Design + 4 100 €
Surcoût finition Exclusive Individual : Exclusive + 6 700 €
Surcoût xDrive : sDrive + 3 400 €

## SÉRIE 7

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 740i 320 ch Luxe | 21 | ☐ | 3 600 | 89 700 |
| 740i 320 ch Exclusive | 21 | ☐ | 3 600 | 99 050 |
| 750i 450 ch xDrive Luxe | 34 | ☐ | 6 500 | 106 400 |
| 750i 450 ch xDrive Exclusive | 34 | ☐ | 6 500 | 115 750 |
| ActiveHybrid 7 354 ch Luxe | 21 | M | 2 200 | 95 200 |
| ActiveHybrid 7 354 ch Exclusive | 21 | M | 2 200 | 104 550 |
| 760i 544 ch Exclusive | 46 | M | 8 000 | 148 800 |
| 730d 258 ch Luxe | 15 | M | 900 | 84 800 |
| 730d 258 ch Exclusive | 15 | M | 900 | 94 150 |
| 730d xDrive 258 ch Luxe | 16 | M | 2 200 | 88 200 |
| 730d xDrive 258 ch Exclusive | 16 | M | 2 200 | 97 550 |
| 740d 313 ch Luxe | 20 | M | 900 | 90 700 |
| 740d 313 ch Exclusive | 20 | M | 900 | 100 050 |
| 740d xDrive 313 ch Luxe | 20 | M | 2 200 | 94 100 |
| 740d xDrive 313 ch Exclusive | 20 | M | 2 200 | 103 450 |
| 750d xDrive 381 ch Luxe | 26 | M | 2 200 | 106 400 |
| 750d xDrive 381 ch Exclusive | 26 | M | 2 200 | 115 750 |

## NOUVEAU X1

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| sDrive 20i 184 ch Lounge | 11 | M | 2 200 | 34 600 |
| xDrive 20i 184 ch Lounge | 11 | M | 3 000 | 36 850 |
| xDrive 28i 245 ch Lounge | 15 | M | 3 000 | 44 600 |
| sDrive 16d 116 ch Premiere | 6 | | 0 | 30 700 |
| sDrive 18d 143 ch Lounge | 8 | | 0 | 32 700 |
| xDrive 18d 143 ch Premiere | 8 | M | 500 | 34 950 |
| sDrive 20d EfficientDyn. 163 ch Lounge | 8 | | 0 | 35 700 |
| sDrive 20d 184 ch Lounge | 10 | | 0 | 35 700 |
| xDrive 20d 184 ch Lounge | 10 | M | 500 | 37 950 |
| xDrive 25d 218 ch Lounge | 12 | M | 1 600 | 40 400 |

Surcoût Lounge : Premiere + 1 900 €
Surcoût Lounge Plus : Lounge + 4 450 € (sDrive16d, sDrive18d, xDrive18d); + 4 500 €
Surcoût Sport : Lounge 1 850 € (sDrive20d EfficientDynamics)+ 1 950 € (sDrive16d, sDrive18d, xDrive18d), + 2 500 €
Surcoût xLine : Sport + 1 600 € (sDrive16d, sDrive18d, xDrive18d); + 1 750 €
Surcoût M Sport : xLine + 2 750 € (sDrive20i, xDrive20i, xDrive28i, xDrive25d); + 2 850 €

## X3

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| sDrive 20i 184 ch Lounge | 11 | M | 2 200 | 40 900 |
| xDrive 28i 245 ch Lounge BVA | 17 | M | 2 200 | 48 800 |
| xDrive 35i 306 ch Lounge Plus BVA | 20 | M | 6 500 | 56 700 |
| sDrive18d 150 ch Lounge | 8 | | 0 | 38 500 |
| xDrive 20d 190 ch Lounge | 10 | M | 250 | 42 950 |
| xDrive 30d 258 ch Lounge BVA | 16 | M | 900 | 51 750 |
| xDrive 35d 313 ch Lounge Plus BVA | 20 | M | 2 200 | 60 100 |

Surcoût Lounge Plus : Lounge + 3 600 €
Surcoût xLine : Lounge Plus + 5 100 €
Surcoût M Sport : xLine + 800 €

## X4

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| xDrive 28i 245 ch Lounge Plus BVA | 15 | M | 2 200 | 55 850 |
| xDrive 35i 306 ch Lounge Plus BVA | 20 | M | 6 500 | 59 850 |
| xDrive 20d 190 ch Lounge Plus | 10 | M | 250 | 49 800 |
| xDrive 20d 190 ch Lounge Plus BVA | 10 | | 0 | 52 160 |
| xDrive 30d 258 ch Lounge Plus BVA | 15 | M | 900 | 58 800 |
| xDrive 35d 313 ch Lounge Plus BVA | 2 | M | 2 200 | 63 350 |

Surcoût xLine : Lounge Plus + 4 750 €
Surcoût M Sport : xLine + 2 000 €

## X5

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| xDrive 35i 306 ch BVA8 Lounge Plus | 20 | M | 6 500 | 68 300 |
| xDrive 35i 306 ch BVA8 Lounge Plus (7 pl.) | 20 | M | 6 500 | 70 750 |
| xDrive 50i 450 ch BVA8 Lounge Plus | 25 | M | 8 000 | 84 700 |
| xDrive 50i 450 ch BVA8 Lounge Plus (7 pl.) | 25 | M | 8 000 | 87 150 |
| sDrive 25d 218 ch Lounge | 13 | M | 900 | 52 950 |
| sDrive 25d 218 ch Lounge (7 pl.) | 13 | M | 900 | 57 700 |
| xDrive 25d 218 ch Lounge | 13 | M | 1 600 | 55 950 |
| xDrive 25d 218 ch Lounge (7 pl.) | 13 | M | 1 600 | 60 7000 |
| xDrive 30d 258 ch Lounge Plus | 16 | M | 2 200 | 66 750 |
| xDrive 30d 258 ch Lounge plus (7 pl.) | 16 | M | 2 200 | 69 200 |
| xDrive 40d 313 ch Lounge Plus | 20 | M | 2 200 | 71 650 |
| xDrive 40d 313 ch Lounge plus (7 pl.) | 20 | M | 2 200 | 74 100 |
| M50d 381 ch M Sport | 26 | M | 2 200 | 93 700 |
| M50d 381 ch M Sport (7 pl.) | 26 | M | 2 200 | 95 600 |

Surcoût Lounge Plus : Lounge + 6 400 €
Surcoût xLine : Lounge Plus +4 500 € (4 550 € xDrive35i et 30d; 4 200 € xDrive40d)
Surcoût Exclusive : xLine + )6 550 €
Surcoût 7 Places : 5 Places + 2 450 €

## NOUVEAU X6

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| xDrive 50i 450 ch Lounge Plus | 34 | M | 8 000 | 88 700 |
| xDrive 30d 258 ch Lounge Plus | 16 | M | 2 200 | 70 900 |
| xDrive M50d 381 ch | 26 | M | 2 200 | 98 900 |

Surcoût M Sport : Lounge Plus + 10 200 € (10 700 € sur xDrive 30d)
Surcoût Exclusive : M Sport + 1 850 € (2 100 € sur xDrive30d)

## Z4 CABRIOLET

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| sDrive18i 156 ch Lounge | 9 | M | 2 200 | 36 990 |
| sDrive 20i 184 ch Lounge | 11 | M | 2 200 | 39 950 |
| sDrive 28i 245 ch Lounge | 15 | M | 2 200 | 45 950 |
| sDrive 35i 306 ch Lounge | 21 | M | 8 000 | 51 300 |
| sDrive 35is 340 ch M Sport DKG7 | 23 | M | 8 000 | 65 200 |

Surcoût Lounge Plus : Lounge +3 750 € (2 650 € sDrive28i / 2 450 € sDrive 35i)
Surcoût Pure Design : Lounge Plus + 1 400 € (1 450 € sur sDrive28i)
Surcoût M Sport : Pure Design + 1 400 € (1550 € sDrive28i / 1 500 € sDrive 35i)

## i8

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| i8 3Pure Impulse* 362 ch | 11 | B | 4 000 | 141 950 |

# CITROËN

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

## C-ZERO

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| C-Zero Airdream Confort | 1 | B | 6 300 | 29 600 |

## NOUVELLE C1 (3 PORTES)

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| VTi 68 ch Start | 4 | | 0 | 9 950 |
| e-VTi 68 ch Feel | 3 | B | 150 | 13 500 |
| VTi 82 ch Feel | 4 | | 0 | 9 950 |

Surcoût Live : Start + 200 €
Surcoût Feel : Live + 1 700 €
Surcoût ETG : BVM + 850 €

## NOUVELLE C1 (5 PORTES)

Surcoût : 3 portes + 500 €

## NOUVELLE C1 AIRSCAPE (3 PORTES)

Surcoût : berline 3 portes + 1 450 €

## NOUVELLE C1 AIRSCAPE (5 PORTES)

Surcoût : C1 Airscape + 500 €

## C3

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| VTi 68 ch PureTech Attraction | 4 | | 0 | 13 500 |
| VTi 68 ch PureTech Confort | 4 | | 0 | 15 500 |
| VTi 82 ch PureTech Attraction | 4 | | 0 | 14 100 |
| VTi 82 ch PureTech Confort | 4 | | 0 | 16 100 |
| e-VTi PureTech 82 ch Confort ETG | 4 | | 0 | 16 900 |
| VTi 82 ch PureTech Exclusive | 5 | | 0 | 17 800 |
| e-VTi PureTech 82 ch Exclusive ETG | 4 | | 0 | 18 600 |
| VTi 120 ch Exclusive | 6 | | 0 | 18 700 |
| HDi 70 ch Attraction | 4 | | 0 | 15 500 |
| HDi 70 ch Confort | 4 | | 0 | 17 450 |
| HDi 70 ch Exclusive | 4 | | 0 | 19 150 |
| e-HDi 70 ch Confort BMP | 3 | B | 150 | 18 450 |
| HDi 90 ch Confort | 5 | | 0 | 18 350 |
| e-HDi 90 ch Confort | 5 | | 0 | 18 800 |
| HDi 90 ch Exclusive | 5 | | 0 | 20 050 |
| e-HDi 90 ch Exclusive | 5 | | 0 | 20 500 |

Surcoût BMP / ETG : BVM + 600 € / 900 €

## C3 PICASSO

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| VTi 95 ch Attraction | 6 | ☐ | 500 | 16 600 |
| VTi 95 ch Confort | 6 | ☐ | 250 | 18 450 |
| VTi 120 ch Confort | 7 | ☐ | 500 | 19 100 |
| VTi 120 ch Exclusive | 7 | ☐ | 900 | 21 000 |
| HDi 90 ch Attraction | 5 | | 0 | 18 600 |
| HDi 90 ch Confort | 5 | | 0 | 20 450 |
| HDi 90 ch Exclusive | 5 | | 0 | 22 350 |
| e-HDi 90 ch S/S Confort | 5 | | 0 | 21 850 |
| e-HDi 90 ch S/S Exclusive | 5 | | 0 | 23 600 |
| HDi 115 ch Confort | 5 | | 0 | 21 850 |
| HDi 115 ch sExclusive | 6 | | 0 | 23 750 |

## C4 CACTUS (5 PORTES)

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| VTi 75 ch Start | 4 | | 0 | 13 950 |
| VTi 82 ch Live | 4 | | 0 | 15 200 |
| e-VTi 82 ch Feel ETG | 4 | | 0 | 17 850 |
| e-HDi 92 ch Feel ETG | 4 | | 0 | 20 550 |
| BlueHDi 100 ch Live | 5 | B | 150 | 18 900 |

Surcoût Live : Start + 1 250 €
Surcoût Live : Feel + 1 750 €
Surcoût Shine : Feel + 1 750 €

## C4 BERLINE (5 PORTES)

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| VTi 95 ch Attraction | 6 | ☐ | 250 | 19 200 |
| VTi 120 ch Attraction | 7 | ☐ | 500 | 20 700 |
| VTi 120 ch Confort | 7 | ☐ | 500 | 22 100 |
| VTi 120 ch Exclusive | 7 | ☐ | 500 | 25 150 |
| e-THP 130 ch Confort | 7 | | 0 | 23 050 |
| e-THP 130 ch Exclusive | 7 | | 0 | 26 100 |
| e-THP 130 ch Exclusive + | 7 | | 0 | 27 450 |
| THP 155 ch Exclusive BMP6 | 9 | ☐ | 500 | 27 200 |
| HDi 90 ch Attraction | 5 | | 0 | 22 200 |
| HDi 90 ch Confort | 5 | | 0 | 23 600 |
| HDi 90 ch Exclusive | 5 | | 0 | 26 650 |
| e-HDi 115 ch Confort | 6 | | 0 | 23 600 |
| e-HDi 115 ch S/S Confort ETG6 | 6 | | 0 | 25 700 |
| e-HDi 115 ch S/S Exclusive | 6 | | 0 | 28 050 |
| e-HDi 115 ch S/S Exclusive ETG6 | 6 | | 0 | 28 750 |
| e-HDi 115 ch S/S Exclusive + | 6 | | 0 | 29 400 |
| e-HDi 115 ch S/S Exclusive + ETG6 | 6 | | 0 | 30 100 |
| HDi 150 ch Exclusive | 8 | | 0 | 29 450 |
| HDi 150 ch Exclusive + | 8 | | 0 | 30 800 |

## C4 PICASSO (5 PLACES)

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| VTi 120 ch Attraction | 7 | ☐ | 500 | 23 250 |
| THP 155 ch Intensive | 9 | ☐ | 250 | 28 400 |
| e-THP 165 ch Intensive BVA | 9 | | 0 | 30 450 |
| HDi 90 ch Attraction | 5 | | 0 | 24 450 |
| e-HDi 90 ch Attraction | 5 | | 0 | 25 450 |
| e-HDi 115 ch Attraction | 6 | | 0 | 25 600 |
| e-HDi 115 ch Attraction ETG6 | 6 | | 0 | 26 300 |
| BlueHDi 150 ch Intensive | 7 | | 0 | 31 250 |

Surcoût Confort: Attraction + 1 550 €
Surcoût Intensive: Confort + 2 000 €
Surcoût Exclusive: Intensive + 2 950 €

## GRAND C4 PICASSO (7 PLACES)

Surcoût : C4 Picasso + 1 200 €

## C4 AIRCROSS

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 1.6 115 ch 4x2 Attraction | 6 | ☐ | 150 | 23 700 |
| 1.6 115 ch 4x2 Confort | 6 | ☐ | 150 | 25 950 |
| e-HDi 115 ch 4x2 Confort | 6 | | 0 | 29 050 |
| e-HDi 115 ch 4x4 Confort | 6 | | 0 | 30 850 |
| e-HDi 115 ch 4x2 Exclusive | 6 | | 0 | 33 900 |
| e-HDi 115 ch 4x4 Exclusive | 6 | | 0 | 35 700 |
| e-HDi 150 ch 4x4 Confort | 8 | ☐ | 900 | 32 850 |
| e-HDi 150 ch 4x2 Exclusive | 8 | ☐ | 500 | 35 900 |
| e-HDi 150 ch 4x4 Exclusive | 8 | ☐ | 900 | 37 700 |

## C5

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| VTi 120 ch Attraction | 7 | ☐ | 500 | 24 500 |
| THP 155 ch Confort BVA | 9 | ☐ | 2 200 | 31 000 |
| THP 155 ch Exclusive | 9 | ☐ | 1 600 | 33 750 |
| HDi 115 ch Attraction | 6 | | 0 | 26 800 |
| HDi 115 ch Confort | 6 | | 0 | 28 700 |
| e-HDi 115 ch S/S Attraction BMP6 | 6 | | 0 | 27 800 |
| e-HDi 115 ch S/S Confort BMP6 | 6 | | 0 | 29 700 |
| HDi 140 ch Confort | 8 | | 0 | 31 200 |
| HDi 140 ch Exclusive | 8 | | 0 | 33 150 |
| HDi 160 ch Confort | 10 | | 0 | 31 900 |
| HDi 160 ch Exclusive | 10 | | 0 | 35 950 |
| HDi 160 ch Exclusive + | 10 | | 0 | 37 750 |
| HDi 200 ch Exclusive BVA6 | 12 | ☐ | 1 600 | 39 450 |
| HDi 200 ch Exclusive + BVA6 | 12 | ☐ | 1 600 | 41 100 |

## C5 TOURER (BREAK)

Surcoût : berline + 1 100 €

## C5 CROSS TOURER

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| HDi 115 ch Millenium | 6 | | 0 | 32 150 |
| e-HDi 115 ch S/S Millenium BMP6 | 6 | | 0 | 32 850 |
| HDi 140 ch Millenium | 8 | ☐ | 150 | 34 850 |
| HDi 160 ch Millenium | 10 | ☐ | 150 | 35 450 |
| HDi 160 ch Exclusive | 10 | ☐ | 150 | 38 550 |
| HDi 200 ch Exclusive BVA6 | 12 | ☐ | 1 600 | 41 750 |

## C8

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| HDi 135 ch Millenium | 8 | ☐ | 1 600 | 38 400 |
| HDi 160 ch Millenium | 9 | ☐ | 1 600 | 39 800 |


# DACIA

Trouvez votre Dacia sur
www.daciaparis.fr




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

## SANDERO

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 1.2 16V 75 ch | 5 | ☐ | 150 | 7 900 |
| 1.2 16V 75 ch Ambiance | 5 | ☐ | 150 | 8 950 |
| 1.2 16V 75 ch Lauréate | 5 | ☐ | 150 | 10 050 |
| 1.2 16V 75 ch GPL | 4 | | 0 | 8 750 |
| 1.2 16V 75 ch GPL Ambiance | 4 | | 0 | 9 750 |
| 1.2 16V 75 ch GPL Lauréate | 4 | | 0 | 10 850 |
| TCe 90 ch Ambiance | 5 | | 0 | 10 200 |
| TCe 90 ch Stepway Ambiance | 5 | | 0 | 11 000 |
| TCe 90 ch Lauréate | 5 | | 0 | 11 300 |
| TCe 90 ch Stepway Prestige | 5 | | 0 | 12 500 |
| dCi 75 ch Ambiance | 4 | | 0 | 11 050 |
| dCi 75 ch Lauréate | 4 | | 0 | 12 150 |
| dCi 90 ch Stepway Ambiance | 5 | | 0 | 12 450 |
| dCi 90 ch Lauréate | 5 | | 0 | 12 750 |
| dCi 90 ch Stepway Prestige | 5 | | 0 | 13 950 |

## LOGAN

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 1.2 16V 75 ch | 5 | ☐ | 150 | 7 700 |
| 1.2 16V 75 ch Ambiance | 5 | ☐ | 150 | 8 750 |
| 1.2 16V 75 ch Lauréate | 5 | ☐ | 150 | 9 850 |
| TCe 90 ch Ambiance | 5 | | 0 | 10 000 |
| TCe 90 ch Lauréate | 5 | | 0 | 11 100 |
| dCi 75 ch Ambiance | 4 | | 0 | 10 850 |
| dCi 75 ch Lauréate | 4 | | 0 | 11 950 |
| dCi 90 ch Lauréate | 4 | | 0 | 12 550 |

## LOGAN MCV

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 1.2 16V 75 ch | 5 | ☐ | 150 | 8 990 |
| 1.2 16V 75 ch Ambiance | 5 | ☐ | 150 | 9 950 |
| TCe 90 ch Ambiance | 5 | | 0 | 11 200 |
| TCe 90 ch Lauréate | 5 | | 0 | 12 300 |
| TCe 90 ch Prestige | 5 | | 0 | 13 300 |
| dCi 75 ch Ambiance | 4 | | 0 | 12 050 |
| dCi 75 ch Lauréate | 4 | | 0 | 13 150 |
| dCi 90 ch Ambiance | 4 | | 0 | 12 650 |
| dCi 90 ch Lauréate | 4 | | 0 | 13 750 |
| dCi 90 ch Prestige | 4 | | 0 | 14 750 |

## DOKKER

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 1.6 MPI 85 ch GPL | 5 | ☐ | 500 | 9 490 |
| 1.6 MPI 85 ch GPL Ambiance | 5 | ☐ | 500 | 10 700 |
| TCe 115 ch Ambiance | 6 | ☐ | 150 | 12 300 |
| TCe 115 ch Lauréate | 6 | ☐ | 150 | 13 350 |
| TCe 115 ch Stepway | 6 | ☐ | 150 | 14 250 |
| dCi 75 ch Ambiance | 4 | | 0 | 13 300 |
| dCi 75 ch Lauréate | 4 | | 0 | 14 350 |
| dCi 90 ch Ambiance | 5 | | 0 | 13 800 |
| dCi 90 ch Lauréate | 5 | | 0 | 14 850 |
| dCi 90 ch Stepway | 5 | | 0 | 15 750 |

## LODGY (5 PLACES)

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 1.6 MPI 85 ch GPL | 5 | ☐ | 250 | 9 900 |
| 1.6 MPI 85 ch GPL Silver Line | 5 | ☐ | 250 | 11 500 |
| TCe 115 ch Silver Line | 6 | ☐ | 150 | 13 100 |
| TCe 115 ch Black Line/Stepway | 6 | ☐ | 150 | 14 200 |
| dCi 90 ch Silver Line | 5 | | 0 | 14 200 |
| dCi 90 ch Black Line | 5 | | 0 | 15 300 |
| dCi 110 ch Black Line | 6 | | 0 | 15 000 |
| dCi 110 ch Silver Line/Stepway | 6 | | 0 | 16 100 |

## LODGY (7 PLACES)

Surcoût : 5 places + 500 €

## DUSTER

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 1.6 16V 105 ch GPL | 6 | ☐ | 500 | 11 900 |
| 1.6 16V 105 ch GPL Ambiance | 6 | ☐ | 500 | 13 100 |
| TCe 125 ch Ambiance | 7 | ☐ | 500 | 14 600 |
| TCe 125 ch Lauréate | 7 | ☐ | 500 | 15 700 |
| TCe 125 ch Prestige | 7 | ☐ | 500 | 16 800 |
| dCi 90 ch | 5 | | 0 | 13 500 |
| dCi 90 ch Ambiance | 5 | | 0 | 14 700 |
| dCi 90 ch Lauréate | 5 | | 0 | 15 800 |
| dCi 110 ch Ambiance | 6 | | 0 | 15 300 |
| dCi 110 ch Lauréate | 6 | | 0 | 16 400 |
| dCi 110 ch Prestige | 6 | | 0 | 17 500 |
| dCi 110 ch Ambiance 4x4 | 6 | ☐ | 150 | 17 300 |
| dCi 110 ch Lauréate 4x4 | 6 | ☐ | 150 | 18 400 |
| dCi 110 ch Prestige Plus 4x4 | 6 | ☐ | 150 | 19 500 |

# DS

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

## DS3

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| VTi 82 ch PureTech Chic | 5 | | 0 | 15 950 |
| e-VTi PureTech 82 ch Chic ETG | 4 | | 0 | 16 850 |
| VTi 82 ch PureTech Be Chic | 5 | | 0 | 17 600 |
| e-VTi PureTech 82 ch Be Chic ETG | 4 | | 0 | 19 300 |
| VTi 82 ch PureTech So Chic | 5 | | 0 | 18 400 |
| e-VTi PureTech 82 ch So Chic ETG | 4 | | 0 | 19 300 |
| VTi 120 ch Be Chic | 7 | | 0 | 18 700 |
| VTi 120 ch So Chic | 7 | | 0 | 19 500 |
| THP 155 ch Sport Chic | 9 | ☐ | 150 | 23 200 |
| THP 202 ch Racing | 12 | ☐ | 900 | 30 990 |
| HDi 70 ch Chic | 4 | | 0 | 17 450 |
| HDi 70 ch Be Chic | 4 | | 0 | 19 100 |
| HDi 70 ch So Chic | 4 | | 0 | 19 900 |
| e-HDi 90 ch S/S Be Chic | 5 | B | 150 | 19 950 |
| e-HDi 90 ch S/S So Chic | 5 | B | 150 | 20 750 |
| BlueHDi 120 ch 120 ch Sport Chic | 5 | | 0 | 25 150 |

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

## DS3 CABRIO

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| VTi 82 ch PureTech Chic | 5 | | 0 | 18 950 |
| VTi 82 ch PureTech Be Chic | 5 | | 0 | 20 400 |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| VTi 82 ch PureTech So Chic | 5 | | 0 | 21 200 |
| VTi 120 ch Be Chic | 7 | | 0 | 21 500 |
| VTi 120 ch So Chic | 7 | | 0 | 22 300 |
| THP 156 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 € | | | | |
| **DS4** | | | | |
| VTi 120 ch Chic | 7 | □ | 500 | 22 300 |
| VTi 120 ch So Chic | 7 | □ | 500 | 24 800 |
| THP 160 ch So Chic BVA | 9 | □ | 3 000 | 27 350 |
| THP 160 ch Sport Chic BVA | 9 | □ | 3 000 | 29 850 |
| THP 200 ch Sport Chic | 11 | □ | 900 | 31 350 |
| e-HDi 115 ch S/S Chic | 6 | | 0 | 25 200 |
| e-HDi 115 ch S/S So Chic | 6 | | 0 | 27 700 |
| HDi 135 ch So Chic | 7 | | 0 | 28 600 |
| HDi 160 ch So Chic | 8 | | 0 | 29 300 |
| HDi 160 ch Sport Chic | 8 | | 0 | 31 600 |
| Surcoût ETG: BVM + 700 € / 1 300 € | | | | |
| **DS5** | | | | |
| THP 156 ch Chic BVA | 9 | □ | 2 200 | 30 950 |
| THP 156 ch Be Chic BVA | 9 | □ | 2 200 | 33 150 |
| THP 156 ch So Chic BVA | 9 | □ | 2 200 | 34 650 |
| THP 200 ch So Chic | 11 | □ | 1 600 | 36 000 |
| THP 200 ch Sport Chic | 11 | □ | 1 600 | 38 650 |
| e-HDi 115 ch S/S Chic ETG | 6 | | 0 | 30 350 |
| e-HDi 115 ch S/S Be Chic ETG | 6 | | 0 | 32 550 |
| e-HDi 115 ch S/S So Chic ETG | 6 | | 0 | 34 300 |
| BlueHDi 120 ch Chic | 6 | | 0 | 30 600 |
| BlueHDi 120 ch Be Chic | 6 | | 0 | 32 800 |
| BlueHDi 120 ch So Chic | 6 | | 0 | 34 550 |
| HDi 160 ch Be Chic | 9 | | 0 | 34 150 |
| HDi 160 ch So Chic | 9 | | 0 | 35 650 |
| HDi 160 ch Sport Chic | 9 | | 0 | 38 550 |
| BlueHDi 180 ch Be Chic BVA6 | 9 | | 0 | 37 250 |
| BlueHDi 180 ch So Chic BVA6 | 9 | | 0 | 38 750 |
| BlueHDi 180 ch Sport Chic BVA6 | 9 | | 0 | 41 650 |
| Hybrid4 200 ch So Chic ETG6 | 8 | ■ | 3 300 | 42 000 |
| Hybrid4 200 ch Sport Chic ETG6 | 8 | ■ | 3 300 | 44 900 |
| Surcoût BVA6 (2.0 HDi 160 ch) : BVM + 1 400 € | | | | |

## FERRARI

| TYPE | CV | B/M* | | PRIX |
|---|---|---|---|---|
| California T 3.5 V8 560 ch | NC | □ | 8 000 | 187153 |
| F458 Italia 4.4 V8 570 ch | 49 | □ | 8 000 | 202 972 |
| F458 Spider 4.4 V8 570 ch | 49 | □ | 8 000 | 225 563 |
| F458 Speciale 4.4 V8 605 ch | 53 | □ | 8 000 | 236 596 |
| FF 6.3 V12 660 ch | NC | □ | 8 000 | 262 392 |
| F12 Berlinetta 6.2 V12 740 ch | 72 | □ | 8 000 | 272 695 |

## FIAT

| TYPE | CV | B/M* | | PRIX |
|---|---|---|---|---|
| **500** | | | | |
| 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 85 ch TwinAir S/S Lounge | 4 | | 0 | 15 850 |
| 0.9 8V 85 ch TwinAir S/S S | 4 | | 0 | 16 150 |
| 0.9 8V 85 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 | 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 | 14 760 |
| 1.3 Multijet 95 ch S/S Lounge | 4 | | 0 | 16 850 |
| 1.3 Multijet 95 ch S/S S | 4 | | 0 | 17 150 |
| 1.3 Multijet 95 ch S/S Club | 4 | | 0 | 18 650 |
| Surcoût Dualogic: BVM + 1 100 € | | | | |
| **500 L** | | | | |
| 1.4 95 ch Pop | 6 | □ | 500 | 15 900 |
| 1.4 95 ch Easy | 6 | □ | 500 | 17 850 |
| 1.4 95 ch Lounge / Trekking | 6 | □ | 500 | 19 250 |
| 0.9 TwinAir 105 ch S/S Easy | 6 | | 0 | 19 350 |
| 0.9 TwinAir 105 ch S/S Lounge / Trekking | 6 | | 0 | 20 750 |
| 1.4 T-Jet 120 ch Easy | 7 | □ | 2 200 | 20 100 |
| 1.4 T-Jet 120 ch Lounge / Trekking | 7 | □ | 2 200 | 21 500 |
| 1.3 Mjet 85 ch S/S Pop | 4 | | 0 | 18 000 |
| 1.3 Mjet 85 ch S/S Easy | 4 | | 0 | 19 950 |
| 1.3 Mjet 85 ch S/S Lounge / Trekking | 4 | | 0 | 21 350 |
| 1.6 Mjet 105 ch S/S Easy | 5 | | 0 | 20 950 |
| 1.6 Mjet 105 ch S/S Lounge / Trekking | 5 | | 0 | 22 350 |
| 1.6 Mjet 120 ch Easy | 6 | | 0 | 21 700 |
| 1.6 Mjet 120 ch Lounge / Trekking | 6 | | 0 | 23 100 |
| **500 L LIVING** | | | | |
| Surcoût : 500 L + 1 400 € sur Easy + Lounge ; 0.9 105 ch / 1.3 Mjet 85 ch et 105 ch | | | | |
| **500C (CABRIOLET)** | | | | |
| 1.2 8V 69 ch S/S Pop | 4 | | 0 | 14 960 |
| 1.2 8V 69 ch S/S Lounge | 4 | | 0 | 17 050 |
| 1.2 8V 69 ch S/S S | 4 | | 0 | 17 350 |
| 1.2 8V 69 ch S/S club | 4 | | 0 | 18 850 |
| 0.9 8V 85 ch TwinAir S/S Lounge | 4 | | 0 | 18 650 |
| 0.9 8V 85 ch TwinAir S/S S | 4 | | 0 | 18 950 |
| 0.9 8V 85 ch TwinAir S/S Club | 4 | | 0 | 20 450 |
| 0.9 8V 105 ch TwinAir S/S Lounge | 4 | | 0 | 19 400 |
| 0.9 8V 105 ch TwinAir S/S S | 4 | | 0 | 19 700 |
| 0.9 8V 105 ch TwinAir S/S Club | 4 | | 0 | 21 200 |
| 1.3 Multijet 95 ch S/S Pop | 4 | | 0 | 17 560 |
| 1.3 Multijet 95 ch S/S Lounge | 4 | | 0 | 19 650 |
| 1.3 Multijet 95 ch S/S S | 4 | | 0 | 19 950 |
| 1.3 Multijet 95 ch S/S Club | 4 | | 0 | 21 450 |
| **PANDA** | | | | |
| 1.2 69 ch Pop | 4 | | 0 | 9 990 |
| 1.2 69 ch Easy | 4 | | 0 | 11 540 |
| 1.2 69 ch Lounge | 4 | | 0 | 12 540 |
| 1.2 69 ch GPL Easy | 4 | | 0 | 13 540 |
| 1.2 69 ch GPL Lounge | 4 | | 0 | 14 540 |
| 0.9 TwinAir 85 ch S/S Easy | 4 | | 0 | 12 740 |
| 0.9 TwinAir 85 ch S/S Lounge | 4 | | 0 | 13 740 |
| 0.9 TwinAir 85 ch S/S Trekking | 4 | | 0 | 14 540 |
| 0.9 TwinAir 85 ch GNV Easy | 4 | B | 150 | 15 240 |
| 0.9 TwinAir 85 ch GNV Lounge | 4 | B | 150 | 16 240 |
| 1.3 Multijet 75 ch S/S Easy | 4 | | 0 | 14 240 |
| 1.3 Multijet 75 ch S/S Lounge | 4 | | 0 | 15 240 |
| 1.3 Multijet 75 ch S/S Trekking | 4 | | 0 | 16 040 |
| **PANDA 4x4** | | | | |
| 0.9 TwinAir 85 ch S/S Pop | 5 | | 0 | 14 990 |
| 0.9 TwinAir 85 ch S/S Rock | 5 | | 0 | 16 290 |
| 1.3 Multijet 75 ch S/S Pop | 4 | | 0 | 16 090 |
| 1.3 Multijet 75 ch S/S Rock | 4 | | 0 | 17 390 |
| **PUNTO (3 PORTES)** | | | | |
| 1.2 69 ch Italia | 4 | | 0 | 13 290 |
| 1.4 77 ch S/S Italia | 5 | M | 150 | 13 790 |
| 0.9 TwinAir 105 ch S/S Italia | 6 | | 0 | 15 190 |
| 1.3 Multijet 75 ch Italia | 4 | | 0 | 15 790 |
| 1.3 Multijet 85 ch S/S Italia | 4 | B | 150 | 16 990 |
| **PUNTO (5 PORTES)** | | | | |
| Surcoût : berline 3 portes + 660 € | | | | |
| **SEDICI** | | | | |
| 1.6 16V 120 ch Dynamic 4x2 | 7 | M | 500 | 15 400 |
| 1.6 16V 120 ch Emotion 4x4 | 7 | M | 900 | 19 450 |
| 2.0 Multijet 135 ch Dynamic 4x2 | 7 | | 0 | 18 800 |
| 2.0 Multijet 135 ch Dynamic 4x4 | 7 | M | 250 | 21 800 |
| 2.0 Multijet 135 ch Emotion 4x4 | 7 | M | 250 | 22 850 |
| **BRAVO** | | | | |
| 1.6 Multijet 105 ch Italia | 5 | | 0 | 21 000 |
| 1.6 Multijet 120 ch Italia | 6 | | 0 | 21 600 |
| 1.6 Multijet 120 ch Street | 6 | | 0 | 23 400 |
| **FREEMONT** | | | | |
| 3.6 V6 280 ch Lounge 4x4 | 20 | M | 8 000 | 35 650 |
| 2.0 Multijet 140 ch 4x2 | 8 | M | 2 200 | 27 750 |
| 2.0 Multijet 140 ch Urban 4x2 | 8 | M | 2 200 | 29 250 |
| 2.0 Multijet 140 ch Lounge 4x2 | 8 | M | 2 200 | 31 250 |
| 2.0 Multijet 140 ch Cross 4x2 | 8 | M | 2 200 | 32 850 |
| 2.0 Multijet 170 ch Urban 4x2 | 10 | M | 2 200 | 30 450 |
| 2.0 Multijet 170 ch Lounge 4x2 | 10 | M | 2 200 | 32 450 |
| 2.0 Multijet 170 ch Black Code 4x2 | 10 | M | 2 200 | 33 250 |
| 2.0 Multijet 170 ch Cross 4x2 | 10 | M | 2 200 | 34 050 |
| Surcoût 4x4 : 4x2 + 3 200 € | | | | |

## FORD

| TYPE | CV | B/M* | | PRIX |
|---|---|---|---|---|
| **KA** | | | | |
| 1.2 69 ch Trend S/S | 4 | | 0 | 9 450 |
| Surcoût Titanium+: Trend + 1 700 € | | | | |
| Surcoût Metal Ka : Titanium + 750 € | | | | |
| **FIESTA (3 PORTES)** | | | | |
| 1.25 60 ch Ambiente | 4 | | 0 | 8 990 |
| 1.25 60 ch Trend | 4 | | 0 | 13 450 |
| 1.0 SCi 80 ch Titanium S/S | 4 | | 0 | 16 050 |
| 1.25 82 ch Trend | 5 | | 0 | 14 000 |
| 1.0 SCi 100 ch Trend S/S | 5 | | 0 | 15 300 |
| 1.0 SCi 100 ch Titanium S/S | 5 | | 0 | 17 000 |
| 1.0 SCi 125 ch Titanium/ Sport S/S | 6 | | 0 | 17 500 |
| 1.6 SCTi 182 ch ST | 10 | □ | 250 | 24 200 |
| 1.5 TDCi 75 ch Ambiente | 4 | | 0 | 14 500 |
| 1.5 TDCi 75 ch Trend | 4 | | 0 | 15 800 |
| 1.5 TDCi 75 ch Titanium | 4 | | 0 | 17 500 |
| 1.6 TDCi 95 ch Trend | 5 | | 0 | 16 650 |
| 1.6 TDCi 95 ch Titanium / Sport | 5 | | 0 | 18 350 |
| 1.6 TDCi 95 ch Trend S/S | 4 | B | 150 | 16 650 |
| 1.6 TDCi 95 ch Titanium S/S | 4 | B | 150 | 18 350 |
| **FIESTA (5 PORTES)** | | | | |
| Surcoût : berline 3 portes + 600 €; +950 € (1.25). | | | | |
| **FOCUS RESTYLEE** | | | | |
| 1.6 Ti-VCT 85 ch Trend | 5 | M | 250 | 18 400 |
| 1.0 EcoBoost 100 ch S/S Trend | 6 | | 0 | 20 400 |
| 1.0 EcoBoost 100 ch S/S Titanium | 6 | | 0 | 22 400 |
| 1.0 EcoBoost 125 ch S/S Trend | 6 | | 0 | 21 600 |
| 1.0 EcoBoost 125 ch S/S Titanium | 6 | | 0 | 23 600 |
| 1.6 Ti-VCT 125 ch Titanium PowerShift | 7 | M | 900 | 24 900 |
| 1.5 EcoBoost 150 ch S/S Titanium | 8 | | 0 | 24 800 |
| 1.5 EcoBoost 182 ch S/S Titanium | 10 | | 0 | 26 000 |
| 2.0 EcoBoost 250 ch S/S ST | 15 | M | 2 200 | 29 000 |
| 1.6 TDCi 95 ch S/S Trend | 5 | | 0 | 22 200 |
| 1.6 TDCi 95 ch S/S Titanium | 5 | | 0 | 24 200 |
| 1.5 TDCi 105 ch Econetic S/S Trend | 5 | B | 150 | 22 800 |
| 1.6 TDCi 115 ch S/S Trend | 6 | | 0 | 23 400 |
| 1.6 TDCi 115 ch S/S Titanium | 6 | | 0 | 25 400 |
| 2.0 TDCi 150 ch S/S Titanium | 7 | | 0 | 26 800 |
| 2.0 TDCi 150 ch S/S Titanium PowerShift | 8 | | 0 | 26 800 |
| 2.0 TDCi 185 ch S/S ST | 10 | | 0 | 30 500 |
| **FOCUS SW (BREAK) RESTYLÉ** | | | | |
| Surcoût : berline 4-5 portes + 600 € | | | | |
| **B-MAX** | | | | |
| 1.4 90 ch Ambiente | 5 | M | 250 | 11 990 |
| 1.6 SCTi 10 ch EcoBoost Edition | 5 | | 0 | 19 250 |
| 1.6 SCTi 125 ch S/S Trend | 6 | | 0 | 19 550 |
| 1.5 TDCi 75 ch Ambiente | 4 | | 0 | 19 550 |
| 1.6 TDCi 95 ch Trend | 5 | | 0 | 20 400 |
| Surcoût Trend: Ambiente + 1 550 € (1.4 90 ch);+ 1000 € 1.5 TDCi 75 ch | | | | |
| Surcoût Titanium : Trend + 1 200 € | | | | |
| Surcoût Titanium X : Titanium + 1 200 € | | | | |
| **ECOSPORT** | | | | |
| 1.5 Duratec 110 ch Titanium PowerShift | 6 | □ | 900 | 20 990 |
| 1.0 EcoBoost 125 ch Titanium | 7 | | 0 | 20 990 |
| 1.5 TDCi 90 ch Titanium | 5 | | 0 | 20 990 |
| **C-MAX** | | | | |
| 1.0 SCTi 100 ch S/S Trend | 6 | | 0 | 22 700 |
| 1.0 SCTi 125 ch S/S Trend | 6 | | 0 | 23 700 |
| 1.6 SCTi 150 ch S/S Titanium | 8 | M | 900 | 26 850 |
| 1.6 SCTi 180 ch S/S Titanium | 8 | M | 900 | 27 600 |
| 1.6 TDCi DPF 95 ch Trend | 5 | | 0 | 24 500 |
| 1.6 TDCi DPF 95 ch Trend S/S | 5 | | 0 | 24 750 |
| 1.6 TDCi DPF 115 ch Trend | 6 | | 0 | 25 500 |
| 1.6 TDCi DPF 115 ch Trend S/S | 6 | | 0 | 25 750 |
| 2.0 TDCi DPF 115 ch PowerShift Trend | 7 | □ | 900 | 26 800 |
| 2.0 TDCi DPF 140 ch Titanium | 8 | | 0 | 28 650 |
| 2.0 TDCi DPF 140 ch PowerShift Titanium | 8 | □ | 900 | 30 150 |
| 2.0 TDCi 163 ch DPF Titanium | 9 | | 0 | 29 400 |
| 2.0 TDCi 163 ch DPF PowerShift Titanium | 9 | □ | 900 | 30 900 |
| Surcoût Titanium : Trend + 2 150 € | | | | |
| **GRAND C-MAX** | | | | |
| Surcoût : C-MAX + 1 300 € | | | | |
| Malus écologique de 750 € et 500 € pour les essence | | | | |
| Bonus/malus neutre pour les diesels (hormis versions PowerShift, avec malus de 500 €) | | | | |
| **NOUVELLE MONDEO (4/5 PORTES)** | | | | |
| 1.6 EcoBoost 160 ch Titanium | 9 | □ | 150 | 30 500 |
| Hybrid 177 ch Titanium | 9 | B | 2 780 | 33 700 |
| 2.0 EcoBoost 240 ch Titanium BVA6 | 14 | □ | 2 200 | 36 200 |
| 2.0 TDCi 150 ch Titanium | 8 | | 0 | 32 000 |
| 2.0 TDCi 180 ch Titanium | 9 | | 0 | 33 500 |
| Surcoût PowerShift : + 1 700 € | | | | |
| Surcoût SW : 4/5 portes + 1 000 € | | | | |
| **S-MAX** | | | | |
| 1.6 SCTi 160 ch S/S Edition PowerShift | 9 | □ | 2 200 | 30 400 |
| 2.0 SCTi 203 ch Titanium PowerShift | 12 | □ | 4 000 | 33 450 |
| 1.6 TDCi 115 ch Edition S/S | 6 | □ | 250 | 32 700 |
| 2.0 TDCi 140 ch Edition | 8 | □ | 250 | 33 900 |
| 2.0 TDCi 163 ch Titanium | 9 | □ | 250 | 35 950 |
| 2.0 TDCi 163 ch Titanium PowerShift | 9 | □ | 2 200 | 37 650 |
| 2.2 TDCi 200 ch Titanium BVA | 12 | □ | 4 000 | 39 250 |
| Surcoût Titanium : Trend + 2 000 € | | | | |
| Surcoût Sport Platinium : Titanium + 3 250 € | | | | |
| **GALAXY** | | | | |
| 1.6 SCTi 160 ch Edition PowerShift | 9 | □ | 2 200 | 33 600 |
| 2.0 SCTi 203 ch Titanium PowerShift | 12 | □ | 4 000 | 36 450 |
| 1.6 TDCi 115 ch Trend S/S | 7 | □ | 250 | 36 600 |
| 2.0 TDCi 140 ch Trend | 8 | □ | 250 | 37 800 |
| 2.0 TDCi 140 ch Trend PowerShift | 8 | □ | 2 200 | 39 500 |
| 2.0 TDCi 163 ch Titanium | 9 | □ | 250 | 39 850 |
| 2.0 TDCi 163 ch Titanium PowerShift | 9 | □ | 2 200 | 41 550 |
| 2.2 TDCi 200 ch Titanium BVA6 | 12 | □ | 4 000 | 43 150 |
| **KUGA** | | | | |
| 1.6 SCTi 150 ch Trend | 8 | □ | 1 600 | 25 540 |
| 1.6 SCTi 182 ch Trend 4x4 BVA | 11 | □ | 3 000 | 30 300 |
| 2.0 TDCi 115 ch Trend | 6 | □ | 250 | 26 300 |
| 2.0 TDCi 140 ch Trend 4x2 | 8 | □ | 250 | 28 300 |
| 2.0 TDCi 140 ch Trend 4x4 | 8 | □ | 1 600 | 30 300 |
| 2.0 TDCi 163 ch DPF Titanium 4x4 | 9 | □ | 2 200 | 32 800 |
| Surcoût Titanium : Trend + 1 600 € | | | | |
| Surcoût Sport Platinium : Titanium + 2 000 € | | | | |
| Surcoût BVA : BVM + 4 700 € (4 710 € sur Trend) | | | | |
| Surcoût 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 | 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 Luxury CVT | 5 | | 0 | 19 060 |
| **JAZZ HYBRID** | | | | |
| 1.3 i-VTEC 102 ch Hybrid | 4 | B | 1 650 | 19 670 |
| 1.3 i-VTEC 102 ch Hybrid Luxury | 4 | B | 1 704 | 21 300 |
| 1.3 i-VTEC 102 ch Hybrid Exclusive | 4 | B | 1 808 | 22 600 |
| **CIVIC (5 PORTES)** | | | | |
| 1.4 i-VTEC 100 ch Elegance | 5 | | 0 | 20 360 |
| 1.4 i-VTEC 100 ch Executive | 5 | | 0 | 21 760 |
| 1.8 i-VTEC 142 ch Executive | 8 | □ | 500 | 24 060 |
| 1.8 i-VTEC 142 ch Executive Navi | 8 | □ | 500 | 25 260 |
| 1.6 i-DTEC 120 ch Elegance | 6 | | 0 | 23 210 |
| 1.6 i-DTEC 120 ch Executive | 6 | | 0 | 24 610 |
| 1.6 i-DTEC 120 ch Executive Navi | 6 | | 0 | 25 180 |
| Surcoût BVA (1.8 i-VTEC) : BVM +1 200 € | | | | |
| **CIVIC TOURER** | | | | |
| Surcoût : berline + 1 100 € | | | | |
| **INSIGHT HYBRID** | | | | |
| 1.3 i-VTEC Hybrid 88 ch Elegance | 5 | B | 1 881 | 23 580 |
| 1.3 i-VTEC Hybrid 88 ch Executive | 5 | B | 1 963 | 24 580 |
| **NOUVEAU CR-Z** | | | | |
| 1.5 i-VTEC Hybrid 128 ch GT | 6 | | 0 | 26 370 |
| **ACCORD** | | | | |
| 2.2 i-DTEC 150 ch Elegance Plus | 8 | □ | 250 | 33 400 |
| 2.2 i-DTEC 150 ch Luxury | 8 | □ | 250 | 37 100 |
| 2.2 i-DTEC 150 ch Luxury AT | 9 | □ | 2 200 | 38 300 |
| **ACCORD TOURER (BREAK)** | | | | |
| Surcoût berline + 900 € | | | | |
| **CR-V** | | | | |
| 2.0 i-VTEC 150 ch Comfort | 9 | □ | 2 200 | 25 320 |
| 2.0 i-VTEC 150 ch 4WD Elegance Navi AT | 9 | □ | 2 200 | 35 900 |
| 1.6 i-DTEC 120 ch Comfort | 6 | | 0 | 27 220 |
| 2.2 i-DTEC 150 ch 4WD Comfort | 8 | □ | 900 | 34 350 |
| 2.2 i-DTEC 150 ch 4WD Elegance Navi AT | 9 | □ | 1 600 | 37 050 |
| Surcoût Elegance : Comfort + 2 250 | | | | |
| Surcoût Elegance Navi : Elegance + 1 000 € | | | | |
| Surcoût Executive : Elegance Navi +50 € | | | | |
| Surcoût Executive Navi / Exclusive Navi : Executive + 1 550 € | | | | |
| Surcoût Innova : Executive Navi / Exclusive Navi + 1 600 € | | | | |

## HYUNDAI

| TYPE | CV | B/M* | | PRIX |
|---|---|---|---|---|
| **i10** | | | | |
| 1.0 66 ch | 4 | | 0 | 9 950 |
| 1.0 66 ch Pack Evidence | 4 | | 0 | 10 800 |
| 1.0 66 ch Pack Sensation | 4 | | 0 | 12 400 |
| 1.2 87 ch Pack Evidence | 4 | | 0 | 11 400 |
| 1.2 87 ch Pack Sensation | 4 | | 0 | 13 000 |
| **i20 (3 PORTES)** | | | | |
| 1.2 85 ch Pack Evidence | 4 | | 0 | 13 150 |
| 1.4 100 ch Pack Sensation BVA | 6 | □ | 250 | 17 060 |
| 1.1 CRDi 75 ch Blue Drive Pack Evidence | 4 | | 0 | 15 250 |
| 1.1 CRDi 75 ch Pack Inventive | | | 0 | 15 700 |
| 1.4 CRDi 90 ch Pack Sensation | 4 | | 0 | 18 160 |
| 1.4 CRDi 90 ch Pack Premium | 4 | | 0 | 19 310 |
| **i20 (5 PORTES)** | | | | |
| Surcoût : 3 portes + 400 € | | | | |
| **ix20** | | | | |
| 1.4 90 ch Pack Evidence | 5 | □ | 250 | 15 950 |
| 1.4 90 ch Pack Inventive | 5 | □ | 250 | 17 580 |
| 1.4 90 ch Pack Sensation | 5 | □ | 250 | 18 580 |
| 1.6 125 ch Pack Premium BVA | 7 | □ | 1 600 | 23 230 |
| 1.4 CRDi 90 ch Pack Inventive Blue Drive | 4 | | 0 | 19 480 |
| 1.6 CRDi 115 ch Panoramic Sunsation | 5 | | 0 | 22 130 |
| 1.6 CRDi 115 ch Pack Premium | 6 | | 0 | 24 030 |
| **i30 (3 PORTES)** | | | | |
| 1.4 100 ch Pack Evidence | 6 | □ | 250 | 16 400 |
| 1.6 CRDi 110 ch Pack Inventive Limited | 5 | | 0 | 21 370 |
| 1.6 CRDi 110 ch Pack Sensation Panoramic | 5 | | 0 | 23 830 |
| 1.6 CRDi 128 ch Pack Premium | 6 | | 0 | 25 640 |
| **i30 (5 PORTES)** | | | | |
| 1.4 100 ch Pack Inventive | 6 | □ | 250 | 18 600 |
| 1.4 100 ch Pack Inventive Limited | 6 | □ | 250 | 19 800 |
| 1.6 CRDi 110 ch Pack Inventive Blue Drive | 5 | | 0 | 21 400 |
| 1.6 CRDi 110 ch Pack Sensation Blue Drive | 5 | | 0 | 24 150 |
| 1.6 CRDi 128 ch Pack Premium | 6 | | 0 | 27 000 |
| 1.6 CRDi 128 ch Pack Premium Limited | 6 | | 0 | 28 800 |
| **i30 SW (BREAK)** | | | | |
| 1.6 CRDi 110 ch Pack Inventive | 6 | | 0 | 22 350 |
| 1.6 CRDi 110 ch Pack Inventive Limited | 6 | | 0 | 23 600 |
| 1.6 CRDi 110 ch Pack Sensation | 7 | | 0 | 25 100 |
| 1.6 CRDi 128 Pack Premium | 7 | | 0 | 27 950 |
| **i40** | | | | |
| 1.7 CRDi 115 ch Pack Sensation | 6 | | 0 | 26 200 |
| 1.7 CRDi 136 ch Pack Premium | 7 | | 0 | 30 700 |
| 1.7 CRDi 136 ch Pack Premium Limited | 7 | | 0 | 33 700 |
| **i40 SW (BREAK)** | | | | |
| Surcoût : berline + 1 000 € | | | | |
| **VELOSTER** | | | | |
| 1.6 T-GDI 186 ch Turbo | 11 | □ | 2 200 | 27 650 |
| **ix35** | | | | |
| 1.6 GDI 135 ch Pack Evidence Blue Drive | 8 | □ | 900 | 21 950 |
| 1.6 GDI 135 ch Pack Inventive Blue Drive | 8 | □ | 900 | 23 500 |
| 1.6 GDI 135 ch Pack Sensation Blue Drive | 8 | □ | 900 | 25 350 |
| 1.6 GDI 135 ch Pack Premium Blue Drive | 8 | □ | 900 | 28 050 |
| 1.7 CRDi 115 ch Pack Inventive | 6 | □ | 250 | 26 300 |
| 1.7 CRDi 115 ch Pack Sensation | 6 | □ | 250 | 28 150 |
| 1.7 CRDi 115 ch Pack Premium | 6 | □ | 250 | 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 Hybrid | NC | □ | 500 | 53 720 |
| 2.2d 170 ch | 9 | | 0 | 34 915 |
| 2.2d 170 ch Premium | 9 | | 0 | 37 280 |
| 2.2d 170 ch Sport | 9 | | 0 | 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 | 61 890 |
| 35h 364 ch GT | 19 | □ | 2 200 | 56 520 |
| 35h 364 ch GT Premium | 19 | □ | 2 200 | 62 540 |
| 30d 3.0 V6 238 ch GT | 15 | □ | 6 500 | 53 265 |
| 30d 3.0 V6 238 ch GT Premium | 15 | □ | 6 500 | 59 285 |
| 30d 3.0 V6 238 ch S | 15 | □ | 6 500 | 57 480 |
| 30d 3.0 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 |
| 3.0D V6 D 238 ch | 16 | □ | 8 000 | 45 560 |
| 3.0D V6 D 238 ch GT | 16 | □ | 8 000 | 50 615 |
| 3.0D V6 D 238 ch GT Premium | 16 | □ | 8 000 | 54 560 |
| **QX70** | | | | |
| 3.7 V6 320 ch GT | 23 | □ | 8 000 | 52 960 |
| 3.7 V6 320 ch GT Premium | 23 | □ | 8 000 | 58 670 |
| 3.7 V6 320 ch S | 23 | □ | 8 000 | 55 960 |
| 5.0 V8 390 ch S Premium | 30 | □ | 8 000 | 72 615 |
| 3.0D V6 238 ch GT | 16 | □ | 8 000 | 53 100 |
| 3.0D V6 238 ch GT Premium | 16 | □ | 8 000 | 58 820 |
| 3.0D V6 238 ch S | 16 | □ | 8 000 | 56 110 |
| 3.0D V6 238 ch S Premium | 16 | □ | 8 000 | 61 830 |



* ■ Bonus écologique (en €) ; □ Malus écologique (en €).

## JAGUAR

JAGUAR Marne La Vallée
Véhicules Neufs & Occasions
01 64 68 40 00
www.jaguar-marne-la-vallee.fr

| TYPE | CV | B/M* | PRIX |
|---|---|---|---|
| **XF** | | | |
| 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 550 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 |
| 3.0D S V6 240 ch Luxe | 15 | 2 200 | 53 100 |
| 3.0D S V6 275 ch Luxe Premium | 17 | 2 200 | 64 100 |
| **XF SPORTBRAKE (BREAK)** | | | |
| Surcoût berline : + 2 700 € (2.2D +3.0D uniquement) | | | |
| **F-TYPE COUPÉ** | | | |
| 3.0 V6 340 ch | 23 | 8 000 | 67 700 |
| 3.0 V6 380 ch S | 27 | 8 000 | 79 300 |
| 5.0 V8 550 ch S | 40 | 8 000 | 104 800 |
| **F-TYPE CABRIOLET** | | | |
| 5.0 V8 495 ch S | 40 | 8 000 | 101 500 |
| Surcoût : Coupé : + 7 000 € | | | |
| **XJ** | | | |
| 3.0 V6 340 ch Luxe Premium | 29 | 8 000 | 92 560 |
| 3.0 V6 340 ch Portfolio | 29 | 8 000 | 99 250 |
| 5.0 V8 550 ch Supersport | 42 | 8 000 | 143 300 |
| 3.0D V6 275 ch Luxe | 17 | 3 600 | 82 400 |
| 3.0D V6 275 ch Luxe Premium | 17 | 3 600 | 87 400 |
| 3.0D V6 275 ch Portfolio | 17 | 3 600 | 94 850 |
| **XK COUPÉ** | | | |
| 5.0 V8 385 ch XK8 | 21 | 8 000 | 92 200 |
| 5.0 V8 550 ch XKR-S | NC | 8 000 | 134 400 |
| **XK CABRIOLET** | | | |
| Surcoût : Coupé : + 8 300 € | | | |

## JEEP

| TYPE | CV | B/M* | PRIX |
|---|---|---|---|
| **RENEGADE** | | | |
| 1.6 EtorQ Evo 110 ch s/s Sport | 6 | 500 | 18 950 |
| 1.4 MultiAir140 ch s/s Longitude | 8 | 250 | 21 950 |
| 1.4 MultiAir170 ch s/s Limited | 10 | 2 200 | 30 950 |
| 1.6 Mjet 120 ch s/s Sport | 6 | 0 | 21 650 |
| 2.0 Mjet 120 ch s/s Sport 4x4 | 7 | 0 | 23 550 |
| 2.0 Mjet 140 ch s/s Limited 4x4 | 8 | 150 | 29 850 |
| 2.0 Mjet 170 ch s/s Trailhawk 4x4 | 10 | 1 600 | 32 800 |
| Surcoût Longitude : Sport + 1 500 € | | | |
| Surcoût Limited : Sport + 5 600 € | | | |
| Surcoût Limited Advanced Technologies : Limited + 2 400 € | | | |
| Surcoût Trailhawk Advanced : Trailhawk + 2 400 € | | | |
| Surcoût boîte robotisée : BVM + 1 500 €. | | | |
| Surcoût BVA : BVM + 2 350 €. | | | |
| **NOUVEAU COMPASS** | | | |
| 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 163 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 | 32 690 |
| 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 |
|---|---|---|---|
| **PICANTO (3 PORTES)** | | | |
| 1.0 69 ch Style | 4 | 0 | 9 950 |
| 1.0 69 ch Active | 4 | 0 | 11 150 |
| 1.2 85 ch Sport | 5 | 0 | 13 060 |
| **PICANTO (5 PORTES)** | | | |
| Surcoût : 3 portes + 1 500 € | | | |
| **RIO (3 PORTES)** | | | |
| 1.2 85 ch Motion | 5 | 0 | 12 500 |
| 1.2 85 ch Style | 5 | 0 | 14 100 |
| 1.2 85 ch Active | 5 | 0 | 15 400 |
| 1.1 CRDi 75 ch ISG Motion | 4 | 150 | 14 500 |
| 1.1 CRDi 75 ch ISG Style | 4 | 0 | 16 100 |
| 1.4 CRDi 75 ch ISG Active | 4 | 0 | 17 400 |
| 1.4 CRDi 90 ch Sport | 5 | 0 | 18 200 |
| **RIO (5 PORTES)** | | | |
| 1.2 85 ch Motion | 5 | 0 | 13 100 |
| 1.2 85 ch Style | 5 | 0 | 14 700 |
| 1.2 85 ch Active | 5 | 0 | 16 000 |
| 1.4 109 ch Premium | 6 | 0 | 18 600 |
| 1.1 CRDi 75 ch ISG Motion | 4 | 150 | 15 100 |
| 1.1 CRDi 75 ch ISG Style | 4 | 0 | 16 700 |
| 1.1 CRDi 75 ch ISG Active | 4 | 0 | 18 000 |
| 1.4 CRDi 90 ch Active | 5 | 0 | 18 800 |
| 1.4 CRDi 90 ch Premium | 5 | 0 | 20 400 |
| Surcoût BVA4 : BVM + 1 200 € | | | |
| **VENGA** | | | |
| 1.4 90 ch Motion | 6 | 0 | 15 550 |
| 1.4 90 ch Style | 6 | 0 | 16 250 |
| 1.4 90 ch Active | 6 | 0 | 17 650 |
| 1.6 125 ch Active | 7 | 250 | 18 550 |
| 1.6 125 ch Premium | 7 | 250 | 20 850 |
| 1.6 125 ch Premium BVA | 7 | 1 600 | 21 550 |
| 1.4 CRDi 90 ch Style | 5 | 0 | 18 150 |
| 1.4 CRDi 90 ch Active | 5 | 0 | 19 550 |
| 1.6 CRDi 115 ch Active | 6 | 0 | 19 950 |
| 1.6 CRDi 115 ch Premium | 6 | 0 | 22 250 |
| **NOUVEAU SOUL** | | | |
| 1.6 GDI 132 ch "M" | 8 | 2 200 | 17 450 |
| 1.6 GDI 132 ch "L" | 8 | 2 200 | 19 450 |
| 1.6 CRDi 128 ch "M" | 7 | 150 | 19 650 |
| 1.6 CRDi 128 ch "L" | 7 | 150 | 21 650 |
| 1.6 CRDi 128 ch "L" BVA | 7 | 2 200 | 22 950 |
| **PRO_CEE'D** | | | |
| 1.6 GDI 135 ch Dynamic | 6 | 500 | 21 700 |
| 1.6 GDI 135 ch Sport | 6 | 500 | 24 000 |
| 1.6 GDI 135 ch Sport DCT | 6 | 500 | 25 300 |
| 1.6 T-GDI 204 ch GT | 12 | 2 200 | 28 990 |
| 1.6 CRDi 128 ch Dynamic | 5 | 0 | 23 900 |
| 1.6 CRDi 128 ch Sport | 5 | 0 | 26 200 |
| **CEE'D** | | | |
| 1.4 100 ch ISG Motion | 5 | 0 | 17 500 |
| 1.6 GDI 135 ch Active | 6 | 250 | 20 800 |
| 1.4 CRDi 90 ch Motion | 5 | 0 | 19 500 |
| 1.6 T-GDI 204 ch GT | 12 | 2 200 | 24 490 |
| 1.6 CRDi 110 ch Style | 5 | 0 | 21 900 |
| 1.6 CRDi 128 ch Active | 5 | 0 | 23 000 |
| Surcoût Style : Motion + 1 000 € | | | |
| Surcoût Premium : Active + 2 000 € | | | |
| Surcoût DCT : BVM +1 300 € | | | |
| **CEE'D SW (BREAK)** | | | |
| 1.6 GDI 135 ch ISG Style | 7 | 0 | 20 900 |
| 1.6 GDI 135 ch ISG Active | 7 | 0 | 22 000 |
| 1.4 CRDi 90 ch Style | 5 | 0 | 21 500 |
| 1.6 CRDi 110 ch Style | 6 | 0 | 22 900 |
| 1.6 CRDi 128 ch Active | 7 | 0 | 24 000 |
| Surcoût Premium : Active + 2 000 € | | | |
| Surcoût DCT : BVM +1 200 € | | | |
| **CARENS** | | | |
| 1.6 GDI 135 ch ISG Motion | 8 | 500 | 21 700 |
| 1.7 CRDi 115 ch ISG Motion | 6 | 0 | 23 900 |
| 1.7 CRDi 136 ch Active | 7 | 0 | 27 400 |
| Surcoût Style : Motion + 1 200 € | | | |
| Surcoût Active : Style + 1 700 € | | | |
| Surcoût Premium : Active + 2 400 € | | | |
| Surcoût BVA : BVM + 1 200 € | | | |
| **SPORTAGE** | | | |
| 1.6 ISG 140 ch 4x2 Style | 8 | 900 | 22 850 |
| 1.7 CRDi ISG 115 ch 4x2 Style | 6 | 100 | 25 150 |
| 2.0 CRDi 136 ch 4x2 Active | 8 | 900 | 29 250 |
| 2.0 CRDi 136 ch 4x4 Active BVA | 8 | 3 000 | 32 250 |
| 2.0 CRDi 136 ch 4x4 Premium | 8 | 2 200 | 33 050 |
| 2.0 CRDi 136 ch 4x4 Premium BVA | 8 | 3 600 | 34 750 |
| 2.0 CRDi 184 ch 4x4 Ultimate BVA | 11 | 4 000 | 37 550 |
| Surcoût Active : Style + 2 400 € | | | |
| Surcoût Premium : Active + 2 500 € | | | |
| Surcoût Ultimate : Premium + 2 000 € | | | |
| **OPTIMA** | | | |
| 2.0 90 ch Hybrid | 8 | 0 | 34 860 |
| 1.7 CRDi 136 ch Active | 7 | 0 | 29 050 |
| 1.7 CRDi 136 ch Premium | 7 | 0 | 33 350 |
| 1.7 CRDi 136 ch Premium BVA | 7 | 0 | 34 850 |
| **SORENTO** | | | |
| 2.2 CRDi 197 ch Origins 7 pl. | 12 | 2 000 | 43 640 |
| 2.2 CRDi 197 ch Origins 7 pl. BVA | 12 | 3 000 | 45 140 |

## LAMBORGHINI

| TYPE | CV | B/M* | PRIX |
|---|---|---|---|
| Huracan V10 610 ch LP 610-4 | NC | 8 000 | 202 722 |
| Aventador V12 700 ch LP 700 Coupé | NC | 8 000 | 314 548 |

## LANCIA

| TYPE | CV | B/M* | PRIX |
|---|---|---|---|
| **YPSILON 5 PORTES** | | | |
| 1.2 69 ch S/S Silver | 4 | 0 | 13 100 |
| 1.2 69 ch S/S Gold | 4 | 0 | 15 000 |
| 1.2 69 ch S/S Platinum | 4 | 0 | 16 400 |
| 1.2 69 ch S/S Platinum + | 4 | 0 | 18 100 |
| 0.9 TwinAir 85 ch S/S Gold | 4 | 0 | 16 600 |
| 0.9 TwinAir 85 ch S/S Gold DFS | 4 | 0 | 17 700 |
| 0.9 TwinAir 85 ch S/S Platinum | 4 | 0 | 18 000 |
| 0.9 TwinAir 85 ch S/S Platinum DFS | 4 | 0 | 19 100 |
| 0.9 TwinAir 85 ch S/S Platinum + | 4 | 0 | 19 700 |
| 0.9 TwinAir 85 ch S/S Platinum + DFS | 4 | 0 | 20 800 |
| 1.3 MJet 95 ch S/S Silver | 5 | 0 | 16 200 |
| 1.3 MJet 95 ch S/S Gold | 5 | 0 | 18 100 |
| 1.3 MJet 95 ch S/S Platinum | 5 | 0 | 19 500 |
| 1.3 MJet 95 ch S/S Platinum + | 5 | 0 | 21 200 |
| **DELTA** | | | |
| 1.4 T-Jet 120 ch Gold | 7 | 900 | 24 600 |
| 1.6 Multijet 105 ch Silver | 6 | 0 | 25 500 |
| 1.6 Multijet 120 ch Gold | 6 | 0 | 28 000 |
| 1.9 Multijet 190 ch Gold | 11 | 900 | 28 600 |
| **FLAVIA** | | | |
| 2.4 170 ch | 11 | 8 000 | 36 900 |
| **THEMA** | | | |
| 3.6 286 ch Executive | 19 | 8 000 | 53 200 |
| 3.0 Mjet 239 ch Executive | 12 | 3 600 | 52 300 |
| **VOYAGER** | | | |
| 3.6 283 ch Platinum | 20 | 8 000 | 48 900 |
| 2.8 Mjet 178 ch Gold | 10 | 8 000 | 44 400 |
| 2.8 Mjet 178 ch Platinum | 10 | 8 000 | 48 900 |

## LAND ROVER

| TYPE | CV | B/M* | PRIX |
|---|---|---|---|
| **FREELANDER 2** | | | |
| I6 233 ch SE BVA | 16 | 8 000 | 43 500 |
| I6 233 ch HSE BVA | 16 | 8 000 | 44 900 |
| eD4 150 ch E 4x2 | 9 | 2 200 | 28 450 |
| eD4 150 ch S 4x2 | 9 | 2 200 | 32 400 |
| TD4 150 ch S | 9 | 2 200 | 30 250 |
| TD4 150 ch SE | 9 | 2 200 | 34 200 |
| TD4 150 ch SE Dynamic | 9 | 2 200 | 40 400 |
| TD4 150 ch HSE | 9 | 2 200 | 41 800 |
| **EVOQUE** | | | |
| 2.0 Si4 240 ch Pure | 15 | 6 500 | 41 300 |
| 2.2 eD4 150 ch Pure 4x2 | 9 | 0 | 33 500 |
| 2.2 TD4 Pure | 9 | 2 200 | 35 350 |
| 2.2 SD4 190 ch Pure | 12 | 900 | 38 200 |
| Surcoût finition Dynamic : finition Pure + 8 500 € | | | |
| Surcoût finition Prestige : finition Dynamic + 800 € | | | |
| **EVOQUE COUPÉ** | | | |
| Surcoût : 5 portes : + 1 000 € | | | |
| **DEFENDER** | | | |
| 90 Hard Top/Pick Up 122 ch E | 10 | 8 000 | 27 020 |
| 90 Station Wagon 122 ch E | 10 | 8 000 | 29 020 |
| 110 Hard Top 122 ch E | 10 | 8 000 | 30 270 |
| 130 Simple Cab 122 ch E | 10 | 8 000 | 31 690 |
| Surcoût finition S : finition E + 1 800 € | | | |
| Surcoût finition SE : finition S + 1 800 € | | | |
| **DISCOVERY 4** | | | |
| 3.0 V6 340 ch SE | 25 | NC | 55 200 |
| 3.0 V6 340 ch HSE | 25 | NC | 61 800 |
| 3.0 TDV6 211 ch | 14 | 8 000 | 44 600 |
| 3.0 TDV6 211 ch S | 14 | 8 000 | 47 300 |
| 3.0 TDV6 211 ch SE | 14 | 8 000 | 53 500 |
| 3.0 TDV6 211 ch HSE | 14 | 8 000 | 59 900 |
| 3.0 SDV6 256 ch SE | 17 | 8 000 | 55 600 |
| 3.0 SDV6 256 ch HSE | 17 | 8 000 | 62 000 |
| **RANGE ROVER SPORT** | | | |
| 5.0 V8 510 ch HSE Dynamic | 43 | 8 000 | 89 500 |
| 5.0 V8 510 ch Autobiography Dynamic | 43 | 8 000 | 100 100 |
| 3.0 TDV6 256 ch S | 14 | 8 000 | 60 300 |
| 3.0 TDV6 256 ch SE | 16 | 8 000 | 65 500 |
| 3.0 TDV6 256 ch HSE | 16 | 8 000 | 72 200 |
| 3.0 SDV6 292 ch SE | 19 | 8 000 | 70 300 |
| 3.0 SDV6 292 ch HSE | 19 | 8 000 | 76 000 |
| 3.0 SDV6 292 ch HSE Dynamic | 19 | 8 000 | 78 500 |
| 4.4 SDV8 340 ch HSE | NC | NC | 83 100 |
| 4.4 SDV8 340 ch HSE Dynamic | NC | NC | 85 600 |
| 4.4 SDV8 340 ch HSE Autobiography | NC | NC | 94 700 |
| 4.4 SDV8 340 ch HSE Autobiography Dyn. | NC | NC | 96 700 |
| 3.0 SDV6 340 ch Hyb. HSE | NC | NC | 86 800 |
| 3.0 SDV6 340 ch Hyb. HSE Dynamic | NC | NC | 88 400 |
| 3.0 SDV6 340 ch Hyb. HSE Autobiography | NC | NC | 96 900 |
| **RANGE ROVER** | | | |
| 5.0 V8 510 ch Supercharged | 44 | 8 000 | 117 300 |
| 5.0 V8 510 ch Supercharged Autobiography | 44 | 8 000 | 130 900 |
| 3.0 TDV6 258 ch HSE | NC | NC | 92 300 |
| 3.0 TDV6 258 ch Vogue | NC | NC | 102 400 |
| 3.0 TDV6 258 ch Autobiography | NC | NC | 116 000 |
| 4.4 SDV8 340 ch Autobiography | 22 | 8 000 | 128 200 |
| 3.0 SDV6 340 ch Hyb. Autobiography | NC | NC | 130 200 |

## LEXUS




SIVAM Levallois, Concessionnaire Lexus
01 42 70 40 70
SIVAM Asnières, Réparateur agréé
01 46 13 51 00
SIVAM Paris Sud, Réparateur agréé
01 55 43 55 00
www.sivam.fr
LEXUS
La poursuite de la perfection

| TYPE | CV | B/M* | PRIX |
|---|---|---|---|
| **CT** | | | |
| 200h 136 ch | 4 | 2 457 | 29 790 |
| 200h 136 ch Pack | 5 | 2 556 | 30 990 |
| 200h 136 ch F SPORT / Luxe | 5 | 2 927 | 35 490 |
| 200h 136 ch Executive | 5 | 3 300 | 42 890 |
| **IS** | | | |
| 250 207 ch Luxe | 13 | 6 500 | 42 990 |
| 250 207 ch F SPORT | 13 | 8 000 | 43 590 |
| 250 207 ch Executive | 13 | 8 000 | 49 390 |
| 250 207 ch F SPORT Executive | 13 | 8 000 | 51 390 |
| 300h | 9 | 3 142 | 38 090 |
| 300h Pack | 9 | 3 267 | 39 790 |
| 300h Luxe / F SPORT | 9 | 3 300 | 46 990 |
| 300h Executive | 9 | 3 300 | 53 390 |
| 300h F SPORT Executive | 9 | 3 300 | 56 690 |
| **GS** | | | |
| 300h 223 ch Luxe | 9 | 3 300 | 56 900 |
| 300h 223 ch F SPORT | 9 | 0 | 67 100 |
| 300h 223 ch Executive | 9 | 0 | 67 900 |
| 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 |
| **NOUVEAU RC F** | | | |
| 5.0 V8 477 ch | 38 | 8 000 | 79 790 |
| 5.0 V8 477 ch GT | 38 | 8 000 | 88 790 |
| 5.0 V8 477 ch Carbon | 38 | 8 000 | 91 990 |
| **LS** | | | |
| 460 4.6 V8 380 ch Luxe | 29 | 8 000 | 106 700 |
| 460 4.6 V8 380 ch F SPORT | 29 | 8 000 | 111 700 |
| 460 4.6 V8 380 ch Executive | 29 | 8 000 | 123 700 |
| 600h 445 ch Luxe | 28 | 6 500 | 123 500 |
| 600h F SPORT | 28 | 6 500 | 129 500 |
| 600h Pack Executive | 28 | 6 500 | 142 500 |
| 600h L Executive | 28 | 6 500 | 150 500 |
| **NX** | | | |
| 300h 197 ch | 8 | 0 | 39 590 |
| 200t 238 ch Luxe | 13 | 6 500 | 50 890 |
| Surcoût Pack : NX + 2 000 € | | | |
| Surcoût F SPORT : Luxe + 7 000 € | | | |
| Surcoût Executive : F SPORT + 4 000 € | | | |
| Surcoût 4WD : 2WD + 1 300 € | | | |
| **RX** | | | |
| 450h 3.5 V6 249 ch 2WD Pack | 15 | 250 | 63 500 |
| 450h 3.5 V6 249 ch 2WD Luxe | 15 | 250 | 67 700 |
| 450h 3.5 V6 249 ch 4WD Sport | 15 | 500 | 74 600 |
| 450h 3.5 V6 249 ch 4WD Executive | 15 | 500 | 78 600 |
| Surcoût 4WD : 2WD + 1 400 € | | | |

## MASERATI

| TYPE | CV | B/M* | PRIX |
|---|---|---|---|
| **GHIBLI** | | | |
| 3.0 V6 330 ch | 23 | 8 000 | 68 700 |
| 3.0 V6 410 ch S | 31 | 8 000 | 81 400 |
| 3.0 V6 410 ch S Q4 | 31 | 8 000 | 84 400 |
| 3.0D V6 275 ch | 17 | 2 200 | 66 750 |
| **GRANTURISMO** | | | |
| 4.2 V8 405 ch | 32 | 8 000 | 114 500 |
| 4.7 V8 460 ch Sport | 38 | 8 000 | 125 900 |
| 4.7 V8 460 ch Sport CC | 36 | 8 000 | 131 500 |
| 4.7 V8 460 ch MC Stradale | 38 | 8 000 | 154 650 |
| **GRANCABRIO** | | | |
| 4.7 V8 440 ch | 36 | 8 000 | 135 200 |
| 4.7 V8 460 ch S | 36 | 8 000 | 142 400 |
| 4.7 V8 460 ch MC Stradale | 38 | 8 000 | 153 700 |
| **QUATTROPORTE** | | | |
| 3.0 V6 410 ch S | 31 | 8 000 | 105 650 |
| 3.0 V6 410 ch S Q4 | 31 | 8 000 | 109 850 |
| 3.8 V8 530 ch GTS | 44 | 8 000 | 148 850 |
| 3.0D V6 275 ch | 17 | 2 200 | 96 800 |

## MAZDA

| TYPE | CV | B/M* | PRIX |
|---|---|---|---|
| **MAZDA2 (5 PORTES)** | | | |
| 1.3 MZR 75 ch Élégance | 4 | 0 | 14 400 |
| 1.5 MZR 102 ch Dynamique | 6 | 0 | 17 050 |
| 1.5 MZR 102 ch Dynamique BVA | 6 | 500 | 17 850 |
| 1.6 MZ-CD 95 ch Élégance | 5 | 0 | 16 700 |
| 1.6 MZ-CD 95 ch Dynamique | 5 | 0 | 18 400 |
| **NOUVELLE MAZDA3** | | | |
| 2.0 Skyactiv-G 120 ch Élégance | 6 | 0 | 22 700 |
| 2.0 Skyactiv-G 165 ch Dynamique | 9 | 0 | 25 000 |
| 2.0 Skyactiv-G 165 ch Sélection | 9 | 0 | 28 400 |
| 2.2 Skyactiv-D 150 ch Élégance | 7 | 0 | 27 300 |
| 2.2 Skyactiv-D 150 ch Dynamique | 7 | 0 | 29 100 |
| 2.2 Skyactiv-D 150 ch Sélection | 7 | 0 | 32 500 |
| **MAZDA5 (7 PLACES)** | | | |
| 1.8 MZR 115 ch Harmonie | 7 | 2 200 | 22 600 |
| 2.0 MZR DISI 150 ch Élégance | 9 | 2 200 | 25 600 |
| 1.6 MZR-CD 115 ch Élégance | 6 | 250 | 27 000 |
| 1.6 MZR-CD 115 ch Dynamique | 6 | 250 | 29 450 |
| **MAZDA6 (5 PORTES)** | | | |
| 2.0 Skyactiv-G 165 ch Sélection | 9 | 250 | 32 400 |
| 2.5 Skyactiv-G 192 ch Sélection BVA | 11 | 900 | 37 150 |
| 2.2 Skyactive-D 150 ch Harmonie | 7 | 0 | 28 650 |
| 2.2 Skyactive-D 150 ch Élégance | 7 | 0 | 30 200 |
| 2.2 Skyactive-D 175 ch Sélection | 9 | 0 | 36 250 |
| **MAZDA6 FASTWAGON (BREAK)** | | | |
| Surcoût : berline + 950 € (diesels uniquement) | | | |
| **MX-5** | | | |
| 1.8 MZR 126 ch Élégance | 8 | 2 200 | 24 350 |
| 1.8 MZR 126 ch Élégance Cuir | 8 | 2 200 | 25 450 |
| 2.0 MZR 160 ch Performance | 10 | 3 600 | 29 000 |
| **MX-5 ROADSTER COUPE** | | | |
| 1.8 MZR 126 ch Élégance Cuir | 8 | 2 200 | 27 650 |
| 2.0 MZR 160 ch Performance | 10 | 3 600 | 31 000 |
| 2.0 MZR 160 ch Activemat | 10 | 3 600 | 32 200 |
| **CX-5** | | | |
| 2.0 160 ch Sélection 4x4 | 9 | 1 600 | 35 300 |
| 2.0 165 ch Harmonie 4x2 | 9 | 250 | 25 790 |
| 2.2 MZR-CD 150 ch Harmonie 4x2 | 8 | 0 | 27 590 |
| 2.2 MZR-CD 150 ch Élégance 4x2 | 8 | 0 | 29 800 |
| 2.2 MZR-CD 150 ch Dynamique 4x2 | 8 | 0 | 31 900 |
| 2.2 MZR-CD 175 ch Sélection 4x4 | 8 | 250 | 37 800 |
| Surcoût BVA : BVM + 2 000 € | | | |

## MERCEDES

| TYPE | CV | B/M* | PRIX |
|---|---|---|---|
| **CLASSE A** | | | |
| 180 BE 122 ch Intuition | 6 | 0 | 24 950 |
| 200 BE 156 ch Intuition | 7 | 0 | 28 700 |
| 250 BE 211 ch DCT Inspiration | 8 | 900 | 36 300 |
| 250 BE 211 ch 4Matic DCT Inspiration | 8 | 900 | 38 150 |
| 45 AMG 4Matic 360 ch 2 | 4 | 2 200 | 52 600 |
| 160 CDI 90 ch Intuition | 4 | 0 | 25 100 |
| 180 CDI 109 ch Intuition | 6 | 0 | 26 950 |
| 200 CDI BE 136 ch Intuition | 8 | 0 | 28 450 |
| 220 CDI BE 170 ch Inspiration | 8 | 0 | 35 750 |
| Surcoût Inspiration : Intuition + 2 350 € | | | |
| Surcoût Sensation : Inspiration + 1 800 € | | | |
| Surcoût Fascination : Sensation + 3 800 € | | | |
| Surcoût Sport : Fascination + 4 500 € | | | |
| **CLA** | | | |
| 180 BE 122 ch Inspiration | 6 | 0 | 29 000 |
| 180 122 ch Inspiration | 7 | 0 | 29 200 |
| 200 156 ch Inspiration | 8 | 0 | 32 800 |
| 250 DCT 211 ch Inspiration | 12 | 500 | 38 550 |
| 250 4Matic DCT 211 ch Inspiration | 12 | 1 600 | 40 750 |
| 45 AMG 4Matic 360 ch | 24 | 2 200 | 60 600 |
| 180 CDI 109 ch Inspiration | 6 | 0 | 31 900 |
| 200 CDI 136 ch Inspiration | 7 | 0 | 34 150 |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 200 CDI 4Matic 136 ch Inspiration | 7 | | NC | 38 450 |
| 220 CDI 170 ch Inspiration | 9 | | 0 | 38 150 |
| 220 CDI 4Matic 170 ch Inspiration | 9 | | NC | 40 350 |
| Surcoût Sensation : Inspiration + 3 900 € | | | | |
| Surcoût Fascination : Sensation + 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 | 40 000 |
| 45 AMG 4Matic 360 ch | 24 | ☐ | 2 200 | 58 900 |
| 180 CDI 109 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 Inspiration | 9 | | 0 | 38 900 |
| 220 CDI 4Matic 170 ch Inspiration | 9 | | 0 | 41 100 |
| Surcoût Inspiration : Intuition + 1 600 € | | | | |
| Surcoût Sensation : Inspiration + 2 400 € | | | | |
| Surcoût Fascination : Sensation + 5 050 € | | | | |
| **CLASSE B** | | | | |
| 180 BE 122 ch Classic | 7 | ☐ | 250 | 26 100 |
| 200 BE 156 ch Classic | 8 | ☐ | 250 | 28 750 |
| 200 NGD 156 ch Classic | 8 | | 0 | 32 300 |
| 220 184 ch 4Matic Design | 10 | ☐ | 1 600 | 34 700 |
| 250 BE 211 ch Design | 12 | ☐ | 900 | 35 900 |
| 160 CDI 90 ch Classic | 5 | | 0 | 26 700 |
| 180 CDI BE 109 ch Classic | 5 | | 0 | 28 750 |
| 180 CDI 109 ch Classic | 6 | | 0 | 28 250 |
| 200 CDI 136 ch Classic | 7 | | 0 | 29 900 |
| 220 CDI 170 h Design BA7 | 9 | | 0 | 36 600 |
| Surcoût Design : Classic + 1 750 € | | | | |
| Surcoût Sport : Design + 1 350 € | | | | |
| Surcoût 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 | 48 550 |
| Surcoût Executive : Classe C + 5 100 € | | | | |
| Surcoût Sportline : Executive + 2 050 € | | | | |
| Surcoput Fascination : Sportline + 5 250 € | | | | |
| **NOUVELLE CLASSE C BREAK** | | | | |
| Surcoût : berline + 1 300 € | | | | |
| **CLASSE C COUPÉ** | | | | |
| 180 BE 156 ch | 9 | ☐ | 250 | 37 050 |
| 200 BE 184 ch | 10 | ☐ | 1 600 | 40 050 |
| 250 BE 204 ch BVA7 | 12 | ☐ | 1 600 | 43 650 |
| 350 BE 306 ch BVA7 Executive | 19 | ☐ | 2 200 | 50 800 |
| 63 AMG 457 ch | 36 | ☐ | 8 000 | 90 800 |
| 220 CDI 170 ch | 9 | | 0 | 39 550 |
| 250 CDI 204 ch | 11 | | 0 | 42 050 |
| Surcoût Executive : Classe C Coupé + 3 350 € | | | | |
| Surcoût Fascination : Executive + 5 600 € | | | | |
| Surcoût Version Sport : Fascination + 2 500 € (250 BE), + 4 800 € (250 CDI) | | | | |
| **SLK** | | | | |
| 200 BE 184 ch | 10 | ☐ | 400 | 39 900 |
| 250 BE 204 ch | 11 | ☐ | 2 200 | 45 600 |
| 350 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 | 55 450 |
| 350 CGI 306 ch | 19 | ☐ | 2 200 | 56 600 |
| 350 CGI 306 ch 4Matic | 19 | ☐ | 2 200 | 59 400 |
| 400 CGI 333 ch Classic | NC | | NC | 58 650 |
| 400 CGI 333 ch Classic 4Matic | NC | | NC | 61 450 |
| 500 CGI 408 ch BVA Executive | 29 | ☐ | 8 000 | 79 650 |
| 500 CGI 408 ch BVA 4 Matic Executive | 29 | ☐ | 8 000 | 82 450 |
| 63 AMG BVA 525 ch | 44 | ☐ | 8 000 | 124 500 |
| 200 CDI BE 136 ch | 10 | | 0 | 40 950 |
| 220 CDI BE 170 ch Classic | 10 | | 0 | 44 450 |
| 220 BlueTEC 170 ch Classic | 10 | | 0 | 47 800 |
| 250 CDI BE 204 ch Classic | 11 | | 0 | 47 450 |
| 250 CDI BE 204 ch Classic 4Matic | 11 | | 0 | 52 450 |
| 300 BlueTEC 231 ch Classic | 11 | ☐ | 2 200 | 51 050 |
| 300 BlueTEC Hybrid 231 ch Classic | 11 | ◻ | 3 300 | 52 950 |
| 350 BlueTEC BVA BlueTEC 252 ch BVA | 16 | ☐ | 250 | 55 350 |
| 350 BlueTEC BVA BlueTEC 252 ch4Matic | 16 | ☐ | 2 200 | 58 150 |
| Surcoût Sportline : Classe E + 6 400 € | | | | |
| Surcoût Executive: Sportline + 450 € | | | | |
| Surcoût Fascination: Executive + 5 650 € | | | | |
| **CLASSE E BREAK** | | | | |
| Surcoût berline + 2 000 € (Elegance Executive / Avantgarde Executive; + 2 400 € (Classic) ; + 2 700 € (C 63 AMG) | | | | |
| **CLASSE E COUPÉ** | | | | |
| 200 CGI BE 184 ch | 11 | ☐ | 2 200 | 43 850 |
| 250 CGI BE 204 ch | 11 | ☐ | 2 200 | 48 800 |
| 300 CGI BE 252 ch Executive | 15 | ☐ | 2 200 | 59 400 |
| 350 CGI BE 306 ch Executive | 19 | ☐ | 2 200 | 61 400 |
| 350 CGI BE 306 ch Executive 4Matic | 19 | ☐ | 2 200 | 64 200 |
| 400 CGI BE 333 ch Executive | 22 | ☐ | 2 200 | 63 050 |
| 500 CGI 408 ch BVA Executive | 29 | ☐ | 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 |
| Surcoût Executive : Classe E Coupé + 3700 € | | | | |
| Surcoût Sportline : Executive + 550 € | | | | |
| Surcoût 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 | 64 400 |
| 350 CGI BE 306 ch Executive BVA | 19 | ☐ | 2 200 | 66 400 |
| 400 CGI BE 333 ch Executive | 22 | ☐ | 2 200 | 68 050 |
| 500 408 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 265 ch Executive BVA | 15 | M | 2 200 | 64 550 |
| Surcoût Executive : Classe E Coupé + 3700 € | | | | |
| Surcoût Sportline : Executive + 550 € | | | | |
| Surcoût Fascination : Sport + 7 000 € | | | | |
| **CLASSE CLS** | | | | |
| 350 BE BVA 306 ch | 19 | M | 2 200 | 71 400 |
| 500 BE 408 ch | 30 | M | 8 000 | 91 600 |
| 500 BE 408 ch 4Matic | 30 | M | 8 000 | 94 400 |
| 63 AMG 557 ch | 43 | M | 8 000 | 133 100 |
| 63 AMG 557 ch 4Matic | 43 | M | 8 000 | 137 100 |
| 63 AMG S 585 ch | 45 | M | 8 000 | 148 100 |
| 250 CDI BE 204 ch | 11 | | 0 | 63 300 |
| 350 BlueTEC 252 ch | 15 | M | 500 | 70 600 |
| 350 BlueTEC 252 ch 4Matic | 15 | M | 500 | 73 400 |
| 350 CDI BE 265 ch | 16 | M | 2 200 | 69 300 |
| 350 CDI BE 265 ch 4Matic | 16 | M | 2 200 | 72 300 |
| **CLASSE CLS SHOOTING BRAKE** | | | | |
| 350 BE BVA 306 ch | 20 | M | 2 200 | 73 300 |
| 500 BE 408 ch | 30 | M | 8 000 | 92 400 |
| 500 BE 408 ch 4Matic | 30 | M | 8 000 | 95 200 |
| 63 AMG 525 ch | 43 | M | 8 000 | 133 900 |
| 63 AMG 525 ch 4Matic | 43 | M | 8 000 | 137 900 |
| 63 AMG S 585 ch 4Matic | 45 | M | 8 000 | 148 900 |
| 250 CDI BE 204 ch | 11 | | 0 | 65 200 |
| 350 CDI BE 265 ch | 16 | M | 2 200 | 71 200 |
| 350 CDI BE 265 ch 4Matic | 16 | M | 2 200 | 74 200 |
| **CLASSE S COUPE** | | | | |
| 500 V8 455 ch 4Matic | 35 | M | 8 000 | 139 000 |
| 63 AMG V8 585 ch 4Matic | 50 | M | 8 000 | 185 000 |
| **NOUVELLE CLASSE S** | | | | |
| 400 Hybrid 333 ch | 19 | M | 900 | 95 400 |
| 400 Hybrid 333 ch Executive | 19 | M | 900 | 104 900 |
| 500 455 ch Executive | 34 | M | 6 500 | 116 800 |
| 500 455 ch 4Matic Executive | 34 | M | 6 500 | 120 800 |
| 63 AMG 585 ch | 50 | M | 8 000 | 171 300 |
| BlueTEC Hybrid 231 ch | 11 | | 0 | 89 000 |
| BlueTEC Hybrid 231 ch Executive | 11 | | 0 | 98 500 |
| 350 BlueTEC 258 ch | 15 | M | 900 | 89 000 |
| 350 BlueTEC 258 ch Executive | 15 | M | 2 200 | 98 500 |
| Surcoût Limousine : berline + 6 000 € | | | | |
| **SL** | | | | |
| 350 BE 306 ch | 19 | M | 2 200 | 102 400 |
| 500 435 ch | 33 | M | 8 000 | 127 600 |
| V8 63 AMG 534 ch | 44 | M | 8 000 | 179 700 |
| V12 65 AMG 630 ch | 56 | M | 8 000 | 255 700 |
| **SLS** | | | | |
| V8 571 ch AMG | 50 | M | 8 000 | 199 000 |
| Electric 552 kW (750 ch) AMG | NC | B | 6 300 | 420 900 |
| **SLS ROADSTER** | | | | |
| V8 571 ch AMG | 50 | M | 8 000 | 209 000 |
| **CLASSE R** | | | | |
| 350 4Matic 306 ch | 19 | M | 8 000 | 61 100 |
| 500 4Matic 388 ch Long | 30 | M | 8 000 | 79 400 |
| 300 CDI 4Matic 190 ch BlueEFFICIENCY | 12 | M | 8 000 | 53 500 |
| 350 CDI 4Matic 265 ch BlueEFFICIENCY | 18 | M | 8 000 | 61 300 |
| **CLASSE GLK** | | | | |
| 200 184 ch | 11 | M | 2 200 | 38 400 |
| 250 211 ch | 12 | M | 2 200 | 43 000 |
| 250 211 ch 4Matic | 13 | M | 2 200 | 44 700 |
| 350 306 ch 4Matic | 19 | M | 4 000 | 53 100 |
| 200 CDI BE 143 ch | 8 | M | 500 | 37 350 |
| 220 CDI BE 170 ch | 10 | M | 500 | 39 450 |
| 220 CDI BE 170 ch 4Matic | 10 | M | 500 | 43 550 |
| 220 BlueTEC 170 ch 4Matic | 10 | M | 500 | 46 050 |
| 250 BlueTEC 204 ch | 11 | M | 2 200 | 49 050 |
| 350 CDI 265 ch | 15 | M | 3 000 | 53 100 |
| Surcoût Sport : GLK + 5 750 € | | | | |
| Surcoût Fascination : Sport + 7 150 € | | | | |
| **CLASSE M** | | | | |
| 350 BE 306 ch 4Matic | 20 | M | 6 500 | 60 600 |
| 500 BE 408 ch 4Matic Sport | 31 | M | 6 500 | 83 450 |
| 63 AMG 525 ch 4 Matic | 48 | M | 8 000 | 128 500 |
| 250 BlueTEC 204 ch 4Matic | 12 | M | 2 200 | 56 400 |
| 350 BlueTEC 258 ch 4Matic | 16 | M | 3 000 | 61 600 |
| Surcoût Sport : ML + 5 400 € | | | | |
| Surcoût Fascination : ML + 13 200 € | | | | |
| **CLASSE GL** | | | | |
| 400 333 ch | 23 | M | 8 000 | 81 350 |
| 500 435 ch BE Sport | 51 | M | 8 000 | 102 400 |
| 500 435 ch BE Fascination | 51 | M | 8 000 | 111 650 |
| 63 AMG 557 ch | 74 | M | 8 000 | 143 450 |
| 350 CDI BlueTEC 258 ch | 24 | M | 8 000 | 76 350 |
| 350 CDI BlueTEC 258 ch Sport | 24 | M | 8 000 | 85 250 |
| 350 CDI BlueTEC 258 ch Fascination | 24 | M | 8 000 | 94 450 |
| **CLASSE G** | | | | |
| 500 388 ch | 31 | M | 8 000 | 103 200 |
| 63 AMG 544 ch | 47 | M | 8 000 | 141 200 |
| 65 AMG 612 ch | 57 | M | 8 000 | 268 000 |
| 350 BlueTEC 211 ch | 15 | M | 8 000 | 88 600 |

## MINI

| TYPE | CV | B/M* | | PRIX |
|---|---|---|---|---|
| **NOUVELLE MINI** | | | | |
| One 102 ch | 6 | | 0 | 17 150 |
| Cooper 136 ch | 7 | | 0 | 19 950 |
| Cooper S 192 ch | 10 | M | 250 | 24 750 |
| One D 95 ch | 6 | | 0 | 18 700 |
| Cooper D 116 ch | 6 | | 0 | 21 600 |
| **NOUVELLE MINI 5 PORTES** | | | | |
| Cooper 136 ch | 7 | | 0 | 21 100 |
| Cooper S 192 ch | 10 | M | 250 | 25 900 |
| One D 95 ch | 6 | | 0 | 22 750 |
| Cooper D 116 ch | 6 | | 0 | 27 300 |
| **MINI CABRIOLET** | | | | |
| One 98 ch | 6 | | 0 | 20 790 |
| Cooper 122 ch | 7 | | 0 | 24 250 |
| Cooper S 184 ch | 10 | M | 250 | 29 150 |
| Cooper John Cooper Works 211 ch | 12 | M | 2 200 | 35 400 |
| Cooper D 112 ch | 6 | | 0 | 26 000 |
| Cooper SD 143 ch | 7 | | 0 | 29 750 |
| **MINI COUPÉ** | | | | |
| Cooper 122 ch | 7 | | 0 | 21 700 |
| Cooper S 184 ch | 10 | ☐ | 250 | 26 750 |
| John Cooper Works 211 ch | 12 | ☐ | 2 200 | 33 050 |
| Cooper SD 143 ch | 7 | | 0 | 27 350 |
| **MINI ROADSTER** | | | | |
| Surcoût : Mini coupé + 1 550 € | | | | |
| **CLUBMAN** | | | | |
| Cooper One 98 ch | 6 | | 0 | 18 450 |
| Cooper 122 ch BM6 | 6 | | 0 | 21 600 |
| Cooper S 184 ch | 10 | ☐ | 250 | 26 500 |
| John Cooper Works 211 ch | 12 | ☐ | 2 200 | 32 750 |
| Cooper D 90 ch BM6 | 5 | | 0 | 19 900 |
| Cooper D 112 ch | 5 | | 0 | 23 350 |
| Cooper SD 143 ch | 7 | | 0 | 27 100 |
| **PACEMAN** | | | | |
| Cooper 122 ch | 7 | ☐ | 2 200 | 24 850 |
| Cooper S 184 ch | 10 | ☐ | 2 200 | 29 950 |
| Cooper S 184 ch ALL4 | 10 | ☐ | 3 000 | 31 650 |
| Cooper D 112 ch | 6 | | 0 | 26 850 |
| Cooper D 112 ch ALL4 | 6 | | 0 | 28 550 |
| Cooper SD 143 ch | 7 | | 0 | 30 800 |
| Cooper SD 143 ch ALL4 | 7 | | 0 | 32 500 |
| **COUNTRYMAN** | | | | |
| One 98 ch | 6 | ☐ | 250 | 21 550 |
| Cooper 122 ch | 7 | ☐ | 250 | 23 950 |
| Cooper S 184 ch | 10 | ☐ | 500 | 29 000 |
| Cooper S 184 ch ALL4 | 11 | ☐ | 2 200 | 30 700 |
| Cooper John Cooper Works ALL4 218 ch | 12 | ☐ | 2 200 | 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

| TYPE | CV | B/M* | | PRIX |
|---|---|---|---|---|
| **I-MIEV** | | | | |
| Électrique 69 ch | 1 | ◻ | 6 300 | 28 900 |
| **SPACE STAR** | | | | |
| 1.0 MIVEC 71 ch In | 4 | | 0 | 9 690 |
| 1.0 MIVEC 71 ch AS&G Invite | 4 | | 0 | 10 990 |
| 1.0 MIVEC 71 ch AS&G Selection Invite | 4 | | 0 | 11 640 |
| 1.2 MIVEC 80 ch AS&G Intense | 4 | | 0 | 14 100 |
| 1.2 MIVEC 80 ch AS&G Slection Intense | 4 | | 0 | 14 750 |
| **LANCER ÉVOLUTION X** | | | | |
| 2.0 295 ch | 20 | ☐ | 8 000 | 46 500 |
| 2.0 295 ch MR TC-SST | 21 | ☐ | 8 000 | 54 650 |
| **ASX** | | | | |
| 1.6 115 ch Inform 4x2 | 6 | | 0 | 19 900 |
| 1.6 115 ch Intens 4x2 | 6 | | 0 | 22 600 |
| 1.8 DI-D 115 ch Invite 4x2 | 6 | | 0 | 23 300 |
| 1.8 DI-D 115 ch Intense 4x2 | 6 | | 0 | 25 600 |
| 2.2 DI-D 150 ch Instyle BVA 4x4 | 8 | ☐ | 1 600 | 34 000 |
| Surcoût 4x4 (sur 1.8 DI-D uniquement): 4x2+ 2 000 € | | | | |
| **OUTLANDER** | | | | |
| 2.0 150 ch 2WD Invite | 9 | ☐ | 1 500 | 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 Invite | 8 | | 0 | 29 800 |
| 2.2 DI-D 150 ch 4WD Invite | 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 | ☐ | 100 | 39 990 |
| **PAJERO (3 PORTES)** | | | | |
| 3.2 DI-D 200 ch Invite | 13 | ☐ | 6 000 | 37 200 |
| 3.2 DI-D 200 ch Intense | 13 | ☐ | 6 000 | 40 800 |
| 3.2 DI-D 200 ch Instyle BVA | 13 | ☐ | 6 000 | 48 100 |
| **PAJERO (5 PORTES)** | | | | |
| Surcoût : 3 portes + 2 900 € (Inform); + 3 100 € | | | | |

## NISSAN




| TYPE | CV | B/M* | | PRIX |
|---|---|---|---|---|
| **MICRA (5 PORTES)** | | | | |
| 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 | 14 860 |
| 1.2 80 ch Tekna | 5 | | 0 | 15 800 |
| 1.2 DIG-S 98 ch Visia | 5 | | 0 | 13 810 |
| 1.2 DIG-S 98 ch Acenta | 5 | | 0 | 14 960 |
| 1.2 DIG-S 98 ch Connect Edition | 5 | | 0 | 16 260 |
| 1.2 DIG-S 98 ch Tekna | 5 | | 0 | 17 200 |
| **NOTE** | | | | |
| 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 DIG-S 98 ch Visia | 5 | | 0 | 16 650 |
| 1.2 DIG-S 98 ch Connect Edition | 5 | | 0 | 17 750 |
| 1.2 DIG-S 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** | | | | |
| 1.6 94 ch Visia | 7 | ☐ | 250 | 15 990 |
| 1.6 94 ch Visia Pack | 7 | ☐ | 250 | 17 350 |
| 1.2 DIG-T 115 ch Visia | NC | | 0 | 19 150 |
| 1.2 DIG-T 115 ch Connect Edition | NC | | 0 | 20 750 |
| 1.6 117 ch Xtronic Acenta | NC | ☐ | 250 | 20 050 |
| 1.6 DIG-T 190 ch Connect Edition | 11 | ☐ | 2 200 | 22 850 |
| 1.6 DIG-T 190 ch Tekna | 11 | ☐ | 2 200 | 24 750 |
| 1.5 dCi 110 ch S/S Visia Pack | 6 | | 0 | 19 550 |
| 1.5 dCi 110 ch S/S Acenta | 6 | | 0 | 20 950 |
| 1.5 dCi 110 ch S/S Tekna | 6 | | 0 | 24 450 |
| **LEAF** | | | | |
| 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** | | | | |
| 1.2 DIG-T 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** | | | | |
| 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** | | | | |
| 1.2 DIG-T 115 ch Visia | 6 | | 0 | 21 990 |
| 1.2 DIG-T 115 ch Acenta | 6 | | 0 | 24 040 |
| 1.2 DIG-T 115 ch Connect Edition | 6 | | 0 | 25 790 |
| 1.2 DIG-T 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 |
| 1.5 dCi 110 ch Connect Edition | 5 | | 0 | 28 290 |
| 1.5 dCi 110 ch Tekna | 5 | | 0 | 30 640 |
| 1.6 dCi 130 ch Acenta | 7 | | 0 | 28 740 |
| 1.6 dCi 130 ch Connect Edition | 7 | | 0 | 30 490 |
| 1.6 dCi 130 ch Tekna | 7 | | 0 | 32 840 |
| Surcoût All Mode (4x4): + 2 200 € (dCi 130 ch uniquement) | | | | |
| **NOUVEAU X-TRAIL** | | | | |
| 1.6 dCi 130 ch Visia | 7 | | 0 | 27 700 |
| 1.6 dCi 130 ch Acenta | 7 | | 0 | 29 900 |
| 1.6 dCi 130 ch Connect | 7 | | 0 | 32 250 |
| 1.6 dCi 130 ch Tekna | 7 | | 0 | 34 400 |
| Surcoût boîte Xtronic : BVM + 1 500 € | | | | |
| **MURANO** | | | | |
| 3.5 V6 234 ch | 17 | ☐ | 8 000 | 50 190 |
| 2.5 dCi 190 ch | 12 | ☐ | 8 000 | 50 190 |
| **PATHFINDER** | | | | |
| 2.5 dCi 190 ch XE 7 pl. | 12 | ☐ | 8 000 | 39 590 |
| 2.5 dCi 190 ch SE 7 pl. | 12 | ☐ | 8 000 | 43 290 |
| 2.5 dCi 190 ch LE 7 pl. | 12 | ☐ | 8 000 | 47 690 |
| 3.0 V6 dCi 231 ch | 16 | ☐ | 8 000 | 54 490 |
| **370 Z COUPÉ** | | | | |
| 3.7 V6 328 ch | 23 | ☐ | 8 000 | 32 900 |
| 3.7 V6 328 ch Pack | 23 | ☐ | 8 000 | 36 100 |
| 3.7 V6 344 ch Nismo | 25 | ☐ | 8 000 | 45 000 |
| **370 Z ROADSTER** | | | | |
| 3.7 V6 328 ch Pack | 23 | ☐ | 8 000 | 39 100 |
| **GT-R** | | | | |
| 3.8 V6 550 ch Premium Edition | 47 | ☐ | 8 000 | 94 200 |
| 3.8 V6 550 ch Black Edition | 47 | ☐ | 8 000 | 95 300 |
| 3.8 V6 550 ch Gentleman Edition | 47 | ☐ | 8 000 | 98 200 |
| 3.8 V6 600 ch Nismo | 53 | ☐ | 8 000 | 150 000 |

## OPEL

| TYPE | CV | B/M* | | PRIX |
|---|---|---|---|---|
| **ADAM** | | | | |
| 1.2 Twinport 70 ch | 4 | | 0 | 10 990 |
| 1.2 Twinport 70 ch Jam | 4 | | 0 | 13 640 |
| 1.4 Twinport 87 ch S/S Jam | 5 | | 0 | 14 350 |
| 1.4 Twinport 87 ch S/S Glam | 5 | | 0 | 15 500 |
| 1.4 Twinport 87 ch S/S Slam | 5 | | 0 | 15 900 |
| 1.0 ECOTEC 115 ch Glam | 6 | | 0 | 17 700 |
| 1.0 ECOTEC 115 ch Slam | 6 | | 0 | 18 100 |
| **ADAM ROCKS** | | | | |
| 1.4 Twinport 87 ch S/S | 5 | | 0 | 17 450 |
| 1.0 ECOTEC 115 ch | 6 | | 0 | 19 650 |
| **AGILA** | | | | |
| 1.0 68 ch Essentia | 4 | | 0 | 11 690 |
| 1.0 68 ch Edition | 4 | | 0 | 13 060 |
| 1.0 68 ch S/S ecoFLEX Edition | 4 | | 0 | 13 360 |
| 1.2 94 ch Edition | 5 | | 0 | 13 460 |
| 1.2 94 ch S/S Edition | 5 | | 0 | 13 760 |
| 1.2 94 ch S/S Edition BVA | 5 | ☐ | 150 | 14 460 |
| **NOUVELLE CORSA (5 PORTES)** | | | | |
| 1.4 90 ch Essentia | 5 | | 0 | 13 090 |
| 1.4 90 ch Edition | 5 | | 0 | 14 690 |
| 1.4 90 ch Cosmo BVA | 5 | ☐ | 250 | 17 990 |
| 1.4 Turbo 100 ch S/S Edition | 5 | | 0 | 15 490 |
| 1.4 Turbo 100 ch S/S Color Edition | 5 | | 0 | 16 390 |
| 1.4 Turbo 100 ch S/S Cosmo | 5 | | 0 | 17 690 |
| 1.0 Ecotec Turbo 115 ch S/S Cosmo | 6 | | 0 | 18 590 |
| 1.3 CDTI 75 ch Edition | 4 | | 0 | 16 990 |
| 1.3 CDTI 95 ch ecoFLEX S/S Edition | 4 | | 0 | 17 990 |
| 1.3 CDTI 95 ch ecoFLEX S/S Color Edition | 4 | | 0 | 18 890 |
| 1.3 CDTI 95 ch ecoFLEX S/S Cosmo | 4 | | 0 | 20 190 |
| **MERIVA** | | | | |
| 1.4 Twinport 100 ch Essentia | 6 | ☐ | 250 | 15 690 |
| 1.4 Twinport 100 ch Edition | 6 | ☐ | 250 | 18 080 |
| 1.4 Twinport 120 ch S/S Edition | 7 | | 0 | 19 030 |
| 1.4 Twinport 120 ch S/S Cosmo | 7 | | 0 | 20 430 |
| 1.4 Twinport 120 ch S/S Cosmo Pack | 7 | | 0 | 21 830 |
| 1.4 Twinport 120 ch GPL Edition | 8 | | 0 | 20 580 |
| 1.6 CDTI 95 ch S/S Edition | 5 | | 0 | 19 880 |
| 1.6 CDTI 95 ch S/S Cosmo | 5 | | 0 | 21 280 |
| 1.6 CDTI 110 ch S/S Edition | 6 | | 0 | 20 680 |
| 1.6 CDTI 110 ch S/S Cosmo | 6 | | 0 | 22 080 |
| 1.6 CDTI 110 ch S/S Cosmo Pack | 6 | | 0 | 23 480 |
| 1.7 CDTI 110 ch S/S Cosmo BVA | 7 | ☐ | 2 200 | 23 380 |
| 1.6 CDTI 136 ch S/S Cosmo | 6 | | 0 | 22 880 |
| 1.6 CDTI 136 ch S/S Cosmo Pack | 6 | | 0 | 24 280 |



* ◻ Bonus écologique (en €) ; ☐ Malus écologique (en €).

| MOKKA | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 1.6 115 ch S/S Edition 4x2 | 6 | ☐ | 1 600 | 18 990 |
| 1.4 Twinport 140 ch S/S Edition 4x2 | 8 | ☐ | 250 | 20 710 |
| 1.4 Twinport 140 ch S/S Edition GPL 4x2 | 8 | ☐ | 250 | 22 660 |
| 1.7 CDTI 130 ch S/S Edition 4x2 | 7 | | 0 | 22 700 |
| Surcoût 4x4 : 4x2 + 1 900 € | | | | |
| Surcoût Cosmo : Edition + 1 200 €. | | | | |
| Surcoût Cosmo Pack : Cosmo + 1 950 € | | | | |
| **ASTRA GTC** | | | | |
| 1.4 Twinport 120 ch S/S Edition | 7 | ☐ | 250 | 21 900 |
| 1.4 Twinport 140 ch S/S Sport | 8 | ☐ | 250 | 25 700 |
| 1.4 Twinport 140 ch S/S Sport Pack | 8 | ☐ | 250 | 28 300 |
| 1.6 Turbo 170 ch Sport | 9 | ☐ | 500 | 28 450 |
| 1.6 Turbo 170 ch Sport Pack | 9 | ☐ | 500 | 31 050 |
| 2.0 Turbo 280 ch OPC | 18 | ☐ | 4 000 | 33 990 |
| 1.7 CDTI 110 ch S/S Edition | 6 | | 0 | 24 100 |
| 1.7 CDTI 110 ch S/S Sport | 6 | | 0 | 26 800 |
| 1.7 CDTI 130 ch S/S Sport | 6 | | 0 | 27 700 |
| 1.7 CDTI 130 ch S/S Sport Pack | 6 | | 0 | 30 300 |
| 2.0 CDTI 165 ch S/S Sport | 9 | | 0 | 28 800 |
| 2.0 CDTI 165 ch S/S Sport Pack | 9 | | 0 | 31 400 |
| **ASTRA (4 PORTES)** | | | | |
| 1.4 Turbo 140 ch S/S Cosmo | 7 | ☐ | 150 | 24 700 |
| 1.4 Turbo 140 ch S/S Cosmo BVA | 8 | ☐ | 1 600 | 25 600 |
| 1.6 CDTI 136 ch Cosmo | 7 | | 0 | 26 700 |
| **ASTRA (5 PORTES)** | | | | |
| 1.4 100 ch Essentia | 6 | | 0 | 17 190 |
| 1.4 Turbo 120 ch S/S Edition | 7 | ☐ | 250 | 21 000 |
| 1.4 Turbo 140 ch S/S Cosmo | 8 | ☐ | 250 | 24 200 |
| 1.7 CDTI 110 ch FAP Essentia | 6 | | 0 | 20 890 |
| 1.7 CDTI 110 ch S/S ecoFLEX Cosmo | 5 | | 0 | 26 000 |
| 1.6 CDTI 110 ch S/S Essentia | 6 | | 0 | 21 190 |
| 1.7 CDTI 130 ch FAP S/S Cosmo | 7 | | 0 | 26 200 |
| 1.6 CDTI 136 ch S/S Essentia | 6 | | 0 | 26 200 |
| 2.0 CDTI 165 ch S/S Cosmo | 9 | | 0 | 27 300 |
| Surcoût Edition : Essentia + 2 010 € (CDTI); + 2 510 € (1.4 100 ch) | | | | |
| Surcoût Cosmo : Edition + 2 400 € | | | | |
| **ASTRA SPORTS TOURER** | | | | |
| 1.4 100 ch Edition | 6 | ☐ | 250 | 20 800 |
| 1.4 Turbo 120 ch Edition | 7 | ☐ | 500 | 22 100 |
| 1.4 Turbo 140 ch Cosmo | 8 | ☐ | 500 | 25 300 |
| 1.7 CDTI 110 ch FAP Edition | 6 | | 0 | 24 000 |
| 1.7 CDTI 110 ch FAP Cosmo | 6 | | 0 | 26 400 |
| 1.7 CDTI 110 ch FAP S/S Cosmo | 6 | | 0 | 27 100 |
| 1.7 CDTI 130 ch FAP S/S Cosmo | 7 | | 0 | 27 300 |
| 2.0 CDTI 165 ch FAP S/S Cosmo | 9 | | 0 | 28 400 |
| **ZAFIRA** | | | | |
| 1.8 120 ch Edition | 7 | ☐ | 2 200 | 20 990 |
| 1.8 140 ch Connect Pack | 8 | ☐ | 2 200 | 25 490 |
| 1.7 CDTI 110 ch FAP Edition | 6 | | 0 | 23 950 |
| 1.7 CDTI 125 ch FAP Connect Pack | 7 | | 0 | 26 490 |
| **ZAFIRA TOURER** | | | | |
| 1.4 Turbo 120 ch S/S Edition | 7 | ☐ | 500 | 23 950 |
| 1.4 Turbo 140 ch S/S Cosmo | 8 | ☐ | 500 | 27 250 |
| 1.4 Turbo 140 ch Cosmo BVA | 8 | ☐ | 2 200 | 27 850 |
| 2.0 CDTI 110 ch Edition | 6 | ☐ | 150 | 24 990 |
| 2.0 CDTI 130 ch Cosmo | 7 | ☐ | 250 | 28 850 |
| 1.6 CDTI 136 ch S/S Edition | 7 | | 0 | 27 650 |
| 2.0 CDTI 165 ch Cosmo | 9 | ☐ | 250 | 30 750 |
| 2.0 CDTI 165 ch Cosmo BVA | 9 | ☐ | 1 600 | 31 350 |
| 2.0 CDTI BiTurbo 195 ch Cosmo | 11 | ☐ | 900 | 32 350 |
| Surcoût Cosmo : Edition + 2 300 € | | | | |
| Surcoût Cosmo Pack : Cosmo + 2 100 € | | | | |
| **INSIGNIA (5 PORTES)** | | | | |
| 1.4 T 140 ch S/S Edition | 7 | | 0 | 25 990 |
| 1.6 Turbo 170 ch Cosmo | 9 | ☐ | 250 | 29 480 |
| 1.6 Turbo 170 ch Cosmo Pack BVA | 10 | ☐ | 1 600 | 32 780 |
| 2.0 CDTI 120 ch S/S Edition | 6 | | 0 | 28 820 |
| 2.0 CDTI 120 ch S/S Cosmo | 6 | | 0 | 31 480 |
| 2.0 CDTI 140 ch S/S Edition | 7 | | 0 | 29 520 |
| 2.0 CDTI 140 ch S/S Cosmo | 7 | | 0 | 32 180 |
| 2.0 CDTI 140 ch S/S Cosmo Pack | 7 | | 0 | 34 930 |
| 2.0 CDTI 163 ch S/S Cosmo | 8 | | 0 | 33 230 |
| 2.0 CDTI 163 ch S/S Cosmo Pack | 8 | | 0 | 35 980 |
| 2.0 CDTI 163 ch S/S Cosmo Pack 4x4 | 9 | ☐ | 250 | 38 530 |
| 2.0 BiTurbo CDTI S/S 195 ch Cosmo Pack | 10 | | 0 | 38 980 |
| 2.0 BiTurbo CDTI S/S 195 ch Cosmo P. 4x4 | 11 | ☐ | 2 200 | 42 080 |
| **INSIGNIA SPORTS TOURER (BREAK)** | | | | |
| Surcoût : berline + 1 100 € (1 150 € 2.0 CDTI 195 ch | | | | |
| **CASCADA** | | | | |
| 1.4 T 140 ch S/S Cosmo | 8 | ☐ | 900 | 29 990 |
| 1.6 Turbo 170 ch S/S Cosmo Pack | 9 | ☐ | 900 | 35 490 |
| 1.6 Turbo 170 ch Cosmo Pack | 9 | ☐ | 2 200 | 36 490 |
| 1.6 T 200 ch S/S Cosmo Pack | 12 | ☐ | 2 200 | 36 290 |
| 2.0 CDTI 165ch S/S Cosmo | 9 | ☐ | 250 | 33 990 |
| 2.0 CDTI 165ch S/S Cosmo Pack | 9 | ☐ | 250 | 36 890 |
| 2.0 CDTI 165ch Cosmo Pack BVA | 9 | ☐ | 2 200 | 37 890 |
| 2.0 CDTI 195ch S/S Cosmo Pack | 11 | ☐ | 250 | 38 690 |
| **AMPERA** | | | | |
| 150 ch (111 kW) Edition | 3 | ☐ | 4 000 | 38 300 |
| 150 ch (111 kW) Cosmo | 3 | ☐ | 4 000 | 39 900 |
| 150 ch (111 kW) Cosmo Pack | 3 | ☐ | 4 000 | 42 200 |
| **ANTARA** | | | | |
| 2.2 CDTI 163 ch Edition Pack 4x2 | 10 | ☐ | 2 200 | 29 750 |
| 2.2 CDTI 163 ch Edition Pack 4x4 | 10 | ☐ | 2 200 | 31 750 |
| 2.2 CDTI 163 ch Cosmo Pack 4x4 | 10 | ☐ | 2 200 | 35 060 |
| 2.2 CDTI 184 ch Cosmo Pack 4x4 | 11 | ☐ | 2 200 | 35 810 |

# PEUGEOT

| TYPE | CV | B/M* | PRIX |
|---|---|---|---|
| **iOn** | | | |
| iOn électrique 67 ch | 1 | ☐ 6 300 | 29 600 |
| **NOUVELLE 108 (3 PORTES)** | | | |
| 1.0 VTi 68 ch Access | 4 | 0 | 10 150 |
| 1.0 e-VTi 68 ch Allure | 3 | ☐ 150 | 13 650 |
| 1.2 VTi 82 ch Active | 4 | 0 | 11 900 |
| Surcoût Active : Access + 1 100 € | | | |
| Surcoût Allure : Active + 2 000 € | | | |
| Surcoût Féline : Allure + 1 650 € | | | |
| **NOUVELLE 108 (5 PORTES)** | | | |
| Surcoût : 3 portes + 500 € | | | |
| **NOUVELLE 108 TOP (3 PORTES)** | | | |
| Surcoût : 3 portes + 1 200 € | | | |
| **NOUVELLE 108 TOP (5 PORTES)** | | | |
| Surcoût : 108 Top + 500 € | | | |
| **207 + (3 PORTES)** | | | |
| 1.4 68 ch | 4 | 0 | 15 900 |
| **207 + (5 PORTES)** | | | |
| 1.4 68 ch | 4 | 0 | 16 500 |
| **207 CC** | | | |
| 1.6 VTi 16V 120 ch Sport | 7 | M 900 | 20 250 |
| 1.6 VTi 16V 120 ch BVA Féline | 7 | M 2 200 | 25 750 |
| 1.6 HDI 112 ch Féline | 6 | 0 | 27 550 |
| **208 (3 PORTES)** | | | |
| 1.0 VTi 68 ch Access | 4 | 0 | 12 400 |
| 1.0 VTi 68 ch Active | 4 | 0 | 14 350 |
| 1.2 VTi 82 ch Active | 4 | 0 | 15 250 |
| 1.2 VTi 82 ch Allure | 4 | 0 | 17 300 |
| 1.2 e-VTi 82 ch Active ETG5 | 4 | 0 | 16 150 |
| 1.6 VTi 120 ch Allure | 6 | 0 | 18 025 |
| 1.6 THP 200 ch GTi | 11 | M 500 | 25 000 |
| 1.6 THP 208 ch GTi 30th S/S | 11 | 0 | 28 900 |
| 1.4 HDi 68 ch Active | 4 | 0 | 16 550 |
| 1.6 e-HDi 92 ch Allure | 5 | 0 | 19 850 |
| **208 (5 PORTES)** | | | |
| Surcoût : berline 3 portes + 600 € | | | |
| **NOUVELLE 308 (5 PORTES)** | | | |
| 1.2 VTi 82 ch Access | 4 | 0 | 18 200 |
| 1.2 VTi 82 ch Active | 4 | 0 | 20 400 |
| 1.6 THP 125 ch Active | 7 | 0 | 22 600 |
| 1.6 THP 125 ch Allure | 7 | 0 | 24 550 |
| 1.2 e-THP 130 ch Allure | 6 | 0 | 25 150 |
| 1.2 e-THP 130 ch Féline | 6 | 0 | 27 500 |
| 1.6 THP 155 ch Allure | 8 | 0 | 25 850 |
| 1.6 THP 155 ch Féline | 8 | 0 | 28 200 |
| 1.6 HDi 92 ch Access | 4 | 0 | 21 600 |
| 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 Féline | 5 | 0 | 28 950 |
| 1.6 BlueHDi 120 ch Allure | 5 | B 150 | 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 Féline | 7 | 0 | 30 950 |
| 2.0 BlueHDi 150 ch Féline 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 Féline | 6 | 0 | 28 250 |
| 1.6 THP 155 ch Allure | 8 | 0 | 26 650 |
| 1.6 THP 155 ch Féline | 8 | 0 | 28 950 |
| 1.6 HDi 92 ch Access | 4 | 0 | 22 350 |
| 1.6 HDi 92 ch Active | 4 | 0 | 24 050 |
| 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 Féline | 5 | 0 | 29 800 |
| 2.0 Blue HDi 150 ch Allure | 7 | 0 | 29 500 |
| 2.0 Blue HDi 150 ch Féline | 7 | 0 | 31 800 |
| **308 CC** | | | |
| 1.6 VTi 120 ch Sport Pack | 7 | M 1 600 | 27 450 |
| 1.6 THP 155 ch Féline | 9 | M 2 200 | 32 600 |
| 1.6 THP 156 ch BVA6 Féline | 9 | M 2 200 | 33 800 |
| 1.6 e-HDi 115 ch Sport Pack | 6 | 0 | 30 850 |
| 2.0 HDi 160 ch Sport Pack | 8 | M 500 | 32 350 |
| 2.0 HDi 160 ch Féline | 8 | M 500 | 35 450 |
| 2.0 HDi 160 ch BVA6 Féline | 10 | M 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 | M 150 | 20 250 |
| 1.6 VTi 120 ch Allure BVA | 7 | M 900 | 20 250 |
| 1.6 VTi 120 ch Féline Titane | 7 | M 150 | 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 | 5 | 0 | 20 100 |
| 1.6 e-HDi 92 ch Active ETG5 | 5 | 0 | 20 800 |
| 1.6 e-HDi 92 ch Allure | 5 | 0 | 21 800 |
| 1.6 e-HDi 92 ch Allure ETG5 | 5 | 0 | 22 500 |
| 1.6 e-HDi 92 ch Féline Titane / Cuivre | 5 | 0 | 23 850 |
| 1.6 e-HDi 115 ch Allure | 6 | 0 | 23 000 |
| 1.6 e-HDi 115 ch Féline Titane / Cuivre | 6 | 0 | 25 050 |
| **3008** | | | |
| 1.6 VTi 120 ch Access | 7 | M 1 600 | 23 350 |
| 1.6 VTi 120 ch Active | 7 | M 1 600 | 25 300 |
| 1.6 THP 155 ch Allure | 9 | M 2 200 | 29 350 |
| 1.6 THP 155 ch Allure BVA6 | 9 | M 2 200 | 30 550 |
| 1.6 THP 155 ch Féline | 9 | M 2 200 | 31 650 |
| 1.6 THP 155 ch Féline BVA6 | 9 | M 2 200 | 32 850 |
| 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 Féline | 6 | 0 | 32 600 |
| 1.6 e-HDI 115 ch Féline ETG6 | 6 | 0 | 33 500 |
| 2.0 HDI 150 ch Allure | 8 | M 250 | 32 200 |
| 2.0 HDI 150 ch Féline | 8 | M 250 | 34 500 |
| 2.0 HDI 160 ch Allure BVA6 | 10 | M 2 200 | 33 600 |
| 2.0 HDI 160 ch Féline BVA6 | 10 | M 2 200 | 35 900 |
| 2.0 HDI HYbrid4 200 ch 85g | 8 | B 3 003 | 36 400 |
| 2.0 HDI HYbrid4 200 ch 99g | 8 | B 3 168 | 38 400 |
| **5008** | | | |
| 1.6 VTi 16V 120 ch Access | 7 | ☐ 2 200 | 23 400 |
| 1.6 THP 16V 155 ch Active | 9 | ☐ 2 200 | 27 150 |
| 1.6 THP 16V 155 ch Allure | 9 | ☐ 2 200 | 30 050 |
| 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 | 31 000 |
| 1.6 e-HDi 115 ch Allure ETG6 | 6 | 0 | 31 900 |
| 2.0 HDi 150 ch Active | 8 | ☐ 250 | 30 000 |
| 2.0 HDi 150 ch Allure | 8 | ☐ 250 | 32 900 |
| 2.0 HDi 160 ch Allure BVA6 | 8 | ☐ 2 200 | 34 300 |
| **508 RESTYLEE** | | | |
| 1.6 VTi 120 ch Access BMP6 | 7 | ☐ 500 | 24 750 |
| 1.6 THP 165 ch S/S Active | 9 | ☐ 500 | 29 250 |
| 1.6 THP 165 ch S/S Allure | 9 | ☐ 150 | 31 900 |
| 1.6 THP 165 ch S/S Allure EAT6 | 9 | ☐ 150 | 33 400 |
| 1.6 THP 165 ch S/S Féline EAT6 | 9 | ☐ 150 | 37 100 |
| 1.6 e-HDi 115 ch Access | 6 | 0 | 27 000 |
| 1.6 e-HDi 115 ch Access ETG5 | 6 | 0 | 27 700 |
| 1.6 e-HDi 115 ch Active | 6 | 0 | 29 250 |
| 1.6 e-HDi 115 ch Active ETG6 | 6 | 0 | 29 950 |
| 1.6 e-HDi 115 ch Allure ETG6 | 6 | 0 | 32 600 |
| 1.6 e-HDi 115 ch Féline ETG6 | 6 | 0 | 36 300 |
| 2.0 HDi 140 ch Active | 7 | 0 | 30 550 |
| 2.0 HDi 140 ch Allure | 7 | 0 | 33 200 |
| 2.0 BlueHDi 150 ch Active | 7 | 0 | 31 750 |
| 2.0 BlueHDi 150 ch Allure | 7 | 0 | 34 400 |
| 2.0 BlueHDi 150 ch Féline | 7 | 0 | 38 100 |
| 2.0 HDi 160 ch Allure BVA6 | 9 | 0 | 35 200 |
| 2.0 HDi 160 ch Féline BVA6 | 9 | 0 | 38 900 |
| 2.0 BlueHDi 180 ch Allure EAT6 | 9 | 0 | 36 700 |
| 2.0 BlueHDi 180 ch Féline EAT6 | 9 | 0 | 40 400 |
| 2.2 HDi 200 ch GT BVA6 | 12 | ☐ 900 | 40 700 |
| **508 SW (BREAK) RESTYLÉE** | | | |
| Surcoût : berline finition Access/Active + 1 200 € | | | |
| Surcoût : berline Allure/GT + 1 600 € | | | |
| Surcoût : berline Féline + 1 900 € | | | |
| **RCZ** | | | |
| 1.6 THP 155 ch | 9 | ☐ 900 | 30 500 |
| 1.6 THP 155 ch BVA6 | 10 | ☐ 2 200 | 31 700 |
| 1.6 THP 200 ch | 12 | ☐ 1 600 | 33 100 |
| 1.6 THP 270 ch R | 16 | ☐ 500 | 43 350 |
| 2.0 HDi 160 ch | 9 | ☐ 150 | 33 100 |
| **807** | | | |
| 2.0 HDi 136 ch Style | 8 | ☐ 1 600 | 38 150 |
| 2.0 HDi 160 ch Style | 9 | ☐ 1 600 | 39 550 |
| **4008** | | | |
| 1.6 HDi STT 115 ch Allure | 6 | 0 | 34 150 |
| 1.8 HDi STT 150 ch Allure | 8 | ☐ 900 | 36 150 |

# PORSCHE

| TYPE | CV | B/M* | PRIX |
|---|---|---|---|
| **CAYMAN** | | | |
| 2.7 275 ch | 18 | ☐ 6 500 | 52 703 |
| 3.4 325 ch S | 22 | ☐ 6 500 | 65 828 |
| 3.4 340 ch GTS | NC | NC | 75 548 |
| **NOUVEAU BOXSTER (TYPE 981)** | | | |
| 2.7 265 ch | 17 | ☐ 6 500 | 50 543 |
| 3.4 315 ch S | 21 | ☐ 8 000 | 61 868 |
| 3.4 330 ch GTS | NC | NC | 71 708 |
| **911 COUPE (TYPE 991)** | | | |
| 3.4 350 ch Carrera | 24 | ☐ 8 000 | 92 243 |
| 3.4 350 ch Carrera 4 | 24 | ☐ 8 000 | 99 398 |
| 3.4 350 ch Targa 4 | 25 | ☐ 8 000 | 111 323 |
| 3.8 400 ch Carrera S | 29 | ☐ 8 000 | 107 123 |
| 3.8 400 ch Carrera 4 S | 29 | ☐ 8 000 | 114 278 |
| 3.8 400 ch Targa 4 S | 25 | ☐ 8 000 | 126 203 |
| 3.8 475 ch GT3 | 39 | ☐ 8 000 | 139 568 |
| 3.8 520 ch Turbo | 42 | ☐ 8 000 | 164 468 |
| 3.8 560 ch Turbo S | 47 | ☐ 8 000 | 197 948 |
| **911 (TYPE 991) CABRIOLET** | | | |
| 3.4 350 ch Carrera | 24 | ☐ 8 000 | 105 083 |
| 3.4 350 ch Carrera 4 | 24 | ☐ 8 000 | 112 238 |
| 3.8 400 ch Carrera S | 29 | ☐ 8 000 | 119 963 |
| 3.8 400 ch Carrera 4 S | 29 | ☐ 8 000 | 127 118 |
| 3.8 520 ch Turbo | 42 | ☐ 8 000 | 176 948 |
| 3.8 520 ch Turbo S | 47 | ☐ 8 000 | 210 788 |
| **PANAMERA** | | | |
| 3.6 V6 DFI 310 ch Panamera | 21 | ☐ 8 000 | 85 325 |
| 3.6 V6 DFI 310 ch Panamera 4 | 21 | ☐ 8 000 | 90 605 |
| 3.0 V6 416 ch e Hybrid S | 22 | NC | 112 685 |
| 3.0 V6 420 ch S | 31 | ☐ 8 000 | 104 045 |
| 3.0 V6 420 ch 4S | 31 | ☐ 8 000 | 109 445 |
| 3.0 V6 420 ch 4S Executive | 31 | ☐ 8 000 | 135 125 |
| 4.8 V8 440 ch GTS | 34 | ☐ 8 000 | 123 965 |
| 4.8 V8 520 ch Turbo | 42 | ☐ 8 000 | 148 565 |
| 4.8 V8 520 ch Turbo Executive | 48 | ☐ 8 000 | 166 085 |
| 4.8 V8 570 ch Turbo S | 48 | ☐ 8 000 | 182 885 |
| 4.8 V8 570 ch Turbo S Executive | 48 | ☐ 8 000 | 200 045 |
| 3.6 V6 TDI 240 ch | 19 | ☐ 8 000 | 83 605 |
| **MACAN** | | | |
| 3.0 V6 340 ch S | 23 | ☐ 8 000 | 59 873 |
| 3.6 V6 400 ch Turbo | 29 | ☐ 8 000 | 81 908 |
| 3.0 V6 TDI 258 ch S | 16 | ☐ 2 200 | 59 873 |
| **CAYENNE** | | | |
| 3.6 V6 416 ch S E-Hybrid | NC | ☐ 4 000 | 84 038 |
| 3.6 V6 420 ch S | NC | ☐ 8 000 | 82 568 |
| 4.2 V8 520 ch Turbo | NC | ☐ 8 000 | 131 168 |
| 3.6 V6 TDI 262 ch | NC | ☐ 2 200 | 68 528 |
| 4.2 V8 TDI 385 ch S | NC | ☐ 4 000 | 84 868 |
| **918** | | | |
| 4.6 V8 887 ch Spyder | NC | NC | 777 997 |

# RENAULT


Trouvez votre renault sur
www.renaultparis.fr




| TYPE | CV | B/M* | PRIX |
|---|---|---|---|
| **NOUVELLE TWINGO** | | | |
| 0.9 SCe 70 ch Life | 4 | 0 | 10 800 |
| 0.9 SCe 70 ch Zen | 4 | 0 | 12 300 |
| 0.9 SCe 70 ch Intens | 4 | 0 | 13 300 |
| 0.9 Energy TCe 90 ch Zen | 4 | 0 | 13 300 |
| 0.9 Energy TCe 90 ch Intens | 4 | 0 | 14 300 |
| **ZOE** | | | |
| Z.E. 80 ch Life | 1 | B 6 300 | 21 900 |
| Z.E. 80 ch Zen | 1 | B 6 300 | 23 200 |
| Z.E. 80 ch Intens | 1 | B 6 300 | 23 900 |
| **CLIO COLLECTION (3 PORTES)** | | | |
| 1.2 16V 75 ch Alizé | 5 | 0 | 10 290 |
| **CLIO COLLECTION (5 PORTES)** | | | |
| 1.2 16V 75 ch Alizé | 5 | 0 | 10 890 |
| **CLIO IV (5 PORTES)** | | | |
| 1.2 16V 75 ch Life | 4 | 0 | 13 300 |
| 1.2 16V 75 ch GPL Life | 4 | 0 | 14 100 |
| 1.2 16V 75 ch Zen | 4 | 0 | 15 100 |
| TCe 90 ch eco2 Zen | 5 | 0 | 16 100 |
| TCe 90 ch Energy eco2 Zen | 5 | 0 | 16 400 |
| TCe 90 ch eco2 Intens | 5 | 0 | 17 850 |
| TCe 90 ch Energy eco2 Intens | 5 | 0 | 18 150 |
| TCe 90 ch Energy eco2 Initiale Paris | 5 | 0 | 21 500 |
| TCe 120 ch eco2 EDC Intens | 6 | 0 | 20 250 |
| TCe 120 ch eco2 EDC Initiale Paris | 6 | 0 | 23 600 |
| TCe 120 ch eco2 EDC GT | 6 | 0 | 21 550 |
| 1.6 Turbo 200 ch R.S. EDC6 | 11 | ☐ 500 | 25 650 |
| dCi 75 ch eco2 Life | 4 | B 150 | 16 100 |
| dCi 75 ch eco2 Zen | 4 | B 150 | 17 600 |
| dCi 75 ch eco2 Intens | 4 | 0 | 19 350 |
| dCi 90 ch eco2 Zen | 4 | B 150 | 18 200 |
| dCi 90 ch Energy eco2 Zen | 4 | B 150 | 18 700 |
| dCi 90 ch eco2 Intens | 4 | 0 | 19 950 |
| dCi 90 ch Energy eco2 Intens | 4 | B 150 | 20 450 |
| dCi 90 ch Energy Zen | 4 | B 150 | 20 300 |
| dCi 90 ch eco2 Intens EDC | 4 | 0 | 21 850 |
| dCi 90 ch Energy eco2 Initiale Paris | 4 | B 150 | 23 800 |
| dCi 90 eco2 EDC Initiale Paris | 4 | 0 | 25 200 |
| **CLIO IV ESTATE (BREAK)** | | | |
| Surcoût : berline : Access +600 € | | | |
| **CAPTUR** | | | |
| TCe 90 ch eco2 Energy Life | 5 | 0 | 16 100 |
| TCe 120 EDC Zen | 6 | 0 | 20 100 |
| dCi 90 ch eco2 Energy Life | 4 | 0 | 18 300 |
| dCi 90 ch EDC Zen | 5 | 0 | 21 600 |
| Surcoût Zen : Life+ 1 900 € | | | |
| Surcoût Intens : Zen + 1 700 € | | | |
| **MEGANE COUPE** | | | |
| TCe 115 ch Intens | 6 | 0 | 24 000 |
| TCe 130 ch Intens | 7 | 0 | 24 800 |
| TCe 130 ch Bose Edition | 7 | 0 | 26 300 |
| TCe 130 ch Bose Edition EDC | 7 | 0 | 27 800 |
| 2.0T 265 ch S/S RS | 16 | ☐ 2 200 | 32 050 |
| 2.0T 275 ch S/S RS Trophy | 16 | ☐ 2 200 | 38 000 |
| dCi 95 ch Intens | 5 | 0 | 25 300 |
| dCi 110 ch Energy Intens | 5 | B 150 | 26 950 |
| dCi 110 ch EDC Intens | 6 | 0 | 28 150 |
| dCi 110 ch Energy Bose Edition | 5 | B 150 | 28 450 |
| dCi Energy 130 ch Intens | 6 | 0 | 28 150 |
| dCi Energy 130 ch Bose Edition | 6 | 0 | 29 650 |
| dCi 165 ch GT | 9 | ☐ 500 | 32 300 |
| **MEGANE COUPE-CABRIOLET** | | | |
| TCe 130 ch GT-Line | 7 | ☐ 500 | 30 250 |
| TCe 130 ch Intens | 8 | ☐ 1600 | 31 450 |
| dCi Energy 110 ch GT Line | 6 | 0 | 31 900 |
| dCi 110 ch EDC GT Line | 6 | 0 | 33 100 |
| dCi 130 ch Energy GT Line | 7 | 0 | 33 150 |
| dCi 130 ch Energy GT Line | 7 | 0 | 34 350 |
| **MEGANE** | | | |
| TCe 115 ch Energy Life | 6 | 0 | 20 700 |
| TCe 115 ch Energy Zen | 6 | 0 | 22 300 |
| TCe 130 ch Energy Zen | 7 | 0 | 23 100 |
| TCe 130 ch Energy Bose | 7 | 0 | 25 500 |
| dCi 95 ch Life | 5 | 0 | 22 000 |
| dCi 95 ch Zen | 5 | 0 | 23 600 |
| dCi 110 ch Energy Life | 6 | B 150 | 23 650 |
| dCi 110 ch Energy Zen | 6 | B 150 | 25 250 |
| dCi 110 ch Energy Bose | 6 | B 150 | 27 650 |
| dCi 110 ch EDC Zen | 6 | 0 | 26 450 |
| dCi 110 ch EDC Bose | 6 | 0 | 28 850 |
| dCi 130 ch FAP Energy Zen | 6 | 0 | 26 450 |
| dCi 130 ch FAP Energy Bose | 6 | 0 | 28 850 |
| dCi 165 ch Bose Edition | 9 | ☐ 500 | 29 450 |
| **MEGANE ESTATE (BREAK)** | | | |
| Surcoût : berline + 800 € | | | |
| **FLUENCE** | | | |
| Z.E. Expression 95 ch | 1 | B 6 300 | 26 100 |
| Z.E. Dynamique 95 ch | 1 | B 6 300 | 27 100 |
| **SCENIC (5 PLACES)** | | | |
| TCe 115 ch Energy Life | 6 | ☐ 150 | 23 900 |
| TCe 130 ch Energy Zen | 7 | ☐ 250 | 26 600 |
| dCi 95 ch Life | 5 | 0 | 24 600 |
| dCi 110 ch Life | 6 | 0 | 25 700 |
| dCi 110 ch Energy Life | 6 | 0 | 26 400 |
| dCi 110 ch EDC Zen | 6 | 0 | 29 500 |
| dCi 130 ch Energy Bose | 7 | 0 | 31 800 |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| dCi 150 ch BVA Bose | 9 | □ | 3 000 | 33 400 |
| Surcoût Zen : Life + 2 200 € | | | | |
| Surcoût Bose : Dynamique + 1 200 € | | | | |
| Surcoût Initiale : Bose + 3 000 € | | | | |
| **SCENIC XMOD (5 PLACES)** | | | | |
| TCe 115 ch Energy Zen | 6 | □ | 250 | 26 150 |
| TCe 130 ch Energy Bose | 7 | | 0 | 29 500 |
| dCi 110 ch Zen | 6 | | 0 | 27 950 |
| dCi 110 ch EDC Zen | 6 | | 0 | 29 450 |
| dCi 110 ch EDC Bose | 6 | | 0 | 32 400 |
| dCi 110 ch Energy Zen | 6 | | 0 | 28 450 |
| dCi 110 ch Energy Bose | 6 | | 0 | 31 600 |
| dCi 130 ch Energy Bose | 7 | | 0 | 32 400 |
| **GRAND SCENIC (5 PLACES)** | | | | |
| TCe 130 ch Energy Life | 7 | □ | 500 | 24 700 |
| dCi 110 ch Life | 6 | | 0 | 26 100 |
| dCi 110 ch Energy Life | 6 | | 0 | 26 800 |
| dCi 130 ch Energy Bose | 7 | | 0 | 32 200 |
| dCi 150 ch BVA Bose | 9 | □ | 3 000 | 33 800 |
| Surcoût Zen : Life + 2 100 € | | | | |
| Surcoût Bose : Dynamique + 1 200 € | | | | |
| Surcoût Initiale : Bose + 3 000 € | | | | |
| **GRAND SCENIC (7 PLACES)** | | | | |
| Surcoût : Grand Scénic 5 places + 700 € | | | | |
| **LAGUNA COUPÉ** | | | | |
| dCi eco2 Zen | 6 | | 0 | 30 850 |
| dCi 110 ch EDC Zen | 6 | | 0 | 32 350 |
| dCi 150 ch Energy Zen | 8 | | 0 | 32 450 |
| dCi 175 ch Intens | 9 | | 0 | 36 950 |
| dCi 175 ch Intens BVA6 | 10 | □ | 900 | 39 250 |
| **LAGUNA** | | | | |
| dCi 110 ch Zen | 6 | | 0 | 28 400 |
| dCi 110 ch Bose Edition | 6 | | 0 | 29 800 |
| dCi 130 ch GT4Control | 7 | | 0 | 32 300 |
| dCi 130 ch Energy Zen | 7 | | 0 | 29 900 |
| dCi 130 ch Energy Bose Edition | 7 | | 0 | 31 300 |
| dCi 175 ch GT 4Control | 10 | | 0 | 33 400 |
| dCi 175 ch Energy Bose Edition | 10 | | 0 | 32 600 |
| dCi 175 ch Energy Initiale | 10 | | 0 | 35 100 |
| Surcoût EDC : BVM + 800 € | | | | |
| **LAGUNA ESTATE** | | | | |
| Surcoût : berline + 1 200 € | | | | |
| **LATITUDE** | | | | |
| dCi 150 ch Initiale | 8 | | 0 | 39 650 |
| dCi 175 ch Initiale BVA | 10 | □ | 2 200 | 41 650 |
| **ESPACE** | | | | |
| dCi 130 ch Zen | 9 | □ | 900 | 36 450 |
| dCi 150 ch Zen | 9 | □ | 900 | 38 450 |
| dCi 175 ch Zen BVA | 11 | □ | 2 200 | 40 450 |
| dCi 175 ch Intens BVA | 11 | □ | 2 200 | 43 850 |
| dCi 175 ch Initiale BVA | 11 | □ | 2 200 | 51 650 |
| **GRAND ESPACE** | | | | |
| Surcoût : Espace + 1 200 € | | | | |
| **KOLEOS** | | | | |
| dCi 150 ch Zen | 8 | □ | 900 | 29 750 |
| dCi 150 ch Bose Edition | 8 | □ | 900 | 30 550 |
| dCi 150 ch Initiale | 9 | □ | 900 | 33 550 |
| dCi 175 ch Bose Edition 4x4 | 10 | □ | 2 200 | 32 150 |
| dCi 175 ch Initiale 4x4 | 10 | □ | 2 200 | 35 150 |

## SEAT

| TYPE | CV | B/M* | | PRIX |
|---|---|---|---|---|
| **MII (3 PORTES)** | | | | |
| 1.0 60 ch Reference | 3 | | 0 | 9 460 |
| 1.0 75 ch Style | 4 | | 0 | 11 430 |
| 1.0 75 ch Style BVA | 4 | | 0 | 11 980 |
| Surcoût Style : Reference + 950 € | | | | |
| **MII (5 PORTES)** | | | | |
| Surcoût : 3 portes + 475 € | | | | |
| **IBIZA SPORTCOUPÉ (3 PORTES)** | | | | |
| 1.2 60 ch Reference | 4 | | 0 | 12 065 |
| 1.2 70 ch Reference | 5 | | 0 | 12 405 |
| 1.4 85 ch Style ITE | 5 | | 0 | 14 630 |
| 1.2 TSI 105 ch FR | 6 | | 0 | 17 120 |
| 1.2 TSI 105 ch FR DSG | 6 | | 0 | 18 450 |
| 1.4 TSI 150 ch FR ACT | 9 | | 0 | 19 800 |
| 1.4 TSI 150 ch FR DSG | 9 | □ | 250 | 20 475 |
| 1.4 TSI 180 ch Cupra DSG | 8 | □ | 250 | 22 305 |
| 1.2 TDI 75 ch Ecomotive Reference | 4 | | 0 | 14 630 |
| 1.6 TDI FAP 90 ch Reference | 5 | | 0 | 15 155 |
| 1.6 TDI FAP 105 ch FR | 5 | | 0 | 19 170 |
| 2.0 TDI FAP 143 ch FR | 7 | | 0 | 20 500 |
| Surcoût Style ITE : Reference + 1 140 € | | | | |
| Surcoût FR : Style ITE+ 2 040 € | | | | |
| **IBIZA (5 PORTES)** | | | | |
| Surcoût : 3 portes + 600 € | | | | |
| **IBIZA ST (BREAK)** | | | | |
| Surcoût : Ibiza 3 portes + 1 200 € | | | | |
| **TOLEDO** | | | | |
| 1.2 TSI 85 ch Reference | 5 | | 0 | 17 760 |
| 1.2 TSI 105 ch I-Tech | 6 | | 0 | 21 395 |
| 1.2 TSI 122 ch I-Tech DSG | 7 | □ | 150 | 23 430 |
| 1.6 TDI 90 ch Reference | 5 | | 0 | 20 020 |
| 1.6 TDI 105 ch I-Tech | 5 | | 0 | 23 380 |
| 1.6 TDI 105 ch S/S I-Tech | 5 | | 0 | 23 785 |
| Surcoût I-Tech : Reference + 2 835 € | | | | |
| Surcoût DSG : BVM + 1 650 € | | | | |
| **LEON SC (3 PORTES)** | | | | |
| 1.2 TSI 86 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 ACT S/S Style | 7 | | 0 | 23 160 |
| 1.4 TSI 150 ch ACT S/S Style DSG | 7 | | 0 | 24 860 |
| 1.8 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 265 ch Cupra DSG | NC | □ | 900 | 33 445 |
| 2.0 TSI 280 ch Cupra 280 | NC | □ | 1 600 | 32 815 |
| 2.0 TSI 280 ch Cupra 280 DSG | NC | □ | 900 | 34 615 |
| 1.6 TDI 90 ch Reference | 5 | | 0 | 20 485 |
| 1.6 TDI 105 ch S/S Reference | 5 | | 0 | 21 090 |
| 1.6 TDI 105 ch S/S Style DSG | 5 | | 0 | 24 830 |
| 2.0 TDI 150 ch S/S Style | 7 | | 0 | 24 945 |
| 2.0 TDI 150 ch S/S Style DSG | 8 | | 0 | 26 645 |
| 2.0 TDI 184 ch S/S FR | 9 | | 0 | 28 415 |
| 2.0 TDI 184 ch S/S FR DSG | 10 | | 0 | 30 215 |
| Surcoût Reference : Leon + 2 605 € | | | | |
| Surcoût Style : Reference + 1 700 € | | | | |
| Surcoût FR : Style + 1 770 € (1 870 € sur 2.0 TDI 150 ch DSG) | | | | |
| **LEON (5 PORTES)** | | | | |
| Surcoût : SC + 350 | | | | |
| **LEON ST (BREAK)** | | | | |
| Surcoût : 5 portes + 1 150 € | | | | |
| **ALTEA** | | | | |
| 1.2 TSI 105 ch S/S Pulsion | 6 | | 0 | 18 220 |
| 1.6 TDI 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 TDI 90 ch S/S Pulsion | 5 | | 0 | 18 210 |
| **ALTEA FREETRACK** | | | | |
| 2.0 TDI 140 ch 4WD Freetrack | 8 | M | 1 600 | 28 320 |
| **ALHAMBRA** | | | | |
| 1.4 TSI 150 ch Ecomotive Style DSG | 9 | M | 3 000 | 35 970 |
| 1.4 TSI 150 ch Ecomotive Techside DSG | 9 | M | 3 000 | 39 615 |
| 2.0 TDI 140 ch Ecomotive Reference | 8 | M | 500 | 34 390 |
| 2.0 TDI 140 ch Ecomotive Style DSG | 8 | M | 900 | 39 200 |
| 2.0 TDI 140 ch Ecom. Techside. AWD DSG | 8 | M | 2 200 | 43 045 |
| 2.0 TDI 177 ch Ecomotive Techside | 8 | M | 1 600 | 42 605 |
| 2.0 TDI 177 ch Ecomotive Style DSG | 8 | M | 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 : Active + 1 345 € | | | | |
| Surcoût Elegance : Ambition + 1 035 € | | | | |
| Surcoût AGS : boîte manuelle + 690 € | | | | |
| **CITIGO (5 PORTES)** | | | | |
| Surcoût : 3 portes + 530 € | | | | |
| **NOUVELLE FABIA** | | | | |
| 1.0 MPI 60 ch Active | NC | | NC | 12 640 |
| 1.0 MPI 75 ch Active | NC | | NC | 13 510 |
| 1.2 TSI 90 ch Ambition | NC | | NC | 15 745 |
| 1.2 TSI 110 ch Style | NC | | NC | 17 870 |
| 1.2 TSI 110 ch Style DSG7 | NC | | NC | 19 070 |
| 1.4 TDI 90 ch FAP Active | NC | | NC | 16 460 |
| 1.4 TDI 90 ch FAP Ambition DSG7 | NC | | NC | 18 940 |
| 1.4 TDI 105 ch FAP Style | NC | | NC | 20 220 |
| Surcoût Ambition : Active + 1 260 € (1.0 MPI 60 ch : Active + 1 450 €) | | | | |
| Surcoût Style : Ambition + 1 680 € | | | | |
| **NOUVELLE FABIA COMBI (BREAK)** | | | | |
| Surcoût : berline + 600 € | | | | |
| **ROOMSTER** | | | | |
| 1.2 TSI 85 ch Active+ | 5 | M | 150 | 16 070 |
| 1.2 TSI 105 ch Elegance+ | 6 | M | 150 | 20 255 |
| 1.2 TSI 105 ch Elegance+ DSG7 | 6 | M | 150 | 21 420 |
| 1.2 TDI 75 ch Active+ | 4 | | 0 | 17 050 |
| 1.6 TDI 90 ch Active+ | 5 | | 0 | 17 485 |
| 1.6 TDI 105 ch Elegance+ | 6 | | 0 | 22 210 |
| **RAPID** | | | | |
| 1.2 MPI 75 ch Active | 5 | | 0 | 15 495 |
| 1.2 TSI 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 TDI 90 ch Active | 5 | | 0 | 18 960 |
| 1.6 TDI 105 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 TDI 90 ch Active | 5 | | 0 | 19 360 |
| 1.6 TDI 90 ch Active DSG7 | 5 | | 0 | 22 675 |
| 1.6 TDI 105 ch Ambition | 5 | | 0 | 22 175 |
| 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 | 23 550 |
| 1.8 TSI 180 ch Elegance | 10 | M | 500 | 27 810 |
| 2.0 TSI 220 ch RS | 13 | M | 500 | 30 630 |
| 1.6 TDI 105 ch Active | 5 | | 0 | 21 340 |
| 1.6 TDI 110 ch GreenLine | 5 | | 0 | 24 160 |
| 2.0 TDI 150 ch Ambition | 7 | | 0 | 25 910 |
| 2.0 TDI 184 ch Elegance | 10 | | 0 | 30 390 |
| Surcoût Ambition : Active + 2 740 € | | | | |
| Surcoût Elegance : Ambition + 2 500 € | | | | |
| Surcoût L&K : Elegance + 3 980 € | | | | |
| Surcoût DSG: BVM + 1 500 € | | | | |
| **OCTAVIA COMBI (BREAK)** | | | | |
| Surcoût : berline + 1 100 € | | | | |
| 2.0 TDI 150 ch Scout | 8 | | 0 | 30 450 |
| 2.0 TDI 184 ch Scout | 10 | M | 150 | 32 900 |
| **SUPERB** | | | | |
| 1.4 TSI 125 ch Active | 7 | M | 500 | 24 820 |
| 2.0 T-FSI 200 ch Ambition DSG | 12 | M | 3 000 | 32 320 |
| 3.6 V6 260 ch DSG 4x4 L&K | 17 | M | 8 000 | 41 200 |
| 1.6 TDI 105 ch Active | 5 | | 0 | 27 000 |
| 1.6 TDI 105 ch Ambition | 5 | | 0 | 28 840 |
| 1.6 TDI 105 ch Ambition DSG | 6 | | 0 | 30 520 |
| 2.0 TDI 140 ch Ambition | 7 | | 0 | 30 080 |
| 2.0 TDI 140 ch Ambition DSG | 8 | | 0 | 31 760 |
| 2.0 TDI 140 ch Elegance | 7 | | 0 | 34 580 |
| 2.0 TDI 140 ch Elegance DSG | 7 | | 0 | 36 260 |
| 2.0 TDI 140 ch L&K DSG | 8 | | 0 | 38 790 |
| 2.0 TDI 170 ch L&K DSG | 9 | | 0 | 40 100 |
| 2.0 TDI 170 ch 4x4 Ambition DSG | 9 | | 0 | 39 060 |
| 2.0 TDI 170 ch 4x4 L&K DSG | 9 | | 0 | 41 590 |
| **SUPERB COMBI (BREAK)** | | | | |
| Surcoût : berline 1 300 € (1.4 TSI 125 ch, 1.6 TDI 105 ch, 2.0 TDI 140 ch) | | | | |
| Surcoût : berline + 1 500 € (2.0 TFSI 200 ch, 3.6 V6 260 ch, 2.0 TDI 170 ch) | | | | |
| **SUPERB COMBI OFFROAD (BREAK)** | | | | |
| 3.6 V6 260 ch DSG | 17 | □ | 8 000 | 40 850 |
| 2.0 TDI 140 ch | 8 | □ | 500 | 36 680 |
| 2.0 TDI 140 ch DSG | 8 | □ | 500 | 38 350 |
| 2.0 TDI 140 ch 4x4 DSG | 8 | □ | 900 | 39 850 |
| 2.0 TDI 170 ch | 8 | □ | 900 | 37 980 |
| 2.0 TDI 170 ch DSG | 8 | □ | 1 600 | 39 650 |
| 2.0 TDI 170 ch DSG 4x4 | 8 | □ | 1 600 | 39 480 |
| **YETI** | | | | |
| 1.2 TSI 105 ch 4x2 Active | 6 | □ | 500 | 20 310 |
| 1.2 TSI 105 ch 4x2 Active DSG7 | 6 | □ | 900 | 21 875 |
| 1.4 TSI 122 ch Ambition GreenTec | 7 | □ | 900 | 22 860 |
| 1.4 TSI 122 ch Ambition DSG7 | 7 | □ | 1 600 | 24 420 |
| 1.6 TDI 105 ch 4x2 Active GreenTec DSG7 | 6 | | 0 | 25 135 |
| 2.0 TDI CR 110 ch 4x2 Active | 6 | | 0 | 23 170 |
| 2.0 TDI CR 110 ch 4x4 Active | 6 | □ | 1 600 | 26 300 |
| 2.0 TDI 140 ch Ambition 4x4 | 8 | □ | 1 600 | 28 960 |
| 2.0 TDI 140 ch Ambition 4x4 DSG6 | 8 | □ | 2 200 | 30 520 |
| Surcoût Ambition : Active + 1 500 € | | | | |
| Surcoût Elegance : Ambition + 3 250 € | | | | |

## SMART

| TYPE | CV | B/M* | | PRIX |
|---|---|---|---|---|
| **NOUVELLE FORTWO** | | | | |
| 1.0 mhd 71 ch Pure | 4 | | 0 | 10 700 |
| 1.0 mhd 71 ch Passion | 4 | | 0 | 12 800 |
| 1.0 mhd 71 ch Prime | 4 | | 0 | 14 900 |
| 1.0 mhd 71 ch Proxy | 4 | | 0 | 15 900 |
| **FORFOR** | | | | |
| 1.0 mhd 71 ch Pure | 4 | | 0 | 11 600 |
| 1.0 mhd 71 ch Passion | 4 | | 0 | 13 700 |
| 1.0 mhd 71 ch Prime | 4 | | 0 | 15 800 |
| 1.0 mhd 71 ch Proxy | 4 | | 0 | 16 800 |

## SUBARU

SUBARU
Confidence in Motion
SWB Croissy
Marne la Vallée
Véhicules neufs & Occasions
01 64 68 40 00
croissy@subaru.fr

| TYPE | CV | B/M* | | PRIX |
|---|---|---|---|---|
| **TREZIA** | | | | |
| 1.3 100 ch L | 5 | | 0 | 17 610 |
| 1.4D 90 ch L | 5 | | 0 | 20 610 |
| **XV** | | | | |
| 1.6 114 ch XV | 7 | □ | 1 600 | 24 950 |
| 2.0 150 ch XV | 8 | □ | 2 200 | 26 950 |
| 2.0 150 ch Club | 8 | □ | 2 200 | 29 950 |
| 2.0D 147 ch XV | 8 | □ | 900 | 29 950 |
| 2.0D 147 ch Club | 8 | □ | 900 | 32 950 |
| **BRZ COUPÉ** | | | | |
| 2.0 200 ch BRZ | 12 | □ | 3 600 | 29 950 |
| 2.0 200 ch BRZ Club | 12 | □ | 3 600 | 31 950 |
| Surcoût BVA : BVM + 2 000 € | | | | |
| **IMPREZA** | | | | |
| 2.5T 300 ch WRX STI S | 21 | □ | 8 000 | 44 950 |
| 2.5T 300 ch WRX STI S Club | 21 | □ | 8 000 | 49 950 |
| **FORESTER** | | | | |
| 2.0 150 ch Premium | 9 | □ | 2 200 | 29 950 |
| 2.0 150 ch Luxury Pack | 9 | □ | 2 200 | 32 950 |
| 2.0D 147 ch | 8 | □ | 1 600 | 29 950 |
| 2.0D 147 ch Premium | 8 | □ | 1 600 | 32 950 |
| 2.0D 147 ch Luxury Pack | 8 | □ | 1 600 | 35 950 |
| **FORESTER SPORT** | | | | |
| 2.0 240 ch XT | 15 | □ | 6 500 | 39 950 |
| 2.0D 147 ch Luxury Pack | 8 | □ | 1 600 | 36 950 |
| **LEGACY** | | | | |
| 2.5i 173 ch Sport Club (5 p.) | 10 | □ | 6 500 | 38 950 |
| 2.0D 150 ch Sport (4 p.) | 9 | □ | 2 200 | 34 950 |
| 2.0D 150 ch Sport (5 p.) | 9 | □ | 2 200 | 35 950 |
| **OUTBACK** | | | | |
| 2.5i 173 ch Confort | 10 | □ | 6 500 | 35 950 |
| 2.5i 173 ch Club | 10 | □ | 6 500 | 38 950 |
| 2.0D 150 ch Confort | 9 | □ | 2 200 | 35 950 |
| 2.0D 150 ch Club | 9 | □ | 2 200 | 38 950 |

## SUZUKI

| TYPE | CV | B/M* | | PRIX |
|---|---|---|---|---|
| **ALTO (5 PORTES)** | | | | |
| 1.0 WT 68 ch | 4 | | 0 | 8 290 |
| 1.0 WT 68 ch GL | 4 | | 0 | 9 340 |
| 1.0 WT 68 ch GL BVA | 4 | | 0 | 11 230 |
| **SPLASH (5 PORTES)** | | | | |
| 1.0 WT65 ch GL | 4 | | 0 | 10 890 |
| 1.0 WT 65 ch GL Pack | 4 | | 0 | 11 710 |
| 1.2 WT 94 ch GLS BVA | 5 | | 0 | 14 060 |
| **NOUVELLE SWIFT (3 PORTES)** | | | | |
| 1.3 WT 92 ch Avantage | 5 | | 0 | 11 790 |
| 1.3 WT 92 ch Privilège | 5 | | 0 | 12 760 |
| 1.3 WT 92 ch Pack | 5 | | 0 | 14 260 |
| 1.3 WT 92 ch So'city | 5 | | 0 | 14 960 |
| 1.3 DDIS 75 ch Privilège | 4 | | 0 | 14 660 |
| 1.3 DDIS 75 ch Pack | 4 | | 0 | 16 160 |
| 1.3 DDIS 75 ch So'City | 4 | | 0 | 16 860 |
| Surcoût BVA : BVM + 1 100 € | | | | |
| **NOUVELLE SWIFT (5 PORTES)** | | | | |
| Surcoût : 3 portes + 600 € | | | | |
| **JIMNY** | | | | |
| 1.3 80 ch JX | 6 | □ | 2 200 | 13 860 |
| 1.3 80 ch JLX | 6 | □ | 2 200 | 15 510 |
| **SX4 S-CROSS** | | | | |
| 1.6 VVT 120 ch Avantage | 6 | | 0 | 18 990 |
| 1.6 VVT 120 ch Privilège | 6 | | 0 | 20 590 |
| 1.6 VVT 120 ch Privilège AllGrip | 6 | | 0 | 22 490 |
| 1.6 VVT 120 ch Pack | 6 | | 0 | 22 290 |
| 1.6 VVT 120 ch Pack AllGrip | 6 | | 0 | 24 190 |
| 1.6 VVT 120 ch Style AllGrip BVA | 6 | | 0 | 26 990 |
| 1.6 DDIS 120 ch Privilège | 6 | | 0 | 22 590 |
| 1.6 DDIS 120 ch Privilège AllGrip | 6 | | 0 | 24 490 |
| 1.6 DDIS 120 ch Pack | 6 | | 0 | 24 290 |
| 1.6 DDIS 120 ch Pack AllGrip | 6 | | 0 | 26 190 |
| 1.6 DDIS 120 ch Style | 6 | | 0 | 25 990 |
| 1.6 DDIS 120 ch Style AllGrip | 6 | | 0 | 27 890 |
| **SX4** | | | | |
| 2.0 DDIS 135 ch GL | 7 | | 0 | 17 940 |
| 2.0 DDIS 135 ch GLX 4x4 | 7 | □ | 250 | 20 270 |
| **GRAND VITARA** | | | | |
| 1.9 DDIS 129 ch (3 portes) | 8 | □ | 2 200 | 25 790 |
| 1.9 DDIS 129 ch (5 portes) | 8 | □ | 2 200 | 28 290 |
| **KIZASHI** | | | | |
| 2.4 VVT 178 ch BVM Sport | 11 | □ | 3 600 | 28 600 |

## TOYOTA

| TYPE | CV | B/M* | | PRIX |
|---|---|---|---|---|
| **IQ ICONIC** | | | | |
| 1.0 VVT-i 68 ch Iconic Multidrive | 4 | | 0 | 15 000 |
| 1.0 VVT-i 68 ch Iconic Pack Multidrive | 4 | | 0 | 17 000 |
| 1.0 VVT-i 100 ch Iconic Pack Multidrive | 5 | | 0 | 18 400 |
| **NOUVELLE AYGO (3 PORTES)** | | | | |
| 1.0 VVT-i 68 ch x | 3 | | 150 | 10 500 |
| 1.0 VVT-i 68 ch x-play | 3 | | 150 | 12 000 |
| **NOUVELLE AYGO (5 PORTES)** | | | | |
| 1.0 VVT-i 68 ch x | 3 | | 150 | 10 900 |
| 1.0 VVT-i 68 ch x-play | 3 | | 150 | 12 400 |
| 1.0 VVT-i 68 ch x-cite | 3 | | 150 | 13 500 |
| 1.0 VVT-i 68 ch x-clusiv | 3 | | 150 | 15 000 |
| **NOUVELLE YARIS (3 PORTES)** | | | | |
| 1.0 VVT-i 69 ch Active | 4 | | 0 | 13 500 |
| 1.0 VVT-i 69 ch Tendance | 4 | | 0 | 14 400 |
| 1.0 VVT-i 100 ch Style | 6 | | 0 | 17 250 |
| 1.4 D-4D 90 ch Active | 5 | | 0 | 16 200 |
| 1.4 D-4D 90 ch Tendance | 5 | | 0 | 17 100 |
| 1.4 D-4D 90 ch Style | 5 | | 0 | 18 800 |
| **NOUVELLE YARIS (5 PORTES)** | | | | |
| 1.0 VVT-i 69 ch Active | 4 | | 0 | 14 100 |
| 1.0 VVT-i 69 ch Tendance | 4 | | 0 | 15 000 |
| 1.0 VVT-i 69 ch Dynamic | 4 | | 0 | 15 700 |
| 1.0 VVT-i 69 ch Design | 4 | | 0 | 17 000 |
| 1.3 VVT-i 100 ch Dynamic | 5 | | 0 | 16 850 |
| 1.3 VVT-i 100 ch Style | 5 | | 0 | 17 850 |
| 1.3 VVT-i 100 ch Lounge | 5 | | 0 | 19 050 |
| 1.4 D-4D 90 ch Active | 5 | | 0 | 16 800 |
| 1.4 D-4D 90 ch Tendance | 5 | | 0 | 17 700 |
| 1.4 D-4D 90 ch Dynamic | 5 | | 0 | 18 400 |
| 1.4 D-4D 90 ch Style | 5 | | 0 | 19 400 |
| 1.4 D-4D 90 ch Lounge | 5 | | 0 | 20 600 |
| Surcoût boîte Multidrive CVT (VVT-i 100 ch) : BVM + 2 200 € | | | | |
| **NOUVELLE YARIS HYBRIDE (5 PORTES)** | | | | |
| HSD 100 ch Dynamic | 5 | | 1 650 | 19 200 |
| HSD 100 ch Graphic | 5 | | 1 650 | 20 050 |
| HSD 100 ch Style | 5 | | 1 740 | 21 250 |
| **VERSO S** | | | | |
| 1.3 VVT-i 100 ch Dynamic | 5 | | 0 | 17 600 |
| 1.3 VVT-i 100 ch Sky View | 5 | | 0 | 19 000 |
| 1.4 D-4D 90 ch Dynamic | 5 | | 0 | 19 900 |
| 1.4 D-4D 90 ch Sky View | 5 | | 0 | 21 300 |
| **AURIS (5 PORTES)** | | | | |
| WT-i 100 ch Active | 5 | | 0 | 18 350 |
| WT-i 100 ch Dynamic | 5 | | 0 | 21 450 |
| WT-i 132 ch Dynamic | 7 | □ | 250 | 22 250 |
| WT-i 132 ch Style | 7 | □ | 250 | 24 250 |
| HSD 136 ch Dynamic | 5 | | 2 079 | 25 450 |
| HSD 136 ch Style | 5 | | 2 244 | 27 450 |
| D-4D 90 ch Active | 5 | | 0 | 20 000 |
| D-4D 90 ch Eco Active | 4 | | 0 | 20 400 |
| D-4D 90 ch Dynamic | 5 | | 0 | 23 100 |
| D-4D 90 ch Eco Dynamic | 4 | | 0 | 23 500 |
| D-4D 90 ch Style | 5 | | 0 | 25 100 |
| D-4D 124 ch Dynamic | 6 | | 0 | 24 550 |
| D-4D 124 ch Style | 6 | | 0 | 26 550 |
| **AURIS TOURING SPORTS (BREAK)** | | | | |
| Surcoût : berline 5 p + 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-4D 112 ch Active | 7 | | 0 | 25 800 |
| D-4D 112 ch Dynamic | 7 | | 0 | 26 300 |
| D-4D 112ch SkyView | 7 | | 0 | 27 300 |
| D-4D 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-4D 124 ch Dynamic | 6 | | 0 | 28 650 |
| D-4D 150 ch Lounge | 8 | □ | 500 | 35 150 |
| D-CAT 150 ch Lounge BVA | 8 | □ | 2 200 | 36 650 |



* ■ Bonus écologique (en €) ; □ Malus écologique (en €).

### AVENSIS SW

Surcoût version 4 portes (diesels uniquement) : + 1 000 €

### RAV4 (5 PORTES)

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| VVT-i 151 ch Le Cap 4x4 | 9 | ☐ | 2 200 | 27 690 |
| VVT-i 151 ch Life 4x4 | 9 | ☐ | 2 200 | 30 590 |
| D-4D 124 ch Le Cap | 7 | ☐ | 250 | 26 690 |
| D-4D 124 ch Le Cap 4x4 | 7 | ☐ | 250 | 28 590 |
| D-4D 124 ch Life | 7 | ☐ | 250 | 29 590 |
| D-4D 124 ch Life 4x4 | 7 | ☐ | 250 | 31 490 |
| D-4D 124 ch Lounge | 7 | ☐ | 250 | 34 090 |
| D-4D 124 ch Lounge 4x4 | 7 | ☐ | 250 | 35 990 |
| D-4D 150 ch Life 4x4 | 8 | ☐ | 900 | 32 490 |
| D-4D 150 ch Lounge 4x4 | 8 | ☐ | 900 | 36 990 |
| D-CAT 150 ch Lounge BVA 4x4 | 9 | ☐ | 3 000 | 38 490 |

### LAND CRUISER (3 PORTES)

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| D-4D 190 ch Le Cap | 12 | ☐ | 8 000 | 37 350 |
| D-4D 190 ch Life | 12 | ☐ | 8 000 | 41 950 |
| D-4D 190 ch Légende | 12 | ☐ | 8 000 | 44 450 |
| D-4D 190 ch Lounge | 12 | ☐ | 8 000 | 48 850 |

### LAND CRUISER (5 PORTES)

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| D-4D 190 ch Le Cap | 12 | ☐ | 8 000 | 40 050 |
| D-4D 190 ch Life | 12 | ☐ | 8 000 | 45 550 |
| D-4D 190 ch Légende | 12 | ☐ | 8 000 | 50 050 |
| D-4D 190 ch Lounge | 12 | ☐ | 8 000 | 54 850 |
| D-4D 190 ch Lounge Pack Techno | 12 | ☐ | 8 000 | 63 250 |

### LAND CRUISER SW

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| D-4D V8 286 ch Légende 5 pl. | 19 | ☐ | 8 000 | 74 200 |
| D-4D V8 286 ch Légende 7 pl. | 19 | ☐ | 8 000 | 76 600 |
| D-4D V8 286 ch Lounge 5 pl. | 19 | ☐ | 8 000 | 87 200 |
| D-4D V8 286 ch Lounge 7 pl. | 19 | ☐ | 8 000 | 89 300 |

### GT86 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! ASG5 | 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! ASG5 | 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 | B | 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 TSI 90 ch BM Confortline | 5 | | 0 | 16 300 |
| 1.2 TSI 90 ch BM Confortline DSG7 | 5 | | 0 | 17 900 |
| 1.2 TSI 110 ch BM Sportline | 6 | | 0 | 19 500 |
| 1.2 TSI 110 ch BM Sportline DSG7 | 6 | | 0 | 21 100 |
| 1.4 TSI 150 ch ACT BlueGT | NC | | 0 | 22 700 |
| 1.4 TSI 150 ch ACT BlueGT DSG7 | NC | | 0 | 24 300 |
| 1.4 TDI 75 ch BM Trendline | 4 | B | 150 | 15 900 |
| 1.4 TDI 90 ch BM Confortline | 4 | B | 150 | 18 400 |
| 1.4 TDI 90 ch BM Confortline DSG7 | 4 | | 0 | 20 000 |
| 1.4 TDI 105 ch BM Sportline | NC | | NC | 20 900 |

Surcoût Confortline : Trendline + 1 800 €
Surcoût Sportline : Confortline + 1 800 €

### NOUVELLE POLO (5 PORTES)

Surcoût : berline 3 p. + 650 €

### GOLF VII (3 PORTES)

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 1.2 TSI 85 ch BlueMotion Trendline | 5 | | 0 | 18 150 |
| 1.2 TSI 105 ch BM Trendline | 5 | | 0 | 20 500 |
| 1.4 TSI 122 ch Trendline | 6 | | 0 | 21 500 |
| 1.4 TSI 150 ch ACT BM Confortline | 7 | | 0 | 26 050 |
| 2.0 TSI 220 ch GTI | 12 | ☐ | 250 | 32 900 |
| 2.0 TSI 230 ch GTI Performance | 13 | ☐ | 250 | 33 980 |
| 2.0 TSI 300 ch R | 19 | ☐ | 2 200 | 41 300 |
| 1.6 TDI 90 ch BM Trendline | 4 | | 0 | 22 800 |
| 1.6 TDI 105 ch BM Trendline | 5 | | 0 | 23 450 |
| 1.6 TDI 110 ch BM Trendline | 5 | B | 150 | 24 250 |
| 2.0 TDI 150 ch BM Confortline | 7 | | 0 | 28 110 |
| 2.0 TDI 184 ch BM GTD | 9 | | 0 | 33 900 |

Surcoût DSG : BVM + 1 830 €
Surcoût Confortline : Trendline + 2 090 €
Surcoût Carat : Confortline + 2 260 €

### GOLF VII (5 PORTES)

Surcoût : berline 3 p. + 790 €

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| e-Golf 115 ch (85 kW) | 3 | B | 6300 | 36 790 |

### GOLF VII SW (BREAK)

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 1.2 TSI 85 ch BlueMotion Trendline | 5 | | 0 | 19 700 |
| 1.2 TSI 105 ch BM Confortline | 5 | | 0 | 23 970 |
| 1.4 TSI 122 ch Trendline | 6 | | 0 | 22 860 |
| 1.6 TDI 90 ch Trendline | 5 | | 0 | 24 200 |
| 1.6 TDI 105 ch BlueMotion Trendline | 5 | | 0 | 24 810 |
| 1.6 TDI 105 ch BM Confortline 4Motion | 5 | | 0 | 28 840 |
| 1.6 TDI 110 ch BM Trendline | 5 | B | 150 | 25 620 |
| 2.0 TDI 150 ch Confortline | 7 | | 0 | 29 480 |

Surcoût DSG : BVM + 1 830 €
Surcoût Confortline : Trendline + 2 090 €
Surcoût Carat : Confortline + 2 060 €

### GOLF VII SPORTSVAN

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 1.2 TSI 85 ch Trendline | 5 | | 0 | 20 490 |
| 1.4 TSI 125 ch Trendline | 7 | | 0 | 23 490 |
| 1.4 TSI 150 ch Confortline | 8 | | 0 | 27 750 |
| 1.6 TDI 90 ch Trendline | 4 | | 0 | 24 890 |
| 1.6 TDI 110 ch Trendline | 5 | | 0 | 25 990 |
| 1.6 TDI 110 ch BlueMotion Confortline | NC | | 0 | 26 790 |
| 2.0 TDI 150 ch Trendline | 8 | | 0 | 30 190 |

Surcoût Confortline : Trendline + 2 080 €
Surcoût Carat : Confortline + 2 250 €
Surcoût DSG : BVM + 1 490 € (TSI 125 ch); 1 550 € (TDI 150 ch); 1 890 € (TDI 110 ch); 3 490 (TSI 150 ch)

### GOLF VI CABRIOLET

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 1.2 TSI 105 ch | 6 | M | 250 | 25 350 |
| 1.4 TSI 122 ch | 7 | M | 900 | 26 600 |
| 1.4 TSI 122 ch DSG7 | 7 | M | 900 | 28 100 |
| 1.4 TSI 160 ch Carat | 9 | M | 900 | 30 760 |
| 1.4 TSI 160 ch Carat DSG7 | 9 | M | 900 | 32 260 |
| 2.0 TSI 210 ch GTI | 13 | M | 3 000 | 37 760 |
| 2.0 TSI 210 ch GTI DSG6 | 13 | M | 3 000 | 39 620 |
| 2.0 TSI 265 ch R | 17 | M | 4 000 | 43 980 |
| 1.6 TDI 105 ch | 6 | | 0 | 28 650 |
| 2.0 TDI 140 ch | 7 | | 0 | 31 200 |
| 2.0 TDI 140 ch DSG6 | 8 | B | 150 | 32 900 |

Surcoût Carat : Golf Cabriolet + 2 010 €
Surcoût Carat Edition: Carat + 2 870 €

### JETTA

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 1.2 TSI 105 ch Trendline | 6 | | 0 | 19 500 |
| 1.4 TSI Hybrid 170 ch Confortline DSG7 | 7 | B | 2 578 | 31 250 |
| 1.6 TDI 105 ch Confortline | 5 | | 0 | 25 610 |
| 1.6 TDI 105 ch Confortline DSG7 | 6 | | 0 | 27 560 |

### COCCINELLE

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 1.2 TSI 105 ch | 6 | M | 250 | 17 600 |
| 1.2 TSI 105 ch Vintage DSG7 | 6 | M | 250 | 22 530 |
| 1.4 TSI 160 ch Vintage | 9 | M | 1 600 | 24 140 |
| 1.4 TSI 160 ch Vintage DSG7 | 9 | M | 500 | 25 940 |
| 2.0 TSI 210 ch Sport DSG6 | 9 | M | 3 000 | 29 860 |
| 1.6 TDI 105 ch | 6 | | 0 | 20 870 |
| 1.6 TDI 105 ch DSG7 Vintage | 6 | | 0 | 25 690 |
| 2.0 TDI 140 ch Vintage | 7 | | 0 | 26 100 |
| 2.0 TDI 140 ch Vintage DSG6 | 8 | M | 250 | 27 900 |

Surcoût Vintage : Coccinelle + 2 860 €
Surcoût Sport : Coccinelle + 3 750 €

### COCCINELLE CABRIOLET

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 1.2 TSI 105 ch | 6 | M | 500 | 21 400 |
| 1.2 TSI 105 ch Vintage DSG7 | 6 | M | 250 | 26 530 |
| 1.4 TSI 160 ch Vintage | 9 | M | 2 200 | 28 030 |
| 1.4 TSI 160 ch Vintage DSG7 | 9 | M | 900 | 29 820 |
| 2.0 TSI 210 ch Sport DSG6 | 12 | M | 3 000 | 33 750 |
| 1.6 TDI 105 ch | 6 | | 0 | 24 860 |
| 1.6 TDI 105 ch Vintage DSG7 | 6 | | 0 | 29 670 |
| 2.0 TDI 140 ch Vintage | 8 | | 0 | 30 100 |
| 2.0 TDI 140 ch Vintage DSG6 | 8 | M | 500 | 31 890 |

Surcoût Vintage : Coccinelle + 2 770 €
Surcoût Sport : Coccinelle + 3 660 €

### SCIROCCO

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 1.4 TSI 125 ch Scirocco | 7 | | 0 | 24 900 |
| 2.0 TSI 180 ch Scirocco | 10 | M | 250 | 27 980 |
| 2.0 TSI 180 ch Sportline DSG6 | 10 | M | 900 | 31 090 |
| 2.0 TSI 220 ch Sportline | 12 | M | 250 | 32 380 |
| 2.0 TSI 220 ch Sportline DSG6 | 13 | M | 900 | 33 970 |
| 2.0 TDI 150 ch Scirocco | 7 | | 0 | 29 700 |
| 2.0 TDI 150 ch Sportline DSG6 | 8 | | 0 | 33 020 |
| 2.0 TDI 184 ch Sportline | 10 | | 0 | 33 170 |
| 2.0 TDI 184 ch Sportline DSG6 | 10 | | 0 | 34 760 |

Surcoût Sportline : Scirocco + 1 520 €
Surcoût Carat : Sportline + 3 030 €

### EOS (COUPÉ-CABRIOLET)

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 1.4 TSI BM 122 ch | 7 | M | 500 | 28 800 |
| 2.0 TSI 210 ch DSG6 Sportline | 12 | M | 2 200 | 38 770 |
| 2.0 TDI 140 ch | 8 | | 0 | 32 760 |
| 2.0 TDI 140 ch DSG6 Sportline | 8 | M | 250 | 36 590 |

Surcoût Sportline : Eos + 2 230 €
Surcoût Carat : Sportline + 2 230 €

### TOURAN

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 1.2 TSI 105 ch Trendline | 6 | M | 900 | 22 400 |
| 1.4 TSI 140 ch Confortline | 8 | M | 2 200 | 27 170 |
| 1.4 TSI 140 ch Carat DSG7 | 8 | M | 1 600 | 31 700 |
| 1.6 TDI 90 ch Trendline | 6 | | 0 | 24 550 |
| 1.6 TDI 105 ch Trendline | 6 | | 0 | 25 900 |
| 1.6 TDI 105 ch BlueMotion Trendline | 6 | | 0 | 26 390 |
| 1.6 TDI 105 ch DSG7 Trendline | 6 | | 0 | 28 060 |
| 2.0 TDI 140 ch Confortline | 8 | M | 250 | 29 930 |
| 2.0 TDI 140 ch Confortline DSG6 | 8 | M | 900 | 31 640 |
| 2.0 TDI 177 ch Carat DSG | 10 | M | 900 | 35 650 |

Surcoût Confortline : Trendline + 2 880 €
Surcoût Carat : Confortline + 2 770 €

### NOUVELLE PASSAT

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 1.4 TSI 125 ch Trendline | 7 | | 0 | 25 350 |
| 1.4 TSI ACT 150 ch Confortline | 8 | | 0 | 30 020 |
| 1.6 TDI 120 ch BlueMotion Trendline | 6 | | 0 | 28 290 |
| 2.0 TDI 150 ch BlueMotion Confortline | 7 | | 0 | 32 810 |
| 2.0 TDI 150 ch BM 4Motion Confortline | 8 | | 0 | 34 310 |
| 2.0 TDI 190 ch BlueMotion DSG6 Carat | 10 | | 0 | 40 430 |
| 2.0 TDI 190 ch BM DSG6 4Motion Carat | 10 | M | 150 | 42 130 |
| 2.0 TDI 240 ch Bi-turbo BM 4Motion Carat Ed. | 13 | M | 250 | 49 330 |

Surcoût Confortline : Trendline + 2 470 €
Surcoût Carat : Confortline + 4 210 €
Surcoût Carat Édition : Carat + 3 560 €
Surcoût DSG : BVM + 1 500 €

### NOUVELLE PASSAT SW (BREAK)

Surcoût berline : + 1 450 €

### PASSAT ALLTRACK

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 2.0 TDI 140 ch | 8 | M | 250 | 34 580 |
| 2.0 TDI 177 ch DSG6 | 8 | M | 900 | 39 890 |

### CC

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 1.4 TSI 160 ch CC | 9 | M | 900 | 32 000 |
| 1.4 TSI 160 ch DSG7 CC | 9 | M | 500 | 34 130 |
| 3.6 V6 FSI 300 ch 4Motion Carat Edition | 20 | M | 8 000 | 49 500 |
| 2.0 TDI 140 ch CC | 8 | | 0 | 34 600 |
| 2.0 TDI 140 ch DSG6 CC | 8 | M | 150 | 36 440 |
| 2.0 TDI 140 ch 4 Motion CC | 8 | M | 250 | 36 440 |
| 2.0 TDI 177 ch CC | 9 | | 0 | 37 230 |
| 2.0 TDI 177 ch DSG6 CC | 10 | M | 250 | 39 070 |
| 2.0 TDI 17 ch 4Motion CC | 10 | M | 900 | 40 860 |

Surcoût Carat : CC + 3 250 € (3 420 € sur TSI 160 ch BVM6)
Surcoût Carat Edition : Carat + 2 930 €

### PHAETON

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 3.6 V6 280 ch | 20 | M | 8 000 | 86 800 |
| 3.6 V6 280 ch Limousine | 20 | M | 8 000 | 90 700 |
| 4.2 V8 335 ch Limousine | 25 | M | 8 000 | 108 600 |
| 3.0 V6 TDI 240 ch | 16 | M | 8 000 | 82 000 |
| 3.0 V6 TDI 240 ch Limousine | 16 | M | 8 000 | 86 000 |

### SHARAN

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 1.4 TSI 150 ch BM Trendline | 9 | M | 2 200 | 33 290 |
| 1.4 TSI 150 ch BM Confortline DSG6 | 9 | M | 3 000 | 38 130 |
| 2.0 TDI 115 ch BM Trendline | 8 | M | 500 | 35 850 |
| 2.0 TDI 140 ch BM Trendline | 8 | M | 500 | 36 910 |
| 2.0 TDI 140 ch BM Confortline | 8 | M | 500 | 39 940 |
| 2.0 TDI 140 ch BM Confort. 4Motion | 8 | M | 2 200 | 41 830 |
| 2.0 TDI 140 ch BM Carat | 8 | M | 900 | 43 860 |
| 2.0 TDI 177 ch BM Confortline | 10 | M | 1 600 | 41 600 |
| 2.0 TDI 177 ch BM DSG6 Confortline | 10 | M | 1 600 | 43 310 |

### TIGUAN

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 1.4 TSI 122 ch BlueMotion Tiguan 4x2 | 7 | M | 1 600 | 26 000 |
| 1.4 TSI 160 ch BlueMotion Sportline 4x2 | 9 | M | 2 200 | 33 730 |
| 2.0 TDI 110 ch BlueMotion 4x2 Tiguan | 6 | M | 250 | 27 200 |
| 2.0 TDI 140 ch 4x2 BlueMotion Tiguan | 8 | M | 250 | 29 950 |
| 2.0 TDI 140 ch 4Motion Sportline | 8 | M | 250 | 35 720 |
| 2.0 TDI 177 ch 4Motion Sportline | 10 | M | 900 | 37 600 |

Surcoût boîte DSG7 : BVM + 1 010 €
Surcoût Sportline : Tiguan + 3 610 €
Surcoût Trackline : Sportline + 170 €
Surcoût Carat : Sportline + 2 420 €

### TOUAREG RESTYLÉ

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 3.0 V6 TDI 204 ch BVA8 | 12 | M | 2 200 | 53 570 |
| 3.0 V6 TDI 204 ch Carat BVA8 | 12 | M | 2 200 | 62 510 |
| 3.0 V6 TDI 262 ch Carat BVA8 | 16 | M | 2 200 | 66 200 |
| 4.2 V8 TDI 340 ch Carat Edition BVA8 | 24 | M | 8 000 | 88 150 |

Surcoût Carat Edition : Carat + 4 550 €

## VOLVO

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

### V40

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| T2 120 ch Kinetic | 6 | | 0 | 23 610 |
| T3 150 ch S/S Kinetic | 8 | | 0 | 25 200 |
| T4 180 ch S/S Momentum | 10 | | 0 | 28 980 |
| T5 245 ch R-Design Geartronic | 16 | M | 250 | 37 740 |
| D2 115 ch S/S Kinetic | 6 | B | 150 | 24 760 |
| D3 150 ch S/S Kinetic | 8 | | 0 | 26 500 |
| D4 190 ch S/S Momentum | 9 | | 0 | 30 930 |

Surcoût Momentum : Kinetic +2 030 €
Surcoût R-Design : Momentum + 1 960 €
Surcoût Summum : Momentum + 3 600 €
Surcoût Xénium : Summum + 2 990 €
Surcoût boîte Geartronic / Powershift : BVM + 2 000 €

### V40 CROSS COUNTRY

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| T4 180 ch Momentum | 10 | M | 500 | 30 970 |
| T4 180 ch Momentum AWD Geartronic 6 | 11 | M | 4 000 | 34 970 |
| T5 254 ch Summum AWD Geartronic | 16 | M | 8 000 | 42 770 |
| D2 115 ch S/S Kinetic | 6 | | 0 | 26 750 |
| D3 150 ch S/S Kinetic | 8 | | 0 | 28 490 |
| D4 190 ch S/S Momentum | 9 | | 0 | 32 920 |

Surcoût Momentum : Kinetic + 2 030 €
Surcoût Summum : Momentum + 3 600 €
Surcoût Xénium : Summum + 2 990 €
Surcoût boîte Geartronic / Powershift : BVM + 2 000 €

### S60

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| T3 150 ch S/S Kinetic | 8 | | 0 | 28 550 |
| T4 180 ch S/S Momentum | 10 | M | 900 | 33 600 |
| T5 240 ch R-Design | 15 | M | 3 600 | 42 110 |
| T6 304 ch Geartronic 6 R Design | 21 | M | 900 | 49 610 |
| D2 115 ch S/S Kinetic | 6 | | 0 | 28 550 |
| D3 136 ch S/S Kinetic | 7 | | 0 | 30 350 |
| D4 181 ch S/S Momentum | 8 | | 0 | 35 110 |
| D5 215 ch S/S Momentum | 12 | | 0 | 39 900 |

Surcoût Momentum : Kinetic + 2 410 €
Surcoût R-Design : Momentum + 3 560 €
Surcoût Summum : Momentum + 3 960 €
Surcoût Xénium : Summum + 3 990 €
Surcoût boîte Geartronic / Powershift : BVM + 2 000 €

### V60 (BREAK)

Surcoût berline S60 + 1 400 €

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| D6 Plug-In-Hybrid 285 ch AWD Momentum | | B | 4 000 | 57 190 |
| D6 Plug-In-Hybrid 285 ch AWD R-Design | | B | 4 000 | 60 750 |
| D6 Plug-In-Hybrid 285 ch AWD Summum | | B | 4 000 | 61 150 |
| D6 Plug-In-Hybrid 285 ch AWD Xénium | | B | 4 000 | 64 910 |

### S80

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| T4 180 ch Momentum | 10 | M | 1 600 | 40 770 |
| T5 245 ch Summum Geartronic 8 | 15 | M | 500 | 45 780 |
| T6 AWD 304 ch Summum AWD Geartronic | 21 | M | 8 000 | 53 910 |
| D4 181 ch Momentum | 9 | | 0 | 40 770 |
| D5 215 ch Momentum | 11 | | 0 | 44 670 |

Surcoût finition Summum : Momentum + 3 010 €
Surcoût finition Executive : Summum + 9 510 €
Surcoût boîte Geartronic / Powershift : BVM + 2 000 €

### V70 (BREAK)

Surcoût : berline S80 + 2 700 €

### XC60

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| T5 240 ch R- Design | 15 | M | 6 500 | 46 070 |
| T6 304 ch R-Design Geartronic 8 | 20 | M | 4 000 | 53 610 |
| D3 136 ch Kinetic | 9 | M | 250 | 35 300 |
| D4 181 ch Kinetic | 9 | | 0 | 37 350 |
| D5 215 ch AWD Momentum | 12 | M | 250 | 43 710 |

Surcoût finition Momentum : Kinetic + 2 260 €
Surcoût finition R-Design / Summum : Momentum +4 960 €
Surcoût finition Xénium : Summum + 4 390 €
Surcoût boîte Geartronic / Powershift : BVM + 2 000 €

### XC70

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| T6 AWD 304 ch Momentum Geartronic 6 | 21 | M | 8 000 | 59 610 |
| D4 181 ch Momentum | 9 | | 0 | 45 470 |
| D5 215 ch AWD Momentum | 12 | | 0 | 48 470 |

Surcoût finition Summum : Momentum + 3 110 €
Surcoût finition Xénium : Summum + 3 790 €
Surcoût boîte Geartronic / Powershift : BVM + 2 000 €

### XC90

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| D5 200 ch Momentum | 13 | M | 8 000 | 53 070 |
| D5 200 ch R-Design / Summum | 13 | M | 8 000 | 58 330 |
| D5 200 ch Xénium | 13 | M | 8 000 | 62 850 |
| D5 200 ch Executive | 13 | M | 8 000 | 63 850 |


# l'auto-journal

Une publication des Éditions Mondadori Axel Springer "EMAS" SNC

MONDADORI FRANCE

**Président :** Ernesto Mauri

axel springer

Président Axel Springer France : Ralph Büchi

RÉDACTION

**8, rue François-Ory - 92543 Montrouge Cedex**
**Tél. :** 01 41 33 50 00. Fax : 01 41 33 57 04
**E-mail :** autojournal@mondadori.fr
**(Pour joindre directement votre interlocuteur, composez le 01 41 33… suivi du numéro de poste)**
**Directeur de la rédaction :** Laurent Chiapello
**Rédacteur en chef :** Mathieu Chevalier, assisté de Karine Roumestand (5594)
**Rédacteurs en chef adjoints :** Thierry Emptas (5591), Guy L'Hospital (5396)
**Directeur artistique :** Véronique Martin
**Actus, nouveautés :** Brice Perrin (chef de rubrique, 5633), Florian Chopin (5595)
**Essais :** Mélina Priam (chef de rubrique, 5416), Stany Meurer (5307)
**Service/Pratique :** Pascal Richard (chef de rubrique, 5566)
**Technique :** Vincent Coppin, Frédéric Haas
**Convoyage :** Sylvain Cambier (responsable)
**Secrétaire générale de la rédaction :** Florence Roucolle
**Secrétariat de rédaction :** Jean-François Jollet (1re secrétaire de rédaction), Valérie Frölich
**Chef de studio :** Nicolas Georgieff
**Maquette :** Béatrice Schiano de Colella, Sabah Slimani
**Photographes :** Yann Lefebvre, Christian Martin
**Responsable service photo :** Jeanne-Marie Woitiée (5650)
**A collaboré à ce numéro :** Clément Choulot

DIRECTION - ÉDITION

**Directeur de la publication :** Carmine Perna
**Directeur exécutif :** Stéphane Haïtaïan
**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 Siguret
**Responsable marketing :** Frédérique Gasbarian
**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 Chessé
**Équipe commerciale :** Paul Bellaïche, Thibault Cocardon, 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 Queille
**Commerciale :** Julie Aldabo
**Assistante/maquettiste :** Sylviane Ragusa
**Maquettiste :** Alexandre Guillard

FABRICATION

**Directeur des opérations industrielles :** Dominique Aymard
**Directeur de la fabrication :** Isabel Delanoy
**Chefs de fabrication :** Isabelle Simon-Mezari (1062), Henri Tuquetbarbe (2253)
**Responsable service prépresse :** Sylvain Boularand (2988)
**Adjoint responsable prépresse :** Christophe Guérin (4919)

FINANCE

**Finance manager :** Guillaume Zaneskis
**Éditeur :** Éditions Mondadori Axel Springer "EMAS" SNC
**Siège social :** 8, rue François-Ory - 92543 Montrouge Cedex
**Co-gérants :** Carmine Perna et Patrick Wehrmann
**Actionnaires principaux :** Mondadori France SAS et Axel Springer France SAS
**Imprimeur :** Maury, BP 12, Route d'Étampes, 45331 Malesherbes
**N° ISSN :** 0005-0768
**Commission paritaire :** 0318 K 82833
**Dépôt légal :** octobre 2014

OJD PRESSE PAYANTE Diffusion Certifiée 2013


## 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 Spécial Salon), 78 € (1 an, 26 numéros + 5 hors-séries). Prix de vente incluant T.V.A. à 2,10 %.
**Belgique** (Edigroup Belgique Sprl, tél. : 070 233 304, abobelgique@edigroup.org) : 89,95 € (1 an, 27 nos).
**Suisse** (Edigroup S.A. Tél. : 022 860 84 01, abonne@edigroup.ch) : 139 CHF (1 an, 26 nos).


©Photo : Pascal Potier - Visual Press Agency
DeBonneville-Orlandini
VINCENT
MOSCATO
SUPER MOSCATO SHOW
16H-19H
RMC
INFO TALK SPORT
C'EST LÀ QUE ÇA SE PASSE

# aj LA COTE DE L'OCCASION

| MODÈLES | VERDICT AJ | 13 | 12 | 11 | 10 | 09 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **ALFA ROMEO** | | | | | | |
| **MiTo** | | | | | | |
| 1.4 MPI 70 ch Progression | ★★★★ | 10715 | 9310 | | | |
| 1.4 MPI 78 ch s/s Distinctive | ★★★★ | 11780 | 10560 | 9280 | 7850 | 7040 |
| 0.9 TwinAir 85 ch s/s Distinctive | ★★★★ | 12940 | | | | |
| 1.4 MPI s/s 105 ch | ★★★★ | 12760 | 11445 | 10000 | 8610 | |
| 1.4 T-JET 120 ch Distinctive | ★★★★ | | | | 8840 | 8815 |
| 1.4 TB s/s 135 ch Distinctive | ★★★★ | | | 10235 | 8840 | 8355 |
| 1.4 T-JET 155 ch Distinctive | ★★★★ | | | | 9415 | 8620 |
| 1.4 T-JET 170 ch QV | ★★★★ | 16515 | 14820 | 13030 | 11250 | 9990 |
| 1.3 JTDm s/s 85 ch Distinctive | ★★★★★ | 14000 | 11990 | | | |
| 1.3 JTDm s/s 95 ch Distinctive | ★★★★★ | 14675 | 11185 | 9705 | 8955 | 8175 |
| 1.6 JTDm s/s 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/s | ★★★★ | 15630 | | | | |
| 1.4 T-JET 120 ch s/s Distinctive | ★★★ | 17635 | 15530 | 13475 | 11665 | |
| 1.4 TB 170 ch s/s Distinctive | ★★★ | 19150 | 16800 | 14515 | 12510 | |
| 1.6 JTDm 105 ch s/s Distinctive | ★★★★ | 17230 | 14430 | 12675 | 10930 | |
| 2.0 JTDm 140 ch s/s Distinctive | ★★★★ | 17715 | 14710 | 12840 | | |
| 2.0 JTDm 170 ch s/s Distinctive | ★★★★ | 19420 | 16225 | 14250 | 12270 | |
| **159** | | | | | | |
| 1.9 JTDm 120 ch Distinctive | ★★★★ | | | | 9125 | 7690 |
| 2.0 JTDm 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** | | | | | | |


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 | ★★★★ | 15710 | 13680 | 11990 | | |
| 1.4 TFSI 122 ch Ambiente | ★★★ | 17635 | 15340 | 13440 | | |
| 1.4 TFSI 140 ch Ambition | ★★★★ | 19160 | | | | |
| 1.4 TFSI 185 ch Ambition Luxe S tronic | ★★★★ | 23615 | 20495 | 17920 | | |
| 1.6 TDI 90 ch Ambiente | ★★★★ | 16795 | 14350 | 12185 | | |
| 1.6 TDI 105 ch Ambiente | ★★★★★ | 17990 | 15355 | 13030 | 11460 | |
| 2.0 TDI 143 ch Ambition | ★★★★ | 20265 | 17195 | | | |
| **A3** | | | | | | |
| 1.2 TFSI 105 ch Ambiente | ★★★★ | | 17715 | 15515 | 13210 | |
| 1.4 TFSI 122-125 ch Ambiente | ★★★★ | 20225 | 18460 | 16165 | 13755 | 12695 |
| 1.4 TFSI 140 ch Ambition | ★★★★ | 21650 | | | | |
| 1.8 TFSI 160-180 ch Ambiente | ★★★★ | | 19680 | 17180 | 14565 | 12755 |
| 1.6 TDI 90 ch / 1.9 TDI 90 ch Ambition | ★★★★ | 20150 | 17180 | 14675 | 12290 | |
| 1.6 TDI 105 ch Ambiente | ★★★★ | 20820 | 17810 | 15190 | 12700 | |
| 2.0 TDI 140-150 ch Ambiente | ★★★★ | 23895 | 19015 | 16260 | 13640 | 11695 |
| 2.0 TDI 170-184 ch Ambiente | ★★★ | 24040 | 19510 | 16625 | 13865 | 11955 |
| **A4** | | | | | | |
| 1.8 TFSI 120 ch Ambiente | ★★★ | 21535 | 18085 | 15425 | 13425 | 11880 |
| 1.8 TFSI 160-170 ch Ambiente | ★★★★ | 23000 | 19195 | 16645 | 14495 | 12835 |
| 2.0 TFSI 180 ch Ambiente | ★★★★ | | | 16860 | 14540 | 12770 |
| 2.0 TDI 120 ch Ambiente | ★★★ | 23230 | 20015 | 15860 | 13325 | 11470 |
| 2.0 TDI 136 ch Ambiente | ★★★★ | 22870 | 19680 | 17015 | 14240 | 12335 |
| 2.0 TDI 143-150 ch Ambiente | ★★★★ | 24755 | 21625 | 17045 | 14315 | 12325 |
| 2.0 TDI 170-177 ch Ambiente | ★★★ | 26090 | 22460 | 18065 | 15200 | 13100 |
| 2.7 TDI 190 ch Ambiente | ★★★★ | | | 18385 | 15305 | 13050 |
| 3.0 TDI 204 ch Ambiente | ★★★★ | 27900 | 24010 | | | |
| **A5 COUPÉ** | | | | | | |
| 2.0 TDI 170-177 ch Ambiente | ★★★ | 31315 | 26780 | 21105 | 17185 | 14880 |
| 2.7 V6 TDI 190 ch Ambiente | ★★★★ | | | 22420 | 18210 | 15735 |
| 3.0 TDI 204 ch Ambiente Multitronic A | ★★★★ | 33655 | 28775 | 24895 | 20135 | 17365 |
| **A6** | | | | | | |
| 2.0 TDI 140 ch Ambiente / 2.0 TDIe 136 ch Ambiente | ★★★★ | 27910 | 23875 | 18230 | 14685 | 12855 |
| 2.0 TDI 170-177 ch Ambiente | ★★★★ | 29730 | 25205 | 20095 | 15425 | 13530 |
| 2.7 TDI 190 ch Ambiente | ★★★★ | | | 23040 | 21075 | 18435 |
| 3.0 TDI 204 ch Ambiente | ★★★★ | 33490 | 28220 | 22300 | | |
| 3.0 TDI 240 ch Quattro Ambiente | ★★★★ | | | | 18015 | 15700 |
| 3.0 TDI 245 ch Quattro Ambiente S tronic | ★★★★ | 36785 | 30920 | 24320 | | |
| 3.0 BiTDI 313 ch Quattro Ambition Luxe Tiptronic | ★★★★★ | 45770 | 38820 | | | |

| MODÈLES | VERDICT AJ | 13 | 12 | 11 | 10 | 09 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **A7 SPORTBACK** | | | | | | |
| 3.0 TDI 204 ch Ambiente Multitronic 8 A | | 42950 | 37100 | 29235 | | |
| 3.0 TDI 245 ch Quattro Ambiente S tronic 7 | | 48450 | 41950 | 32380 | | |
| 3.0 BiTDI 313 ch Quattro Ambition Luxe Tiptronic 8 A | | 54300 | 47185 | | | |
| **A8** | | | | | | |
| 3.0 TDI 204 ch Avus Tiptronic A | | 61660 | 51975 | 43200 | | |
| 3.0 TDI 250 ch Quattro Avus Tiptronic A | | 63030 | 52935 | 41035 | | |
| 4.2 TDI 350 ch Quattro Avus Tiptronic A | | 71710 | 59635 | 46255 | 36990 | 33185 |
| **Q3** | | | | | | |
| 2.0 TDI 140 ch Ambiente | ★★★★ | 28175 | 25395 | | | |
| 2.0 TDI 177 ch Quattro Ambiente S tronic | ★★★★ | 30340 | 27150 | | | |
| **Q5** | | | | | | |
| 2.0 TDI 143-150 ch Quattro Ambiente | ★★ | 31390 | 28080 | 24695 | 21250 | |
| 2.0 TDI 170-177 ch Quattro Ambiente | ★★★ | 35290 | 30930 | 25585 | 21895 | 19300 |
| 3.0 TDI 240-245 ch Quattro Ambiente S tronic 7 | ★★★★ | 42450 | 36820 | 30220 | 25770 | 22685 |
| **Q7** | | | | | | |
| 3.0 TDI 204 ch Quattro Ambiente Tiptronic A 7PL | | 41980 | 36400 | 30240 | | |
| 3.0 TDI 245 ch Quattro Ambiente Tiptronic A 7PL | | 43990 | 38205 | 32230 | | |
| 4.2 V8 TDI 340 ch Quattro Ambition Luxe Tiptronic A 6PL | | 62920 | 54550 | 45270 | 37640 | |
| **TT COUPÉ** | | | | | | |
| 1.8 TFSI 160 ch | ★★★ | 26830 | 23055 | 20420 | 17000 | 14610 |
| 2.0 TFSI 200-211 ch | ★★★★★ | 31080 | 26725 | 23690 | 19745 | 15875 |
| 2.0 TDI 170 ch Quattro | ★★★ | 31900 | 27425 | 23680 | 19760 | 14900 |
| **BMW** | | | | | | |


ECM-CAR Premium
01 49 65 21 21
MONTROUGE
134-136 Avenue Aristide Briand (D920-N20)
www.ecm-car.com


**Centre BMW Service** | **Centre MINI Service**

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **SÉRIE 1 5P.** | | | | | | |
| 114i 102 ch Lounge | ★★ | 18700 | | | | |
| 116i 122-136 ch Lounge | ★★ | 19950 | 14655 | 12235 | | |
| 118i 143 ch Confort | ★★★★ | 20820 | 15745 | 13145 | | |
| 120i 170 ch Confort | ★★★ | | 17135 | 14300 | | |
| 125i 218 ch Lounge | ★★★ | 23345 | | | | |
| 114d 95 ch Lounge | ★★★★ | 17665 | | | | |
| 116d 115-116 ch Lounge | ★★★★★ | 18930 | 14420 | 12235 | 9965 | |
| 118d 143 ch Lounge | ★★★★ | 23475 | 15565 | 13200 | 10690 | |
| 120d 177-184 ch Lounge | ★★★★ | 25100 | 16995 | 14425 | 12975 | |
| 123d 204 ch Confort | ★★★★ | | 19485 | 16460 | 13705 | |
| 125d 218 ch Lounge | ★★★★ | 26325 | | | | |
| **SÉRIE 3** | | | | | | |
| 316i 122-136 ch Confort | ★★★ | 23595 | 19870 | 15540 | 13965 | 12300 |
| 318i 143 ch Confort | ★★★★ | | | 16840 | 14300 | 13125 |
| 320i 170-184 ch Confort | ★★★ | 27815 | 24265 | 18070 | 15900 | 13340 |
| 325i 218 ch Confort | ★★★★ | | | 21655 | 17680 | 15540 |
| 328i 245 ch Lounge | ★★★★★ | 30470 | | | | |
| 330i 272 ch Confort | ★★★★★ | | | 18610 | 15565 | 13285 |
| 335i 306 ch Confort | ★★★★★ | 34190 | 30740 | 20040 | 16560 | 14050 |
| 316d 115 ch Edition | ★★★★ | 26160 | 21890 | 14650 | 12555 | |
| 318d 143 ch Confort | ★★★★ | 26660 | 22450 | 16370 | 13305 | 11750 |
| 320d 163 ch Ed Edition | ★★★★★ | | 24010 | 22500 | 14876 | |
| 320d 177-184 ch Confort | ★★★★ | 35525 | 29485 | 17825 | 15840 | 13400 |
| 325d 197-204 ch Confort | ★★★★ | 35840 | 31025 | 19045 | 15705 | 13360 |
| 330d 231-245-254 ch Confort | ★★★★ | 36020 | 32040 | 20810 | 17085 | 14455 |
| 335d 286 ch Confort A | ★★★★ | | | 24575 | 19765 | 17560 |
| **SÉRIE 5** | | | | | | |
| 520d 184 ch 130G Excellis | ★★★★★ | 31735 | 27140 | 24015 | 20020 | 14905 |
| 525d 204-218 ch Confort | ★★★★ | 33945 | 29980 | 25830 | 21465 | 16245 |
| 530d 245-258 ch Excellis | ★★★★ | 40340 | 34540 | 27800 | 19565 | 17235 |
| 535d 300-313 ch Excellis A | ★★★★ | 44110 | 37095 | 31150 | 20445 | 17815 |
| **SÉRIE 6** | | | | | | |
| 635d Coupé 286 ch A | | | | 30100 | 25075 | 21560 |
| 635d Cab 286 ch A | | | | 36660 | 30770 | 26975 |
| 640d Coupé 313 ch Excellis A | | 64255 | 53920 | | | |
| 640d Cab 313 ch Excellis A | | 69850 | 57710 | | | |
| 640d Gran Coupé 313 ch Excellis | | 77575 | 66945 | | | |
| **SÉRIE 7** | | | | | | |
| 730d A | | 57840 | 40395 | 31060 | 24915 | 20635 |
| 740d / 745d Exclusive A | | 70450 | 51400 | 40110 | 32725 | |
| 750d Luxe | | 81090 | | | | |
| **X1** | | | | | | |
| sDrive 16d 116 ch Confort | ★★★ | 26620 | | | | |
| sDrive 18d 143 ch Confort | ★★★★ | 28275 | 22845 | 19645 | 16425 | |
| xDrive 20d 163 ch EfficientDynamics | ★★★★ | 27000 | | | | |
| sDrive 20d 177-184 ch Confort | ★★★ | 30355 | 22740 | 19570 | 16265 | |
| xDrive 23d 204 ch Confort A | ★★★★ | | 27430 | 23500 | 19540 | |
| xDrive 25d 218 ch Lounge | ★★★★ | 31580 | | | | |

| MODÈLES | VERDICT AJ | 13 | 12 | 11 | 10 | 09 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **X3** | | | | | | |
| xDrive 18d 143 ch Confort | ★★★★ | 26250 | | | | |
| xDrive 20d 177-184 ch Confort | ★★★★ | 33955 | 29670 | 25915 | | |
| xDrive 30d 218-254 ch Confort | ★★★★ | 39060 | 34480 | 30620 | | |
| xDrive 35d 286-313 ch Confort Steptronic A | ★★★★ | 51550 | 45550 | | | |
| **X5** | | | | | | |
| xDrive 30d 235 ch A | ★★★★★ | 42500 | 35590 | 30630 | 26110 | |
| xDrive 40d 306 ch A | ★★★★★ | 50085 | 41840 | 33045 | 28040 | |
| xDrive M50d 381 ch A | ★★★★★ | 66110 | 55430 | | | |
| **X6** | | | | | | |
| xDrive 30d 235-245 ch Exclusive A | | 61740 | 52865 | | | |
| xDrive 35d 286 ch Exclusive A | | 64695 | 55170 | | | |
| xDrive 40d 306 ch Exclusive A | | 70960 | 61975 | | | |
| **Z4 ROADSTER** | | | | | | |
| 18i 156 ch | | 23280 | | | | |
| 23i 184 ch | | 30095 | 29925 | | | |
| 23i 204 ch | | | | 22880 | 19470 | 17100 |
| sDrive 28i 245 ch | | 34625 | | | | |
| sDrive 30i 306 ch | | | 28300 | | | |
| sDrive 35i 340 ch | | 38400 | 42450 | 36040 | | |
| **CHEVROLET** | | | | | | |
| **SPARK** | | | | | | |
| 1.0 68 | | 6700 | 5195 | 4390 | 3635 | |
| 1.2 81 LT | | 7190 | 7040 | 5930 | 4875 | |
| **AVEO** | | | | | | |
| 1.2 70 ch | | 8280 | 6875 | 5040 | 4340 | 3890 |
| 1.2 86 ch LT | | 9510 | 7915 | | | |
| 1.4 100 ch LT | | 10320 | 9130 | 6680 | 5285 | 4650 |
| 1.3 VCDi 75 ch s/s LS | | 9190 | 7840 | | | |
| 1.3 VCDi 95 ch s/s LTZ | | 10900 | 8600 | | | |
| **CRUZE** | | | | | | |
| 1.6 113-124 ch LS | ★★★★ | 12230 | 10670 | 8815 | 7360 | 6515 |
| 1.4 140 ch / 1.8 141 ch LT | ★★★★ | 15160 | 11880 | 9370 | 7740 | 6780 |
| 1.7 VCDi 130 ch / 2.0 VCDi 125 ch LS | ★★★★ | 16485 | 11370 | 9940 | 8365 | 7250 |
| 2.0 VCDi 150-163 ch LT | ★★★★ | 16745 | 12655 | 10375 | 8980 | 7740 |
| **ORLANDO** | | | | | | |
| 2.0 VCDi 130 ch LT+ | | 19065 | 14375 | 12400 | | |
| 2.0 VCDi 163 ch LTZ | | 20515 | 15220 | 13135 | | |
| **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 A | ★★★ | | | 18060 | 14870 | 13825 |
| **CITROËN** | | | | | | |
| **C1** | | | | | | |
| 1.0 Airdream | ★★★★ | 8320 | 6755 | 6360 | 4535 | 3970 |
| HDi 55 ch Airdream | ★★★★ | | | | 5290 | 4580 |
| **C3** | | | | | | |
| 1.1 VTi 68 ch Attraction | ★★ | | 8170 | 6895 | 5700 | 5120 |
| 1.4 Ambiance | ★★★★ | 9285 | | | | |
| VTi 82 ch Attraction | ★★★ | | 8685 | 7355 | 6120 | 5650 |
| VTi 95 ch | ★★★★ | 9640 | | | | |
| VTi 120 ch Exclusive | ★★★★ | 11680 | 10075 | 8500 | 6995 | |
| 1.4 HDi | ★★★★ | 12820 | 11090 | 9305 | 7630 | |
| 1.6 HDi 90 ch | ★★★★ | 9905 | 8230 | 8495 | 6360 | 5520 |
| HDi 110-115 ch | ★★★★ | 11580 | 10205 | 8930 | 7360 | 5885 |
| **C3 PICASSO** | | 13735 | 11265 | 9715 | 8295 | 6945 |
| VTi 95 ch Attraction | ★★★ | 10905 | 9475 | 8215 | 6995 | 6240 |
| VTi 120 ch Confort | ★★★★ | 13650 | 10900 | 9400 | 7830 | 7020 |
| HDi 90 ch Airdream Attraction | ★★★★ | 12120 | 10380 | 8545 | 6950 | 6015 |
| HDi 110 ch Airdream Confort | ★★★★ | 15435 | 12215 | 10100 | 8055 | 6885 |
| **DS3** | | | | | | |
| VTi 82 ch So Chic | | 14375 | | | | |
| VTi 95 ch Chic | ★★★ | | 11995 | 10415 | 8955 | |
| VTi 120 ch So Chic | ★★★ | 15335 | 13155 | 11480 | 9735 | |
| THP 150-155 ch Sport Chic | ★★★★ | | 14865 | 12905 | 10890 | |
| e-HDi 90 ch / HDi 90 ch So Chic | ★★★★ | 18135 | 13795 | 11645 | 10025 | |
| e-HDi 110-115 ch Sport Chic | ★★★ | 18685 | 15575 | 13330 | 10810 | |
| **C4** | | | | | | |
| VTi 95 ch / 1.4 90 ch | ★★★★ | 12530 | 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 | 6860 |
| HDi 110 ch Exclusive | ★★★★ | 16800 | 12155 | 10630 | 8445 | 7405 |
| HDi 140-150 ch Exclusive | ★★★ | 18940 | 15630 | 13700 | 9670 | 8485 |
| **DS4** | | | | | | |
| VTi 120 ch Chic | ★★★ | 16685 | 14805 | 12590 | | |
| THP 160 ch So Chic BMP6 | ★★★★ | 24030 | 20265 | 17330 | | |

NB : le kilométrage de cotation est de 15 000 km/an pour les essence et de 25 000 km/an pour les diesels.
*Ce verdict correspond à celui que nous publions dans nos Fiches occasion.

Données fournies par AUTOVISTA
Membre d'EUROTAXGLASS'S GROUP

| MODÈLES | VERDICT AJ | 13 | 12 | 11 | 10 | 09 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| HDi 110-115 ch Chic | ★★★ | 21565 | 14750 | 11830 | | |
| HDi 135 ch So Chic | | 21565 | | | | |
| HDi 160 ch So Chic | ★★★★ | 21740 | 17800 | 14220 | | |
| **C4 PICASSO** | | | | | | |
| HDi 90 ch Confort | ★★★ | 17600 | | | | |
| HDi 110 ch Airdream | ★★★★ | 15890 | 12875 | 10935 | 9155 | 8955 |
| e-HDi 115 ch Attraction | ★★★★ | 18255 | | | | |
| HDi 138 ch Confort BMP6 | ★★★★ | | | | 10340 | 9610 |
| HDi 150 ch Millenium | ★★★★ | | 14784 | 12585 | | |
| **C4 AIRCROSS** | | | | | | |
| HDi 115 ch Attraction | | 18830 | 16010 | | | |
| HDi 150 ch Confort | | 21385 | 18175 | | | |
| **C5** | | | | | | |
| HDi 110-115 ch Attraction | ★★★★ | 15840 | 12580 | 10725 | 9180 | 7995 |
| HDi 140 ch Confort | ★★★★ | 19530 | 15450 | 13045 | 11020 | 9885 |
| HDi 160-173 ch Exclusive | ★★★★ | 19910 | 16100 | 13615 | 11550 | 10645 |
| HDi 200 ch Exclusive | ★★★★ | 23975 | 19290 | 15990 | | |
| **DS5** | | | | | | |
| e-HDi 110 ch Airdream Chic BMP6 | ★★★★ | 21840 | | | | |
| HDi 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 | 10615 |
| **C-CROSSER** | | | | | | |
| HDi 160 ch Exclusive | ★★★★ | 22905 | 18865 | 17750 | 14900 | 12000 |
| **DACIA** | | | | | | |
| **SANDERO** | | | | | | |
| 1.2 75 ch / 1.4 MPI 75 ch Ambiance | ★★★★ | 6045 | 5615 | 5090 | 4390 | 3920 |
| TCE 90 ch / 1.6 MPI 90 ch Laureate | ★★★★ | 7740 | 6975 | 6080 | 5530 | 5790 |
| 1.5 dCi 70 ch Ambiance | ★★★ | 9065 | 8800 | 6630 | 5775 | 5350 |
| 1.5 dCi 85-90 ch Laureate | ★★★★ | 10460 | 9425 | 7530 | 6605 | 6115 |
| **LOGAN** | | | | | | |
| 1.2 75 ch / 1.4 MPI | ★★ | 5760 | 5165 | 4610 | 3770 | 3325 |
| TCe 90 ch / 1.6 MPI 90 ch Laureate | ★★★★ | 7475 | 6825 | 5230 | 4940 | 4385 |
| 1.5 dCi 70 ch Ambiance | ★★★★★ | 8130 | 7915 | 5910 | 5155 | 4500 |
| 1.5 dCi 85-90 ch Laureate | ★★★★ | 9475 | 8320 | 6700 | 5825 | 5080 |
| **LODGY** | | | | | | |
| 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** | | | | | | |
| 1.2 69 ch | ★★★ | 10435 | 9085 | 9150 | 5960 | 4770 |
| 0.9 85 ch TwinAir s/s Lounge | ★★ | 10700 | 9315 | 8430 | | |
| 1.4 100 ch Lounge | ★★★ | 11705 | 10005 | 9190 | 7765 | 7120 |
| 1.3 Mjet 75 ch Pop | ★★★ | | | | 6500 | 5555 |
| 1.3 Mjet 95 ch s/s Lounge | ★★★ | 12155 | 10485 | 9340 | 7690 | |
| **500L** | | | | | | |
| 1.4 95 ch Easy | | 10240 | | | | |
| 0.9 105 ch TwinAir Easy | | 11065 | | | | |
| 1.3 Mjet 85 ch Easy BVA | | 15590 | | | | |
| 1.6 Mjet 105 ch Easy | | 16655 | | | | |
| **PANDA** | | | | | | |
| 1.2 69 ch Dynamic | ★★ | 6310 | 5550 | 4840 | 4140 | |
| 0.9 85 ch TwinAir Easy | ★★★ | 10110 | 8640 | | | |
| 1.3 Mjet Emotion | ★★★ | 11715 | 7065 | 5800 | 5175 | |
| **PUNTO CULT** | | | | | | |
| 1.2 69 ch s/s Cult | | | | | | |
| 1.3 Mjet 75 ch s/s Cult | | | | | | |
| **GRANDE PUNTO** | | | | | | |
| 1.2 65 ch Dynamic | ★★ | | | | 5500 | 5100 |
| 1.4 T-Jet 120 ch Dynamic | ★★ | | | | 6750 | 6110 |
| 1.3 Mjet 75 ch Dynamic | ★★★ | | | | 5430 | 4920 |
| 1.3 Mjet 90 ch Dynamic | ★★★ | | | | 5925 | 5210 |
| 1.6 Mjet 120 ch Emotion | ★★★★ | | | | 6275 | 5620 |
| **PUNTO EVO** | | | | | | |
| 1.2 65-69 ch Dynamic | ★★ | 8715 | 7645 | 6410 | 5570 | |
| 1.4 77 ch Dynamic | ★★ | 8855 | 7920 | 6460 | 5830 | |
| 0.9 TwinAir 85 ch Easy | | 9715 | | | | |
| 1.4 MultiAir 105 ch s/s Dynamic | ★★★ | 9910 | 8330 | 7475 | 6390 | |
| 1.3 Mjet 75 ch s/s Dynamic | ★★★ | 9635 | 8030 | 6285 | 5280 | |
| 1.3 Mjet 85 ch s/s Dynamic | ★★★ | 10310 | 8735 | 7145 | 6030 | |
| 1.3 Mjet 95 ch s/s Dynamic | ★★★ | 11030 | | | | |
| 1.6 Mjet 120 ch Emotion | ★★★ | | | 8760 | 6645 | 5690 |
| **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 / 1.4 T-Jet 150 ch Elegance | ★★★★ | 13380 | 11280 | 8875 | 6940 | 6335 |
| 1.6 Mjet 90 ch Dynamic / 1.9 Mjet 90 ch Dynamic | ★★★★ | | | 8055 | 6325 | 5185 |
| 1.6 Mjet 105 ch Dynamic | ★★★★★ | 13465 | 11205 | 8340 | 6545 | 5370 |
| 1.6 Mjet 120 ch Dynamic | ★★★★★ | 13645 | 11350 | 8660 | 7005 | 5680 |
| **IDEA** | | | | | | |
| 1.3 Mjet 95 ch s/s Dynamic | | | 8570 | 6850 | 5530 | 4620 |
| **SEDICI** | | | | | | |
| 1.9 Mjet 4x2 Dynamic | | | | 10310 | 8750 | 6715 |
| 2.0 Mjet 4x4 Dynamic | | 17560 | 11335 | 9175 | 7820 | 5660 |
| **FREEMONT** | | | | | | |
| 2.0 Mjet 140 ch 4x2 | | 22665 | 18970 | | | |
| 2.0 Mjet 170 ch 4x2 | | 23860 | 20235 | | | |
| **FORD** | | | | | | |
| **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** | | | | | | |
| 1.25 60 ch Ghia | ★★ | 9230 | 8120 | 6890 | 5465 | 4460 |
| 1.0 80 ch Titanium / 1.25 82 ch Ambiente | ★★★ | 11560 | 8475 | 7195 | 6035 | 4990 |
| 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 s/s Titanium | ★★★★ | 14420 | 11575 | | | |
| 1.4 TDCi 68-70 ch Ghia | ★★★★ | | 8230 | 7055 | 5910 | 5165 |
| 1.5 TDCi 75 ch Trend | ★★★★ | 9725 | | | | |
| 1.6 TDCi 95 ch Ghia | ★★★★ | 10635 | 9810 | 8460 | 7130 | 6680 |
| **FUSION** | | | | | | |
| 1.4 80 ch Plus | | | | 7600 | 6385 | 5575 |
| 1.6 100 ch Plus | | | | 7820 | 6565 | 5720 |
| 1.4 TDCi 68 ch Plus | | | | | 6320 | 5540 |
| 1.6 TDCi 90 ch Plus | | | | | 6680 | 5860 |

| MODÈLES | VERDICT AJ | 13 | 12 | 11 | 10 | 09 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **FOCUS** | | | | | | |
| 1.6 Ti-VCT 85 ch Trend / 1.4 80 ch | ★★ | 13000 | 10555 | 9485 | 8215 | 7415 |
| 1.6 SCTi 100 ch s/s Titanium | ★★★★ | 14195 | 11565 | | | |
| 1.6 Ti-VCT 100-105 ch Titanium | ★★ | | 12695 | 10645 | 8630 | 7795 |
| 1.6 Ti-VCT 115 ch Trend | ★★★ | | | | 8900 | 8045 |
| 1.6 SCTi 125 ch s/s Titanium | ★★★★ | 15110 | 12335 | | | |
| 1.6 Ti-VCT 125 ch Titanium PowerShift A | ★★★★ | 16645 | 13540 | | | |
| 2.0 145 ch Ghia | ★★★ | | | 10750 | 9460 | 8520 |
| 1.6 SCTi 150 ch Titanium | ★★★★ | 16520 | 13455 | 11275 | | |
| 1.6 TDCi 90-95 ch s/s Titanium | ★★★★ | 13655 | 11305 | 9820 | 7950 | 7110 |
| 1.6 TDCi 110-115 ch s/s Titanium | ★★★★★ | 15835 | 13280 | 11890 | 8135 | 7480 |
| 1.8 TDCi 115 ch Trend | ★★★ | | | | 7650 | 6800 |
| 2.0 TDCi 136-140 ch Titanium | ★★★★ | 15985 | 13340 | 11905 | 8580 | 7610 |
| 2.0 TDCi 163 ch Titanium | ★★★★ | 16580 | 16865 | 12390 | | |
| **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 | ★★★★ | 15000 | 12780 | | | |
| 1.0 125 ch s/s Titanium | ★★★★ | 15115 | 13180 | | | |
| 1.5 TDCi 75 ch Ambiente | ★★★ | 13480 | 11360 | | | |
| 1.6 TDCi 95 ch Titanium | ★★★★ | 14815 | 12475 | | | |
| **MONDEO** | | | | | | |
| 1.8 TDCi 100 ch Trend | ★★ | | | | 8015 | 6715 |
| 2.0 / 1.6 TDCi 115 ch Titanium | ★★★★ | 15980 | 14420 | 11870 | 8885 | |
| 2.0 TDCi 140 ch Trend / Ghia | ★★★★ | 18175 | 14545 | 12325 | 9355 | |
| 2.0 TDCi 163 ch Titanium / 2.2 TDCi 175 ch Ghia | ★★★★ | 19675 | 16850 | 14225 | 10620 | |
| 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 | 13595 | 9070 | 7910 |
| 2.0 TDCi 163 ch Titanium | ★★★★★ | 19935 | 16395 | 13825 | | |
| **S-MAX** | | | | | | |
| 1.6 TDCi 115 ch s/s Titanium | | 21380 | 18410 | 15715 | 12965 | |
| 1.8 TDCi 125 ch Trend | | | | | 11005 | 9680 |
| 2.0 TDCi 140 ch Trend | | 22210 | 19125 | 16310 | 13845 | |
| 2.0 TDCi 163 ch Sport Edition / 2.2 TDCi 175 ch Titanium | | 24555 | 21090 | 17845 | 15150 | |
| 2.2 TDCi 200 ch Sport Edition | | 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 / 2.2 TDCi 175 ch Ghia | ★★★★ | 25550 | 21490 | 16735 | 13540 | 11960 |
| **HONDA** | | | | | | |
| **JAZZ** | | | | | | |
| 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 | ★★★ | | | 10800 | 8660 | 7650 |
| 1.8 i-VTEC Sport | ★★★★ | 17800 | 14025 | 12190 | 10270 | 9110 |
| 2.2 i-CTDI Comfort | ★★★★ | 19680 | 17115 | 15225 | 11470 | 9625 |
| **ACCORD** | | | | | | |
| 2.2 i-DTEC Elegance / 2.2 i-CTDI Sport | ★★★★ | 27310 | 23830 | 19355 | 11465 | 9770 |
| 2.2 i-DTEC 180 S | ★★★★ | 21165 | 17985 | 14465 | | |
| **CR-V** | | | | | | |
| 2.2 i-DTEC 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 78-85 ch Pack | | 9520 | 8255 | 6980 | 5260 | 4570 |
| 1.4 100 ch Pack Sensation | | 11930 | | | | |
| 1.1 CRDi 75 ch / 1.4 CRDi 75 ch Pack Clim | | 10475 | 8620 | 7265 | 6140 | 5420 |
| 1.4 CRDi 90 ch Pack Color 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 | 6365 |
| 2.0 CRDi 140 ch Pack Luxe | ★★★ | | | | 8170 | 6955 |
| **i40** | | | | | | |
| 1.6 GDI 135 ch Pack Sensation | | 17055 | 14360 | | | |
| 1.7 CRDi 115 ch Pack Sensation | | 17210 | 14590 | | | |
| 1.7 CRDi 136 ch Pack Premium | | 20790 | 17715 | | | |
| **ix20** | | | | | | |
| 1.4 CRDi 75 ch Blue Drive Pack Evidence | | | 9150 | 8215 | | |
| 1.4 CRDi 90 ch Pack Inventive | | 12380 | 10255 | | | |
| 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-vallee.fr

| MODÈLES | VERDICT AJ | 13 | 12 | 11 | 10 | 09 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **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 D S 275 ch Luxe Premium BVA | ★★★★ | 42550 | 36270 | 30580 | 22590 | 18765 |
| **F-TYPE CABRIOLET** | | | | | | |
| 3.0 340 ch BVA | | 57250 | | | | |
| 3.0 380 ch BVA | | 66250 | | | | |
| 5.0 495 ch BVA | | 77470 | | | | |

| MODÈLES | VERDICT AJ | 13 | 12 | 11 | 10 | 09 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **XJ** | | | | | | |
| V6 3.0D 275 ch Luxe | | 58365 | 43715 | 34295 | 28100 | |
| **XK** | | | | | | |
| Coupé 5.0 V8 385 ch BVA | | 64655 | 51990 | 38850 | 29520 | 23800 |
| Cabriolet 5.0 V8 385 ch BVA | | 68975 | 58645 | 43615 | 33395 | 27225 |
| **JEEP** | | | | | | |
| **WRANGLER** | | | | | | |
| 2.8 CRD 177-200 ch Rubicon / Sahara BVA | ★★★★ | 30710 | 27240 | 24325 | 18940 | 15890 |
| **COMPASS** | | | | | | |
| 2.0 CRD 136-140 ch Limited | | 21675 | 18140 | 15380 | 11535 | 10065 |
| 2.2 CRD 163 ch Overland | | 23895 | 20000 | 17975 | | |
| **CHEROKEE** | | | | | | |
| 2.8 CRD Limited A | | | | 18865 | 14425 | 12710 |
| **GRAND CHEROKEE** | | | | | | |
| 3.0 CRD Limited A | | 34720 | 30610 | 25365 | 18930 | 15850 |
| **KIA** | | | | | | |

NOISY AUTOS SERVICES Tél : 01 48 45 59 72
108, rue Vaillant Couturier - 93130 Noisy-le-Sec
Contacter : Virginie ou Laurent
GARGES AUTOS SERVICES - Tél : 01 39 93 60 33
11, rue Marcel Cerdan - 95140 Garges les Gonesses
Contacter : Edouard ou Xavier
Nouveau site : www.nas-kia.com
KIA MOTORS

| MODÈLES | VERDICT AJ | 13 | 12 | 11 | 10 | 09 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **PICANTO** | | | | | | |
| 1.0 LX | | 8820 | 7820 | 6825 | 4450 | 3890 |
| 1.1 EX Pack | | | | | 5500 | 4370 |
| 1.25 85 ch Premium | | 9740 | 8640 | 7535 | | |
| 1.1 CRDi 75 ch Active | | | | | 3815 | 3355 |
| **RIO** | | | | | | |
| 1.2 85 ch ISG Active | | 8840 | 7505 | | | |
| 1.4 97-109 ch Active / Premium | | 13155 | 11415 | 8680 | 5020 | 4200 |
| 1.1 CRDi 75 ch ISG | | 10845 | 9235 | | | |
| 1.4 CRDi 90 ch Active | | 13480 | 11510 | | | |
| 1.5 CRDi 110 ch Active | | | | 6910 | 5645 | 5255 |
| **CEE'D** | | | | | | |
| 1.4 90-100 ch Motion | ★★★ | 12760 | 10940 | 7935 | 6730 | 5950 |
| 1.6 DOHC CVVT Motion | ★★★★ | | | 9235 | 7655 | 6595 |
| 1.6 GDI 135 ch Active | ★★★★ | 15080 | 12965 | | | |
| 1.4 90 ch Active / 1.6 CRDi 90 ch Active | ★★★ | 14455 | 12420 | 9905 | 7565 | 6390 |
| 1.6 CRDi 115 ch Active | ★★★★ | 16250 | 13990 | 10380 | 8230 | 6720 |
| 1.6 CRDi 128 ch ISG Sport Navi | ★★★★ | 16960 | 14610 | 10960 | | |
| 2.0 CRDi 140 ch Sport | ★★★ | | | | 8060 | 7295 |
| **VENGA** | | | | | | |
| 1.4 90 ch Active | | 13235 | 11880 | 8820 | 7680 | |
| 1.6 125 ch Active A | | 13555 | 11950 | 9930 | 8565 | |
| 1.4 CRDi 90 ch ISG Active | | | 11620 | 9720 | 7940 | |
| 1.6 CRDi 115 ch Premium | | 14580 | 13015 | 10470 | 8485 | |
| **SOUL** | | | | | | |
| 1.6 126 ch Play | | | | 7550 | 6190 | 5465 |
| 1.6 GDI 140 ch Active | | 13095 | 10940 | | | |
| 1.6 CRDi 128 ch Style | | 14735 | 12825 | 10200 | 7295 | 6290 |
| **OPTIMA** | | | | | | |
| 1.7 CRDi 136 ch Active | | 21230 | 17965 | | | |
| **CARENS** | | | | | | |
| 1.7 CRDi 115 ch Active | | 20275 | | | | |
| 1.7 CRDi 136 ch Active | | 20735 | | | | |
| 2.0 CRDi 140 ch Sport | | | 12390 | 10185 | 8245 | 6930 |
| **SORENTO** | | | | | | |
| 2.5 CRDi 170 ch EX Major | | | | | 11360 | 9795 |
| 2.2 CRDi 197 ch Active | | 21675 | 18455 | 15430 | | |
| **SPORTAGE** | | | | | | |
| 2.0 CRDi 136 ch 4WD Active | ★★★★ | 23485 | 20650 | 18080 | 9380 | 8710 |
| **LANCIA** | | | | | | |
| **YPSILON** | | | | | | |
| 1.2 69 ch Gold | | | 8155 | 6670 | 5230 | 4060 |
| 0.9 TwinAir 85 ch s/s Gold | | 10590 | 8790 | 7350 | | |
| 1.3 MJet 95 ch s/s Gold | | 12590 | 10155 | 7995 | | |
| **DELTA** | | | | | | |
| 1.6 MJet 120 ch DI Lusso | ★★★★★ | 22895 | 18565 | 15590 | 10065 | 8470 |
| 2.0 MJet 165 ch Oro | ★★★★ | | 18820 | 15810 | 8850 | 7470 |
| 1.9 MJet 190 ch DI Lusso | ★★★★★ | 23125 | 19895 | 16685 | 10440 | 8630 |
| **THEMA** | | | | | | |
| 3.0 V6 MJet 190 ch Platinium BVA | | 29785 | 24355 | | | |
| 3.0 V6 MJet 239 ch Platinium BVA | | 32250 | 26255 | | | |
| **VOYAGER** | | | | | | |
| 2.8 MJet 163 ch Gold BVA | | 31290 | 25280 | | | |
| **LAND ROVER** | | | | | | |
| **FREELANDER** | | | | | | |
| TD4 HSE BVA | | 30435 | 20780 | 17680 | 13525 | 12395 |
| **RANGE ROVER EVOQUE** | | | | | | |
| TD4 Dynamic | ★★★★★ | 36350 | 32710 | 29780 | | |
| ED4 Dynamic | ★★★★ | 34385 | 30900 | 28115 | | |
| SD4 Dynamic | ★★★★★ | 41135 | 37060 | 33800 | | |
| **RANGE ROVER** | | | | | | |
| TDV8 HSE BVA | | 61025 | 57330 | 44930 | 33480 | 31865 |
| **RANGE ROVER SPORT** | | | | | | |
| TD V6 DPF HSE BVA | | 56010 | 46500 | 45035 | 35900 | |
| **LEXUS** | | | | | | |
| **CT** | | | | | | |
| 200h 136 ch Emotion | | 21235 | 18430 | 16085 | | |
| **RX** | | | | | | |
| 350 3.5 V6 Pack Luxe | | | | 36020 | 31455 | 28145 |
| 400h 3.3 V6 Pack President | | | | | 25260 | 22295 |
| 450h 3.5 V6 Pack President | | 44025 | 38770 | 36360 | 31390 | 29120 |
| **MAZDA** | | | | | | |
| **MAZDA2** | | | | | | |
| 1.3 Élégance | | 10760 | 9100 | 7945 | 5650 | 4960 |
| 1.5 MZR Performance | | 12240 | 10290 | 8990 | 6320 | 5525 |
| 1.4 MZ-CD Élégance | | | | | 6145 | 5290 |
| 1.6 MZ-CD Performance | | 11540 | 9940 | 8490 | 6650 | 5675 |
| **MAZDA3** | | | | | | |
| 1.6 MZR Élégance | ★★★★ | 14475 | 12385 | 10320 | 8960 | 7970 |
| 2.0 MZR Performance | ★★★★ | 16985 | 14500 | 12000 | 10465 | 9360 |
| 1.6 MZ-CD 110-115 ch Harmonie | ★★★★ | 15645 | 13255 | 10320 | 9190 | 8030 |
| 2.2 MZR-CD 183 ch Dynamique | ★★★★ | 19040 | 16135 | | | |
| **MAZDA5** | | | | | | |
| 2.0 MZR-CD / DISI 110-115 ch 7PL Élégance | | 18000 | 15620 | 12730 | 9615 | 7870 |

| MODÈLES | VERDICT AJ | 13 | 12 | 11 | 10 | 09 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **MAZDA6** | | | | | | |
| 2.2 MZR-CD 125-129 ch Performance | | 18965 | 15275 | 12010 | 9830 | 8460 |
| 2.2 MZR-CD 163 ch Sport | | | | 10040 | 11020 | 9395 |
| 2.2 MZR-CD 180 ch Dynamique | | 21465 | 17160 | 13355 | 10630 | 10515 |
| **MX-5** | | | | | | |
| 1.8 Élégance | ★★★★ | 21440 | 16995 | 15105 | 13215 | 11445 |
| 2.0 MZR Performance | ★★★★ | 24660 | 19905 | 17630 | 14760 | 12950 |
| **MERCEDES** | | | | | | |
| **CLASSE A II** | | | | | | |
| 160 BlueEfficiency Classic | ★★ | | 12445 | 10075 | 8490 | 7590 |
| 170 Classic | ★★ | | 14385 | 11635 | 9710 | 8065 |
| 200 Classic | ★★★ | | 15980 | 12855 | 10680 | 9390 |
| 200 Turbo Avantgarde | ★★★ | | | | 10930 | 9570 |
| 160 CDI Classic | ★★★ | | 13845 | 10520 | 8135 | 7055 |
| 180 CDI Classic | ★★★★ | | 14690 | 11160 | 8630 | 7805 |
| 200 CDI Avantgarde | ★★★★ | | 16715 | 12655 | 9740 | 8260 |
| **CLASSE A III** | | | | | | |
| 180 BlueEfficiency Fascination | ★★ | 26635 | 23245 | | | |
| 200 BlueEfficiency Fascination | ★★★ | 27650 | 23955 | | | |
| 250 Fascination | ★★★ | 31935 | 27785 | | | |
| 180 CDI Fascination | ★★★ | 22450 | 18940 | | | |
| 200 CDI Fascination | ★★★★ | 23715 | 20025 | | | |
| 220 CDI Fascination | ★★★★ | 30735 | 25800 | | | |
| **CLA** | | | | | | |
| 180 BlueEfficiency Inspiration | ★★ | 22570 | | | | |
| 200 BlueEfficiency Fascination | ★★★ | 30875 | | | | |
| 250 Fascination | ★★★ | 34635 | | | | |
| 180 CDI Fascination | ★★★ | 27965 | | | | |
| 200 CDI Fascination | ★★★★ | 33740 | | | | |
| 220 CDI Fascination | ★★★★ | 37370 | | | | |
| **CLASSE B** | | | | | | |
| 160 BlueEfficiency Classic / 150 | ★★ | | | 12980 | 11315 | 10420 |
| 180 BlueEfficiency / 170 | ★★★ | 19805 | 16835 | 14230 | 12325 | 10975 |
| 200 | ★★★ | 22115 | 18600 | 15390 | 1320 | 11860 |
| 250 Design | ★★★★ | 27860 | 19485 | | | |
| 200 Turbo | ★★★ | | | | 14040 | 12470 |
| 180 CDI | ★★★★ | 24065 | 20910 | 14600 | 12235 | 10405 |
| 200 CDI | ★★★★ | 23575 | 20535 | 16100 | 13280 | 11230 |
| **CLASSE C** | | | | | | |
| 180 CDI BlueEfficiency Avantgarde | ★★ | 25645 | 21290 | 18415 | 14905 | |
| 200 CDI BlueEfficiency Classic | ★★★ | 27065 | 22355 | 19140 | 14885 | 13675 |
| 220 CDI BlueEfficiency Classic | ★★★★ | 28870 | 23895 | 20390 | 15810 | 13580 |
| 250 CDI BlueEfficiency Avantgarde | ★★★★ | 31785 | 26475 | 22840 | 16470 | 14085 |
| 320 / 350 CDI Avantgarde | ★★★★ | 36546 | 30415 | 22210 | 20140 | 15750 |
| 300 CDI BE Avantgarde 4-MATIC A | ★★★★ | 36930 | 30730 | | | |
| **SLK** | | | | | | |
| 200 K | | | | | | |
| 250 K BlueEfficiency BVA | | | | | | |
| 280 / 300 | | | | | | |
| 350 | | | | | | |
| 250 CDI BlueEfficiency BVA | | | | | | |
| **CLASSE E** | | | | | | |
| 200 CDI Classic | ★★ | 30305 | 28785 | 24735 | | |
| 220 CDI Classic | ★★ | 33135 | 30425 | 25830 | 19560 | 17170 |
| 250 CDI BE Avantgarde Executive | ★★★ | 34925 | 31980 | 27135 | 20510 | 17975 |
| 300 BlueTEC Classic BVA | ★★★ | 37345 | 34115 | 28965 | | |
| 320 / 350 CDI Classic BVA | ★★★★ | 40240 | 35885 | 30260 | 23540 | 20520 |
| **CLS** | | | | | | |
| 250 CDI BlueEfficiency BVA | ★★★★ | 48840 | 42535 | 35170 | | |
| 320 CDI A / 350 CDI | ★★★★ | 52465 | 45460 | 35795 | 24680 | 21150 |
| **CLASSE S** | | | | | | |
| 250 CDI L BlueEfficiency BVA | | 51865 | 40280 | 33385 | | |
| 350 CDI / 320 CDI | | 60595 | 46730 | 40100 | 30890 | 26275 |
| **SL ROADSTER** | | | | | | |
| 300 BVA | | | | 46965 | 40145 | 36015 |
| 350 BlueEfficiency BVA | | 72730 | 63170 | 51125 | 43840 | 39250 |
| 500 BlueEfficiency BVA | | 90985 | 78970 | 62710 | 53865 | 48275 |
| **CLASSE R** | | | | | | |
| 300 CDI 7 PL BE BVA | | | 35115 | 29745 | 25300 | 20525 |
| **GLK** | | | | | | |
| 200 CDI BlueEfficiency | | 29490 | 25615 | | | |
| 220 CDI BlueEfficiency | | 30785 | 26715 | 22445 | 18550 | |
| 250 CDI BlueEfficiency 4MATIC BVA | | 38390 | 33355 | 26435 | 21910 | |
| 350 CDI / 320 CDI | | 41560 | 36125 | 27130 | 22150 | 18890 |
| **CLASSE M** | | | | | | |
| 300 / 280 CDI BVA | | | | 30120 | 25320 | 22065 |
| 320 CDI BVA | | | | 31610 | 26590 | 22060 |
| 250 BlueTEC BVA | | 45940 | 39860 | | | |
| 300 CDI BlueEfficiency BVA | | | 34020 | 31735 | 26525 | |
| 350 BlueTEC BVA | | 49745 | 43175 | | | |
| **GL** | | | | | | |
| 320 CDI A / 350 CDI | | 56265 | 50990 | 43975 | 36875 | 32730 |
| 420 CDI A / 450 CDI | | | | 47985 | 40000 | 35645 |
| **MINI** | | | | | | |
| **MINI** | | | | | | |
| 75 ch One | ★★★ | 13340 | 12045 | 11020 | 8760 | 7640 |
| 95 ch One | ★★★ | 13550 | 12160 | 10960 | 9315 | 8135 |
| 120 ch Cooper | ★★★★ | 16050 | 14370 | 12940 | 10675 | 9340 |
| 175-184 ch Cooper S | ★★★ | 20605 | 18405 | 16515 | 13060 | 11145 |
| 211 ch John Cooper Works | ★★★★ | 24525 | 21960 | 19750 | 15710 | 13855 |
| D 110 ch Cooper | ★★★★ | 15035 | 13360 | 11840 | 9840 | 8510 |
| SD 143 ch Cooper S | ★★★★ | 17195 | 15085 | 13295 | | |
| **MINI CABRIOLET** | | | | | | |
| One 95-98 ch | ★★★ | 16845 | 15075 | 13450 | 11815 | |
| Cooper 120-122 ch | ★★★ | 19395 | 17190 | 15165 | 12820 | 11465 |
| Cooper S 184 ch | ★★★★ | 22740 | 20110 | 17590 | 15130 | 13110 |
| 211 ch John Cooper Works | ★★★ | 26930 | 23915 | 20990 | 17655 | 15375 |
| D 112 ch Cooper | ★★★★ | 20475 | 18110 | 16090 | | |
| SD 143 ch Cooper S | ★★★★ | 22840 | 20170 | 18055 | | |
| **MINI COUPÉ** | | | | | | |
| 122 ch Cooper | ★★★★ | 17460 | 15605 | | | |
| 184 ch Cooper S | ★★★★ | 20980 | 18585 | | | |
| 211 ch John Cooper Works | ★★★★ | 25105 | 22285 | | | |
| SD 143 ch Cooper S | ★★★★ | 20500 | 17595 | | | |
| **MINI CLUBMAN** | | | | | | |
| 95 ch One | ★★★ | 14480 | 12930 | 11625 | 9940 | 8685 |
| 120 ch Cooper | ★★★★ | 17475 | 15520 | 13885 | 11165 | 9785 |
| 184 ch Cooper S | ★★★ | 21310 | 18930 | 16835 | 12665 | 12275 |
| 211 ch John Cooper Works | ★★★★ | 25210 | 22415 | 19660 | 15515 | 13665 |
| D 90 ch One | ★★★★ | 14880 | 12940 | 11280 | | |
| 110 ch Cooper | ★★★★ | 18380 | 15960 | 13975 | 10190 | 8660 |
| SD 143 ch Cooper S | ★★★★ | 20795 | 18030 | 15680 | | |
| **MINI PACEMAN** | | | | | | |
| 122 ch Cooper | ★★★★ | 21450 | | | | |
| 184 ch Cooper S | ★★★★ | 24660 | | | | |

| MODÈLES | VERDICT AJ | 13 | 12 | 11 | 10 | 09 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 211 ch John Cooper Works | ★★★★ | 28565 | | | | |
| D 90 ch One | ★★★★ | 24490 | | | | |
| SD 143 ch Cooper S | ★★★★ | 26070 | | | | |
| **MINI COUNTRYMAN** | | | | | | |
| 98 ch One | ★★★ | 17340 | 15570 | 14135 | | |
| 122 ch Cooper | ★★★★ | 19270 | 17260 | 15540 | | |
| 184 ch Cooper S | ★★★ | 23615 | 21080 | 18910 | | |
| 218 ch John Cooper Works | ★★★★ | 29690 | | | | |
| D 90 ch One | ★★★★ | 18830 | 16865 | 15100 | | |
| D 112 ch Cooper | ★★★★ | 21060 | 18720 | 16740 | | |
| D 143 ch Cooper S | ★★★★ | 24110 | 21470 | 19380 | | |
| **MITSUBISHI** | | | | | | |
| **ASX** | | | | | | |
| 1.8 DI-D Instyle | | 21205 | 17070 | 16500 | | |
| 1.8 DI-D Instyle 4x4 | | 23185 | 20475 | 17170 | | |
| **OUTLANDER** | | | | | | |
| 2.2 DI-D 156 Instyle TC-SST | | 29840 | 23310 | 19065 | 15905 | |
| 2.2 DI-D 177 Instyle | | | 23390 | 16910 | | |
| **PAJERO LONG** | | | | | | |
| 3.2 DI-D Instyle BVA | | 36940 | 31365 | 26185 | 22405 | 19215 |
| **NISSAN** | | | | | | |
| **PIXO** | | | | | | |
| 1.0 68 ch Acenta | | 6540 | 5580 | 4705 | 3990 | |
| **MICRA** | | | | | | |
| 1.2 65 ch Acenta | ★★ | | | | 6175 | 4950 |
| 1.2 80 ch Acenta | ★★★★ | 10000 | 8100 | 6550 | | |
| 1.4 88 ch Lolita Lempicka | ★★★ | | | | 7355 | 6310 |
| 1.2 DIG-S Acenta | ★★★★ | 10075 | 8145 | | | |
| 1.5 dCi 86 ch Lolita Lempicka | ★★★ | | | | 6415 | 5545 |
| **NOTE** | | | | | | |
| 1.4 88 ch Visia | | 11970 | 10365 | 8640 | 6805 | 6015 |
| 1.6 110 ch Acenta | | 12425 | 10750 | 8980 | 7305 | 6460 |
| 1.5 dCi 86 ch Life | | 11290 | 9385 | 8030 | 7275 | 6310 |
| 1.5 dCi 106 ch Life | | | | | 7750 | 6715 |
| **JUKE** | | | | | | |
| 1.4 94 ch | | 12870 | | | | |
| 1.6 117 ch Acenta | ★★★ | 17160 | 14745 | 11140 | | |
| 1.6 DIG-T 190 ch Acenta | ★★★ | 20820 | 17855 | 12235 | | |
| 1.6 Turbo Nismo | ★★★★ | 22925 | | | | |
| 1.5 dCi 110 ch Visia | ★★★★ | 14975 | 13090 | 11125 | | |
| **QASHQAI** | | | | | | |
| 1.5 dCi 106 ch Visia | ★★★★ | 16725 | 14375 | 12145 | 10430 | 9245 |
| 1.6 dCi 130 ch s/s Acenta | ★★★★ | 18740 | 16035 | 14350 | 13815 | 11735 |
| 2.0 dCi 150 ch Acenta | ★★★★ | 23025 | 21225 | 13910 | 11935 | |
| **X-TRAIL** | | | | | | |
| 2.0 dCi 150 ch 4x4 LE | | 23735 | 22400 | 19230 | 14820 | 12980 |
| **PATHFINDER** | | | | | | |
| 2.5 dCi 171 ch 7PL SE | | | | | 16700 | 14965 |
| 2.5 dCi 190 ch 7PL LE | | 34030 | 29130 | 24020 | 20325 | |
| 3.0 V6 dCi 231 ch 7PL BVA | | 38110 | 32590 | | | |
| **370Z** | | | | | | |
| Coupé 3.7 V6 328 ch GT Edition | | 31935 | 28415 | 24390 | 20865 | 18590 |
| Roadster 3.7 V6 328 ch Pack | | 33025 | 29000 | 24040 | 20480 | |
| **OPEL** | | | | | | |
| **AGILA** | | | | | | |
| 1.0 65 ch | ★★★★ | 8860 | 7205 | 6335 | 5325 | 4630 |
| 1.2 86 ch | ★★★★ | | | | 5640 | 4920 |
| 1.2 94 ch s/s | ★★★★ | 9135 | 7755 | 6610 | | |
| 1.3 CDTI 75 ch | ★★★ | | | | 5270 | 4565 |
| **CORSA** | | | | | | |
| 1.2 80-85 ch Edition | ★ | 9460 | 8550 | 7555 | 6435 | |
| 1.4 90-100 ch Cosmo | ★★★ | 10795 | 9025 | 8000 | 6755 | |
| 1.4 120 ch s/s Cosmo | ★★★★ | 11230 | | | | |
| 1.3 CDTI 75 ch Cosmo | ★★★ | 10750 | 7790 | 6735 | 6200 | |
| 1.3 CDTI 90-95 ch Cosmo | ★★★★ | 11000 | 9680 | 8360 | 6865 | |
| 1.7 CDTI 125 ch Cosmo | ★★★ | 11300 | 10020 | 8645 | 7270 | |
| **ASTRA** | | | | | | |
| 1.4 90 ch Enjoy | ★★ | | | | 6900 | 6060 |
| 1.6 115 ch Cosmo | ★★★ | | | | 7940 | 6910 |
| 1.4 100 ch Edition | ★★★★ | 13070 | | | | |
| 1.4 120 ch s/s Edition | ★ | 15520 | 12725 | | | |
| 1.4 140 ch / 1.8 140 ch Cosmo | ★★★★ | 16050 | 13075 | 11385 | | |
| 1.3 CDTI 90-95 ch Enjoy | ★★★★ | | 10020 | 9670 | 8615 | 5860 |
| 1.7 CDTI 100-110 ch Enjoy | ★★★ | 16580 | 12435 | 11735 | 7045 | 6145 |
| 1.7 CDTI 125 ch Magnetic | ★★★★ | 16965 | 13965 | 11905 | 7205 | 6220 |
| 2.0 CDTI 160-165 ch Cosmo | ★★★★ | 17215 | 13915 | 11415 | | |
| **INSIGNIA** | | | | | | |
| 2.0 CDTI 110 ch Connect Pack | ★★★★ | 19150 | 15840 | 13690 | 10690 | 9670 |
| 2.0 CDTI 130 ch Connect Pack | ★★★★ | 19050 | 15600 | 13945 | 11880 | 10620 |
| 2.0 CDTI 160 ch Cosmo | ★★★★ | 22950 | 19100 | 14935 | 12710 | 11470 |
| 2.0 CDTI 195 ch s/s Cosmo Pack | ★★★★ | 26580 | 21145 | | | |
| **MERIVA** | | | | | | |
| 1.4 95 s/s / 1.4 90 ch Essentia | ★★ | | | | 5765 | 4655 |
| 1.4 100 ch Cosmo / 1.6 105 ch Cosmo | ★★★ | 13300 | 11200 | 8955 | 7380 | 5385 |
| 1.4 120 ch / 1.8 125 ch Cosmo | ★★★★ | 15420 | 12565 | 9975 | 8245 | |
| 1.4 140 ch Cosmo | ★★★★ | 16010 | 13320 | 10040 | 8280 | |
| 1.3 CDTI 75 ch | ★★★★ | 12645 | 9285 | 8030 | 6865 | 5805 |
| 1.3 CDTI 95 ch Essentia / 1.7 CDTI 100 ch Cosmo | ★★★★ | | 9425 | 8225 | 7220 | 6750 |
| 1.7 CDTI 110 ch Edition | ★★★★ | 14180 | 12335 | 10410 | | |
| 1.7 CDTI 125-130 ch Cosmo | ★★★★ | 14555 | 12075 | 10385 | 8900 | |
| **ZAFIRA** | | | | | | |
| 1.7 CDTI 110 ch Edition | ★★ | 16225 | 13450 | 11240 | 8705 | 7625 |
| 1.7 CDTI 125 ch Magnetic | ★★★ | 17410 | 14150 | 12010 | 9185 | 7625 |
| **ZAFIRA TOURER** | | | | | | |
| 2.0 CDTI 110 ch Cosmo | ★★ | 19730 | 15945 | | | |
| 2.0 CDTI 130 ch Cosmo | ★★★ | 20675 | 17030 | | | |
| 1.6 CDTI 136 ch Cosmo | ★★★★ | 21645 | | | | |
| 2.0 CDTI 165 ch Cosmo | ★★★ | 22365 | 18150 | | | |
| 2.0 CDTI 195 ch Cosmo | ★★★★ | 22920 | | | | |

| MODÈLES | VERDICT AJ | 13 | 12 | 11 | 10 | 09 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **MOKKA** | | | | | | |
| 1.6 115 ch Cosmo | | 14860 | 13715 | | | |
| 1.4 140 ch Cosmo | | 18750 | 15715 | | | |
| 1.7 CDTI 130 ch Cosmo | | 20375 | 16955 | | | |
| **ANTARA** | | | | | | |
| 2.2 CDTI 163 ch 4x4 Cosmo Pack | | 20680 | 17070 | 14205 | | |
| 2.2 CDTI 184 ch 4x4 Cosmo Pack | | 22970 | 18915 | 16705 | | |
| **PEUGEOT** | | | | | | |
| **107** | | | | | | |
| 1.0 12V 68 ch Trendy | ★★★★ | 8950 | 7965 | 7165 | 5800 | 5105 |
| 1.4 HDi 54 ch Trendy | ★★★★ | | | | 5180 | 4480 |
| **1007** | | | | | | |
| 1.4 75 ch Trendy | | | | | 5620 | 4950 |
| 1.4 HDi 70 ch Sporty | | | | | 6340 | 5555 |
| 1.6 HDi 110 ch Sporty | | | | | 6355 | 5510 |
| **206+** | | | | | | |
| 1.1 60 ch Access | ★★ | 9280 | 7030 | 6385 | 5395 | 4740 |
| 1.4 75 ch Sportium | ★★★ | 9985 | 8580 | 7870 | 5565 | 4880 |
| 1.4 HDi 70 ch Access | ★★★★ | 10025 | 8635 | 6445 | 5690 | 5045 |
| **207** | | | | | | |
| 1.4 75 ch Urban | ★★★★ | | | 6840 | 6950 | 5300 |
| 1.4 VTi 95 / 1.6 VTi 95 ch Active | ★★★ | | | 8115 | 6705 | 6500 |
| 1.6 VTi 120 ch Premium | ★★★★ | | | 9265 | 7315 | 6505 |
| 1.6 THP 150 ch Premium Pack | ★★★★ | | | 10000 | 8600 | |
| 1.4 HDi 70 ch Trendy | ★★★ | | | 7835 | 6675 | 6215 |
| 1.6 HDi 90 ch Premium | ★★★★★ | | | 8600 | 7310 | 6430 |
| 1.6 HDi 110 ch Féline | ★★★★ | | | 9685 | 8320 | 7790 |
| **207 CC** | | | | | | |
| 1.6 VTi 120 ch Sport Pack | ★★★★ | 17320 | 14775 | 12420 | 10185 | |
| 1.6 THP 150 ch Féline | ★★★★ | 17390 | 14795 | 12425 | 10160 | |
| 1.6 HDi 110 ch Féline | ★★★★ | 16210 | 14500 | 12410 | 10260 | |
| **208** | | | | | | |
| VTi 68 ch Confort | | 9200 | 6965 | | | |
| VTi 82 ch Allure | ★★★ | 12150 | 10685 | | | |
| VTi 120 ch BVA Allure | ★★ | 14430 | 13990 | | | |
| THP 155 ch Féline | ★★★★ | 16700 | 14115 | | | |
| HDi 68 ch Confort | | 11500 | | | | |
| e-HDi 92 ch Allure | ★★★★ | 14450 | 12220 | | | |
| e-HDi 115 ch Allure | ★★★★ | 15100 | 14675 | | | |
| **2008** | | | | | | |
| VTi 82 ch Access | ★★★ | 12170 | | | | |
| VTi 120 ch Allure | ★★ | 16260 | | | | |
| HDi 68 ch Access | ★★★★ | 12580 | | | | |
| e-HDi 92 ch Active | ★★★★ | 15030 | | | | |
| e-HDi 115 ch Féline | ★★★★ | 16950 | | | | |
| **308** | | | | | | |
| 1.4 VTi 95 ch Confort | ★★ | 11770 | 9930 | 8870 | 7375 | 6280 |
| 1.6 VTi 120 ch Navteq | ★★★★ | 15180 | 12775 | 11365 | 7790 | 7165 |
| 1.6 THP 156 ch Féline | ★★★★ | 16615 | 14270 | 12700 | 9590 | 8685 |
| 1.6 HDi 90 ch Confort | ★★★ | 13275 | 10770 | 9100 | 7790 | 6290 |
| 1.6 HDi 110 ch Confort Pack | ★★★★ | 15850 | 12230 | 10470 | 8820 | 7115 |
| e-HDi 115 ch Access | ★★★★ | 16910 | | | | |
| 2.0 HDi 136-140 ch Premium | ★★★★ | | | | | 9580 | 7675 |
| 2.0 HDi 150 ch | ★★★★ | 17715 | 14330 | 12230 | | |
| 2.0 HDi 163 ch Féline | ★★★★ | 18990 | 15680 | 13395 | | |
| **407** | | | | | | |
| 1.6 HDi 110 ch Confort Pack | ★★★★ | | | | | 9160 | 7720 |
| 2.0 HDi 136 ch Confort Pack | ★★★★ | | | | | 9430 | 8430 |
| **508** | | | | | | |
| 1.6 HDi 110-112-115 ch Access | ★★★ | 16875 | 14430 | 12060 | | |
| 2.0 HDi 140-150 ch Active | ★★★★ | 19925 | 16985 | 14330 | | |
| 2.0 HDi 163 ch Allure | ★★★★ | 22545 | 19115 | 16215 | | |
| Hybrid 2.0 HDi 200 ch | ★★★★ | 23020 | 22155 | | | |
| 2.2 HDi 204 ch GT A | ★★★ | 25970 | 22520 | 19105 | | |
| **3008** | | | | | | |
| e-HDi 115 ch / HDi 112 ch Access | ★★★ | 18105 | 15315 | 12840 | 10560 | 9145 |
| 2.0 HDi 150 ch Allure | ★★★★ | 22960 | 19905 | 16840 | 13430 | 11540 |
| 2.0 HDi 163 ch Allure A | ★★★★ | 23260 | 20730 | 17530 | 14020 | |
| HYbrid4 2.0 HDi 200 ch | ★★★★ | 26735 | 23650 | 21990 | | |
| **607** | | | | | | |
| 2.0 HDi 136 ch Féline | | | | | | 11510 | 9365 |
| V6 2.7 HDi 24V 204 ch Féline | | | | | | 11325 | 8835 |
| **807** | | | | | | |
| 2.0 HDi 120-136 ch Navteq | | 21620 | 17365 | 15710 | 11935 | 10245 |
| 2.0 HDi 163 ch Active | | 22450 | 18230 | 15910 | 10225 | |
| **5008** | | | | | | |
| 1.6 HDi 112 ch Access | ★★★★ | 19970 | 15180 | 12945 | 10975 | |
| 2.0 HDi 150 ch Active | ★★★★ | 20125 | 17450 | | | |
| 2.0 HDi 163 ch Allure | ★★★★ | 22205 | 19800 | 14295 | 11655 | |
| **4007** | | | | | | |
| 2.2 HDi 156 ch Féline | ★★★★ | | 20840 | 15585 | 14550 | 12810 |
| **4008** | | | | | | |
| 1.6 HDi STT 115 ch | | 24990 | 21625 | | | |
| 1.8 HDi STT 150 ch | | 26285 | 22735 | | | |
| **RCZ** | | | | | | |
| 1.6 THP 156 ch | | 23430 | 19475 | 16700 | 13500 | |
| 1.6 THP 200 ch | | 25130 | 21445 | 18450 | 15020 | |
| 2.0 HDi 163 ch | | 25715 | 21025 | 17615 | 14500 | |
| **PORSCHE** | | | | | | |
| **BOXSTER** | | | | | | |
| 2.7 245 / 2.9 255 ch | ★★★★ | 37090 | 32735 | 29315 | 24990 | 22020 |
| 3.4 S 310-320 ch | ★★★★ | 50440 | 40975 | 36675 | 31400 | 27790 |
| **CAYMAN** | | | | | | |
| 2.9 265 ch | ★★★★ | 41860 | 36165 | 31870 | 27225 | 24115 |
| S 3.4 320 ch | ★★★★ | 52280 | 44535 | 39255 | 33535 | 29690 |
| 3.4 330 ch R | ★★★★ | 54325 | 46915 | 43160 | | |
| **911 COUPÉ TYPE 997** | | | | | | |
| 3.6 345 ch | ★★★★ | | 61850 | 53265 | 44260 | 38275 |
| 3.8 385 ch S | ★★★★ | | 74320 | 61425 | 52730 | 46895 |


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)
AramisAuto.com

| MODÈLES | VERDICT AJ | 13 | 12 | 11 | 10 | 09 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **911 COUPÉ TYPE 991** | | | | | | |
| 3.5 350 ch | ★★★★ | 84105 | 75635 | | | |
| 3.8 400 ch S | ★★★★ | 95740 | 85820 | | | |
| 3.9 475 ch Turbo | ★★★★ | 99600 | | | | |
| **CAYENNE** | | | | | | |
| 3.0D V6 ch | ★★★★ | 53050 | 45300 | 37935 | 35520 | |
| **PANAMERA** | | | | | | |
| V6 3.6 300 ch | ★★★★ | 75765 | 55925 | 49835 | 52580 | |
| S V8 4.8 400 ch | ★★★★ | 75635 | 68585 | 60975 | 51980 | 45950 |
| 4.8 V8 520 ch Turbo | ★★★★ | 129655 | | | | |
| V6 3.0D 250 ch Tiptronic S | ★★★★ | 67660 | 57010 | 49695 | | |
| S V6 3.0 380 ch Hybrid Tiptronic S | ★★★★ | 89220 | 72735 | 64640 | | |
| **RENAULT** | | | | | | |
| **WIND** | | | | | | |
| TCe 100 ch Dynamique | | 8875 | 7675 | 6490 | 6415 | |
| **TWINGO II** | | | | | | |
| 1.2 60 ch | ★★★ | | | | 3970 | 3540 |
| 1.2 LEV 75 ch Access | ★★★★ | 8365 | 7785 | 5760 | 4930 | 4495 |
| 1.2 TCe 100 ch GT | ★★★★ | | 8975 | 7490 | 6485 | 5345 |
| 1.6 133 ch R.S. | ★★★★ | 11685 | 10110 | 9020 | 7135 | 6200 |
| 1.5 dCi 65 ch Authentique | ★★★ | | | 5945 | 4735 | 3905 |
| 1.5 dCi 75 ch Authentique | ★★★★ | 8835 | 7640 | 6230 | | |
| 1.5 dCi 85 ch Initiale | ★★★★ | 11185 | 9380 | 7470 | | |
| **CLIO II CAMPUS** | | | | | | |
| 1.2 Authentique | ★★ | | | | 4645 | 4010 |
| 1.2 75 ch Authentique | ★★ | | 5750 | 5195 | 4825 | 4175 |
| 1.5 dCi 65 ch Sport Way | ★★ | | | | 4725 | 4080 |
| 1.5 dCi 85 ch Authentique | ★★★ | | | | 5020 | 5325 |
| **CLIO III** | | | | | | |
| 1.2 75 ch Authentique | ★★ | | 5940 | 5400 | 5940 | 5130 |
| TCe 100 ch Dynamique | ★★★★ | | 8750 | 7530 | 6435 | 5640 |
| 1.6 110 ch Dynamique | ★★★★ | | 10345 | 9060 | 7690 | 6670 |
| 1.6 128 ch GT | ★★★★ | | 10530 | 9245 | 7985 | 6485 |
| 1.5 dCi 70 ch Authentique | ★★★★ | | 8070 | 6760 | 5850 | 4570 |
| 1.5 dCi 85-90 ch Dynamique | ★★★★ | | 9215 | 7815 | 6165 | 5455 |
| **CLIO IV** | | | | | | |
| 1.2 75 ch Life | ★★ | 10135 | | | | |
| TCe 90 ch Intens | ★★★ | 13710 | | | | |
| TCe 120 ch EDC GT | ★★★★ | 19245 | | | | |
| dCi 75 ch Life | ★★ | 13700 | | | | |
| dCi 90 ch Intens | ★★★ | 14885 | | | | |
| **MODUS** | | | | | | |
| 1.2 75 ch Expression | ★★★ | | 6460 | 5200 | 6150 | 5410 |
| TCe 100 ch Dynamique | ★★★ | | | 8790 | 7160 | 6330 |
| 1.6 110 ch Dynamique A | ★★★★ | | | 9100 | 7335 | 6450 |
| 1.5 dCi 65 ch Expression | ★★★ | | 6965 | 6500 | 5620 | 5550 |
| 1.5 dCi 85 ch Dynamique | ★★★★ | | 11065 | 8785 | 7105 | 6110 |
| 1.5 dCi 105 ch Dynamique | | | | | 7200 | 6180 |
| **CAPTUR** | | | | | | |
| TCe 90 ch Life | ★★★ | 12545 | | | | |
| TCe 120 ch Zen | ★★★★ | 15695 | | | | |
| dCi 90 ch Intens | ★★★ | 14005 | | | | |
| **MÉGANE III** | | | | | | |
| TCe 115 ch | ★★★ | 13380 | 12715 | | | |
| TCe 130 ch Bose | ★★★ | 15810 | 11445 | 10705 | 8270 | 7505 |
| dCi 90 ch Carminat | ★★ | 13510 | 9535 | 9185 | 8305 | 6395 |
| dCi 105-110 ch Authentique | ★★ | 14125 | 12100 | 10060 | 9000 | 7460 |
| dCi 130 ch Carminat | ★★★★ | 15695 | 12290 | 10910 | 9185 | 7960 |
| dCi 150-160-165 ch Dynamique | ★★★★ | 18935 | 15195 | 12630 | 10000 | 8450 |
| **LAGUNA** | | | | | | |
| 1.5 dCi 110 ch Black Edition | ★★★★ | 16600 | 13140 | 11370 | 10340 | 9050 |
| 2.0 dCi 130 ch Black Edition | ★★★ | 18010 | 13760 | 12565 | 10565 | 9340 |
| 2.0 dCi 150 ch Bose Edition | ★★★ | 18660 | 14650 | 13875 | 12430 | 9565 |
| 2.0 dCi 175 ch Bose Edition | ★★★★ | 19580 | 16905 | 14195 | 13085 | 9860 |
| **SCÉNIC III** | | | | | | |
| dCi 85-95 ch Authentique | ★★★ | 14920 | 12005 | 11370 | 8940 | 7625 |
| dCi 105-110 ch Authentique | ★★★★ | 16155 | 12670 | 12000 | 8685 | 7405 |
| dCi 130 ch Dynamique | ★★★★ | 18795 | 15940 | 12600 | 10400 | 8800 |
| dCi 150 ch Privilège | ★★★★ | 21600 | 17015 | 13270 | 11015 | 9330 |
| dCi 160 ch Jade | ★★★ | | | 13735 | 11380 | 9830 |
| **LATITUDE** | | | | | | |
| dCi 150 ch Initiale | | 22190 | 18450 | 15810 | | |
| dCi 175 ch Initiale A | | 22715 | 18880 | 16130 | | |
| **ESPACE IV** | | | | | | |
| 2.0 dCi 130 ch 25 ans | ★★★ | 22930 | 16740 | 13560 | 11230 | 8700 |
| 2.0 dCi 150 ch 25 ans | ★★★★ | 24005 | 17510 | 14680 | 11875 | 9035 |
| 2.0 dCi 175 ch Initiale | ★★★ | 25935 | 20165 | 17085 | 15520 | 10450 |
| **KOLEOS** | | | | | | |
| 2.0 dCi 150 ch Bose Edition | ★★★ | 19390 | 16565 | 12960 | 11000 | 10330 |
| 2.0 dCi 175 ch 4x4 Exception | ★★★ | 24245 | 20880 | 14980 | 12845 | 11390 |
| **SAAB** | | | | | | |
| **9-3 SPORT HATCH** | | | | | | |
| 1.9 TID 120 ch Linear | | | | | 9175 | 7730 |
| 1.9 TTID 160 ch Griffin | | | | 12625 | 9895 | 8345 |
| 1.9 TTID 180 ch Aero | | | | 12850 | 10620 | 8805 |
| **9-5 BERLINE** | | | | | | |
| 1.9 TID 150-160 ch Griffin | | | | 17150 | 13545 | 9365 |
| 2.0 TTID 190 ch Aero | | | | 20780 | 16150 | |
| **SEAT** | | | | | | |
| **Mii** | | | | | | |
| 1.0 60 ch Reference | | 8975 | 5730 | | | |
| 1.0 75 ch Reference | | 9610 | 6465 | | | |
| **IBIZA** | | | | | | |
| 1.2i 60 ch Preference | ★★ | 9785 | 8690 | 6070 | 5565 | |
| 1.2i 12V 70 ch Reference | ★★ | 10205 | 9055 | 7575 | 6105 | 5370 |
| 1.4i 85 ch Collector | ★★★ | 10580 | 9390 | 8400 | 7065 | 5250 |
| 1.2 TSI 105 ch Gran Via / 1.6 105 ch | ★★★ | 12310 | 10910 | 10830 | 8810 | 6090 |
| 1.4 TSI 150 ch FR | ★★★★ | 14400 | 12770 | | | |
| 1.2 TDI 75 Gran Via / 1.4 TDI 80 ch Preference | ★★ | 10425 | 9120 | 8980 | 6835 | 4735 |
| 1.6 TDI 90 ch Style | ★★★ | 10580 | 9175 | 8855 | 7095 | 6070 |
| 2.0 TDI 143 ch FR | ★★★★ | 13975 | 12060 | 10150 | 8085 | 6145 |
| **LEON** | | | | | | |
| 1.2 TSI 105 ch Reference | ★★ | 16450 | 12175 | 9920 | 8005 | |
| 1.4 TSI 125 ch Reference | ★★★ | 15965 | 11155 | 9080 | 7210 | 6340 |
| 1.8 TSI 180 ch FR | ★★★★★ | 18260 | 14325 | 12700 | 8845 | 7745 |
| 1.6 TDI 90 ch / 1.9 TDI 90 ch Reference | ★★★★ | 11365 | 9830 | 8555 | 7965 | 7040 |
| 1.6 TDI 105 ch Reference | ★★★★★ | 18385 | 12185 | 10595 | 8885 | 7515 |
| 2.0 TDI 140 ch Style | ★★★ | 21100 | 13305 | 11575 | 9870 | 8565 |
| 2.0 TDI 170 ch FR | ★★★ | 15985 | 13990 | 12145 | 10140 | 8890 |
| **ALTEA** | | | | | | |
| 1.6 TDI 90 ch / 1.9 TDI 90 ch Reference | | | 10300 | 8220 | 7385 | 6160 |
| 1.6 TDI 105 / 1.9 TDI 105 ch Gran Via | | 16345 | 12300 | 9960 | 7820 | 6445 |
| 2.0 TDI 136-140 ch Gran Via | | 16770 | 13335 | 11005 | 8435 | 7325 |
| 2.0 TDI 170 ch FR | | 17120 | 15380 | 13060 | 11180 | 7860 |

| MODÈLES | VERDICT AJ | 13 | 12 | 11 | 10 | 09 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **EXEO** | | | | | | |
| 2.0 TDI 120 ch Gran Via | | 16245 | 12525 | 10640 | 9100 | |
| 2.0 TDI 143 ch Gran Via | | 19740 | 16200 | 13700 | 11540 | |
| 2.0 TDI 170 ch Sport | | 20205 | 16705 | 12750 | 10945 | |
| **ALHAMBRA** | | | | | | |
| 2.0 TDI / 1.9 TDI 115 ch Stylance | | 22850 | 18950 | 16355 | 11340 | 7725 |
| 2.0 TDI 140 ch Stylance | | 23350 | 19675 | 16975 | 12050 | 8000 |
| 2.0 TDI 170 ch Style L | | 26715 | 21825 | 18600 | | |
| **SKODA** | | | | | | |
| **CITIGO** | | | | | | |
| 1.0 MPI 60 ch Active | | 6835 | | | | |
| 1.0 MPI 75 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 Active / 1.4 85 ch Ambiente | ★★★★ | 12170 | 9325 | 7250 | 6025 | 5475 |
| 1.2 TSI 105 Active / 1.6 105 ch Confort | ★★★ | | | 8310 | 6885 | 6215 |
| 1.2 TDI 75 / 1.4 TDI 80 ch Ambiente | ★★★★★ | 12115 | 10400 | 8580 | 6315 | 5290 |
| 1.6 TDI 90 ch Active | ★★★★ | 12055 | 10330 | 8920 | | |
| 1.6 TDI 105 / 1.9 TDI 105 ch Ambiente | ★★★★ | 13445 | 11045 | 9090 | 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 | ★★★ | | | 9635 | 8265 | 7285 |
| 1.4 TSI 140 ch Active | ★★★★ | 17280 | | | | |
| 1.6 TDI 105 / 1.9 TDI 105 ch Ambiente | ★★★★ | 15635 | | | | |
| 2.0 TDI 140-150 ch Ambiente | ★★★★ | 18740 | 15035 | 13215 | 10480 | 9345 |
| 2.0 TDI 170-184 ch RS | ★★ | 22235 | 16840 | 13525 | 10935 | 9660 |
| **ROOMSTER** | | | | | | |
| 1.2 TDI 75 ch Pep's / 1.4 TDI 80 ch Ambiente | | 12680 | 10585 | 8735 | 6670 | |
| 1.6 TDI 90 ch Ambition | | 13490 | 10565 | 9090 | 7545 | |
| 1.6 TDI 105 / 1.9 TDI 105 ch Ambiente | | 14285 | 11750 | 9760 | 8105 | |
| **SUPERB** | | | | | | |
| 1.6 TDI 105 ch Ambiente | ★★★ | 19880 | 15640 | 12355 | 9260 | 7940 |
| 2.0 TDI 140 ch Ambiente | ★★★★ | 22470 | 16465 | 12155 | 9580 | 8240 |
| 2.0 TDI 170 ch / 2.5 V6 TDI 163 ch Confort | ★★★ | 28130 | 19360 | 14410 | 10745 | 9125 |
| **YETI** | | | | | | |
| 1.6 TDI 105 ch Greenline | ★★★ | 15710 | 13710 | 11810 | | |
| 2.0 TDI 110 ch Active | ★★★★ | 16955 | 14150 | 11815 | 9690 | |
| 2.0 TDI 140 ch 4x4 Ambition | ★★★★ | 20175 | 16965 | 14160 | 11915 | |
| **SMART** | | | | | | |
| **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 |
| 1.0 102 ch Brabus | ★★★ | 14240 | 12070 | 9785 | 8580 | |
| 0.8 CDI 45-54 ch Pulse | ★ | 9615 | 8035 | 6780 | 3740 | 2870 |
| **SUBARU** | | | | | | |

SUBARU
Confidence in Motion
SWB Croissy
Marne la Vallée
Véhicules neufs & Occasions
01 64 68 40 00
croissy@subaru.fr

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **TREZIA** | | | | | | |
| 1.3 100 ch L | | 12265 | 10645 | | | |
| 1.4D 90 ch L | | 14530 | 12630 | 10485 | | |
| **FORESTER** | | | | | | |
| 2.0D XS | | 22705 | 21315 | 16975 | 13520 | 11790 |
| **IMPREZA** | | | | | | |
| 2.5 16S WRX STI S | | 31050 | 26960 | 23580 | 21870 | 20290 |
| 2.0D 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 VVT 86 ch GLS A | | 9185 | 8485 | 6830 | 5210 | 4510 |
| 1.3 DDIS 75 ch GLS | | | | 6730 | 5360 | 4530 |
| **SWIFT** | | | | | | |
| 1.2 VVT / 1.3 92 GL / In the City | | 9765 | 8445 | 8095 | 7210 | 6050 |
| 1.3 DDIS 75 ch In The City | | 10680 | 9185 | 7985 | 7450 | 6220 |
| **SX4** | | | | | | |
| 1.6 DDIS GL | | 13515 | 11850 | 9240 | 7640 | 6595 |
| 2.0 DDIS / 1.9 DDIS GLX | | 15280 | 13400 | 10865 | 8985 | 7225 |
| **GRAND VITARA** | | | | | | |
| 1.9 DDIS | | 18380 | 17665 | 15105 | 12670 | 10140 |
| **KIZASHI** | | | | | | |
| 2.4 VVT 4x2 Sport | | 21795 | 18400 | 15410 | | |
| **TOYOTA** | | | | | | |
| **iQ** | | | | | | |
| VVT-i 68 ch | | 12240 | 11985 | 7680 | 6580 | 5835 |
| VVT-i 100 ch s/s | | 12785 | 12315 | 9640 | 8235 | 7215 |
| D-4D 90 ch | | 13050 | 12580 | 7940 | 6480 | 5600 |
| **AYGO** | | | | | | |
| 1.0 VVT-i | | 7020 | 6145 | 5840 | 5420 | 4770 |
| D-4D Sport | | | | 6335 | 5275 | 4570 |
| **YARIS** | | | | | | |
| 1.0 69 ch VVT-i LP | ★★ | 9485 | 8280 | 7085 | 9705 | 5870 |
| VVT-i 87-100 ch s/s Lounge | ★★★ | 11415 | 9955 | 8250 | 8365 | 7235 |
| HSD 100 ch Active | ★★★★ | 14185 | 12385 | | | |
| D-4D 90 ch Confort | ★★★ | 11995 | 10440 | 7885 | 6925 | 6130 |
| **VERSO S** | | | | | | |
| VVT-i 100 ch Active | | 12915 | 10280 | 8420 | | |
| D-4D 90 ch Active | | 14975 | 11200 | 9690 | | |
| **AURIS** | | | | | | |
| VVT-i 97-100 ch Active / Linea Terra | ★★★ | 13130 | 10910 | 9480 | 7785 | 7025 |
| VVT-i 124-132 ch Dynamic / Linea Terra | ★★★★ | 16745 | 12440 | 10750 | 8370 | 7510 |
| HSD 136 ch Connect 15" | ★★★★ | 17900 | 14025 | 12695 | | |
| D-4D 90 ch Dynamic / Linea Terra | ★★★★ | 14815 | 11330 | 9655 | 7810 | 6940 |
| D-4D 126 ch Dynamic / Linea Terra | ★★★★ | 17540 | | 10585 | 8420 | 7415 |
| D-4D 177 ch Dynamic | ★★★ | | | | 9130 | 8005 |
| **PRIUS** | | | | | | |
| HSD 136 ch | ★★★★ | 20185 | 17705 | 13660 | 11835 | 10635 |
| **AVENSIS** | | | | | | |
| D-4D 126 ch Dynamic | ★★★★ | 18365 | 14690 | 11745 | 9820 | 8605 |
| D-4D 150 ch Dynamic | ★★★★ | 19240 | 15500 | 12185 | 10180 | 8920 |
| D-CAT 177 ch Executive | ★★★ | | | 12395 | 10190 | 8815 |

| MODÈLES | VERDICT AJ | 13 | 12 | 11 | 10 | 09 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **VERSO** | | | | | | |
| D-4D 126 ch L Dynamic | | 17770 | 17350 | 12740 | 10620 | |
| D-CAT 150 ch L Dynamic A | | 20850 | 17975 | 14810 | | |
| **RAV4** | | | | | | |
| D-4D 124 ch Life | ★★★★ | 20635 | | | | |
| D-4D 150 ch 4WD LeCap | ★★★★★ | 23025 | 17150 | 15480 | 13275 | |
| **VOLKSWAGEN** | | | | | | |
| **FOX** | | | | | | |
| 1.2 55-60 ch | | | | 5480 | 4520 | 3910 |
| 1.4 75 ch | | | | 6195 | 4815 | 4150 |
| 1.4 TDI 70 ch | | | | | 4980 | 4290 |
| **UP!** | | | | | | |
| 1.0 60 ch Black up! | ★★★★ | 10300 | 8730 | | | |
| 1.0 75 ch Black up! | ★★★★ | 10680 | 9035 | | | |
| **POLO** | | | | | | |
| 1.2 60 ch Trendline | ★★ | 10910 | 9385 | 8310 | 7170 | 5790 |
| 1.2 70 ch Confortline | ★★ | 11545 | 9850 | 8725 | 7535 | 6040 |
| 1.4 85 ch Carat | ★★★ | 13735 | 11710 | 10445 | 8905 | 6750 |
| 1.2 TSI 105 ch Carat | ★★★ | 14735 | 12560 | 11195 | 8350 | 7040 |
| 1.4 TSI ACT 140 ch Blue GT | ★★★★ | 17535 | | | | |
| TDI 70-75 ch | ★★ | 13680 | 11545 | 9985 | 8145 | 6020 |
| TDI 90 ch Carat | ★★★ | 14085 | 11915 | 10325 | 8445 | 6175 |
| 1.6 TDI 105 ch Carat | ★★★★ | 15950 | 13435 | 11385 | 9315 | 6485 |
| **GOLF** | | | | | | |
| 1.2 TSI 85 ch / 1.4 80 ch Trendline | ★★ | 15665 | 12275 | 10665 | 9045 | 7925 |
| 1.4 TSI 105 ch Trendline | ★★★★ | 19035 | 16205 | | | |
| 1.4 TSI 122 ch Trendline | ★★★★ | | 14515 | 13005 | 11210 | 9970 |
| 1.4 TSI 140 ch Confortline | ★★★★ | 24915 | 21210 | | | |
| 1.4 TSI 160 Confortline | ★★★★ | | | 15100 | 13100 | 11660 |
| 1.6 TDI 90 ch Trendline | ★★ | 19235 | 14105 | 12165 | 9960 | 8315 |
| 2.0 TDI 110 / 1.6 TDI 105 ch Confortline | ★★★★ | 22610 | 14625 | 12640 | 12215 | 10960 |
| 2.0 TDI 140-150 ch Confortline | ★★★★ | 21875 | 16985 | 14350 | 12050 | 11355 |
| 2.0 TDI 170-184 ch GTD DSG6 | ★★★★ | 26780 | 20650 | 17980 | | |
| **NEW BEETLE** | | | | | | |
| 1.4 75 ch Collector | ★★ | | | 9780 | 8790 | 7155 |
| 1.6 102 ch Carat | ★★★ | | | 10970 | 9715 | 8450 |
| 1.9 TDI 105 ch | ★★★★ | | | 11435 | 9400 | 7605 |
| **COCCINELLE** | | | | | | |
| 1.2 TSI 105 ch Vintage | ★★★★ | 18580 | | | | |
| 1.4 TSI 160 ch Vintage | ★★★★ | 21270 | | | | |
| 1.6 TDI 105 ch Vintage | ★★★★ | 20645 | | | | |
| 2.0 TDI 140 ch Sport | ★★★★ | 21920 | 18665 | | | |
| **SCIROCCO** | | | | | | |
| 1.4 TSI 122 ch | ★★★★ | 18585 | 16465 | 14780 | 12485 | 9820 |
| 2.0 TDI 140 ch | ★★★★★ | 21365 | 18405 | 16055 | 13630 | 12010 |
| **EOS** | | | | | | |
| 1.4 16S TSI 122 ch | | 21030 | 18415 | 14980 | 11860 | 10800 |
| 1.4 TSI 160 ch Carat | | | | | 14265 | 13125 |
| 2.0 TSI 210 ch Carat | | 29350 | 25680 | 20895 | 15285 | 13340 |
| 2.0 16S TDI 140 ch Carat | | 24080 | 19975 | 16990 | 14330 | 12350 |
| **PASSAT** | | | | | | |
| 1.6 TDI 105 / 2.0 TDI 110 ch Confortline | ★★★★ | 19980 | 17290 | 15135 | 9830 | 8605 |
| 2.0 16S TDI 140 ch Carat | ★★★★ | 21885 | 18900 | 16984 | 13615 | 11920 |
| 2.0 16S TDI 170-177 ch Carat | ★★★★ | 27885 | 22230 | 19325 | 13284 | 11535 |
| **CC / PASSAT CC** | | | | | | |
| 2.0 TDI 140 ch | ★★★★ | 25355 | 23045 | 17215 | 14105 | 12285 |
| 2.0 16S TDI 170 ch | ★★★★ | 28820 | 26300 | 19895 | 15470 | 13515 |
| **TOURAN** | | | | | | |
| 1.9 TDI 90 ch Trendline | ★★★ | 18960 | 16480 | 13635 | 11165 | 9515 |
| 1.9 TDI 105 ch Confortline | ★★★ | 21585 | 18735 | 15310 | 12160 | 10305 |
| 2.0 TDI 140 ch Confortline | ★★★★ | 26730 | 23300 | 19460 | 13405 | 11450 |
| 2.0 TDI 170 ch Sportline | ★★★★ | 28035 | 23300 | 19125 | | |
| **SHARAN** | | | | | | |
| 2.0 TDI 110 ch / 1.9 TDI 115 ch Trendline | | 27165 | 23430 | 19330 | 12000 | 10565 |
| 2.0 TDI 140 ch Carat | | 30085 | 25810 | 20795 | 12970 | 11220 |
| 2.0 TDI 170 ch Confortline | | 32230 | 26900 | 21665 | | |
| **TIGUAN** | | | | | | |
| 2.0 TDI 110 ch | ★★★ | 22775 | 19805 | 17530 | | |
| 2.0 TDI 140 ch | ★★★★ | 24615 | 21310 | 18825 | 15640 | 13715 |
| 2.0 TDI 170 ch Carat 4MOTION | ★★★★ | 32320 | 26195 | 22710 | 19440 | 17285 |
| **TOUAREG** | | | | | | |
| TDI 174-204 ch | | 46635 | 39160 | 33535 | 18965 | 16230 |
| 3.0 V6 TDI 240 ch Carat EditionA | | 54195 | 45615 | 39685 | 27705 | 20875 |
| 5.0 V10 TDI 313-340 ch EditionA | | 64100 | 53560 | 45970 | 37525 | 29130 |
| **VOLVO** | | | | | | |
| **C30** | | | | | | |
| 1.6 100 ch Kinetic | ★★ | | | | 7530 | 6895 |
| 2.0 145 ch Momentum | ★★★★ | | 10430 | 9030 | 8695 | 8345 |
| 1.6D 110 / D2 115 ch | ★★★★ | | 14760 | 12155 | 9980 | 7190 |
| 2.0D 136 ch Kinetic | ★★★★ | | | | 9870 | 7665 |
| D3 150 ch Kinetic | ★★★★ | 17650 | 15275 | 12360 | 9990 | |
| D4 177 ch / D5 180 ch Feeling | ★★★★ | 18880 | 16205 | 13480 | 10890 | 8305 |
| **V40** | | | | | | |
| T2 120 ch Kinetic | ★★★★ | 17755 | | | | |
| T3 150 ch Kinetic | ★★★★ | 18750 | 16485 | | | |
| T4 180 ch Momentum | ★★★★ | 21625 | 18690 | | | |
| D2 115 ch Kinetic | ★★★★ | 18785 | 16780 | | | |
| D3 150 ch Kinetic | ★★★★ | 21190 | 18795 | | | |
| D4 177- 190 ch Momentum | ★★★★ | 23285 | 20365 | | | |
| **S40** | | | | | | |
| 1.6D 110 ch Feeling | ★★★ | | 13880 | 11220 | 7180 | 6390 |
| 2.0D 136 ch Feeling | ★★★ | | | | 8120 | 6805 |
| D3 150 ch Kinetic | ★★★★ | | 14920 | 12035 | 7820 | 6390 |
| D4 177 ch Momentum | ★★★★ | | 17530 | 14270 | 8065 | |
| **S60** | | | | | | |
| D2 115 ch / 2.4D 126 ch Kinetic | | 19645 | 15650 | 12410 | 8850 | 7845 |
| D3 136 ch Momentum | | 20860 | 16625 | | | |
| D4 / 2.4D 163 ch Kinetic | | 22895 | 18170 | 12700 | 10375 | 8935 |
| D5 205-215 ch Momentum | | 26065 | 20610 | 15905 | 12705 | 10020 |
| **S80** | | | | | | |
| 2.0D 136 ch Kinetic | ★★★★ | 24890 | 19915 | 16885 | 14030 | 11315 |
| 2.4D 163 ch Kinetic | ★★★ | 33470 | 26345 | 21245 | 16950 | 12875 |
| D5 205-215 ch Momentum | ★★★★ | 34930 | 27500 | 22530 | 18515 | 12475 |
| **XC60** | | | | | | |
| D3 Drive Kinetic | ★★★★ | 26605 | 22220 | 19005 | 15395 | |
| 2.4D AWD 163 ch Kinetic | ★★★★ | 27190 | 22630 | 22345 | | |
| D5 AWD 205 ch Kinetic | ★★★★ | 33335 | 28080 | 23860 | 18350 | 16405 |
| **XC70** | | | | | | |
| D3 163 ch Kinetic | ★★★★ | 30530 | 25830 | 20360 | 17265 | |
| D5 AWD Kinetic | ★★★★ | 33570 | 28330 | 24170 | 19180 | 16605 |
| **XC90** | | | | | | |
| D5 AWD 185 ch Momentum | ★★★★ | | | | 18845 | 15455 |
| D5 200 ch AWD Executive Geartronic | ★★★★ | 43035 | 36165 | 25945 | | |
| **C70** | | | | | | |
| D3 150 ch Kinetic | ★★★ | 29560 | 25630 | 21835 | 18315 | |
| D4 177-180 ch Momentum | ★★★ | 30880 | 26695 | 22740 | 19165 | |

# Référent sur le marché
## de l'automobile premium

aj LES PROFESSIONNELS S'AFFICHENT




**UNE ÉQUIPE À VOTRE ÉCOUTE :**

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

Audi Occasion :plus

Nouvelle garantie constructeur 24 mois

110 points de contrôle

Assistance mobilité à vie

Choix et disponibilité rapide

1er entretien offert*

TAEG fixe à 2,90 %**



**Les avantages Audi Occasion** :plus

Acquérir un véhicule Audi Occasion :plus , c'est l'assurance d'accéder sans compromis à l'univers Audi, avec les mêmes exigences de qualité et de service que pour un modèle neuf.
Retrouvez l'ensemble des offres et des engagements Audi Occasion :plus chez Valodis Rousseau Automobile et sur www.valodis.fr.
Crédit véhicules d'occasion **TAEG fixe/an : 2,90 % sur 36 mois.**
1er Entretien offert. **Ex. pour 16 000 € empruntés : 464,31 € sur 36 mois.**
**Montant total dû : 16 715,16 €.** Offre valable du 15/07/2014 au 31/12/2014.
**Un crédit vous engage et doit être remboursé. Vérifiez vos capacités de remboursement avant de vous engager.**

*Contrat Forfait Service Entretien offert souscrit auprès d'Opteven Services, SA au capital de 365 878 euros, RCS Lyon B 333 375 426 sise 35-37 rue Guérin – 69 100 Villeurbanne. Ce contrat offert aux clients particuliers, comprend la prise en charge du 1er entretien qui suit la livraison du véhicule et est réservé aux Audi financées par AUDI Bank âgées de moins de 5 ans et de moins de 100 000 km. **Offre de crédit liée à une vente réservée aux particuliers valable chez tous les Distributeurs Audi présentant ce financement, sous réserve d'acceptation du dossier par Audi Bank division de Volkswagen Bank GmbH - SARL de droit allemand - Capital social : 318 279 200 € - Succursale France : Bâtiment Ellipse - 15 avenue de la Demi-Lune 95 700 Roissy en France - RCS Pontoise 451 618 904 - ORIAS : 08 040 267 (www.orias.fr) et après expiration du délai légal de rétractation - Apport minimum obligatoire : 10 % du prix d'achat TTC - Financement mini : 2 500 €. Taux débiteur fixe : 1,56 %. Coût total du crédit : 715,16 € dont 320 € de frais de dossier (2 % du montant financé). Montants exprimés TTC, hors prestations facultatives. Assurance emprunteur facultative Décès-Incapacité : à partir de 6 €/mois, issue de la convention d'assurance collective n°2420/593 souscrite auprès de Cardif Assurance Vie SA au capital social de 688 507 760 €, N°732 028 154 RCS Paris et Cardif Assurances Risques Divers SA au capital social de 14 784 000 €, N°308 896 547 RCS Paris, Siège social : 1 Boulevard Haussmann - 75 009 Paris. Ce montant s'ajoute à la mensualité en cas de souscription. Publicité diffusée par le concessionnaire en qualité d'intermédiaire de crédit, à titre non exclusif, d'Audi Bank division de Volkswagen Bank GmbH, Volkswagen Group France S.A. – RC Soissons B 602 025 538.

Valodis Rousseau Automobile
Avenue F. Mitterrand - 95300 Pontoise (A15 sortie 9)

01 39 09 95 95
www.valodis.fr

JAPAUTO AUTOMOBILES
1er distributeur Honda de France depuis 1966

HONDA
The Power of Dreams*

# LES OFFRES JAPAUTO SPÉCIALES SALON DE L'AUTOMOBILE

Jusqu'au 31 octobre seulement !

Jusqu'à
5 700 € d'économie
**SANS AUCUNE CONDITION DE REPRISE (1)**

JAZZ HYBRID **LUXURY**
Motorisation hybride 1.3 i-VTEC 100ch
Boîte AUTO

**15 800 €(2)**



BONUS ÉCOLOGIQUE
1 650 €(2)

CIVIC **1.8 i-VTEC EXECUTIVE**
Motorisation essence 1.8 i-VTEC 142ch

**18 990 €(3)**



CIVIC **1.6 i-DTEC EXECUTIVE NAVI CUIR**
Motorisation diesel 1.6 i-DTEC 120ch

**22 990 €(4)**



(1) Avantage client jusqu'à 5 700 € selon modèles, sous forme de remise et sans aucune condition de reprise. (2) Prix de la Jazz Hybrid Luxury, hors peinture métallisé, déduction faite d'une remise Japauto de 3 810 € et du Bonus écologique de 1 650 €. Offre Japauto valable sur jazz Hybrid Luxury immatriculée le 30/09/2014, ayant parcouru au maximum 50 km. Tarif au 01/07/2014, hors frais d'immatriculation. Consommation en cycle mixte : 4,5 l/100km (normes CEE). Emissions de CO2 : 104 g/km (B) Bonus écologique gouvernemental de 1 650 € minimum pour l'achat d'un véhicule hybride neuf émettant au maximum 110 g/km de CO2 (selon décret 2013-971 du 30/10/2013). (3) Prix de la CIVIC 1.8 i-VTEC Executive, peinture métallisée incluse, déduction faite d'une remise Japauto de 5 260 €. Offre Japauto valable sur CIVIC 1.8 i-VTEC Executive immatriculée le 25/06/2014, ayant parcouru au maximum 50 km. Tarif au 01/01/2014, hors frais d'immatriculation. Consommation en cycle mixte : 6,1 l/100km (normes CEE). Emissions de CO2 : 145 g/km (D). (4) Prix de la CIVIC 1.6 i-DTEC Executive Navi Cuir, hors peinture métallisée, déduction faite d'une remise Japauto de 5 700 €. Offre Japauto valable sur CIVIC 1.6 i-DTEC Executive Navi Cuir immatriculée le 29/09/2014, ayant parcouru au maximum 50 km. Tarif au 01/07/2014, hors frais d'immatriculation. Consommation en cycle mixte : 3,7 l/100km (normes CEE). Emissions de CO2 : 98 g/km (A). Offres non cumulables, réservées aux particuliers valables jusqu'au 31/10/2014 chez Japauto Automobiles, dans la limite des stocks disponibles. Photos non contractuelles. *Donnez vie à vos rêves.

**HONDA À PARIS**

Retrouvez nos offres **sur www.japauto.com**

**PARIS - Grande Armée**
29, avenue de la Grande Armée - 16ème
**01 45 00 14 51**

**PARIS - Porte de Saint Cloud**
147, boulevard Murat - 16ème
**01 53 84 20 30**

**PARIS - République**
32, avenue de la République - 11ème
**01 43 14 38 38**

**COURBEVOIE**
100, boulevard de Verdun
**01 41 88 30 30**

SEAT

# LE MONDIAL DE L'AUTOMOBILE EST PRÈS DE CHEZ VOUS.

DÉCOUVREZ NOS OFFRES SUR TOUTE LA GAMME SEAT.




À PARTIR DE
**179 €**
PAR MOIS(1)
**SANS APPORT**

**IBIZA I-TECH PLUS**
1.2 60 ch

LES **QUATRE** PROMESSES SEAT(2)

TECHNOLOGY TO ENJOY

(1) **LLD sur 48 mois. 48 loyers de 179 €. Offre valable du 01/09/2014 au 20/10/2014**

Castrol EDGE

**TECHNOLOGY TO ENJOY = La technologie au service du plaisir.**

(2) LOCATION ET GARANTIE : Exemple pour une SEAT Ibiza I-TECH PLUS 1.2 60 ch en location longue durée sur 48 mois et pour 40 000 km maximum, avec option 2 ans d'extension de garantie constructeur ou 40 000 km inclus, hors assurances facultatives. Offre réservée aux particuliers chez les Distributeurs SEAT présentant ce financement, sous réserve d'acceptation du dossier par Seat Bank division de Volkswagen Bank GmbH – SARL de droit allemand – Capital 318 279 200 € - Succursale France : Bâtiment Ellipse 15 Avenue de la Demi-Lune 95700 Roissy en France - RCS Pontoise 451 618 904 - ORIAS : 08 040 267 (www.orias.fr), pour toute commande passée du 1er septembre au 20 octobre 2014 et livrée jusqu'au 31 janvier 2015. ENTRETIEN : Forfait Service Entretien obligatoire souscrit auprès d'Opteven Services, SA au capital de 365 878 €, immatriculée au Registre du Commerce et des Sociétés de Lyon sous le numéro B 333 375 426, dont le siège social est sis 35-37, rue Louis Guérin, 69100 Villeurbanne. MOBILITE : Garantie Véhicule de Remplacement obligatoire souscrite auprès d'Europ Assistance France SA – RCS Nanterre 451 366 405 – 1, promenade de la Bonnette – 92230 Gennevilliers régie par le Code des assurances S.A. au capital de 23 601 857 €. Modèle présenté : SEAT Ibiza I-TECH PLUS 1.2 60 ch au prix TTC conseillé - au tarif du 23/04/14 - de 16 085 € (avec options peinture métallisée à 470 € TTC et extension de garantie constructeur à 230 € TTC incluses) soit 48 loyers de 189 €/mois.

**SEAT Ibiza I-TECH PLUS 1.2 60 ch : consommation mixte (l/100km) : 5,4. Emissions de $CO_2$ (g/km) : 125.**

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| ST MAXIMIN AUTOMOBILES | 60 ST MAXIMIN CEDEX | 03.44.25.23.46 | ADC-LACROIX AUTOMOBILES | 91 CORBEIL ESSONNES | 01.60.89.04.63 |
| SEAT SAINT MARTIN | 75 PARIS 17 | 01.70.60.17.17 | ALTO AUTOMOBILES | 91 ETAMPES | 01.69.78.19.00 |
| SAS METIN AUTOMOBILES | 75 PARIS 14 | 01.53.90.14.40 | ARCO AUTOMOBILES | 91 PARAY VIEILLE POSTE | 01.60.48.03.02 |
| B.N.A. | 77 CHELLES | 01.64.26.04.04 | ATLANTICO SAS | 91 STE GENEVIEVE DES BOIS | 01.69.25.41.41 |
| SAS METIN AUTOMOBILES | 77 MEAUX | 01.64.36.50.00 | DESIGN BOULOGNE | 92 BOULOGNE BILLANCOURT | 01.55.20.50.50 |
| SAS METIN AUTOMOBILES | 77 MELUN | 01.64.64.39.00 | SAS ADVANCE | 92 RUEIL MALMAISON | 01.47.93.02.09 |
| V.C.A SPORTING AUTOS | 78 VERSAILLES | 01.39.53.52.52 | B.N.A. | 93 BOBIGNY | 01.48.30.36.18 |
| SAS ADVANCE | 78 BUCHELAY | 01.30.63.85.25 | SAS METIN EST AUTOMOBILES | 94 MAISONS ALFORT | 01.43.76.31.00 |
| VAUBAN DISTRIBUTION | 78 CHAMBOURCY | 01.30.06.35.00 | B.N.A. | 95 ARGENTEUIL | 01.34.10.20.80 |
| COIGNIERES AUTOMOBILES SA | 78 COIGNIERES | 01.34.82.03.30 | B.N.A. | 95 GARGES LES GONESSE | 01.34.45.01.10 |
| | | | SOULIER AUTOMOBILES SAS | 95 CERGY PONTOISE CEDEX | 01.30.32.31.00 |

# Comment gagner des m² ?

Et si la solution se trouvait dans votre garage

du 04/10 au 19/10
**MONDIAL de l'AUTO**
**HALL 3, STAND 446**

avec le communication

1ère solution de **rangement modulable** pour garage et box garage

Spécialement conçu pour l'aménagement de votre garage, LODUS s'ajuste en largeur, s'installe **sans perçage** et vous offre une **modularité complète**. LODUS est une structure métallique sur laquelle se fixent en toute sécurité des **étagères coulissantes** et des accessoires pour ranger vélos, pneus ou coffres de toit. Ranger son garage n'a jamais été aussi facile !

Prix TTC : structure de 499 € à 549 € et accessoires de 14,90 € à 89 €

composez votre solution sur
**www.lodus.fr**

Un produit **ERARD®**

ORIGINE FRANCE® GARANTIE
BVCert. 6164725



LODUS


Nouvelle
SWIFT
SUZUKI
Way of Life!
SWIFT
À partir de
9 990 €(1)
Toujours plus élégante, la nouvelle Swift et ses nombreux équipements se décline désormais en 25 possibilités de coloris. Vous êtes uniques ? À vous de trouver le style qui vous correspond le mieux. Feux de jour à LED, navigation GPS, caméra de recul, toit ouvrant vitré, air conditionné automatique, ouverture des portes et démarrage sans clé, 7 airbags(2)...
Disponible en 3 ou 5 portes, essence ou Diesel, boîte manuelle ou automatique. Existe aussi en version 4x4.
(1) prix TTC de la nouvelle Swift 1.2 VVT Avantage 3 portes, après déduction d'une remise exceptionnelle de 1 800 € offerte par votre concessionnaire Suzuki. Offre réservée aux particuliers dans la limite des stocks disponibles valable pour tout achat d'une Swift neuve nouvelle gamme du 01/07/2014 au 31/10/2014. Modèles présentés : Swift 1.2 VVT Pack 5 portes, 14 800 € + peinture métallisée So'Color: 750 €. Consommations mixtes CEE nouvelle gamme Swift (l/100 km) de 3,9 à 5,5 - émissions de CO2 (g/km) de 101 à 129. Prix TTC conseillés clés en main, tarif au 15/07/2014. (2) Équipements selon version. *Way of Life!: Un style de vie.
GARANTIE ASSISTANCE 3 ANS ou 100 000 km au 3ème terme échu
www.suzuki.fr
PYRÉNÉES AUTOMOBILES 117 bis rue des Pyrénées - Paris 20
PARIS 18 AUTOMOBILES 85 Boulevard Ney - Paris 18
BEAUGRENELLE RIVE GAUCHE 65 bis rue des Entrepreneurs - Paris 15
SUZUKI PARIS
N° Azur 0 810 100 150


KIT POWER
optimisation moteur
Découvrez de nouvelles sensations
PLUS DE PUISSANCE / PLUS DE COUPLE
TEST CONSOMMATION -12%
KITPOWER
à partir de
299 €
4X SANS FRAIS
Boitiers numériques reprogrammables
avec connecteurs d'origine – montage facile
" Satisfait ou Remboursé " – Utilisés en compétition
Consommez encore moins avec le nouveau boitier
"ECOPROGRAM"
PROFESSIONNELS, DEVENEZ REVENDEUR KITPOWER
FABRICANT DE BOITIERS ADDITIONNELS DEPUIS 1986
FIAT 500 1.3 JTD ..... 75 ch 195 Nm
KITPOWER ..... 100 ch 247 Nm
AUDI A3 1.6 TDI ..... 105 ch 250 Nm
KITPOWER ..... 130 ch 310 Nm
BMW X6 30D ..... 245 ch 530 Nm
KITPOWER ..... 302 ch 645 Nm
RENAULT MEGANE 1.5 DCI ..... 110 ch 240 Nm
KITPOWER ..... 140 ch 300 Nm
MERCEDES C250 BLUE EFFIC ..... 204 ch 500 Nm
KITPOWER ..... 258 ch 630 Nm
DACIA Sandero 0.9 TCE ..... 90 ch 140 Nm
KITPOWER ..... 124 ch 184 Nm
SEAT LEON 2.0 TFSI CUPRA R ..... 265 ch 350 Nm
KITPOWER ..... 304 ch 415 Nm
NOUVEAU SITE
NOUVELLES OFFRES
www.kitpower.fr
Tél : 06 60 17 68 58
Fax : 04 42 74 05 14 – info@kitpower.fr


AUTOTHÉRAPIE N° 9
« Protéger ceux qu'on aime »
SUBARU XV
Sans doute
la meilleure
voiture
en toutes
circonstances
Subaru XV à partir de 22 950 €. Modèle présenté
Subaru XV 1.6 i 114 cv (PM incluse) :
23 500 € TTC. Tarif public au 1er octobre 2014.
Consommation et émissions de CO2 (sur parcours mixtes)
de la gamme Subaru XV : de 5.6 à 6.9l/100km
et de 146 à 160 g/km
GARANTIE ASSISTANCE 3 ans
WWW.SUBARU.FR
SUBARU
Confidence in Motion
« Subaru France et son réseau
vous offre la taxe écologique !*»
*voir conditions en concession.
Badkeys "La Confiance en Mouvement.
AUTOMOTION
Automotion Paris Ouest
57, Boulevard Richard Wallace - 92800 PUTEAUX
Tel : 01.46.25.00.80

# LES PROFESSIONNELS S'AFFICHENT



**• Corvette C7 6.2 V8 BVM 460ch 79 850 €**
GPS, cuir Nappa, toit transparent, caméra.

**Automobiles Chassay 02 47 40 60 60**



**• Jaguar F Type 3.0 V6 380 ch 85 900 €**
05/13, 1 275 km, jantes 19, cuir - alcantara, GPS, téléphone, echappement sport, LED.

**Automobiles Chassay 02 47 40 60 60**



**• Porsche 911 Carrera 4S 3.8 385ch 74 900 €**
10/11, 28 280 km, tout cuir, GPS, téléphone, toit ouvrant, audio Bose, echappement Sport.

**Automobiles Chassay 02 47 40 60 60**



**• Mercedes CLS Shooting Break 54 990 €**
350 CDI, 7 G-Tronic, 10/2012, 7 380 km, pack sport, pack Luxe, toit ouvrant, caméra recul.

**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**



**• Volvo XC 60 R-Design D4 181 ch 49 960 €**
07/14, 50 km, GPS, téléphone, toit panoramique, tout cuir sport, caméra de recul.

**Automobiles Chassay 02 47 40 60 60**



**• BMW 320 DA 184 ch X-Drive 36 420 €**
12/13, 8 150 km, finition sport, GPS, téléphone, hifi Harman Kardon, 4 roues motrices.

**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**



**• Alfa Romeo 159 SW 2.0 JTDM 14 900 €**
136 Distinctive de 2011, JA 18'', clim auto. Reprise et financement possible. Nombreuses options. Ref 912(G).
06 07 30 37 10



**• Renault Clio RS 200 EDC 20 900 €**
Date d'imat 04/14, 5 500 km, rouge flamme, int tissu, JA 18, GPS, clim auto, Coyote, système R-Link, palettes au volant, garantie 2 ans. Ref 916(G). 06 10 62 52 22



**• Mini Cooper S 170 ch 6 900 €**
2003, 127 500 km, essence, BVM, toit ouvrant, siège en cuir chauffant, xénon, fermeture centralisée, CD, dept 91... Ref 916(G) 06 25 97 67 45



**• Peugeot 308 1.6 THP 155 Féline 23 700 €**
2014, 3 000 km, essence, BVM, voiture collaborateur, toit panoramique, jantes 17'', alarme, pack confort... Ref 916(G).
06 50 79 27 20


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)

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

Véhicules de direction
Véhicules du Personnel
Usine de POISSY
PEUGEOT & CITROËN
Tél : 01 30 19 22 00
01 30 19 72 27
Fax : 01 30 19 52 10
du lundi au vendredi de 8h30 à 17h00
samedi sur rendez-vous
www.info-auto.org




**• Audi R8 4.2 V8 FSI R Tronic 64 800 €**
29/08/2008, 38 928 km, echappement sport carnet entretien ok, bluetooth, réservoir 90 litres, GPS carto, capteur de pluie et de luminosité
**Aliantis Paris Ouest 01 39 21 55 67**

## VENDEZ VOTRE VOITURE AVEC L'AUTO-JOURNAL

OFFRE RESERVEE AUX PARTICULIERS*



FORFAIT 2 PARUTIONS

29 € TTC

Envoyez nous 1 photo et le texte de votre annonce :

**1. Par email : sylviane.ragusa@mondadori.fr**
Paiement par CB sécurisé.

**2. Par courrier : Mondadori Magazines France**, TSA 70002, L'Auto-Journal, service PA, 8 rue François Ory, 92543 Montrouge cedex.
Paiement par chèque à l'ordre d'EMAS.

**3. Par téléphone : 01 41 33 55 54** - Paiement par CB sécurisé.

*Professionnels : nous consulter

**Marque :** _____

**Modèle :** _____

**Année :** _____ **Km :** _____ **Descriptif :** _____

_____

_____

**Nom / Prénom* :** _____

**Prix :** _____ **Téléphone :** _____

**Adresse* :** _____

**Mail :** _____

** Données confidentielles, ne paraîtront pas dans l'annonce.*



JUSQU'À **-44%** SUR VOTRE VOITURE NEUVE

**AUTO-IES.com**

*Voitures neuves moins chères*

- Satisfait ou remboursé 14j -1000 km
- Offre de financement en crédit ou LOA
- + de 400 modèles en stock ou en arrivage
- Gratuit : Tous les points de livraison, gestion de l'immatriculation, gestion du bonus écologique

*A partir de* **10 939 € TTC** jusqu'à -23,5%

**RENAULT CLIO IV**



*A partir de* **16 296 € TTC** jusqu'à -24%

**PEUGEOT NOUVELLE 308**



**www.auto-ies.com**

*A partir de* **13 728 € TTC** jusqu'à -31%

**CITROËN BERLINGO**



*A partir de* **24 969 € TTC** jusqu'à -18%

**AUDI Q3**



**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 Anciaux 03300 CREUZIER LE NEUF. RCS CUSSET 449 120 799 - FR 11449120799-APE4511Z. Meilleure remise en date du 09/10/2014. Voir les conditions d'applications des garanties et des engagements sur **www.auto-ies.com.** Photo non contractuelles.



# MECACRAFT / QUALITÉ / PRIX EN DIRECT

**BROYEURS** à partir de 690 € TTC

Facilité de paiement en 3 X

SAV de qualité

LIVRAISON sur toute la France

**MOTOCULTEUR** à partir de 780 € TTC







**SCIE** à partir de 990 € TTC




SIRET : 53301713300018 // Création : LiliaVert.com

LIVRAISON EXPRESS SUR TOUTE LA FRANCE

CATALOGUE GRATUIT au 04 80 96 99 02

Nom / Prénom ..... Tél : .....

Adresse ..... CP / Ville .....

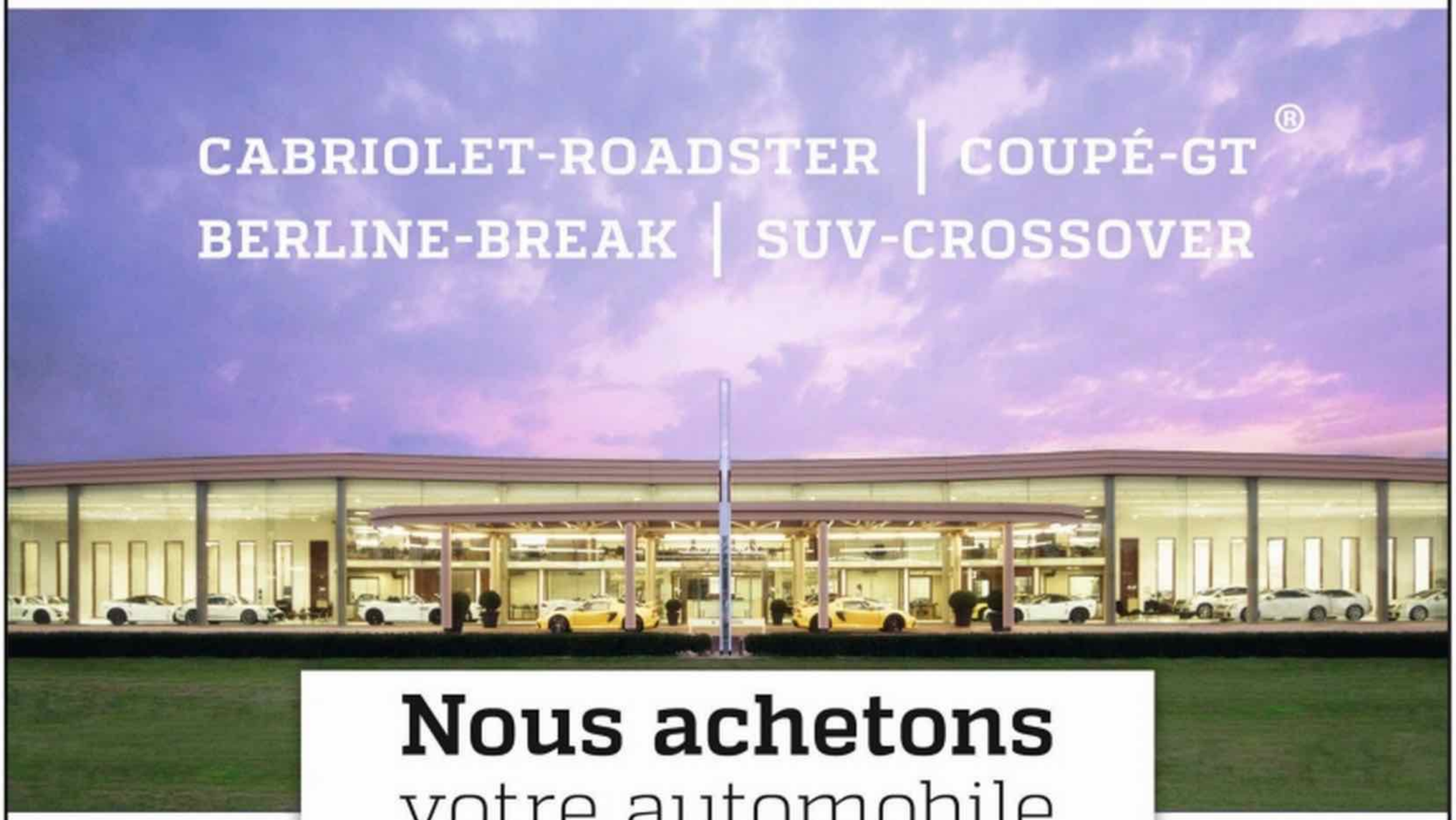
Je suis interessé par : ❑ Scies ❑ Motoculteurs ❑ Broyeurs

www.mecacraft.com

Coupon à retourner : SARL LE COMPTOIR DES FORGES -133 ZA LE CLOS, 74130 VOUGY

AUTO JOURNAL

CHASSAY
TOURS




**Nous achetons**
votre automobile

*Votre voiture haut de gamme est décalée, rare ou sportive.*
*Vous souhaitez la vendre avec rapidité, facilité et serénité.*

*Contactez-nous ou consultez notre liste sur*
CHASSAY.FR/ACHAT

*Paiement comptant sans obligation d'achat d'un autre véhicule.*

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

R.C.S. Tours 343 449 439 - ORIAS N°07032369 - Visuel et données non contractuels - 10/2014

Aramisauto.com

13 ANS

DU 1ER AU 31 OCTOBRE 2014

# Pour **l'anniversaire** Aramisauto



## JUSQU'À **-40%** SUR **2000** VOITURES NEUVES OU D'OCCASION

## ON VOUS REMBOURSE LA DIFFÉRENCE SI VOUS TROUVEZ MOINS CHER AILLEURS !*

**www.Aramisauto.com**

*Voir conditions

APPELEZ-NOUS
**0 811 365 804**
(prix d'un appel local)




25 AGENCES EN FRANCE

- **13 ans d'existence**
- **Satisfait ou 100% remboursé**
  15 jours - 1000 km
- **+ de 100 000 clients séduits**
- **Merci de votre confiance !**

# Zone libre



L'actu auto croquée par Goubelle





*DANS L'AUTO-JOURNAL*

**DU 30 OCTOBRE 2014**

N°919

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

- **1er ESSAI :** Volkswagen Passat




- **DOSSIER ESSAIS :** le retour des coupés plaisir
- **ESSAIS :** BMW X3, Citroën C4 Cactus
- **CONFIGURATEUR :** Volkswagen Golf Sportsvan

[ET AUSSI… EN KIOSQUE]




ACTUELLEMENT

***L'AUTO-JOURNAL ÉVASION & 4x4* N°70**

Le n°70 de *L'Auto Journal Évasion & 4x4* présente les grandes nouveautés 2015 et oppose, dans un match à couteaux tirés, le BMW X4 et le Porsche Macan.

Audi
Vorsprung durch Technik

Le condensé d'Audi.




# Audi A1

**À partir de 199 €/mois avec apport*.**

3 ans de Garantie inclus**. Forfait Service Entretien inclus***.

**Location longue durée sur 36 mois. 1er loyer de 1 999 € et 35 loyers de 199 €.**
**Offre valable du 1er septembre au 31 décembre 2014.**

*Exemple pour une Audi A1 1.2 TFSI 86 ch BVM5 Attraction en location longue durée sur 36 mois et pour 30 000 km maximum, hors assurances facultatives. **Garantie 2 ans + 1 an de garantie additionnelle incluse. Offre réservée aux particuliers chez tous les Distributeurs présentant ce financement, sous réserve d'acceptation du dossier par Audi Bank division de Volkswagen Bank GmbH – SARL de droit allemand – Capital 318 279 200 € - Succursale France : Bâtiment Ellipse – 15 av de la Demi-Lune 95 700 Roissy en France - RCS Pontoise 451 618 904 - ORIAS : 08 040 267 (www.orias.fr). ***Forfait Service Entretien obligatoire souscrit auprès d'Opteven Services, SA au capital de 365 878 € - RCS Lyon B 333 375 426 siège social : 35-37, rue Guérin – 69 100 Villeurbanne. **Modèle présenté :** Audi A1 1.6 TDI 90 ch BVM5 Ambiente avec les options non incluses : peinture métallisée, arches de pavillon de couleur contrastée, jantes en aluminium coulé style 5 branches 17", Xénon plus, pack extérieur S line et 1 an de garantie additionnelle. 1er loyer 2 499 € et 35 loyers de 439 €. Publicité diffusée par le concessionnaire en qualité d'intermédiaire de crédit, à titre non exclusif, de Volkswagen Bank. Volkswagen Group France S.A. – RC Soissons B 602 025 538. Audi recommande **Castrol EDGE Professional**. Vorsprung durch Technik = L'avance par la technologie.

**Gamme Audi A1 : consommation en cycle mixte (l/100 km) : 3,8 - 7,3. Rejets de $CO_2$ (g/km) : 99 - 168.**

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

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

**Paris Est Evolution**
332, Rue Berthe Morisot
77400 St Thibault des Vignes
Tél. 01 60 35 46 36
www.audi-marnelavallee.com

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

L'INTENSITÉ
D'UNE LÉGENDE*

PHŒNIX

GRIMBERGEN

1128

1128

GRIMBERGEN

BIÈRE D'ABBAYE - ABDIJBIER

BLONDE

L'ABUS D'ALCOOL EST DANGEREUX POUR LA SANTÉ. À CONSOMMER AVEC MODÉRATION.

*Grimbergen Blonde, l'intensité de ses arômes de fruits mûrs et d'épices, la légende de la marque née en 1128

BK RCS Strasbourg 775 614 308