

RENAULT
MÉGANE SUV

MINI CLUBMAN**VW TIGUAN**

Ce qui vous attend
(de bien)
en 2015



MERCEDES CLA SHOOTING BRAKE

AUDI A4



Le retour de Loeb au Monte-Carlo

FACE-À-FACE

**BMW SÉRIE 2 ACTIVE TOURER /
MERCEDES CLASSE B**



Duel à couteaux tirés chez les monospaces premium

MATCH

HYUNDAI i20 / RENAULT CLIO

DOSSIER ESSAIS

8 NOUVEAUX MOTEURS ESSENCE



1^{er} ESSAI

VW POLO GTI
À la hauteur de son label ?



GUIDE D'ACHAT

Quelle... Porsche 911 choisir !



De mauvaises conditions ?
Ça n'existe pas.



quattro®.

En toutes conditions la perfection.

Disponible sur plus de 160 modèles de la gamme,
la dernière technologie quattro® offre une conduite plus précise et plus dynamique.



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 Nouvelle Audi A6 : consommation en cycle mixte (l/100 km) : 4,2 - 9,6.
Rejets de CO₂ (g/km) : 109 - 223.



Gamme Audi A4 :
consommation en cycle mixte (l/100 km) : 4,0 - 10,7.
Rejets de CO₂ (g/km) : 104 - 249.



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

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

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



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



TOUS LES PLAISIRS DE L'AUTOMOBILE

DÉCOUVRIR

Nouveautés

- 18 Infiniti Q80 Inspiration **EN COUVERTURE**
22 Ce qui vous attend de bien en 2015

COMPRENDRE

Les acts de la quinzaine

- 32 L'auto roule plus blanc
Au volant avec
35 Stéphane Decultot,
directeur général de Honda France

CONDUIRE

1^{er} essai

- 40 VW Polo GTi 1.8 TSI 192 ch **EN COUVERTURE**
70 Suzuki Vitara 1.6 DDiS 120 ch

Dossier

- 45 Les meilleures compactes essence à l'essai **EN COUVERTURE**

Les experts

- 54 BMW M3 3.0 431 ch **EN COUVERTURE**

Face-à-face

- 56 BMW 218d Active Tourer 150 ch /
Mercedes Classe B200 CDI 136 ch

Grand angle

- 64 Kia Soul EV 110 ch

Match

- 66 Hyundai i20 1.4 CRDi 90 ch /
Renault Clio 1.5 dCi 90 ch **EN COUVERTURE**

Dernier essai

- 75 Audi Q7

VIBRER

Reportage

- 76 Le retour de Peugeot au Dakar **EN COUVERTURE**

Portrait

- 80 Le collectionneur de Rolls-Royce

Rétro

- 82 Ferrari 328 GTS

PARTAGER

Vos autos

- 86 Toyota Avensis D-4D 126 ch

Courrier des lecteurs

- 88 Le chef des essais vous répond

S'OFFRIR

Préférez l'occasion

- 90 Renault Clio IV / Twingo III

Configurateur

- 92 Porsche 911 **EN COUVERTURE**

Fiche occasion

- 96 Mazda MX-5

Les professionnels s'affichent

- 111 Petites annonces

40



1^{er} ESSAI | Avec son nouveau moteur 1,8 l de 192 ch, la VW Polo GTi propose une boîte manuelle à 6 rapports en plus de la version DSG. L'agrément et le plaisir de conduite sont au rendez-vous.



SPORT | Vingt-cinq ans après, Peugeot revient au Dakar... pour une cinquième victoire ?

54



LES EXPERTS | Retour au 6 cylindres pour la BMW M3 pimentée de 431 ch et d'une boîte 8...

56



FACE-À-FACE | Luxueux et performants, les BMW Série 2 Active Tourer et Mercedes Classe B font non seulement voyager la famille en 1^{re} classe, mais ils offrent aussi un réel plaisir de conduite.

ABONNEMENTS

RETROUVEZ TOUTES NOS OFFRES P. 44
ET SUR WWW.KIOSQUEMAG.COM

Ce numéro contient un encart Chocolats Boutique Auto Journal jetés en 4^e de couverture sur tous les abonnés France uniquement ; et un encart Les Livres "Années Mémoires" jetés en 4^e de couverture sur tous les abonnés France uniquement.



À PARTIR DE 129 €/MOIS⁽¹⁾
PREMIER LOYER DE 1600 €. LOCATION LONGUE DURÉE 61 MOIS.

MODÈLE PRÉSENTÉ : NOUVELLE RENAULT TWINGO SL EDITION ONE ENERGY TCE 90 ECO2 AVEC OPTION ÉLARGISSEUR D'AILES À 215 €/MOIS, PREMIER LOYER DE 1600 €⁽²⁾.

(1) Exemple pour Nouvelle Renault Twingo Life SCe 70. En location longue durée sur 61 mois pour un kilométrage maximum de 50 000 km. En fin de contrat, restitution du véhicule chez votre concessionnaire avec paiement des frais de remise à l'état standard et des kilomètres supplémentaires. Sous réserve d'acceptation par DIAC SA au capital de 61 000 000 € - 14 avenue du Pavé-Neuf 93160 Noisy-le-Grand -

NOUVELLE RENAULT
TWINGO
AGILE DE CORPS
ET D'ESPRIT



NOUVEAU !



Tous les essais

Comparatifs

Matches

**4€
,70
seulement !**

**LES ESSAIS
LES PLUS
COMPLETS
DE LA
PRESSE AUTOMOBILE**

**LE GUIDE INDISPENSABLE DES ACHETEURS
DE VÉHICULES NEUFS**

**TESTS
APPROUVÉS
PAR LES
LECTEURS DE
PRESSE AUTO
EN 2014**

EN VENTE ACTUELLEMENT

(Entre nous...)



Mathieu Chevalier, rédacteur en chef

Édito

Souriez,
vous êtes
flashés

"Tout, tout, tout, je vous dirai tout sur les radars", pourrait fredonner Pierre Perret s'il remixait son tube de 1975 aujourd'hui. Car des "boîtes à images", il en existe maintenant de toutes les formes, tailles, prix, fonctionnalités. Jugez plutôt: le radar tronçon, le pédagogique, le discriminant, l'automatique, le mobile, le mobile-mobile, le radar de chantier, de feu rouge, de passage à niveau... et 2015 verra l'arrivée d'un double-face! Certains sont plus sympathiques que d'autres: faisant partie d'une minorité – celle qui aime encore conduire –, je préfère largement croiser un radar pédagogique qu'un discriminant! Quant à la nouvelle espèce double-face, qui flashe de l'avant et de l'arrière, je reste scotché par la prouesse technologique. En revanche, je redoute le jour où, arrivant sur un passage à niveau, en chantier, après avoir traversé un carrefour avec des feux tricolores, je croise un mobile-mobile... Ce qui est sûr, c'est qu'en dépit de toutes les précautions que je pourrai prendre, il y en aura (au moins) un qui aura ma photo l'année prochaine. Mais je me demande bien lequel... Je vous souhaite à tous une excellente route en 2015.

Mathieu Chevalier

Ça vous a fait réagir...

"Je trouve dommage que PSA abandonne l'hybride-diesel. Outre le gain en consommation, les 4 roues motrices en cas de besoin apporteraient un plus pour la sécurité. Le prix reste le juge suprême, pas la technique."

G. Gaudin, e-mail

En dépit d'un système abouti, d'un gain en consommation urbaine intéressant et d'incitations à l'achat, l'hybride-diesel a été considéré comme trop cher par les clients. Mais je pense que PSA a raison de ne pas s'entêter: le marché mondial est dominé par l'essence, son hybridation est plus simple et les gains en consommation plus importants.

"La BMW Série 3 Touring du match du n°922 n'est pas une 20d comme indiqué dans le papier, mais une 30d xDrive. Il suffit de regarder la photo!"

B. Michel, e-mail

Il arrive, malheureusement, qu'un modèle précis (moteur, finition) ne soit pas disponible aux dates de nos séances de prises de vues. Dans ce cas, nous le mentionnons sous la photo. En revanche, l'essai et les mesures sont, bien entendu, réalisés avec le "bon" modèle.



YANN LEFEBVRE

Mes voitures de la quinzaine

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

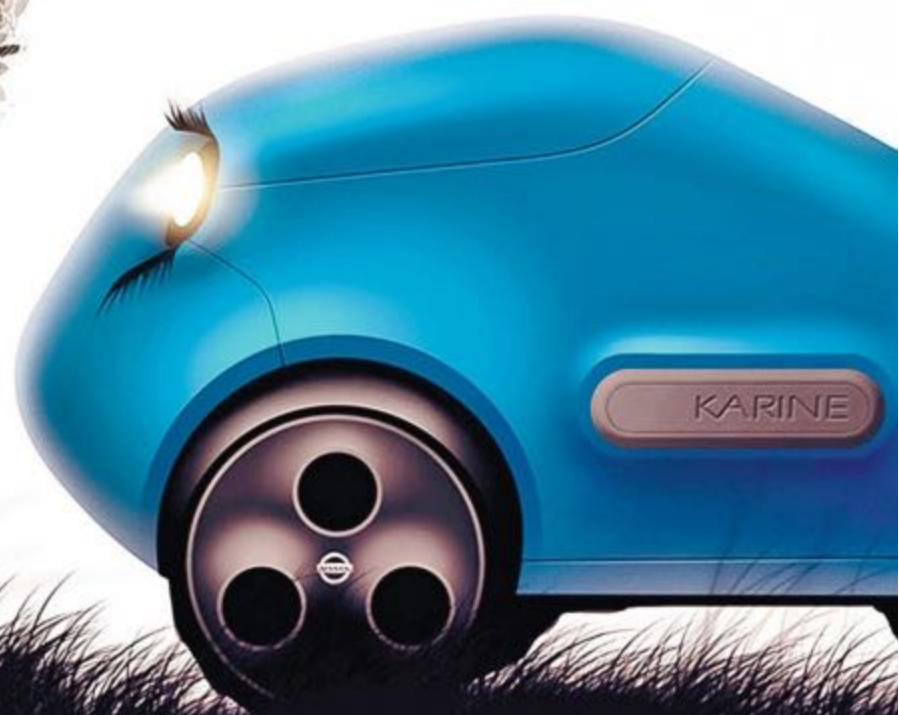
- 1- **BMW M3**
3.0 431 ch
- 2- **Volkswagen Passat**
2.0 TDI 150 ch
- 3- **Mazda3**
Skyactiv-G 120 ch
- 4- **Hyundai i20**
1.4 CRDi 90 ch
- 5- **Mercedes Classe B**
200 CDI 136 ch

Compter un modèle mythique dans sa gamme est, pour un constructeur, une chance qui ne va pas sans quelques responsabilités. Il faut savoir faire évoluer cette icône, sans la dénaturer. Depuis la première BMW E30, la **M3** a réussi ce pari et les errements de la dernière génération ont été magistralement corrigés sur cette ultime mouture. Il n'y a pas que le vin qui se bonifie avec le temps...

On a aimé, cette quinzaine

Dessine-moi une auto

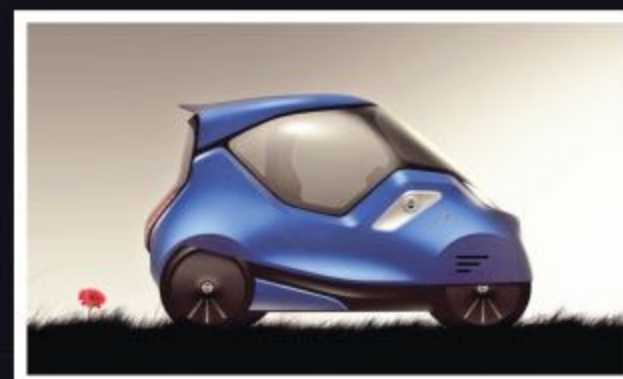
L'avenir appartient aux enfants, qui font souvent preuve d'une imagination bien plus fertile que celle des adultes. Une imagination mise à contribution par Nissan Brésil, qui a demandé aux enfants de ses employés de dessiner leur voiture idéale. Les lauréats ont été désignés à l'occasion de la journée de l'Enfance et les dessins primés ont été repris par le centre de style pour en faire de véritables sketches de designer.



Gabriela, 9 ans, a imaginé un crossover urbain tout à fait réaliste.



Les mini-citadines
de Sophya
(ci-contre) et
de Karine
(ci-dessus) sont
rafraîchissantes.



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



PHOTOS SB MEDIEN

Malgré l'imposant camouflage, un Touran est reconnaissable entre mille. Le nouveau venu adoptera un empattement rallongé par rapport à l'actuel.



REICHEL

Comme son prédécesseur, le Touran III pourra accueillir jusqu'à 7 passagers.

LES INFOS CLÉS

Commercialisation : automne 2015

Prix estimé : à partir de 23 000 €

Volkswagen prépare son Touran pour la saison d'hiver

DERNIÈRE LIGNE DROITE DE TESTS POUR LE FUTUR TOURAN III. MAIS AVANT DE L'ENVOYER SUR LES ROUTES ENNEIGÉES DU GRAND NORD, VOLKSWAGEN S'EST OFFERT UNE DERNIÈRE SÉANCE AU SOLEIL...

Au rayon des futures nouveautés Volkswagen, le prochain morceau de choix c'est le Tiguan et ses multiples déclinaisons. Il y aura aussi la nouvelle Polo, la refonte de la CC, sans oublier les divers restylages... Et le Touran alors ? Je l'avais quasiment oublié tant il passe inaperçu dans les rues. Pour la 3^e génération de son monospace compact, VW entend lui redonner un peu de piment. Mais alors vraiment juste un peu... De fait, la silhouette conservera ce style très (trop) sérieux. Peu ou pas de place à la gaité ni à la fioriture. Tout juste pourrions-nous

compter sur une ligne de caisse saillante pour rehausser les flancs, et des phares offrant un regard frondeur. À l'intérieur, on retrouvera l'ambiance très stricte des productions de la marque de Wolfsburg. Ergonomie bien pensée et matériaux parfaitement adaptés seront de mise autour d'un écran tactile de taille différente selon les finitions. Reposant sur la plate-forme MQB (celle de la Golf VII), l'engin disposera d'un empattement revu à la hausse par rapport à l'actuel ; afin d'augmenter l'habitabilité aux places arrière, que ce soit

au rang 2 ou sur les strapontins logés dans le coffre. Ce dernier grandira un peu du fait de la longueur générale plus importante. Pour la partie mécanique, le Touran III adoptera l'ensemble des blocs proposés par la Golf Sportsvan, à l'exception du petit 1.2 TSI 85 ch. Une version hybride rechargeable est également à l'étude. Ce monospace disposera, comme il se doit, de la boîte DSG à 6 et 7 rapports et pourra même recevoir la transmission intégrale 4Motion. Sa présentation devrait avoir lieu au printemps 2015.

1,5 milliard

C'EST, EN EUROS, LA SOMME QUE LE GROUPE PSA VA INVESTIR DANS SES USINES FRANÇAISES AFIN D'ATTEINDRE 945 000 UNITÉS (VÉHICULES PARTICULIERS) PRODUITES EN 2017.

Les mieux loties seront les sites de Mulhouse (C4, DS4 et 2008) et de Sochaux (308, 3008 II et Opel Zafira) qui recevront en tout 700 millions. Les usines de Poissy, qui ne produira plus que les citadines haut de gamme (208 GTi et DS3) et de Rennes qui devrait accueillir le 5008 II, disposeront d'une enveloppe de plus de 220 millions d'euros.

Le reste concernera les usines de boîtes de vitesses et de moteurs.

MARKETING

VOLVO NE CONSERVE QUE TROIS SALONS

Disposer d'un stand dans un Salon international coûte cher, surtout pour une marque en pleine reconstruction comme Volvo. Le constructeur suédois a donc décidé de se concentrer sur une exposition par an et par continent : Detroit, Shanghai/Pékin et Genève. Entre-temps, Volvo créera des événements propres pour présenter ses avancées en termes de technologies, de design ou de sécurité.



ANTOINE LA ROCCA

INDUSTRIE

LA ZOE SE RAPPROCHE DU MADE IN FRANCE

Dès le printemps prochain, Renault produira à Cléon (76) le nouveau moteur électrique de la Zoe. Fournissant une puissance équivalente à l'actuel (65 kW pour un couple de 220 Nm), ce nouvel élément devrait permettre d'améliorer sensiblement l'autonomie générale. Il sera associé à une nouvelle batterie (toujours fournie par LG) optimisant aussi l'autonomie. Au total, la Zoe pourrait gagner 10 à 30 km. Par ailleurs, le mode de recharge a été modifié, les temps seront réduits de 10 % sur les bornes fournissant entre 3 et 11 kW, mais l'offre rapide à 43 kW sera abandonnée. Renault envisage également d'intégrer les batteries au tarif de Zoe.

TWEETS

QUELLES MARQUES FONT LE BUZZ ?

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

1	AUDI	→	16 996
2	BMW	↗	9 474
3	PEUGEOT	→	7 943
4	MERCEDES	↘	7 013
5	RENAULT	→	6 686

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



L'Audi RS3 affiche 367 ch.

AUDI JOUE LES GROS BRAS ET ÇA FONCTIONNE !

Rien de mieux que d'annoncer la sortie prochaine d'une compacte développant 367 ch pour réveiller les réseaux sociaux friands d'automobile sportive. Audi équipera sa RS3 d'un moteur 5 cylindres 2.5 TFSI de 367 ch associé à une transmission intégrale et une boîte de vitesses S tronic à 7 rapports. Sa commercialisation est prévue au printemps 2015...

ÉLECTIONS

QUI SERA LA PLUS BELLE ?



TIBO

La Citroën C4 Cactus concourt pour le titre de "La plus belle voiture de l'année" décerné par le Festival automobile international. Elle affrontera les Mazda MX-5, Mercedes Classe C break, Opel Adam Rocks, Renault Espace, Fiat 500X et Jaguar XE. Résultat le 27 janvier. Elle fait aussi partie des finalistes de la "Voiture de l'année 2015" avec les BMW Série 2 Active Tourer, Ford Mondeo, Mercedes Classe C, Nissan Qashqai, VW Passat et Renault Twingo. Le vainqueur sera connu au Salon de Genève, le 3 mars 2015.

Suivez l'actualité
EN DIRECT sur

autojournal.fr

et sur

facebook

C'EST OFF

Mini prépare un Clubman 4x4

Si la production du futur Clubman (connu en interne sous le code F54) débutera en juillet 2015, il faudra attendre une année supplémentaire pour voir arriver une inédite version à transmission intégrale. Il s'agira de la même technologie que celle qui équipe la BMW Série 2 Active Tourer xDrive.

Le SLK change de nom

Le petit roadster à toit rétractable en dur recevra, à l'occasion de son restylage, prévu pour le printemps 2015, une toute nouvelle appellation. Le label SLK sera abandonné au profit de SLC pour plus d'homogénéité avec le reste de la nouvelle gamme Mercedes.

Renault Sport envisage l'hybride

Pas vraiment attiré par la solution hybride il y a encore peu, Renault semble avoir revu son jugement sur cette technologie. Notamment pour ses modèles sportifs développés par Renault Sport. Les ingénieurs sont prêts à utiliser ce système pour apporter plus de puissance tout en contenant la consommation. Après tout, Porsche, McLaren ou Ferrari le font bien...

NOUVEAU LEXUS RC F



COMME FÉROCE

Le nouveau Lexus RC F est né de l'union parfaite entre élégance et performance. Derrière son impressionnante calandre trapézoïdale « Spindle Grill » et sous son imposant capot bombé rugit le plus puissant moteur V8 jamais produit par Lexus. Développant 477 ch, il permet au Lexus RC F d'abattre le 0 à 100 km/h en seulement 4,5 secondes avec une sonorité envoûtante.



Consommation mixte : 10,8 l/100 km. Émissions de CO₂ mixtes : 251 g/km. Données homologuées CE.



 LEXUS

Ce regard félin est composé d'une multitude de LED indépendantes qui s'allument et s'éteignent en fonction du profil de la route et de la circulation.



La ligne de ce concept évoque celle d'une Porsche Panamera, à la différence près que celle de l'Infiniti est réussie...



INFINITI Q80 INSPIRATION

Une rivale de taille

Pour se positionner en égal d'Audi, BMW ou Mercedes, il faut démontrer un certain savoir-faire en matière technologique mais également en termes de confort et d'équipements. Avec ce concept Q80, Infiniti entre dans la cour des grands.

Par Florian Chopin Photos Yann Lefebvre

LES INFOS CLÉS

Prix estimé: à partir de 80 000 €

Commercialisation: 2017

Technologie hybride et BVA9

Empattement digne d'une limousine (3,10 m)

Si l'on avait dû faire un classement des plus beaux concepts présentés au récent Mondial de Paris, le Q80 Inspiration aurait assurément été sur le podium. Pour ma part, il aurait même remporté la palme car l'Audi TT Sportback et la Lamborghini Asterion sont, selon moi, des showcars offrant un style trop proche d'une version de série. Quant à l'Eolab de Renault, l'exer-

cice est intéressant sur de nombreux points mais il ne me transporte pas. Et la Peugeot Quartz n'a pas l'élégance de l'Exalt... C'est donc sans vraiment d'hésitation que mon vote serait allé à la réalisation d'Alfonso Albaisa (voir portrait page suivante). Mais au-delà de l'aspect esthétique de l'engin, c'est l'esprit qu'a souhaité insuffler Infiniti à travers ce concept qui est intéressant: il s'agit d'une lettre d'intention qui dévoile l'avenir du constructeur japonais mais, surtout, ce concept aura bel et bien une descendance produite en série. Cela a été confirmé officiellement lors de la présentation de l'auto, la veille de l'ouverture du Mondial de Paris: "Le Q80 Inspiration est le précurseur d'un véhicule de série sur ce segment", a affirmé François Bancon, vice-président stratégie produit Infiniti. J'ai vraiment hâte d'être en 2017 pour voir la Q80 de série "bousculer la catégorie des berlines premium", selon l'expression même de François Bancon. Comprenez par là que son équilibre, avec un porte-à-faux avant très court et un empattement



long (3,10 m) ainsi que sa silhouette seront conservés sur la version définitive. Sa hauteur (1,35 m pour le concept) sera toutefois revue à la hausse pour donner à l'ensemble une allure plus proche d'une limousine. Mais le Q80 Inspiration "s'affranchit des dimensions et des lignes typiques des berlines premium", insiste Alfonso Albaisa. Ainsi, son esprit fastback sera conservé, ce qui placera cette future Q80 plus directement face à une Porsche Panamera qu'à une Audi A8. Et plus je tourne autour de ce concept dans ce studio de la banlieue de Stuttgart, plus je me dis que les designers de Porsche seraient bien inspirés de prendre exemple dessus pour la future Panamera II... Certains détails montrent la volonté d'Infiniti de se mettre en avant et de sortir de l'ombre. Sa large calandre arbore en son centre un imposant logo rétroéclairé qui a attiré le regard de Yann, notre photographe.

UN SALON ROULANT POUR QUATRE

Le montant arrière se distingue également par ce mouvement de chrome spécifique à Infiniti. Pour des questions aérodynamiques, ce détail n'est pas collé à la carrosserie, ce qui permet de canaliser le flux d'air afin de bien le plaquer sur la voiture. Le toit panoramique vitré se termine en pointe sur la poupe, conférant à l'engin une certaine élégance du début du siècle dernier. Le Q80 Inspiration est un vrai concept de salon comme on les aime, avec une ouverture béante vers l'intérieur (portes arrière antagonistes), davantage pour profiter de la vue que pour accéder à bord. Si je n'ai pas pu m'installer aux places arrière et profiter du cuir moelleux des fauteuils enveloppants, j'ai heureusement pu prendre place derrière le volant. L'ambiance est minimaliste. Le conducteur dispose du strict nécessaire pour la



Les sièges arrière s'apparentent à des fauteuils de salon. Notez la bouteille de champagne au centre.



Le toit panoramique en verre qui se termine en pointe accentue l'élégance de l'auto.



PORTRAIT

ALFONSO ALBAISA UN DES PAPAS DU JUKE

Designer américain d'origine cubaine, l'homme a passé plus de vingt-cinq ans chez Nissan. On lui doit notamment les concepts Ellure en 2010 et Xtrem en 2012. Il a également supervisé le développement du Qazana en 2009, qui a donné naissance au Juke. Responsable du design d'Infiniti depuis septembre 2013, il avait déjà travaillé pour la marque haut de gamme sur le concept Emerg-e présenté en 2012. Il aura la tâche d'élaborer le style des futures gammes Infiniti qui tenteront de rivaliser avec Audi et consorts...



Le tableau de bord est plus que minimaliste, pour une seule et bonne raison : permettre au conducteur de se concentrer sur sa conduite.

conduite, avec notamment un affichage tête haute et, au bas de la console centrale, une minitablette tactile. *"La simplicité était notre objectif principal"*, explique le designer. La tendance actuelle est trop souvent *"d'ajouter de la complexité à chaque fois qu'on enrichit l'habitacle de technologie et de fonctionnalité"*. Ici aussi, Porsche aurait des notes à prendre pour réduire (très) fortement le nombre de boutons sur ses modèles... Tout est tourné vers le conducteur ; idéal finalement pour se concentrer sur la conduite et laisser les passagers profiter du voyage. D'autant que l'engin affiche une belle fiche technique : 550 ch délivrés par un 3.0 V6 biturbo essence (450 ch) associé à une boîte automatique à 9 rapports et épaulé par un moteur électrique pour offrir un couple cumulé de 750 Nm. Un système qui se retrouvera sur de nombreux modèles d'ici peu et qui fournit sa puissance aux quatre roues via une transmission intégrale semi-permanente. Infiniti a truffé son concept d'assistants à la conduite autonome utilisant de

multiples caméras, capteurs et lasers. Le conducteur sélectionne ces systèmes via des commandes au volant mais jamais ils ne viennent prendre sa place à 100 %. *"Dans notre cas, nous pensons que la conduite autonome doit enrichir l'expérience de conduite et non piloter la voiture à votre place. Notre axe de développement ne va pas dans le sens de véhicules sans conducteur"*, conclut François Bancon. En effet, dans *"plaisir de conduite"*, il y a conduite...



L'avis de Florian Chopin

Quel plaisir ce fut de passer quelques heures avec ce concept. Il démontre qu'il est possible de proposer une limousine-coupé élégante, sobre et racée. Gageons que la version finale qui en découlera lui restera fidèle.

florian.chopin@mondadori.fr

Le long capot cache un V6 biturbo essence associé à un électromoteur, pour une puissance totale de 550 ch.



Les (bonnes) surprises 2015

Dossier réalisé par Florian Chopin, François Dauré, Thierry Emptas, Brice Perrin



Volvo XC90 II

JANVIER À MARS

NOUVEAUTÉS

Des SUV pour tous



Renault Mégane SUV



Fiat 500X

MAXAROTTO

ILLUSTRATION JEAN-FRANÇOIS HUBERT

C'est une tendance qui dure et qui ne semble pas vouloir s'arrêter. Les SUV vont encore prendre de l'ampleur en 2015. Il y en aura pour tous les goûts et pour toutes les bourses.

Le SUV a plus que jamais le vent en poupe. Chez Renault, le Captur talonne la Clio avec plus de 60 000 ventes en 2014. Pour ne pas s'arrêter en si bon chemin, l'ex-Régie présentera, au Salon de Genève, la déclinaison SUV de sa future Mégane IV. Sous une robe rappelant celle du Captur, il reprendra les éléments techniques du Nissan Qasqai II, notamment la transmission intégrale. Il se doublera, à l'horizon 2017, d'une déclinaison capable d'accueillir

7 passagers. Sur le même segment, mais dans un registre plus raffiné, Infiniti proposera une version surélevée de sa toute première compacte. Baptisée QX30, elle adoptera curieusement la même base que le Mercedes GLA et non une base issue de l'Alliance Renault-Nissan. Autre SUV attendu, la Fiat 500X. Découverte lors du récent Mondial de l'auto, l'italienne a fait forte impression. Elle conserve la silhouette de la 500, en plus volumineux, à laquelle elle ajoute des

appendices baroudeurs subtilement agencés. L'offre de motorisations est mieux ciblée que celle du Jeep Renegade (avec lequel elle partage sa plate-forme). L'auto arrivera en concessions au printemps. En haut de gamme, on retrouvera le Volvo XC90 II qui dispose d'innovations en termes de sécurité passive, permettant de maintenir les passagers dans une position idéale en cas de sortie de route. Le véhicule (et non le système) sera essayé en début d'année prochaine.

CALENDRIER

4-17 JANVIER
DAKAR 2015

Après 25 ans d'absence, Peugeot revient (voir reportage p. 76) avec des poids lourds : Peterhansel, Sainz et Despres.

10 JANVIER
FORMULE E

4^e manche du championnat FIA électrique, à Buenos Aires. Après di Grassi, Bird et Buemi, un nouveau vainqueur ?

11 JANVIER
TRAVERSÉE DE PARIS

Comme tous les ans au début de l'année, la capitale sera sillonnée par une nuée de mécaniques anciennes.

4-8 FÉVRIER
RÉTROMOBILE

Incontournable rendez-vous pour les amateurs de "ferailles", Rétromobile est davantage qu'un Salon ; c'est une fête.



14 - 19 JANVIER

RALLYE

Loeb au Monte-Carlo: juste pour le plaisir?



JÉRÔME LÉJEUNE

Le seul moyen de se délivrer d'une tentation est d'y céder", disait Oscar Wilde. À l'évidence, la tentation était très forte pour Sébastien Loeb et son éternel complice Daniel Elena. Le duo, neuf fois champion du monde des rallyes avec Citroën, se reforme pour une occasion a priori unique, au Rallye Monte-Carlo 2015, dans une DS3 WRC. Pour le plaisir, annoncent-ils. Coup marketing des Chevrons? Sans doute pas. En l'occurrence, Sébastien Loeb aidera Citroën, en perte de vitesse en WRC en 2014. Le duel avec son successeur, Sébastien Ogier (Volkswagen Polo), double champion du monde en titre, fait déjà rêver le public.



CITROËN RACING

Loeb accrochera-t-il une 8^e victoire au Monte-Carlo?

À PARTIR DE JANVIER

PERMIS DE CONDUIRE

Des délais d'attente raccourcis

Chaque mois de délai gagné représente en moyenne 200 € d'économie pour les candidats", rappelait Bernard Cazeneuve en juin dernier. Courant 2015, le délai moyen avant de pouvoir repasser un examen du permis de conduire raté devrait descendre à 45 jours, contre 60 actuellement. La solution: la surveillance du code sera confiée à des retraités et à des agents publics, et non plus aux inspecteurs, qui pourront se concentrer sur l'épreuve pratique.



JF FREY/PHOTOPQR

ET AUSSI

85^e Salon international de l'auto et accessoires 5-15 mars 2015, Genève



Salon de Genève

Le grand rendez-vous helvétique se tiendra du 5 au 15 mars. Comme chaque année, les surprises seront légions. À côté des nouveautés dévoilées par les grands groupes automobiles, les visiteurs auront également le plaisir de découvrir les prototypes présentés par les carrossiers et les constructeurs indépendants qui viennent en nombre.

La Peugeot 604 et la Renault 30 ont 40 ans

Genève 1975; l'industrie française se dote de deux modèles haut de gamme. Au style classique, un brin guindé de la sochaliennaise, la Régie répond par une berline fonctionnelle dotée d'un hayon, un pari osé sur le segment. La 604 et la R30 reçoivent un tout nouveau V6, un moteur hélas mal né, puisque conçu comme un V8 et amputé de deux cylindres suite au premier choc pétrolier.

Hamilton-Rosberg, la revanche

Bien des incertitudes planent sur le championnat de F1 2015. Les Mercedes offriront-elles un nouveau duel entre Hamilton et Rosberg? Que fera Vettel avec la Ferrari? Quid d'Alonso sur la McLaren-Honda? Et de Ricciardo avec la Red Bull? Que vaudra la Lotus-Mercedes de Romain Grosjean? Enfin, combien d'autos prendront le départ en Australie?

7 FÉVRIER

TROPHÉE ANDROS

La superfinale à Saint-Dié-des-Vosges pourrait apporter un 6^e sacre à Dayraut ou couronner enfin Lagorce ou Panis.

12-15 FÉVRIER

WRC: SUÈDE

Désavantagé par le nouveau règlement, Ogier devrait souffrir face à la Volkswagen de Latvala, et face à la DS3 d'Östberg.

6-8 MARS

WTCC: ARGENTINE

Début de saison au pays de Lopez, champion du monde 2014, que ses équipiers Citroën, Loeb et Muller, ne ménageront pas.

15 MARS

F1: AUSTRALIE

Rosberg et Hamilton visent un 2^e succès à Melbourne pour bien lancer leur saison. Grosjean est le seul Français au départ.



Renault Espace

ANTONY BERNIER



Mercedes CLA Shooting Brake



Mini Clubman

VICTOR JON GOICO

AVRIL À JUIN

NOUVEAUTÉS

Elles arrivent en concessions

Vous aviez flashé sur l'une d'entre elles lors d'un Salon, elles arrivent enfin dans les concessions. C'est le moment idéal pour les essayer dans les meilleures conditions.

Après avoir repensé la Twingo, c'est au tour d'un second mythe de Renault d'être entièrement revisité. L'Espace n'est, selon les pontes du marketing de la marque, plus vraiment un monospace mais un mélange des genres : haut comme un SUV, il offre un agrément de conduite digne d'une berline. Vous pourrez le vérifier en demandant un essai à votre revendeur préféré. Bien positionnée en

termes d'équipement, cette nouvelle génération entend devenir la réponse au haut de gamme allemand. Avec des moteurs ne dépassant pas 200 ch (en essence) et 160 ch (en diesel), cela risque d'être délicat. Heureusement, l'Espace pourra compter sur sa modularité, sa présentation conviviale et ses quatre roues directrices. À vous de juger... Vous pourrez également vous rendre compte de l'espace désormais disponible à bord de la déclinaison

Shooting Brake du CLA, qui avance 4 cm de mieux que le coupé-berline en garde au toit à l'arrière. Et ce, alors que la hauteur de la voiture est inchangée. Vous verrez également que le coffre prend du volume. Autre nouveauté qui gagnera en volume de chargement et en praticité : la Mini Clubman. Son concept, exposé à Genève au printemps, annonce six ouvrants, dont deux latéraux arrière. Fini donc la petite portière antagoniste à l'arrière droit.

CALENDRIER

19 AVRIL

F1 : GP DE BAHRÉÏN
Vainqueur ici en 2014, Hamilton visera un doublé, comme Vettel (2012-13) et Alonso (2005-06).



3 MAI

F1 : GP DE CORÉE
Ce GP hypothétique est juste une astuce pour offrir un bloc propulseur supplémentaire aux équipes pour 2015.

9 MAI

FORMULE E : MONACO
Les monoplaces électriques évolueront sur un tracé raccourci par rapport à la Formule 1.

16 MAI

WTCC : NÜRBURGRING
Sébastien Loeb et ses adversaires se battront pour la première fois sur la grande boucle de 22 km.

JUIN 24 HEURES DU MANS

Audi-Porsche-Toyota rejoints par Nissan

Malgré l'inflation constante dans la catégorie reine des prototypes, le LMP1, les constructeurs affluent au Mans. Pour la 83^e édition des 24 Heures (13-14 juin), Nissan s'engage officiellement avec trois GT-R LM Nismo, face aux Audi R18 e-tron toujours tenantes du titre dans la Sarthe, aux Toyota

TS040 championnes du monde d'endurance (WEC) 2014 et aux Porsche 919 Hybrid (vainqueur des 6 Heures de São Paulo 2014). Par ailleurs, pour la première fois depuis Bourdais en 2009, un pilote F1 en activité prendra le départ: Nico Hülkenberg (Force India) sera au volant de la troisième Porsche 919 Hybrid engagée.



La Porsche 919 Hybrid évoluée sera redoutable au Mans.



Nico Hülkenberg, avec Porsche, entre deux Grands Prix.



Salon de Shanghai

Certes, tout le monde n'a pas la possibilité d'aller à Shanghai mais les Salons chinois comptent désormais parmi les grands rendez-vous internationaux. L'expansion de ce pays est aujourd'hui une manne pour l'industrie automobile mondiale et tous les grands constructeurs, y compris les français, profiteront de cette exposition – qui se tiendra du 22 au 29 avril – pour dévoiler des nouveautés majeures pour leur avenir.

500 Miles d'Indianapolis

Après trois brillantes saisons dans une petite équipe, Simon Pagenaud a rejoint le prestigieux Team Penske et jouera le titre en IndyCar. Mais aussi la victoire aux 500 Miles d'Indianapolis, sommet de la saison le 24 mai. Un trophée sur lequel lorgne aussi Sébastien Bourdais, également parmi les favoris du championnat, mais dont l'équipe, KV, dispose de moins de moyens que Penske.

Grand-messe des légendes à Goodwood

Tout ce que le sport automobile a produit de plus rapide, de plus beau, de plus spectaculaire est réuni là, autour du manoir de Goodwood (sud de l'Angleterre), chaque année pour le Festival of Speed. Cette fois, l'événement se tiendra du 25 au 28 juin avec, en point d'orgue, la traditionnelle course de côte, dont le record appartient à Nick Heidfeld sur une McLaren MP4-13 depuis 1999.

AVRIL TOUR AUTO

Féria mécanique

En avril, ne te découvre pas d'un fil et file admirer les monstres sacrés du Tour Auto Optic 2000, qui lance pendant une semaine plus de 200 voitures d'exception – et quelques populaires – sur les routes de France. Ces beaux châssis seront réunis le lundi 20 sous les verrières du Grand Palais. Ils quitteront Paris le 21 au matin pour rejoindre Biarritz le samedi 25 après avoir fait étape à Vichy, Clermont-Ferrand, Toulouse et Pau. Voir ces nobles mécaniques en liberté est un spectacle inoubliable.



De la Dauphine à la Ford GT40, le Tour Auto offre un plateau très varié.

PATRICK PAYANT/FOTORISSIMA

21-24 MAI
WRC: PORTUGAL

Ce rallye est toujours très spectaculaire. Sébastien Ogier y décrochera peut-être une 5^e victoire.

24 MAI
F1: GP DE MONACO

Nico Rosberg (Mercedes), "le Monégasque", tentera la passe de trois après ses victoires de 2013 et 2014.

2 JUIN
FORMULE E: LONDRES

Finale du premier championnat FIA de monoplaces électriques, sur un tracé royal, en plein cœur de Londres.

5-7 JUIN
GRAND PRIX DE L'ÂGE D'OR

Le tournoi de Dijon-Prenois reçoit les gloires du sport automobile et accueille tous les clubs de collectionneurs.

SEPTEMBRE

NOUVEAUTÉS

Il y a les surprises imprévues et il y a les modèles qu'on attend avec impatience.

L'Audi A4, la Mazda MX-5 et le Volkswagen Tiguan II en font partie.



Audi A4 IV

ILLUS. J.-F. HUBERT

Elles sont attendues à Francfort

Audi doit réagir afin que son A4 ne soit pas irrémédiablement dépassée par une Série 3 qui sera restylée en 2015 et une Classe C qui a mis la barre très haut. La 4^e génération adoptera un style classique agrémenté de détails apparus sur le concept Prologue présenté à Los Angeles. À l'intérieur, elle recevra des compteurs digitaux, comme sur le récent TT, et proposera une habitabilité supérieure à ses concurrentes grâce à un empattement allongé

(2,85 m). Ses moteurs classiques iront de 120 à 250 ch, sans oublier une offre hybride rechargeable (e-tron) et les versions S et RS dépassant allègrement les 300 ch. Disponible en traction ou en intégrale, elle recevra la nouvelle boîte S tronic à 10 rapports actuellement en développement. Autre nouveauté plus qu'attendue : le Tiguan II. Après les nombreux concepts présentés depuis 2011, Volkswagen dévoilera la version standard de son SUV compact qui reprend la base technique de la Golf VII.

Malgré une silhouette plus dynamique, il existera par la suite une version coupé, puis une déclinaison XL pour 7 passagers. La dernière nouveauté prévue est la Mazda MX-5. Malgré une présentation en grande pompe en septembre dernier, on ne sait pas grand-chose de ce roadster, si ce n'est qu'il perdra une centaine de kilos et qu'il sera doté d'une direction électrique. À n'en pas douter, il disposera des mêmes moteurs essence que le récent CX-3 (21 de 120 et 165 ch). Vivement Francfort !

Mazda MX-5 IV



Volkswagen Tiguan II



ILLUS. J.-F. HUBERT

CALENDRIER

2-5 JUILLET

WRC: POLOGNE

Vainqueur en 2014 pour le retour du rallye au calendrier, Ogier tentera de récidiver sur les durs chemins polonais.

5 JUILLET

F1: GRANDE-BRETAGNE

Hamiltonmania probable sur Silverstone. Si Mercedes domine toujours, Lewis peut viser les 41 victoires de Senna.

28 JUILLET-2 AOÛT

RASSEMBLEMENT 2 CV

Après l'Espagne en 2013, c'est la Pologne (à Toruń) qui accueillera les fans de 2 CV. 7 à 8 000 autos sont attendues.

30 JUILLET-2 AOÛT

WRC: FINLANDE

Pour ce second sommet du Rallye, Ogier voudra une revanche sur son équipier Latvala, vainqueur en 2014.

AOÛT

FORMULE 1

La Belgique, tournant de la saison

En 2014, le sort du championnat a basculé à Spa-Francorchamps. Jusque-là, la dynamique des résultats chez Mercedes était favorable à Rosberg. Mais, en Belgique, la responsabilité de l'accrochage avec Hamilton, imputée au pilote allemand, a entraîné la disgrâce de Rosberg dans son équipe. Galvanisé par le soutien des dirigeants de Mercedes, le Britannique a enchaîné ensuite les victoires, jusqu'au titre. Grandiose et imprévisible, Spa ouvre la seconde moitié de la saison le 23 août et la météo capricieuse des Ardennes offre souvent une chance aux outsiders, comme Ricciardo (Red Bull) l'a brillamment montré l'an passé. Mais comment imaginer une répétition de l'incident Rosberg-Hamilton ?



FLORENT GOODEN/DPPI

ET AUSSI

La VW Golf GTI a 40 ans

Un petit liseré rouge sur la calandre, des extensions d'ailes en plastique noir : en septembre 1975, la Golf, née en 1974, s'encanaïlle avec le lancement de la GTI. Au programme : moteur 1,6 l à injection de 110 ch et caractère particulièrement espiègle. Le cocktail est si pétillant qu'il va donner naissance à une icône immortelle et déclencher une véritable GTImania.

Salon de Francfort

En alternance avec le Mondial de Paris, le Salon de Francfort (qui se tiendra du 17 au 27 septembre) est une occasion unique de prendre le pouls de l'industrie automobile. Outre les nouveautés classiques, les constructeurs y font une véritable démonstration de force en révélant les technologies les plus avancées en matière de mobilité.

Il y a vingt ans disparaissait Fangio

L'Argentin a dominé les années 50, avec 5 titres mondiaux (1951 et de 1954 à 1957). À tel point que son nom est passé dans le langage courant et qu'il reste aussi célèbre que Senna, Prost ou Schumacher. Juan Manuel Fangio, décédé le 17 juillet 1995 à 84 ans, a marqué l'histoire du sport automobile ; nul doute que la F1 lui rendra hommage.



ÉLIE STÉPHANE AZOULAY/DPPI

SEPTEMBRE

VÉHICULES ÉLECTRIQUES

Enfin des bornes de recharge !

Depuis 2009, c'est l'arlésienne : promises, repoussées, promises à nouveau, oubliées, les bornes de recharges ne sont aujourd'hui que quelques milliers. Mais le gouvernement a enfin annoncé

l'implantation de 16 000 bornes supplémentaires, et ce ne serait qu'un début. Le chantier débutera au second semestre 2015, il durera quatre ans et c'est probablement le groupe Bolloré qui s'en chargera.



MATTHIEU TUREL/PHOTOPQR

6 SEPTEMBRE F1 : ITALIE

Vettel réussira-t-il à apporter à Ferrari une 19^e victoire en F1 dans le temple de Monza ? La tâche s'annonce difficile.

7-12 SEPTEMBRE SALON DE MOSCOU

Quelques jours avant Francfort, la capitale russe tient Salon. L'an passé, Renault y avait présenté le splendide concept R.S. 01.

25-27 SEPTEMBRE WTCC : CHINE

Tandis que le circus de la F1 sera réuni au Japon, le WTCC fera escale en Chine sur le circuit de Shanghai.

27 SEPTEMBRE F1 : JAPON

Émotion certaine en revenant à Suzuka, théâtre du terrible accident de Jules Bianchi en 2014.



D'OCTOBRE À DÉCEMBRE

NOUVEAUTÉS

Une avalanche de Renault

L'année 2015 sera celle de Renault, qui dévoilera une grande partie de sa future gamme avec les nouvelles Mégane et Laguna. Attendez-vous également à une surprise de la part d'Alpine...

Renault Laguna IV



Renault Mégane IV



Renault Alpine



ILLUSTRATIONS J.-F. HUBERT

Renault entend accélérer le rythme de renouvellement de sa gamme. Après la Clio en 2012, le Captur en 2013, la Twingo début 2014 et l'Espace à la fin de cette même année, il y aura trois présentations au cours de l'année 2015. Le SUV dérivé de la Mégane IV arrivera le premier (voir p. 22) mais c'est surtout en toute fin d'année que les choses vont se bousculer. La Laguna IV (portera-t-elle encore cette appellation ?) sera commercialisée dans le courant du dernier trimestre. Reposant sur la plate-forme tech-

nique de l'Espace V, elle affichera une ligne des plus classique. Fini la silhouette tronquée par un hayon. L'auto aura une vocation plus internationale que l'actuelle Laguna et devra donc séduire aussi bien les acheteurs européens que chinois. Elle disposera des mêmes blocs que l'Espace (1.6 TCe 200 ch, dCi 130 et 160 ch), ainsi que de la boîte à double embrayage EDC7, sans oublier le système à quatre roues directrices 4Control. Un élément que l'on pourrait retrouver sur la future Mégane IV. En effet, en reprenant la même base technique que ses

grandes sœurs, pourquoi ne pourrait-elle pas en bénéficier, ne serait-ce que sur les versions haut de gamme (Initiale Paris) ou R.S. ? Si sa commercialisation officielle est prévue pour 2016, l'auto pourrait être présentée dès 2015. Un autre modèle pourrait également pointer son museau plus tôt que prévu : l'Alpine. Son style étant figé depuis quelques mois, elle pourrait être dévoilée en avant-première afin de faire saliver les futurs acquéreurs. Il faudra toutefois attendre le printemps 2016 pour essayer son 4 cylindres turbo de plus de 250 ch...

CALENDRIER

13-17 OCTOBRE
EQUIP AUTO

Ce Salon, réservé aux équipementiers, est l'occasion de découvrir des innovations majeures pour l'automobile.

28 OCTOBRE-8 NOVEMBRE
SALON DE TOKYO

Les constructeurs japonais profitent de ce Salon pour présenter des prototypes extravagants, parfois éloignés de l'automobile.

1^{er} NOVEMBRE
WTCC : THAÏLANDE

Cette destination exotique accueille pour la première fois une course de championnat du Monde de la FIA.

12-15 NOVEMBRE
WRC : GRANDE-BRETAGNE

13^e et dernier rallye de la saison, il désignera officiellement le champion du Monde 2015. Ogier ou Latvala ?



La Citroën DS n'est pas une simple voiture ; elle est aussi le symbole d'une France moderne et audacieuse.

OCTOBRE

ANNIVERSAIRE

La Citroën DS a 60 ans

L'Auto-Journal avait dévoilé son existence plusieurs mois avant sa présentation officielle au Salon de Paris d'octobre 1955, mais lorsque le public découvre la nouvelle Citroën, la stupeur est à son comble. Comparée aux voitures contemporaines, la DS ressemble à un vaisseau spatial tracé pour fendre l'espace-temps. Et sa

technologie est tout aussi surprenante : freins à disques à l'avant, vitres sans montants, volant monobranche et, bien sûr, suspension hydropneumatique qui transforme la voiture en tapis volant. Produite pendant vingt ans, la DS a coûté cher à Citroën mais c'est peut-être la voiture la plus exceptionnelle de l'histoire de l'automobile.



PHOTOS MÉDIATHÈQUE CITROËN

ET AUSSI

Le 1^{er} titre de Prost, il y a trente ans...

Le 6 octobre 1985, en se classant 4^e à Brands Hatch (GP d'Europe) avec sa McLaren, Alain Prost devenait le premier Français à conquérir le titre mondial en F1. Il en a ensuite ajouté trois à sa collection (1986, 1989, 1993). Depuis, aucun Bleu n'a pris la relève au palmarès. Pire, la dernière victoire française en F1 remonte à Monaco 1996, avec Olivier Panis sur Ligier !



GILLES LEVENT/DPPI

La F1 revient au Mexique

Absent du calendrier depuis 1992, le GP du Mexique réapparaît, grâce au soutien du milliardaire Carlos Slim et à la présence de Sergio Pérez chez Force India. Au vu de l'enthousiasme des 150 000 spectateurs lors d'une simple démonstration de Pérez en 2011, une immense fête se profile pour le 1^{er} novembre autour de l'Autódromo Hermanos Rodríguez.

Automédon

Avec Rétromobile, Automédon est l'autre Salon francilien. À l'intérieur des halls, clubs de marques et vendeurs de pièces vous attendent pour partager votre passion, tandis qu'à l'extérieur, le parking réservé aux collectionneurs offre un spectacle toujours étonnant. Les motos sont également à l'honneur. Rendez-vous au Bourget, dans le nord de Paris, les 10 et 11 octobre.

OCTOBRE

RALLYE

Le grand défi de Sébastien Ogier



Le champion en titre visera une troisième couronne d'affilée.

FERDI KEALING

Successeur de Sébastien Loeb au sommet du WRC, Ogier a eu le tort de se montrer trop fort ces deux dernières années. La FIA a donc édicté un nouveau règlement qui handicape le leader du championnat du Monde à chaque course sur terre. Alors, où en sera l'équipage Ogier-Ingrassia au moment d'aborder le Rallye de France, du 1^{er} au 4 octobre ? Probablement parmi les candidats à sa propre succession, mais sans doute sous la menace de ses équipiers Latvala et Mikkelsen.

21 NOVEMBRE
ENDURANCE: BAHRÉÏN
8^e et ultime course du championnat WEC. Qui sera sacré entre Audi, Toyota et Porsche ?



22 NOVEMBRE
WTCC: QATAR
Dernier rendez-vous de l'année, non plus à Macao mais au Qatar, et en nocturne pour les Citroën de Loeb, Muller et Lopez.

29 NOVEMBRE
F1: ABOU DHABI
Le final de la saison ne comptera pas double cette année. Mais réservera-t-il un suspense pour le titre des pilotes ?

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

Bentley Grand Convertible



Bentley Grand Convertible

Si le cabriolet Continental GTC affiche un esprit sportif, Bentley se devait de proposer une découvrable à vocation plus luxueuse. Ce sera chose faite avec ce Grand Convertible développé sur la base de la Mulsanne. S'il ne s'agit encore que d'un *show car* présenté au récent Salon de Los Angeles, la voiture affiche déjà un réalisme certain qui ne laisse aucun doute sur sa prochaine mise en production. Les cuirs les plus nobles et les bois les plus précieux ont été utilisés dans sa fabrication. **Sous le capot, on retrouve le V8 de 6,75 l développant 537 ch pour un couple impressionnant de 1 100 Nm.** Si elle reçoit le feu vert, la production sera très modeste, pour un prix qui, lui, ne le sera pas (**environ 350 000 €**). Réponse début 2015.

BMW Série 2

Le coupé se met au 3 cylindres... Déjà présent sous le capot du monospace

La version Z06 dispose d'un V8 développant 659 ch. C'est la Corvette la plus puissante de série.

L'ACTU DE VOTRE MARQUE

De
A
à Z

Par Florian Chopin

Active Tourer. Ce bloc développera la puissance de 136 ch et sera monté en position longitudinale dans la 218i. Il pourra être associé à une boîte manuelle à 6 rapports, ou à la boîte automatique à 8 vitesses (ZF). Cette version arrivera au premier trimestre et constituera le ticket d'entrée (**moins de 30 000 € environ**). Concernant la gamme diesel, elle disposera désormais de la version 220d de 190 ch proposée en pure propulsion ou en intégrale xDrive et prévue pour mars 2015 (à partir de 35 000 € environ).

Chevrolet Corvette

Dans la famille Corvette, voici venir la plus puissante de toutes, la Z06. Son **V8 suralimenté de 6,2 l à injection directe développe 659 ch pour un couple de 881 Nm.** Une puissance délivrée aux seules roues arrière via une boîte de vitesses manuelle à 7 rapports ou une version automatique à 8 rapports. Sa structure en aluminium augmente de 20 % sa rigidité par rapport à la précédente version tout en allégeant considérablement le poids. Elle reçoit, par ailleurs, la troisième génération du système de suspension Magnetic Selectrive Ride Control qui offre une gestion plus fine de l'amortissement. Un mode piste est disponible avec système Launch Control (départ arrêté) ainsi qu'un différentiel à glissement limité. Malgré tout cet attirail, l'auto est proposée à **100 400 € seulement et 105 400 € en cabriolet.** Une Nissan GT-R Nismo (600 ch) s'affiche à 150 000 €, et une Porsche 911 Turbo S (560 ch) à près de 200 000 €. Elle sera disponible au printemps 2015.

Chevrolet Corvette Z06



Hyundai i20 Coupé

De la récente citadine présentée au dernier Mondial de Paris, cette version 3 portes s'en différencie par de nombreux éléments. Tout d'abord d'ordre esthétique grâce à une ligne plus sportive, notamment à l'arrière avec une lunette plus fuyante et un dessin de montant arrière spécifique. L'habitabilité aux places arrière est donc modifiée mais elle reste correcte. Quant au coffre, il affiche 336 dm³, un record pour la catégorie (mieux qu'une Dacia Sandero). Ses dimensions évoluent aussi : 4,05 m de longueur (+ 1 cm) et 1,45 m de hauteur (+ 2,5 cm). Ensuite,

côté moteurs, l'offre reste pour le moment identique à celle de la berline 5 portes: on retrouve les **blocs 1,2 l de 84 ch et 1,4 l de 100 ch (essence) ainsi que les 1.1 75 ch et 1.4 de 90 ch (diesel)**. L'an prochain, un 3 cylindres essence fera son apparition. Une version plus puissante est prévue pour 2016. L'auto devrait s'afficher **à partir de 13 000 €**, elle sera donc plus chère que la 5 portes...

i30 restylée

La berline compacte coréenne s'offre un remodelage à la fois esthétique et technique. Au programme, on découvre une nouvelle calandre plus large encadrée par des optiques redessinées. Aucune évolution n'est à noter à l'arrière ou à l'intérieur. En revanche, sous le capot, l'auto voit ses motorisations gagner en performances et en sobriété, notamment le 1.4 CRDi 90 ch. **Un nouveau moteur essence 1,4 l 100 ch fait son apparition** en lieu et place de l'ancien, **ainsi que le 1.6 Turbo du Veloster avec ses 186 ch**. Une boîte robotisée à double embrayage à 7 rapports sera proposée avec les **diesels 1.6 (110 et 136 ch)**. La dotation en équipements s'enrichit des phares bixéon, du stationnement semi-automatique et de l'alerte de franchissement de ligne. Les tarifs débuteront **aux environs de 16 000 €**.

i40 restylée

La familiale, plus prisée en break qu'en berline, s'offre un léger restylage. La calandre s'agrandit, les optiques adoptent la technologie à LED, et le dessin des feux arrière a été modernisé. **Au rayon technique, on note l'arrivée d'une suspension pilotée**. La gamme comprend les moteurs 1,6 l 135 ch et 2 l 165 ch en essence, et les 1,7 l de 115 ch et 141 ch en diesel. Une boîte à double embrayage est disponible sur les deux blocs les plus puissants. Concernant l'équipement, un nouvel écran tactile est désormais proposé avec une caméra

Opel Karl



Avec son petit 3 cylindres essence, la Karl devient, à moins de 10 000 €, l'entrée de la gamme Opel.

de recul et une navigation 3D. L'auto sera disponible **à partir de 29 000 € environ, dès le printemps 2015**.

Mitsubishi Space Star

La citadine japonaise profite du changement d'année pour s'offrir une nouvelle boîte. **Ainsi, le bloc essence 1,2 l 80 ch peut recevoir une transmission à variation continue (CVT)** lui permettant d'abaisser sa consommation moyenne à 4,1 l aux 100 km (95 g/km de CO₂). Disponible sur les versions Intens et Selection, **l'auto s'affiche 1 100 € de plus (à partir de 15 200 €)**. Mais ce tarif comprend également, selon les versions, le volant multifonction avec régulateur

La silhouette du Coupé i20 est plus dynamique que celle de la berline 5 portes (voir p. 66). Les moteurs sont identiques.

de vitesse, le contrôle de la pression des pneus, le démarrage en côte, le siège passager réglable en hauteur ou encore les rétroviseurs extérieurs dégivrants.

Opel Karl

Quel drôle de nom pour une auto! Après Adam, le fondateur d'Opel, c'est au tour de son fils d'être honoré. Il s'agit une nouvelle fois d'une minicitadine (3,68 m de longueur), mais la Karl affiche un style esthétique plus homogène avec le reste de la gamme et vient se placer au début de cette dernière. **Elle est dotée du 3 cylindres 1,0 l essence de 75 ch**, associé à une boîte de vitesses manuelle à 5 rapports. Au rayon des équipements, Opel annonce, pour l'été 2015, l'aide au démarrage en côte, l'avertisseur de changement de file, le radar de recul, le régulateur/limiteur de vitesse et les antibrouillards livrés de série. **Le tout proposé pour moins de 10 000 €**, en entrée de gamme. En option, il est possible de prendre les sièges et le volant chauffants, ou le toit ouvrant. Le système IntelliLink qui gère les fonctionnalités de votre smartphone, sera bien entendu disponible. Mais Karl, ce n'est pas un nom de voiture... En Grande-Bretagne, Vauxhall l'a rebaptisée "Viva".

Hyundai i20 Coupé





L'automobile roule plus blanc

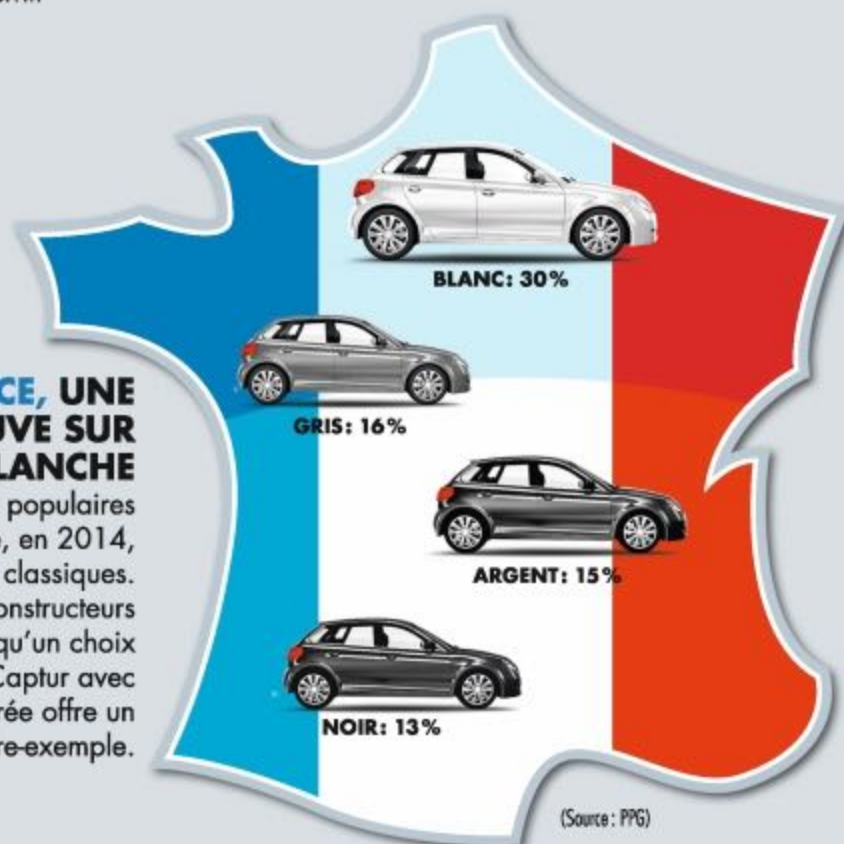
De colorées, les voitures sont devenues noires, puis grises. Aujourd'hui, le blanc domine nettement en France comme dans le reste du monde. Mais les couleurs vives tentent une nouvelle percée !

Par Brice Perrin

Bleu, vert, beige et marron : dans les années 1950 à 1980, aux États-Unis, les voitures étaient majoritairement colorées. Le gris, le blanc et le noir, étaient représentés dans des proportions bien plus modestes qu'aujourd'hui. En France aussi, les autos ont longtemps eu droit à des couleurs sympathiques : souvenez-vous des Renault 5 et Renault 14 couleur citrouille, des Citroën 2CV bicolore ou même, plus récemment, des couleurs vives pour le lancement de la Twingo I. Et en Allemagne, même les routières arboraient des teintes vives jusque dans les années 1990. Quels que soient les marchés, les marques et les modèles, les catalogues ont longtemps présenté une variété de nuances très différentes, et chaque lancement de nouveau produit représente une occasion rêvée pour présenter une teinte marquante, du Scénic III brun Moka jusqu'à la Porsche 911 GT3 RS orange vif... Le summum du bigarré fut atteint au milieu des

EN FRANCE, UNE VOITURE NEUVE SUR TROIS EST BLANCHE

Les teintes les plus populaires dans l'Hexagone, en 2014, restent extrêmement classiques. Il est vrai que les constructeurs ne proposent qu'un choix limité. Le Renault Captur avec sa palette bigarrée offre un heureux contre-exemple.



(Source : PPG)

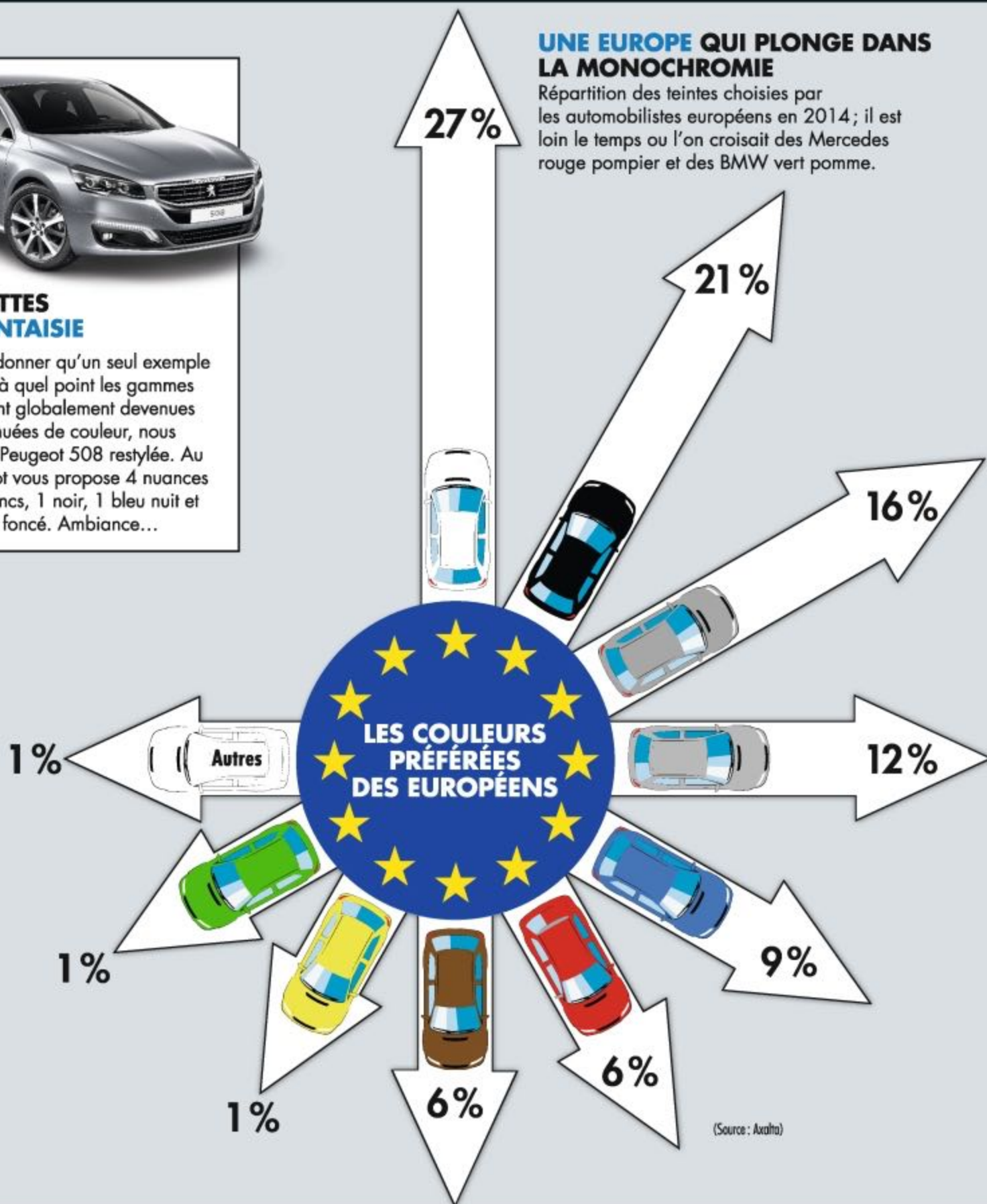


DES PALETTES SANS FANTASIE

S'il ne fallait donner qu'un seul exemple pour montrer à quel point les gammes des teintes sont globalement devenues mornes et dénuées de couleur, nous choisirions la Peugeot 508 restylée. Au choix, Peugeot vous propose 4 nuances de gris, 2 blancs, 1 noir, 1 bleu nuit et 1 marron très foncé. Ambiance...

UNE EUROPE QUI PLONGE DANS LA MONOCHROMIE

Répartition des teintes choisies par les automobilistes européens en 2014 ; il est loin le temps où l'on croisait des Mercedes rouge pompier et des BMW vert pomme.



AUTRES CONTINENTS, AUTRES MŒURS...

Les différentes couleurs sont plus ou moins appréciées selon les continents.

Voici, en proportion des ventes de voitures neuves en 2014, la popularité de quatre couleurs différentes :



- ▶ Amérique du Sud : 37%
- ▶ Asie : 30%
- ▶ Europe : 27%
- ▶ Amérique du Nord : 25%



- ▶ Europe : 21%
- ▶ Asie : 19%
- ▶ Amérique du Nord : 19%
- ▶ Amérique du Sud : 12%



- ▶ Amérique du Nord : 12%
- ▶ Amérique du Sud : 11%
- ▶ Asie : 8%
- ▶ Europe : 6%



- ▶ Europe : 9%
- ▶ Amérique du Nord : 7%
- ▶ Asie : 5%
- ▶ Amérique du Sud : 1%

années 1990 quand Volkswagen proposa une variante Arlequin de ses Polo et Golf: chaque panneau de carrosserie affichant une couleur différente! Mais ça n'a pas suffi pour maintenir un parc de voitures colorées: d'après le spécialiste Axalta, de 1987 à 1998 le noir était déjà la couleur la plus vendue en Europe. Elle a été détrônée par le gris et l'argent, de 1999 jusqu'en 2012, avant que le blanc ne s'empare de la première place.

DE L'UNIFORMITÉ NAÎT L'ENNUI

Mondialisation, marasme économique et syndrome du "c'est plus facile à revendre" ont ensuite peu à peu uniformisé les marchés, et les ont quasiment débarrassés des couleurs vives. Aujourd'hui, la domination des nuances blanches, grises et noires est très nette, quel que soit le continent. Le spécialiste PPG précise que: "Le blanc continue d'être la couleur de voiture la plus populaire dans le monde." Et le gris gagne du terrain: il est désormais

compact ou un monospace? Attendez-vous à devoir choisir entre un Gris Titanium, un Noir Intense ou un Blanc Banquise. Plus vous montez en gamme, plus la situation s'aggrave: PPG avance que "la moitié des véhicules de luxe fabriqués en 2014 étaient noirs."

SÉPARER LE BLANC ET LES COULEURS

Issue du Japon et du Moyen Orient, l'hégémonie du blanc s'est imposée à l'échelle planétaire. D'après Axalta, en Amérique du Sud, 37% des voitures neuves vendues en 2014 étaient blanches, et la proportion grimpe à 45% en Afrique!

Mais il ne faut pas confondre blanc et blanc: PPG rappelle que quelle que soit la teinte, "les fabricants automobiles peuvent choisir parmi des effets distincts comme le mica, les éclats de verre, l'aluminium fin éclatant et les pigments à couleur changeante". Traduisez: des marges potentielles supérieures pour les constructeurs, car si le blanc basique est souvent la seule couleur proposée de série, le blanc métallisé ou le blanc nacré s'échangent contre plusieurs centaines d'euros. Pour le mat ou les peintures à effets, cela peut atteindre plusieurs milliers d'euros.

Une autre tendance émerge: le retour des couleurs vives, principalement pour les citadines. Ce sont les modèles premium personnalisables (Mini, Audi A1, Fiat 500, Smart Fortwo) qui ont relancé cette mode, entretenue avec soin par les récentes nouveautés telles que l'Opel Adam, la Citroën C4 Cactus ou la Renault Twingo III.

Le blanc d'un côté, les couleurs vives de l'autre: par exemple, le rouge et le bleu totalisent cette année 18% des petites voitures et des sportives en Europe... Et, au milieu, portées par les préoccupations écologiques, les couleurs dites "naturelles" font leur grand retour: PPG annonce pour 2015 "une augmentation des tons

La peinture dans tous ses états

VOUS AVEZ EU DU MAL À ACCEPTER DE PAYER 600 € POUR LA PEINTURE MÉTALLISÉE OPTIONNELLE DE VOTRE NOUVELLE VOITURE? DITES-VOUS QU'IL Y A PIRE. BIEN PIRE.

GAMME FERRARI

Vous êtes nostalgique? Ça va vous coûter cher: chez Ferrari, les teintes qui rendent hommage aux années 50 et 60 sont facturées au minimum 7 500 €.

BMW M5 ET M6

Le département Individual de la marque bavaroise propose une peinture Pure Metal Silver, qui intègre "de minuscules nanoparticules d'aluminium" pour un effet chrome satiné. Comptez plus de 8 000 €.

RANGE ROVER

Envie d'une peinture dont la nuance change en fonction de l'incidence lumineuse? Optez pour l'une des teintes Chromaflair proposées sur le Range Rover. Et ajoutez 9 580 € au prix de l'engin.

PORSCHE 918 SPYDER

Vous avez craqué pour la teinte Argent métal liquide ou la nuance Bleu chrome métal liquide proposées pour la supercar allemande? Préparez un chèque de 48 000 €. C'est presque le prix d'un Boxster de base!

La moitié des véhicules de luxe sont noirs.

troisième. En revanche, PPG explique que "la popularité de l'argent continue de diminuer dans le monde entier, avec une baisse de 7% au cours des deux dernières années". Seuls le marron foncé et le bleu nuit parviennent encore à grappiller quelques pourcentages de parts de marché.

Et c'est un cercle vicieux, puisque les teintes proposées par les catalogues des constructeurs ne laissent, sauf pour les modèles citadins ou les sportives, plus guère de place à la fantaisie... Vous voulez une berline, un SUV

naturels, comme le cuivre, l'orange et le brun" et ajoute que "les nouveaux modèles pourraient également être influencés par les tons métalliques, comme le bronze, l'étain et l'or rose, qui ont eu un important impact dans le monde de la mode et des bijoux". L'année prochaine, en Europe, la proportion de teintes dites naturelles pourrait ainsi dépasser les 15%. Quant aux nouvelles nuances, n'oubliez pas qu'elles ne naissent pas sur un coup de tête: "Trois à cinq ans passent entre l'idée initiale et la production de série. En tant que produit complexe, un revêtement automobile subit de nombreux allers-retours entre la prise de décision, les adaptations techniques et les tests", conclut BASF. Il faut donc presque autant de temps pour mettre au point une nouvelle peinture que pour un nouveau modèle automobile...



COMMERCE

Volvo vend sur internet

"Ce n'est pas au siège des constructeurs eux-mêmes mais dans la salle de séjour des particuliers que se produit actuellement la plus grande révolution de l'industrie automobile." Volvo fait ici référence à internet et, après avoir rapidement écoulé l'édition spéciale de lancement du XC90 (1 927 exemplaires), exclusivement en ligne, la marque suédoise annonce qu'elle va "progressivement initier la vente en ligne partout dans le monde", à l'aide d'outils et de sites dédiés. Mais rien ne remplacera jamais un essai, et les concessionnaires ont encore de beaux jours devant eux...

SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Les radars, une véritable obsession

Face aux résultats assez médiocres de la Sécurité Routière ces derniers mois (+5 % de décès depuis janvier 2014), le gouvernement aurait pu enfin se rendre compte des limites de la répression ciblée sur la vitesse, et prendre des mesures concernant les principales causes d'accidents : alcool, stupéfiants et somnolence. Mais en dépit de la baisse continue de la vitesse moyenne sur tous les réseaux, il a décidé de garder ses œillères et de poursuivre le déploiement des radars : en plus du parc actuel de 4 200 boîtes, plusieurs dizaines de nouvelles unités seront installées en 2015, et des radars "double face", qui flashent par l'avant et l'arrière, seront testés pour augmenter le taux de fiabilité des clichés recueillis. Désespérant.



RICHARD MOUILAUD/PHOTOPQR

EN CHIFFRES

LE MARCHÉ EUROPÉEN EN NOVEMBRE

*Immatriculations de voitures neuves par rapport à novembre 2013

+1,4%*

954 000

C'est le nombre de **voitures neuves immatriculées en Europe en novembre**. Le total atteint 11,6 millions d'autos depuis janvier, soit +5,7 % par rapport à 2013.

+13,3%

C'est la **hausse des immatriculations de Mini** en novembre, qui profite d'une gamme renouvelée et enrichie (nouvelle Mini, version 5 portes, Countryman restylée).

+8%

C'est la **progression du marché britannique, qui s'établit à 172 327 unités**. L'Italie enregistre une croissance de 5 %, mais la France et l'Allemagne baissent (-2,7 et -1,8 %).

ÉCOLOGIE

Des plastiques bio chez Mazda

Oubliez les plastiques à base d'hydrocarbures, recouverts de couches de peintures et de vernis : les ingénieurs Mazda viennent de mettre au point un nouveau plastique qui présente deux avantages majeurs. Ce matériau respectueux de l'environnement combine des matières végétales à des additifs et peut être utilisé aussi bien pour les pièces intérieures qu'extérieures. Et il peut être teinté pour offrir "une couleur intense et une finition homogène à effet miroir", sans pour autant dégrader la résistance de la pièce. Ce nouveau "bioplastique" sera utilisé pour la première fois sur la nouvelle MX-5 lancée en 2015.



RENE PIETERS



RENAULT COMMUNICATION



"Nous avons été optimistes sur la vitesse à laquelle les infrastructures seraient mises en place."

Rémi Bastien, directeur de la Recherche, des Études Avancées et des Matériaux (DREAM) de Renault, le 11 décembre au Losange de Guyancourt.

En effet, le réseau de bornes se développe beaucoup moins vite que prévu. Mais la quasi-totalité des recharges se font et se feront à domicile, donc c'est un faux prétexte. En revanche, le fait de vendre une voiture (la Zoe) qui est restée longtemps incapable de se recharger sur une simple prise électrique, est une véritable erreur stratégique.

Au volant avec... CHRISTOPHE DECULTOT

DIRECTEUR GÉNÉRAL DE
HONDA FRANCE



Le CR-V tire les ventes de Honda. Il aura un petit frère en 2015.

“Le HR-V fera référence.”

Après avoir souffert d'un manque de nouveautés en 2014, Honda compte sur l'arrivée d'un SUV compact, le HR-V, pour se relancer.

L'Auto-Journal : Vos dernières pubs jouent sur l'originalité. Pourquoi ?

Christophe Decultot : Honda est un constructeur à part. En soixante ans d'existence, il est devenu le premier motoriste au monde. C'est un groupe indépendant, qui poursuit ses propres choix technologiques en investissant 5 % du chiffre d'affaires en R&D. On a un positionnement unique, il faut que l'on restimule nos valeurs de marque.

L'AJ : L'Europe est-elle une priorité ?

C. D. : Notre objectif est d'augmenter nos volumes à partir de mi-2015. À

l'horizon un an, nous aurons huit modèles, qui nous permettront de couvrir 70 % du marché.

L'AJ : Votre SUV compact, le HR-V, n'arrive-t-il pas trop tard ?

C. D. : Le segment a encore beaucoup de potentiel et Honda proposera un concept très intelligent. Le HR-V se positionnera en leader en motorisations. Il recevra une nouvelle génération de moteurs Earth Dreams (turbo, injection directe et VTEC), à faibles émissions, qui se déclineront en 1.0, 1.5 et 2.0. En taille, le HR-V sera dans le haut du segment des SUV urbains, ce qui lui permettra de proposer une habitabilité record et une modularité intelligente grâce à un plancher parfaitement plat. Le prix ne sera pas agressif mais on aura un package très compétitif, en termes de technologies et d'équipements.

L'AJ : Le restylage de la Civic sera-t-il suffisant ?

C. D. : La Civic a été dessinée pour l'Europe. On a été déçu par les volumes réalisés par la version 2011. Le design, notamment arrière, était trop

OUI/ NON

Toyota s'est-il adjugé le réflexe de l'hybride ?

oui

Le marché français est-il mûr pour l'hybride ?

oui

La NSX est-elle en rupture de stock sur certains marchés ?

oui

Les constructeurs peuvent-ils se mettre à l'abri des rappels ?

non

clivant. Le facelift permet de conserver cette originalité de design tout en améliorant l'équilibre du style.

L'AJ : Quel bilan sur la Jazz hybride ?

C. D. : Très bon en termes de ventes (60 % du volume de la Jazz), de qualité/fiabilité et de valeurs résiduelles. La nouvelle génération, en 2015, améliorera les émissions/consommations et l'agrément grâce à l'adoption de la boîte DCT à double embrayage.

L'AJ : Et sur les CR-Z et Insight ?

C. D. : Cela nous a permis d'installer une image sur l'hybride. Mais je pense qu'il vaut mieux avoir des versions hybrides de modèles déjà connus.

L'AJ : À quand l'hybride rechargeable ?

C. D. : Patience...

L'AJ : Pourquoi relancer la NSX ?

C. D. : Honda doit avoir un porte-drapeau au niveau mondial. Comme l'ancienne NSX, elle va illustrer ce qu'est Honda dans l'univers des GT. Elle aura une approche différente avec sa technologie hybride reposant sur trois moteurs électriques. Elle accompagne aussi le retour de Honda en F1.

L'AJ : Si Honda était une marque hors auto ?

C. D. : Apple ou Dyson, car ce sont des marques innovantes, qui suivent leur propre voie et sont “seules contre toutes”.



La recherche d'efficacité moteur ne se fait pas au détriment du plaisir de conduire.

SES 3 VOITURES



SIMCA 1100

La première



HONDA CR-V

L'actuelle



HONDA COUPÉ S800

Le rêve

01net

3.50€ seulement



- > Un jeudi sur deux chez votre marchand de journaux.
- > Disponible aussi sur votre tablette et smartphone.

LE MAGAZINE DE LA HIGH-TECH PLAISIR

NOUVEAU

Lamborghini



COLLECTION



Auto Plus

VOTRE MAGAZINE

+

LE FASCICULE

+

VOTRE MODÈLE DE COLLECTION

LA DIABLO ROADSTER

(2000)

Lamborghini

COLLECTION

5

DIABLO ROADSTER



hachette



Collection
LUXE
 inédite !

ÉCHELLE
1/43^e

hachette

OBJET DE COLLECTION POUR ADULTES

Ne convient pas aux enfants de moins de 14 ans.

LE 2 JANVIER CHEZ VOTRE MARCHAND DE JOURNAUX AVEC

OU DÈS MAINTENANT SUR

www.miniatures.hachette.autoplus.fr

Auto Plus

L'équipe de L'Auto-Journal

LES ESSAYEURS



Guy L'Hospital



Méline Priam



Stany Meurer



Pascal Richard

LES TECHNICIENS



Frédéric Haas



Vincent Coppin

Tous les modèles à l'essai

Audi Q7	p. 75
BMW M3	p. 54
BMW Série 2 Active Tourer	p. 56
Citroën C4	p. 46
Ford Focus	p. 47
Hyundai i20	p. 66
Kia Soul EV	p. 64
Mazda3	p. 48
Mercedes Classe B	p. 56
Nissan Pulsar	p. 49
Peugeot 308	p. 50
Renault Clio	p. 67
Renault Mégane	p. 51
Seat Leon	p. 52
Suzuki Vitara	p. 70
Volkswagen Golf	p. 53
Volkswagen Polo GTI	p. 40

Face-à-Face BMW SÉRIE 2 ACTIVE TOURER/MERCEDES CLASSE B ■ p. 56

"Temps apocalyptique sur Paris. Notre séance photos est sauvée par les couleurs claires des autos !" **Yann Lefebvre**



1^{er} Essai VW POLO GTI ■ p. 40

"À côté de la GTI, la Polo G40 (1985) paraît bien maigre. Elle affichait 115 ch."

Alan Froli

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



EN DIRECT DE MONTLHÉRY



CLÉMENT CHOULOT

"Entre style et capacité de chargement, le BMW Série 2 Active Tourer a fait son choix : 427 dm³ de coffre quand la moyenne se situe à 544 dm³ !" **Vincent Coppin**

"À contre-pied de la tendance actuelle visant à diminuer la cylindrée, la Mazda3 bat le record de consommation 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. Accélération, reprises et vitesse maxi sont mesurées avec un radar Projetel. Les consommations, elles, sont vérifiées à l'aide d'un débitmètre Flowtronic précis au 100^e de litre. La base de données AJ compte plus de 5 000 modèles.

1^{er} essai

VOLKSWAGEN POLO GTI (5P.) ■ 1.8 TSI 192 ch ■ 26 900 € *

MODÈLE RESTYLÉ ■ (*Malus inclus)



On profite désormais de 320 Nm à 1 400 tr/mn. Du moins avec la

Nouveau départ

Née avec un petit 1.4 à double suralimentation et une boîte DSG7, la Polo GTI nous revient avec un plus gros moteur et une boîte manuelle. Pour notre plus grand plaisir ?

Par Alan Froli Photos Yann Lefebvre

Le moins que l'on puisse dire, c'est bien que la précédente Polo GTI ait mené une carrière pour le moins discrète. De mémoire, j'ai dû en croiser quatre ou cinq depuis son lancement, fin 2010. D'ailleurs, à chaque fois, j'ai fait un vœu... comme si j'avais aperçu une étoile filante ! Chose que je ne fais jamais avec la Golf du même nom et pour cause : on en voit régu-

lièrement. Pourquoi ce flop ? En fait, beaucoup ont reproché à la Polo GTI d'être trop radicale. Pas par sa sportivité, malheureusement, mais par sa conscience écolo. Car Volkswagen n'avait rien trouvé de mieux que d'imposer une vertueuse boîte de vitesses DSG7, histoire de contenir les émissions de CO₂... et le plaisir de conduite aussi. Les amateurs de commande

manuelle ou de transmission robotisée sportive se sont ainsi tournés vers la Golf qui, elle, laisse le choix entre une grille en H et une efficace boîte DSG6. Du moins ceux qui en avaient les moyens, car les autres ont dû passer leur chemin ! Autre grief, la Polo GTI ne brillait pas non plus par la vivacité de son châssis. Fâcheux.



boîte manuelle, car avec la DSG le couple reste bridé à 250 Nm...



Le nouveau 1.8 turbo déborde de couple. Dommage que la transmission soit si longue...



Inédite sur la GTI, la commande manuelle est douce et bien guidée mais pas rapide.



Le dessin des jantes évolue, mais pas leur taille (17 pouces). Les pneus font 215 mm de largeur.

Volkswagen a donc tenté de corriger le tir à l'occasion du restylage. Au programme: une boîte manuelle et un nouveau moteur, rien que ça! Le précédent, un 1,4 l boosté par un compresseur et un turbo, donnait pourtant satisfaction. Mais ne boudons pas notre plaisir, d'autant que l'on gagne sur tous les plans. S'il fait l'impasse sur le compresseur, ce nouveau bloc est plus gros (1,8 l) et bénéficie des derniers raffinements maison: double injection, collecteur d'échappement intégré à la culasse

(pour réduire le poids et refroidir les gaz), levée variable des soupapes d'échappement...

PLUS DE COUPLE, PLUS DE CHEVAUX

Certes, le gain en puissance est modeste (192 ch contre 180 ch) mais les émissions de CO₂ baissent et surtout, on profite de 320 Nm de couple dès 1 400 tr/mn, contre 250 Nm à 2 000 tr/mn avec l'ancien. Du moins avec la boîte manuelle, car avec la boîte DSG7, toujours proposée (+1 600 €), le couple reste bridé

à 250 Nm pour des raisons de fiabilité, rendant imperceptible la différence avec l'ancien bloc. En tout cas, au volant de la version manuelle, le gain est sensible.

Plus rond, le moteur relance dès les abysses du compte-tours et le gain en confort de conduite est réel. Idéal pour adopter un rythme soutenu en toute décontraction, d'autant que la commande de boîte, au guidage précis et aux verrouillages fermes, est agréable.

Cela dit, on reste sur sa faim en conduite spor-



Les Clio RS et Fiesta sont
à la fois plus efficaces et plus fun.



La planche de bord reste l'une des plus cossue du marché, mais manque de gaîté... La position de conduite est agréable et les commandes, qui tombent idéalement sous la main, sont douces.

Polyvalente, la Polo GTI est disponible en 3 ou 5 portes.



Volkswagen Polo GTI 1.8 TSI 192 ch

LA TECHNIQUE

Enfin proposée avec une boîte manuelle, la Polo GTI dispose d'un moteur plus gros doté des dernières technologies et offrant 70 Nm de plus.

Moteur / Transmission

Puissance maxi	■ 192 ch à 4 200 tr/mn
Couple maxi	■ 320 Nm à 1 400 tr/mn
Type	4 cyl. en ligne turbo, essence
Cylindrée/Puissance fiscale	1 798 cm³/11 CV
Transmission	Aux roues avant
Boîte/nombre de rapports	Manuelle/6

Châssis

Direction	A crémaillère, assistance électrique
Diamètre de braquage	■ 11,8 m
Suspensions AV / AR	Type McPherson / essieu semi-rigide
Freins AV / AR	Disques ventilés / disques
Pneumatiques AV / AR	215 / 40 R 17
Roue de secours	Acier en 16 pouces

Dimensions / Poids

L/l/h/empattement	3,99 / 1,69 / 1,45 / 2,47 m
Poids/traction freinée	1 292 kg / NC

LA CONDUITE

Plus coupleux que puissant, le moteur s'apprécie surtout à bas et moyen régime. Le comportement est sain mais, hélas, pas très vif.

Performances*

0 à 100 km/h	■ 6,7 s
Vitesse maxi	■ 236 km/h

LA VIE À BORD

L'habitacle est assez spacieux et surtout la finition est d'un très haut niveau. S'ajoute à cela la présentation typique des VW GTI, à laquelle beaucoup de sportifs sont sensibles. Dommage que le coffre soit si petit !

Coffre*

Volume du coffre	■ 204 dm³
------------------	-----------

LE BUDGET

La consommation est correcte. Le prix de vente reste élevé mais l'équipement est complet.

Prix	■ 26 650 €
Loyer** (2 ans, 20 000 km)	■ 599 €
Bonus / malus (CO ₂)	■ 250 € (139 g/km)
Garantie	■ 2 ans, km illimités

Équipements de série ■

4 airbags, aide au stationnement AV/AR, antibrouillards, banquette 2/3-1/3, Bluetooth, clim' auto, contrôle pression des pneus, dif. autobloquant élect., ESP, GPS écran tactile, jantes alliage 17 pouces, phares et essuie-glaces auto., projecteurs 100 % LED, radio USB + carte SD, régulateur/limiteur de vitesse, rétro intérieur jour/nuit auto., sièges sport, vitres élec. AV/AR et surteintées AR, volant cuir...

Options

Caméra de recul (290 €), commande vocale (220 €), Mirror Link (185 €), peinture métal. (500 €), sièges chauffants (315 €), sellerie Alcantara (1 000 €), suspension pilotée (305 €), toit ouvrant élec. (860 €).

Consommations

Mixte	■ 6 l/100 km
Urbaine / Extra-urbaine	■ 7,6 / 5,1 l/100 km
Autonomie / Réservoir	■ 750 km / 45 l

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

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

Pays de fabrication : Allemagne

LA NOTE TECHNIQUE



Couple élevé mais puissance inférieure à la moyenne, commande de boîte agréable mais lente, comportement sain mais pas incisif : la Polo GTI souffle le chaud et le froid.

PLUS

- Couple à bas régime
- Boîte manuelle agréable
- Présentation/finition

MOINS

- Moteur trop linéaire
- Transmission longue
- Comportement ni vif ni fun

tive : le 1.8 TSI affiche un caractère linéaire et, la longueur de la transmission ne l'aide pas à atteindre rapidement la zone rouge... En outre, la boîte n'est pas assez rapide lors des passages de rapports à la volée.

TOUJOURS PATAUDE

Le salut ne viendra pas du comportement. Pourtant, l'annonce d'une nouvelle direction et de trains roulants revus mettait l'eau à la bouche, de même que les vidéos du constructeur mettant en scène de jolies glissades du train arrière...

L'auto est globalement sûre et les mouvements de caisse sont bien contenus, mais la direction offre peu de ressenti et le train avant manque de réactivité en entrée de virage. La nouvelle suspension pilotée optionnelle (305 €) ne permet pas d'obtenir un meilleur guidage, alors que le confort se dégrade. De surcroît, le train arrière reste scotché, même quand on le provoque. Cela rassurera ceux qui veulent jouer la sécurité, mais un peu de vivacité aiderait l'auto à pivoter, et par la même occasion donnerait

le sourire. Les Clio RS et Fiesta ST demeurent à la fois plus efficaces et plus fun...

Alors, que reste-il à la Polo ? Un look sport chic que ne peuvent revendiquer la plupart de ses rivales. Beaucoup apprécieront aussi de trouver l'ambiance de la Golf éponyme (avec le tissu à carreau) dans un format de poche et surtout à un prix inférieur (bien qu'élevé pour une citadine).

La Polo reste la mieux finie de son segment (Audi A1 exceptée), grâce à des matériaux de belle facture et des ajustements ultra-précis. Si l'espace dans l'habitacle est suffisant, la roue de secours prend trop de place dans le coffre...

L'avis d'Alan Froli

La présentation typiquement GTI fait de l'effet et l'auto se montre globalement rapide mais le manque de sensations frustre les passionnés. On aurait aimé davantage de caractère mécanique, une transmission plus courte, et surtout un châssis plus réactif.



alan.froli@mondadori.fr

Abonnez-vous à **L'auto-journal** et soyez à l'heure du réveillon !



Recevez la magnifique montre signée
Jean-Louis Scherrer
bracelet simili cuir
Garantie 1 an

la montre Jean-Louis Scherrer

+
L'Auto-Journal
25 n°s dont 1 n° double et le n° Spécial Salon

+
les 5 Guides

79€ seulement
au lieu de ~~156,75 €~~

soit près de

50%
de réduction

+ LA VERSION NUMÉRIQUE OFFERTE !

Votre magazine vous suit partout !



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° dont 1 n° double et le n° Spécial Salon + 5 guides + la montre J.L Scherrer pour 79€ au lieu de ~~156,75 €~~ (790154)
- ☐ Je m'abonne à L'Auto-Journal (1 an - 25 n°) + la montre J.L Scherrer au prix de 65€ (790162)
- ☐ Je m'abonne à L'Auto-Journal (1 an - 25 n°) pour 64€ (790170)
- ☐ Je commande seulement la montre J.L Scherrer au prix de 35€ (654400)

Mes coordonnées

Nom : Prénom :
Adresse : Complément d'adresse (Résidence, lieu dit, Bâtiment...) :
Code Postal : Ville : E-Mail :
Tél. : ☐ Je souhaite bénéficier des offres promotionnelles des partenaires de L'Auto-Journal (groupe Mondadori)

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

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 30/04/2015 et dans la limite des stocks disponibles. Je peux acquérir séparément les 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 €. La montre J.L. Scherrer vous sera adressée 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 la montre J.L. Scherrer. Vous ne disposez pas de ce droit pour l'abonnement au magazine. Conformément à 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 ☐

Les meilleures compactes essence à l'essai

Par Pascal Richard Photos Yann Lefebvre, Christian Martin, Cyril de Plater, Tibo

Le regain d'intérêt pour les moteurs essence gagne la catégorie des compactes. Pour ce dossier, nous avons retenu les 8 modèles les plus agréables à conduire.

Poussés par les normes antipollution de plus en plus sévères (et coûteuses !) qui touchent les diesels, les constructeurs se penchent à nouveau sur le cas des moteurs essence qui, après des années de jachère, offrent de belles perspectives d'évolution. Au programme : réduction de la cylindrée, voire du nombre de cylindres,

sans perte de puissance. On appelle ça le *downsizing*. Pour arriver à ce résultat, un solide bagage technique (injection directe et suralimentation) s'impose.

Dans un premier temps, ce sont les citadines qui ont profité de ces blocs nouvelle génération. Aujourd'hui, avec l'augmentation de leur puissance, ces moteurs trouvent égale-

ment leur place sous le capot des berlines compactes. Une catégorie qui, ces derniers mois, a accueilli moult nouveautés et sur laquelle nous avons décidé de faire le point en regroupant, dans les pages qui suivent, les modèles nous paraissant les plus intéressants. Avec, pour fil rouge, le choix de la motorisation essence la plus adaptée à ce type d'auto.

Citroën C4 p. 46



Renault Mégane p. 51



Seat Leon p. 52



Mazda3 p. 48



Peugeot 308 p. 50



Ford Focus p. 47



Nissan Pulsar p. 49



Volkswagen Golf p. 53



Une véritable soute !

Dans la catégorie des berlines compactes, les coffres affichent un volume moyen de 389 dm³, selon nos mesures. La Citroën C4, elle, propose une capacité de chargement de plus de 502 dm³ ! Soit presque autant que sa grande sœur la C5 (534 dm³). Voilà un rapport encombrement/volume utile qui a de quoi retenir l'attention.

Si l'ambiance à bord n'est pas très joyeuse, le plaisir de conduite, lui, est bien au rendez-vous, tout comme le confort.

L'art de la dissimulation

Penser que sous prétexte qu'elle propose une silhouette très sage la C4 a un tempérament de dame patronnesse serait une erreur, surtout en version 1.2 PureTech.

C'est sûr, lorsqu'on la voit là, posée dans le parking dans sa livrée blanche, elle ne fait pas très rock'n roll, la C4 ! Et ce n'est pas en s'installant à bord que cette première impression va se dissiper... Certes, la planche de bord présente bien et la finition est soignée, mais l'ensemble manque un tantinet de fantaisie. Pas grave, l'essentiel est là, la position de conduite est bonne, les sièges bien enveloppants et, surtout, dès les premiers tours de roues, le petit 3 cylindres de 130 ch fait étalage de son talent. Certes, il ne s'agit que d'un 1 200 cm³, cependant il présente une fiche technique pour le moins brillante. Injection

directe, turbo, distribution variable, rien ne manque à l'appel. Résultat des courses, ce bloc affiche un rendement de 108 ch/l ! La C4, une sportive ? Non, mais cela ne veut pas dire qu'elle ne fait pas bon usage de cette mécanique, bien au contraire !

UN CHÂSSIS ET UN MOTEUR AU TOP

Sérieuse sur le plan du style, cette auto l'est aussi au niveau de son châssis, ses trains

roulants et son amortissement. Autant dire qu'elle digère parfaitement les 130 ch dont elle dispose. Adeptes de la conduite coulée, la C4 n'aime pas être bousculée mais affiche une tenue de cap à toute épreuve et distille un niveau de confort très au-dessus de la moyenne. On regrette que cette auto pousse aussi loin l'art de la dissimulation. Espérons que le prochain restylage, prévu en tout début d'année, change un peu la donne.

Dotée de cette mécanique, la C4 est à l'aise sur tous les terrains. En ville, la souplesse du moteur PureTech fait merveille.

EN CHIFFRES

Type	3 cyl. en ligne, turbo
Cylindrée	1 199 cm ³
Puissance	130 ch à 5 500 tr/mn
Couple	230 Nm à 1 750 tr/mn
L/l/h/empattement	4,33/1,79/1,49/2,61 m
Volume du coffre	502 dm ³
Vitesse maxi	190 km/h
0 à 100 km/h	10,4 s
Reprise 90 à 130 km/h en 4 ^e	10,2 s
Consommation moyenne	7 l/100 km



FORD FOCUS ■ 1.0 EcoBoost 125 ch Titanium ■ 23 600 €* ■

(*Malus inclus)

Avec le moteur EcoBoost, ici en version 125 ch, la Ford Focus propose un tempérament enjoué.

SON PLUS

Sa bonne humeur

En diesel, la Focus n'est pas à plaindre, ses blocs affichent en effet de belles prestations. Mais voilà, côté plaisir de conduite, le moteur EcoBoost évolue tout de même à un autre niveau. De plus, ce 3 cylindres rend hommage au talentueux châssis de la Focus, qui trouve ici un camarade de jeu avec lequel il s'entend à merveille !



La preuve par... trois !

Avec son petit 3 cylindres EcoBoost, la Focus se fait fort de vous donner le sourire, et pas seulement au moment de faire le plein !

Ça commence par un drôle de bruit, et puis le silence. Ou presque. Au ralenti, la "musique" du petit 3 cylindres EcoBoost est pratiquement imperceptible. Une discrétion qu'il ne faut pas interpréter comme une volonté de se faire oublier. D'ailleurs, si tel était votre sentiment, les premiers tours de roues auront tôt fait de vous démontrer le contraire. Vif, ce 3 cylindres turbo de 1 000 cm³ annonce rapidement la couleur : il n'aime rien d'autre que d'être mené à la baguette. La conduite coulée, il peut faire, mais ce n'est pas ce qu'il préfère. Du reste, les bonnes dispositions du châssis incitent à forcer le rythme. Efficace, la Focus nous joue ici

une partition enlevée. Reste que si les sensations de conduite sont flatteuses, les chronos sont, eux, tout juste dans la moyenne. Rien d'alarmant : ces quelques dixièmes perdus ça et là ne pénalisent pas l'agrément de conduite et la consommation sait se faire oublier.

AMUSANTE ET SOBRE

À bord, la Focus reçoit un nouvel ensemble multimédia, doté enfin d'un écran digne de ce

nom. Sur le plan pratique, le coffre est plutôt vaste (406 dm³) mais les passagers des places arrière devront se satisfaire d'un espace pour le moins mesuré pour loger leurs jambes. En matière de confort, sans égaler les françaises et plus particulièrement la Citroën C4, la Focus rend une copie des plus honorable. Le tout pour un prix de vente qui, comme souvent chez Ford, est très attractif.

EN CHIFFRES

Type	3 cyl. en ligne, turbo
Cylindrée	998 cm ³
Puissance	125 ch à 6 000 tr/mn
Couple	200 Nm à 1 500 tr/mn
L/l/h/empattement	4,36 / 1,83 / 1,46 / 2,65 m
Volume du coffre	406 dm ³
Vitesse maxi	182 km/h
0 à 100 km/h	10,9 s
Reprise 90 à 130 km/h en 4 ^e	11,9 s
Consommation moyenne	6,9 l/100 km



À l'occasion de ce restylage, la Focus a enfin hérité d'un ensemble multimédia digne de ce nom.

La Mazda3 cache ici une mécanique très aboutie qui, malgré une cylindrée généreuse, affiche un appétit des plus mesuré.

SON PLUS

C'est quoi, le truc ?

Afin d'améliorer le rendement du moteur, les ingénieurs de Mazda ont augmenté son taux de compression, qui s'établit à 14:1 (contre 10:1 en général). Résultat: le processus de combustion est meilleur et la consommation est une des plus frugales de la catégorie. Enfin, cet appétit est peu sensible au rythme de conduite adopté.

À contre-courant

Alors que pour abaisser la consommation les constructeurs réduisent la cylindrée de leurs moteurs, Mazda fait l'inverse ! Une histoire de fous ? Pas sûr !

Aujourd'hui, débarquer sur le marché avec un 2 l de 120 ch peut sembler anachronique. Cette puissance, un 1200 cm³ voire un 1000 cm³ est tout à fait capable de la produire, avec, à la clé, des consommations flatteuses. Mais voilà, chez Mazda, on croit encore qu'un "classique" 2 l atmosphérique peut lui aussi obtenir de bons résultats. Honnêtement, on pouvait douter du bien-fondé de cette théorie, et pourtant. Après quelques kilomètres au volant de cette auto, on est séduit par la disponibilité de ce moteur, et surtout par le spectacle étonnant de cette jauge à carburant qui refuse avec obstination de bouger ! Et n'allez pas croire que

cet immobilisme est le fruit d'une conduite de père de famille sous tranquilisant, car il n'en est rien. Agile, dynamique, la Mazda3 se plie volontiers à une conduite enlevée.

GROS MOTEUR MAIS PETIT APPÉTIT

Précis, les trains roulants assurent un excellent guidage, et si l'amortissement manque un peu de douceur, surtout à basse vitesse, il contient à merveille les mouvements de caisse.

Si bien que sur petites routes, le rythme s'accélère presque... naturellement ! Tout cela est bien joli mais, en terme de consommation, le pari est-il tenu ? Oui, puisque avec une moyenne de 6,7 l aux 100 km, la Mazda3 est tout simplement une des berlines compactes essence les plus sobres du marché ! Un résultat d'autant plus remarquable qu'il s'accompagne de performances et d'un agrément de conduite au-dessus de la moyenne.

EN CHIFFRES

Type	4 cyl. en ligne
Cylindrée	1998 cm ³
Puissance	120 ch à 6000 tr/mn
Couple	210 Nm à 4000 tr/mn
L/l/h/empattement	4,47/1,80/1,45/2,70 m
Volume du coffre	412 dm ³
Vitesse maxi	191 km/h
0 à 100 km/h	9,8 s
Reprise 90 à 130 km/h en 4 ^e	9,4 s
Consommation moyenne	6,7 l/100 km



Rayon déco, on ne peut pas dire que la Mazda3 fasse des vagues ! Mais bon, si vous aimez le noir...

NISSAN PULSAR ■ 1.2 DIG-T Tekna ■ 24 290 €* ■

(*Malus inclus)

SON PLUS

Elle pense aux autres

Pas très glamour, la Pulsar, peut-être, mais si vous recherchez une berline compacte qui ait l'âme d'une familiale, alors n'allez pas plus loin ! Dimensions intérieures généreuses, coffre assez vaste pour la catégorie (412 dm³), la Nissan Pulsar propose en plus un rapport prix/équipement très largement supérieur à la moyenne.

Sur le plan dynamique, la Pulsar n'a pas grand-chose à se reprocher, mais l'ensemble manque un peu de fantaisie.

Tellement discrète

On ne se retournera jamais sur son passage et, au moment de choisir sa future voiture, on risque bien de l'oublier ! Pourtant la discrète Pulsar n'est pas sans talents.

Si, pour choisir votre voiture, vous attendez d'avoir un coup de cœur, vous risquez bien de passer à côté de la Pulsar. En effet, la dernière-née de la gamme Nissan n'en fait vraiment pas des tonnes pour se faire remarquer ! Côté style, malgré quelques points communs avec le Qashqai, comme par exemple la calandre, la forme générale des optiques ou encore les deux nervures sur le capot, on ne peut pas dire que la Pulsar soit une forte tête ! Ce serait plutôt le contraire ! Poussé à ce niveau, le conformisme devient un art... À l'instar de la silhouette, la mécanique fait preuve de discrétion, mais là c'est clairement une qua-

lité ! Sans faire de vagues, le 1 200 cm³ turbo se montre à la hauteur, même si, en reprises, la Pulsar manque un peu d'allant.

DES AMBITIONS FAMILIALES

Sur le plan dynamique, le train avant précis inciterait presque à la gaudriole ; un point de vue qui, malheureusement, n'est pas partagé par le train arrière, trop passif. Reste que la Pulsar tient parfaitement la route et que son

comportement est très sécurisant. L'amortissement, pour sa part, assure un bon niveau de confort. À bord, pas de quoi sauter au plafond. La présentation manque de charme et la finition n'est pas extraordinaire. Côté habitabilité, la largeur aux coudes (à l'avant comme à l'arrière) est plus que correcte et, surtout, l'espace aux jambes arrière (37 cm) est, lui, nettement supérieur à la moyenne (26 cm).

EN CHIFFRES

Type	4 cyl. en ligne, turbo
Cylindrée	1 197 cm ³
Puissance	115 ch à 4 500 tr/min
Couple	190 Nm à 2 000 tr/min
L/l/h/empattement	4,39 / 1,75 / 1,52 / 2,70 m
Volume du coffre	412 dm ³
Vitesse maxi	178 km/h
0 à 100 km/h	10,6 s
Reprise 90 à 130 km/h en 4 ^e	11,8 s
Consommation moyenne	7,2 l/100 km



La présentation est fade et la finition juste correcte. En revanche, l'espace ne manque pas.

Elle a rangé sa chambre

Qu'entendons-nous par là ? Que l'habitacle de la 308 est à l'opposé d'une chambre d'ado : ici, rien ne traîne ! Pas un bouton ni une commande. Radio, navigation, Bluetooth, climatisation..., tout se pilote via un écran tactile qui, certes, demande un petit temps d'adaptation, mais une fois apprivoisé se révèle très pratique.

Très efficace, la 308 génère un immense plaisir de conduite. Le confort est lui aussi d'un très haut niveau.

Nouvelle référence

Dès sa naissance, il était clair que la 308 avait tout pour s'imposer. Peut-être lui manquait-il un moteur essence à la hauteur ? Avec le 1.2 PureTech, elle l'a trouvé.

Vraiment, il faut se pincer pour réaliser que, oui, le moteur qui œuvre actuellement sous le capot de cette 308 est un 3 cylindres de 1 200 cm³ ! Jamais à la peine, à la fois doux et plein de tonus, ce bloc fait ici merveille. Il faut dire que le terrain sur lequel nous évoluons est taillé sur mesure pour mettre en valeur les qualités dynamiques de l'auto. D'une courbe à l'autre, jamais la 308 ne se désunit. Scotchée au bitume, elle a trouvé le complice idéal qui magnifie ses remarquables qualités routières. À l'aise sur les parcours sinueux, le 1.2 PureTech 130 ch possède suffisamment d'allonge pour affronter les longues étapes autoroutières et accepte

sans broncher d'évoluer en ville sur un filet de gaz. Sa consommation ? Avec une moyenne de 7,2 l aux 100 km il fait un peu mieux que la moyenne de la catégorie. Bref, il n'a guère de défauts à se faire pardonner !

DIFFICILE DE LA PRENDRE EN DÉFAUT

Que demander de plus à ce moteur ? Pas grand-chose en vérité. À la 308, en revanche, on peut reprocher une habitabilité juste

moyenne et une position de conduite qui fait débat. Pour le reste, cette auto propose un très bon niveau de confort, une finition soignée et un équipement complet, surtout en finition Allure... et un prix un peu élevé ! Mais force est de constater que, dans cette définition, la 308 est actuellement une, sinon LA berline compacte la plus aboutie du marché. À ce titre, elle méritait bien une mécanique à la hauteur de son talent.

EN CHIFFRES

Type	3 cyl. en ligne, turbo
Cylindrée	1 199 cm ³
Puissance	130 ch à 5 500 tr/mn
Couple	230 Nm à 1 750 tr/mn
L/l/h/empattement	4,25/1,80/1,46/2,62 m
Volume du coffre	451 dm ³
Vitesse maxi	190 km/h
0 à 100 km/h	10,2 s
Reprise 90 à 130 km/h en 4 ^e	9,4 s
Consommation moyenne	7,2 l/100 km

Plus ça tourne, plus la 308 s'amuse ! Son PureTech se prête au jeu sans succomber à la gourmandise.



RENAULT MÉGANE ■ 1.2 TCe 130 ch Bose ■ 25 500 €* ■

(*Malus inclus)

Sur le plan dynamique, la Mégane cache bien son âge. Il en va de même pour le confort. Son moteur reste lui aussi dans le coup.

SON PLUS

L'art de bien vieillir

Après un timide restylage intervenu en 2012, la Mégane a subi en 2013 une nouvelle cure de jouvence, beaucoup plus profonde... et réussie. S'inspirant du style de la Clio IV, la Mégane cache bien son âge et arrive sans peine à donner le change face aux "p'tites jeunes". Elle peut attendre sereinement la retraite, qui arrivera en 2016.

Tout en douceur

Plus très jeune, la Mégane ! Et pourtant, elle reste dans le coup. Mieux, en version essence, elle a même de solides arguments à opposer aux petites dernières.

Etonnante Mégane TCe 130 ch ! De prime abord, on la trouverait un rien débonnaire, limite nonchalante. Pourtant, le verdict du chrono est sans appel : tant en accélérations qu'en reprises, ses performances se situent toutes au-dessus de la moyenne ! Comme quoi, parfois, il faut se méfier des sensations de conduite. Certes, le 4 cylindres 1 200 cm³ reçoit le renfort d'un turbo, mais on ne peut pas dire qu'il profite de cet accessoire pour générer des sensations particulièrement exaltantes ! En fait, ici, c'est plutôt la linéarité que l'on a recherchée... avec un certain bonheur ! Toujours disponible, jamais à la peine, ce bloc ne fera pas monter

en flèche votre taux d'adrénaline, mais si vous êtes sensible à la douceur de conduite, alors vous serez comblé.

DU CONFORT, PAS DE FANTAISIE

Si, côté style, la Mégane a su évoluer depuis son lancement en 2008 (restylages en 2012 et 2013), l'habitacle, lui, est resté quasi inchangé. La planche de bord, un peu triste, propose en revanche un bon niveau de finition. En

matière de confort, le bilan est très satisfaisant. D'ailleurs, sur ce chapitre, la Mégane fait toujours partie du peloton de tête de la catégorie. Un constat qui ne s'applique pas à l'habitabilité, trop mesurée à l'arrière. Côté pratique, on note que si le coffre est vaste (451 dm³), son seuil est, lui, un peu trop haut perché (74 cm), ce qui ne facilite pas le chargement et le déchargement d'objets lourds.

EN CHIFFRES

Type	4 cyl. en ligne, turbo
Cylindrée	1 198 cm ³
Puissance	130 ch à 5 500 tr/mn
Couple	205 Nm à 2 000 tr/mn
L/l/h/empattement	4,32/1,81/1,43/2,64 m
Volume du coffre	451 dm ³
Vitesse maxi	184 km/h
0 à 100 km/h	10 s
Reprise 90 à 130 km/h en 4 ^e	10,2 s
Consommation moyenne	7,6 l/100 km



À bord, la finition est parfaite ; c'est surtout l'habitabilité qui est décevante.

SON PLUS

La techno au juste prix

Encore rares à ce niveau de gamme, les projecteurs full-LED sont ici montés de série à partir de la finition Style. Côté options, la Leon propose quelques packs intéressants comme le pack Techno qui regroupe le Line Assist et le passage automatique feux de croisement/ feux de route. Un ensemble facturé au prix de 305 €.

Un moteur plaisant, un châssis à la hauteur: il ne manque à la Leon qu'un peu plus de confort pour venir taquiner les ténors de la catégorie.

Enfin affranchie

Malgré la figure tutélaire de Volkswagen, Seat est en passe de réussir son pari: créer sa propre image. Une image dynamique dont la Leon est le meilleur exemple.

En terme de style, Seat n'a pas toujours eu la main heureuse. Pour faire simple, disons que le constructeur ibérique s'est parfois un peu égaré... Avec cette génération de Leon, cependant, tout est rentré dans l'ordre. Agréable à l'œil, elle propose des lignes tendues et un regard acéré qui semble annoncer un tempérament pour le moins "latin". Après quelques kilomètres au volant, on constate que ces effets de style n'étaient pas des leurre! La Leon propose effectivement un comportement routier dynamique. Elle s'appuie pour cela sur un excellent châssis (celui de la Golf VII) et un train avant très directeur qui contribue à l'agilité dont la Leon fait

preuve sur parcours sinueux. Autre élément favorisant ce dynamisme: le moteur. Il s'agit ici d'un 1 400 cm³ turbo à injection directe qui développe 125 ch. Sans être sportif, ce bloc affiche une réelle bonne santé et ses chronos sont satisfaisants.

ELLE MANQUE D'ESPRIT DE FAMILLE

On regrettera toutefois que cette bonne humeur perceptible dans le comportement ne

se traduise pas à bord. En effet, si la finition est correcte, on ne peut s'empêcher de penser qu'un peu de couleur et d'originalité auraient sans doute contribué à réchauffer l'ambiance. Autre grief: pour une berline de cette catégorie, la Leon propose un coffre un peu juste (371 dm³) et, qui plus est, doté d'un seuil de chargement trop haut perché (75 cm). Côté confort, elle manque un peu de douceur mais, globalement, le résultat est honorable.

EN CHIFFRES

Type	4 cyl. en ligne, turbo
Cylindrée	1 395 cm ³
Puissance	125 ch à 5 000 tr/mn
Couple	205 Nm à 2 000 tr/mn
L/l/h/empattement	4,23/1,81/1,45/2,63 m
Volume du coffre	371 dm ³
Vitesse maxi	194 km/h
0 à 100 km/h	9,2 s
Reprise 90 à 130 km/h en 4 ^e	9,2 s
Consommation moyenne	7,3 l/100 km



Si la présentation est franchement triste, la finition, elle, est plutôt d'un bon niveau.

VOLKSWAGEN GOLF ■ 1.4 TSI 122 ch Confortline ■ 24 380 €* ■

(*Bonus/malus inclus)

SON PLUS

Au-dessus du lot

Ses progrès en matière d'agrément de conduite comme de confort ne doivent pas masquer le fait que la compacte allemande domine encore assez nettement la catégorie par sa qualité de fabrication. Rien n'est laissé au hasard : qualité des matériaux, assemblages, et même les parties les moins visibles. C'est sa grande force.

Présentation soignée, ergonomie parfaite, on est vite "chez soi" au volant de la Golf.

Incontournable!

Toujours au zénith de sa forme, la Golf ne lâche rien. Reste qu'aujourd'hui son succès ne s'établit plus autour des seuls diesels, l'essence aussi a sa part de responsabilité !

Essayer une Golf, c'est un peu comme retrouver une vieille copine ! Elle change, certes, mais on n'est jamais totalement dépaycé. Ambiance, environnement : on est en pays de connaissance. Pourtant, au bout de quelques kilomètres, le conducteur se prend encore à s'étonner. Plus dynamique que jamais, cette 7^e génération de Golf propose un agrément de conduite de très haut niveau. Agile, ayant réglé une bonne fois pour toutes ses problèmes de roulis, la Golf nous gratifie ici d'un comportement très alerte. Bien sûr, le 4 cylindres 1 400 cm³ turbo à injection directe de 122 ch n'est pas totalement étranger à cette situation. Plein de santé, ce

bloc autorise de bonnes performances. Il faut dire que, dans cet exercice, il est aidé par le poids "plume" de la Golf qui, sur la bascule, avoue 1 267 kg, soit 100 kg de moins qu'une Citroën C4, par exemple.

RIEN N'EST LAISSÉ AU HASARD

À l'intérieur, la présentation est particulièrement cossue, surtout à partir de l'exécution Confortline. La qualité de finition, les

plastiques, les assemblages, tout cela est du meilleur niveau. D'un point de vue pratique, en outre, l'ergonomie est d'une logique implacable et l'habitabilité est plutôt généreuse, avec une largeur aux coudes supérieure à la moyenne, tant aux places avant qu'à l'arrière. On notera enfin que si le coffre n'est pas spécialement vaste (431 dm³), son seuil de chargement bas (68 cm) le rend facilement accessible.

Jadis un peu emprunté, le comportement de la Golf est aujourd'hui nettement plus dynamique.

EN CHIFFRES

Type	4 cyl. en ligne, turbo
Cylindrée	1 395 cm ³
Puissance	122 ch à 5 000 tr/mn
Couple	200 Nm à 1 500 tr/mn
L/l/h/empattement	4,25/1,79/1,45/2,64 m
Volume du coffre	431 dm ³
Vitesse maxi	193 km/h
0 à 100 km/h	9,5 s
Reprise 90 à 130 km/h en 4 ^e	9,2 s
Consommation moyenne	6,9 l/100 km



LES EXPERTS AJ

Photos Yann Lefebvre

Avec son V8, la dernière génération de M3 avait créé la polémique. La nouvelle revient dans les clous avec un 6 cylindres en ligne, comme le veut la tradition maison. Cette ultime évolution de BMW M3 saura-t-elle mettre d'accord nos experts ?

Le 6 cylindres en ligne, gavé par deux turbos, développe 431 ch et 550 Nm de couple. Pour Franck, c'est "juste ce qu'il faut".



La M3 propulse quatre passagers et leurs bagages au bout du kilomètre départ arrêté en 23,2 s, le tout dans une symphonie mécanique.



CHRISTIAN MARTIN

Franck a été impressionné par le freinage des carbone-céramique. Une option indispensable... à condition d'avoir les moyens (7 400 €).



Sauvage lorsqu'elle est poussée dans ses limites, la M3 peut aussi se conduire comme une "banale" Série 3.

BMW M3

■ 3.0 431 ch DKG7 ■ 85 350 €
■ Malus écologique: 6 500 €

Le style de la M3 a fait l'unanimité de nos experts: agressif mais pas vulgaire.





Franck Lagorce (Pilote)

► Formule 1 chez Ligier en 1994-1995
► 10 participations aux 24 Heures du Mans et 11 victoires en Trophée Andros.



Mathieu Chevalier (Journaliste)

► 15 ans de journalisme automobile
► Des centaines d'essais de (presque) tout ce qui a quatre roues et un moteur.



Ghislain Bacon (Taxi)

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

PORTRAITS CLÉMENT CHOULOT

"C'est cette voiture que j'ai demandée à Noël!"

L'AVIS DU PILOTE

"Le bruit du moteur est absolument magnifique. C'est magique: ça pousse, ça freine super fort, les rapports de boîte rentrent à la volée. Antipatinage déconnecté, sur du mouillé comme aujourd'hui, ça patine jusqu'en 4^e! Mais malgré les conditions, la tenue de route est impressionnante. Sur le sec, ça doit être collé par terre. Contrairement à ce que l'on connaît chez BMW, j'ai tapé fort dans les freins et il n'y a aucune faiblesse. Vive les carbone-céramique! En ville, sur petites routes ou sur autoroute, l'assistance de direction est toujours parfaitement calibrée. Un reproche tout de même: sur une voiture joueuse comme ça, on a envie de tirer le frein à main. Et là, il est vraiment mal placé. Autre regret: même en enlevant l'antipatinage, passé un certain angle de dérive, la voiture se remet en ligne. Il faudrait pouvoir déconnecter toutes les assistances... sur circuit!"



"Cette nouvelle BMW M3 me donne tort... à raison!"

L'AVIS DE L'ESSAYEUR

"Par expérience, je n'aime pas les voitures qui prétendent savoir tout faire. Un SUV aussi habitable qu'un monospace, un monospace aussi dynamique qu'une berline, c'est beau sur le papier mais, en réalité, ça ne donne rien de bon. Eh bien, cette M3 a décidé de mettre à mal ma belle théorie. Commençons par l'aspect sportif: 23,2 s sur les 1 000 m départ arrêté, 3,9 s pour passer de 90 à 130 km/h en D, un comportement aiguisé comme un scalpel et des sensations grisantes, la M3 est une pure sportive. Continuons par les aspects pratiques: 4 portes, 28 cm aux jambes à l'arrière, 480 dm³ de coffre, une filtration ferme mais très efficace, voilà une familiale accomplie. L'addition est salée certes mais la consommation maîtrisée (10,4 l/100 km de moyenne). La M3 prouve qu'il est possible d'être une supersportive et une familiale utilisable au quotidien. C'est parfois bon d'avoir tort."



"12 points sur le permis, ça ne sera pas suffisant..."

L'AVIS DU TAXI

"Je suis étonné par le confort. Je m'attendais à ce que ce soit hyper raide mais les suspensions digèrent les aspérités sans problème. L'ambiance intérieure est super, typiquement BMW. Je suis très bien installé, quelle que soit la place, sauf au centre de la banquette arrière. Là, le tunnel de transmission est gênant. Les sensations sont incroyables, on se sent comme dans une voiture de course. L'insonorisation du moteur n'est pas top mais le bruit est tellement beau que ça en devient une qualité. La voiture ne bouge pas, elle suit sa trajectoire sans aucune hésitation. On se sent complètement en sécurité. À ce tarif, je me demande si les clients ne regardent pas chez Porsche, pour avoir plus exclusif. Mais moi, je trouve ça génial de pouvoir emmener quatre adultes et utiliser cette voiture tous les jours. Le problème, c'est que 12 points sur le permis, ça ne sera pas suffisant..."



Face-à-face

BMW SÉRIE 2 ACTIVE TOURER ■ 218d 150 ch BVA8 Sport ■

37 450 €* ■ NOUVEAU MODÈLE ■

MERCEDES CLASSE B ■ 200 CDI 136 ch 7G-DCT Sensation ■ 36 700 €* ■ RESTYLAGE ■

Pour notre reportage photos, nous avons utilisé un BMW Série 2 Active Tourer 218d BVA et un Mercedes Classe B 200 CDI en finition Business Executive.

(* Bonus-malus inclus)



Wagons de première

Voyager en famille impose quelques sacrifices, luminosité et habitabilité l'emportant sur l'agrément et le luxe. Avec le Série 2 Active Tourer et le Classe B, BMW et Mercedes proposent dorénavant des billets de 1^{re} classe. Hélas, toujours pas à prix coûtant !

Par Guy l'Hospital Photos Yann Lefebvre

Moins puissant que l'Active Tourer, le Classe B ne se laisse pas distancer facilement. Pour cela, il faut certes évoluer en mode Sport.



Le Classe B de Mercedes n'est plus seul au monde. Dans la catégorie compacte, ascendant premium, là où il est assez facile de dégager des marges substantielles, BMW a décidé de placer un pion. Dix pour cent du marché, ça ne se balaye pas d'un revers de la main. L'Active Tourer, né sous le sceau de la

famille Série 2, reprend les codes du milieu. À savoir, une carrosserie monocorps, deux roues motrices et une gamme de diesels couvrant l'ensemble des puissances. Comme le Classe B, il ajoute une pincée de luxe, via la qualité des matériaux utilisés, et le nombre d'options proposées. Ne voyant pas d'un si bon œil l'arrivée

de ce sérieux rival, le Classe B s'est donc offert une remise à niveau qui tombe à pic. Calandre plus dynamique, nouveaux boucliers, projecteurs *full* LED et nervures marquées, le Classe B pense avoir les arguments pour résister aux attaques du Série 2 Active Tourer. Pas si sûr...

Sur la route

Avec des longueurs, largeurs, hauteurs et empattements presque identiques, ces deux fleurons des monospaces ne jouent pas tout à fait la même partition. Moins puissant mais capable de fournir un couple maxi de 300 Nm dès 1 400 tr/mn, le gros 4 cylindres (qui remplace le 1 800 cm³ de l'ancien modèle) Mercedes se montre assez volontaire dès les premiers tours de roues pour combler son handicap de puissance (136 ch contre 150 ch). Si le Classe B 200 CDI abandonne quasiment 1 s aux 1 000 m, il comble une partie de cet écart sur les 400 m départ arrêté et fait ainsi jeu égal quand il faut dépasser un camion évoluant à 90 km/h (13 s contre 12,9 s). Le Classe B ne se laisse pas distancer facilement. Ce qui ne veut pas dire qu'il offre un agrément mécanique comparable. Plus rugueux, le bloc n'est pas aidé par sa boîte à double embrayage, plutôt douce de fonctionnement mais guère réactive lorsque le mode Sport n'est pas activé. Pour se rapprocher du plaisir de conduite de l'Active Tourer, il faut impérativement utiliser les palettes implantées derrière le volant. Pas besoin de cela avec le Série 2 Active Tourer qui

profite d'une boîte automatique à 8 rapports, efficace pour moins consommer, rapide quand il convient de rétrograder et douce en toutes circonstances. Le nouveau 2.0 diesel münichois est aussi bien plus civilisé. Il claque un court instant à froid mais il s'avère parfaitement insonorisé en condition de roulage.

AGILITÉ REMARQUABLE DU BMW

Malgré une direction à assistance électrique, l'Active Tourer brille par sa précision de guidage. Incisif, doté comme le Classe B d'un train arrière multibras, il privilégie l'agilité à la stabilité et propose un comportement routier très dynamique, rarement vu dans la catégorie des monospaces. Peu de roulis ou presque, pas de plongée au freinage, l'Active Tourer, avant d'être un monospace, reste une BMW... traction avant.

C'est aussi le cas du Mercedes Classe B qui n'a pas à rougir sur les routes les plus virevoltantes. Sa direction à assistance électromécanique gère un train avant sûr de ses positions. Même si cela est moins marqué que sur la Classe A, le train arrière du Classe B n'est jamais passif, enroulant les virages et procurant un réel sentiment d'agilité. S'il semble au final un peu moins léger dans son compor-

tement que l'Active Tourer, il ne sacrifie pas le plaisir de conduite sur l'autel du confort. Les suspensions de ces deux monospaces sont bien calibrées, même avec de grosses roues de 18 pouces, assurant une filtration des plus petits défauts encore correcte tout en proposant un excellent maintien de caisse.

Dans les deux cas, il faut largement dépasser les 130 km/h pour que les bruits d'air commencent à devenir gênants.

En matière de distances de freinage, BMW prend un léger ascendant sur Mercedes. D'une manière générale, les deux modèles proposent des niveaux de sécurité jamais rencontrés dans cette catégorie. Parmi les nouvelles aides à la conduite, citons l'avertisseur de risque de collision capable de freiner seul la voiture en cas de nécessité. Singularité de chez BMW, le pilotage automatique dans les embouteillages fonctionne uniquement sur autoroute, jusqu'à 40 km/h et nécessite de laisser ses mains sur le volant. Quant à Mercedes, il capitalise sur le détecteur de somnolence.

VERDICT SUR LA ROUTE

BMW



L'Active Tourer comme le Classe B combattent tous les deux le roulis et les autres effets de caisse avec une étonnante facilité.

BMW SÉRIE 2 ACTIVE TOURER

TECHNOLOGIE EMBARQUÉE

Infos en continu

L'affichage tête haute est proposé via le pack Connected Drive (2 250 €). Le HUD (Head Up Display) de l'Active Tourer regroupe l'ensemble des informations sur un élément amovible en Plexiglass. Sans avoir à quitter les yeux de la route, le conducteur profite des infos concernant la vitesse et les limitations, les indications de changement de direction lorsque le système de navigation est activé ainsi que la liste des stations de radio et fichiers multimédias.



Malgré le petit fenestron, la visibilité vers l'avant n'est pas merveilleuse. Mais la douceur de conduite de l'Active Tourer est très séduisante.



À l'usage, le Classe B semble moins à l'aise en manœuvre que l'Active Tourer. Son confort en ville reste imparfait.

MERCEDES CLASSE B

TECHNOLOGIE EMBARQUÉE

Chauffage à distance

Dans le courant de l'année prochaine, l'option Remote Online sera proposée sur le Classe B contre 200 €. Outre la géolocalisation de sa voiture, cette petite télécommande permettra d'interroger à distance l'état du véhicule (niveau carburant, autonomie...) et, si l'option Chauffage d'appoint (1 500 €) a été sélectionnée, de programmer à distance la température de l'habitacle.



La vie à bord

Petites surpiqûres rouges sur large étendue de cuir moussé, multiples incrustations disponibles (imitation carbone, métal ou bois précieux), sièges enveloppants, lumière d'ambiance personnalisable... les derniers-nés des monospaces compacts élèvent le niveau. C'est indiscutable mais ce n'est pas forcément gratuit.

Le B 200 CDI, ici en finition Sensation, peut être équipé des derniers équipements de nouvelle technologie, évidemment indispensables. Ainsi, avec les packs Exclusif (2 950 €) et Innovation (1 700 €), l'écran large 8 pouces (200 €), le système multimédia Command Online (3 150 €), l'ambiance devient nettement plus chaleureuse.

Évidemment, BMW s'est donné les moyens de rivaliser. Sans doute un peu moins soigné dans le détail mais plus fourni en équipements de série, l'Active Tourer réclame tout de même quelques options pour ne pas se laisser ridiculiser. Ainsi, si le système multimédia fait ici partie de l'équipement de base, il convient de passer par la liste d'options pour l'affichage tête haute (1 550 €), les sièges avant chauffants (360 €) ou, plus gênant, un simple soutien lom-

baire (290 €). Notons cependant que les sièges dits Advanced de la finition Sport comblent aisément cette carence par leur excellent niveau de maintien et de soutien.

À l'arrière des deux modèles, il faut se contenter du tout-venant. Les rangements sont rares et le toit ouvrant, dans les deux cas, est facturé en supplément. Sur le Classe B, même pour la banquette coulissante, il faut passer par la liste des options. Et c'est dommageable. Car autant ces deux monospaces n'ont rien à se reprocher en termes de finition et d'ambiance intérieure, autant sur l'espace habitable, il y a davantage à redire. Sans cet accessoire, l'espace aux jambes des occupants devient quelconque et la modularité n'est plus vraiment digne d'un monospace. Avec cette astuce, les passagers seront nettement plus à leur aise, l'espace évoluant entre 16 et 31 cm.

C'EST COFFRE OU ESPACE À BORD

Évidemment, contrairement à nombre de rivaux, il faudra faire un choix entre volume de coffre et l'espace à bord. Impossible d'avoir les deux en même temps. Saluons les quelques détails qui facilitent l'utilisation du coffre chez BMW : dossiers de banquette relevables jusqu'à la verticale, hayon électrique (option à 460 €). Sur les deux modèles, il est possible

d'opter pour un siège avant passager rabattable (à condition de se passer de réglages électriques!), ce qui permet d'embarquer de longs objets. Pas de quoi révolutionner le genre mais de vraies avancées pour les deux marques.

Là où Classe B et Active Tourer marquent clairement leur différence avec le reste des monospaces compacts, c'est bien sûr pour l'ambiance intérieure. Mercedes prend un léger ascendant sur son rival. Le levier de commande de boîte, renvoyé sur la colonne derrière le volant, a permis de libérer de la place sur la console centrale. Contrairement aux places arrière, les emplacements pour déposer les plus petits objets ne manquent pas.

De nuit, les bandeaux de LED qui courent sous la planche de bord et derrière les poignées de porte sont personnalisables en intensité et couleur (12 teintes différentes proposées et sélectionnables via la commande centrale multimédia). L'Active Tourer ne propose que deux couleurs différentes. L'écran central du Série 2 est certes aussi large que celui du Classe B, mais il offre moins de hauteur.

VERDICT LA VIE À BORD

MERCEDES

Ces deux monospaces privilégient l'ambiance intérieure à l'habitabilité. L'Active Tourer soigne un peu plus la modularité.





Le Série 2 Active Tourer manque de garde au toit, à l'avant comme à l'arrière. La banquette coulissante, livrée de série, est un vrai plus.



Le coffre est très pratique et le plancher est quasiment plat lorsque les dossiers sont rabattus, mais le volume reste faible (de 427 à 492 dm³).

L'ambiance est très plaisante. La finition est un peu moins soignée que celle du Classe B.

BMW SÉRIE 2 ACTIVE TOURER



PLUS

- Monospace agile
- Mécanique plaisante et sobre
- Bonne modularité



MOINS

- Habitabilité limitée
- Rapport prix/prestation
- Finition moins soignée



L'assise de la banquette est assez confortable mais pour que celle-ci coulisse, il faut passer par la liste des options (700 €).



La capacité de chargement est un peu plus généreuse que celle de l'Active Tourer (de 450 à 549 dm³). La modularité n'est pas aussi poussée.

Finition luxueuse et ambiance chaleureuse caractérisent l'habitacle du Classe B. Hélas, beaucoup d'équipements sont en supplément.

MERCEDES CLASSE B



PLUS

- Rapport agrément/confort
- Finition soignée
- Consommation maîtrisée



MOINS

- Moteur rugueux
- Habitabilité limitée
- Rapport prix/prestation



Le budget

Aucun de ces deux constructeurs n'est réputé pour ses largesses en termes de rapport prix/équipement. Mais les choses changent et il faut se méfier des évidences. À première vue, le Classe B profite de son restylage pour affiner son positionnement. Un peu moins cher à l'achat que l'Active Tourer, il justifie en partie son niveau de puissance inférieur. Sans aucun doute... mais pas que.

En vous plongeant dans les catalogues d'options, vous découvrirez de nombreuses similitudes entre les deux modèles mais aussi de sérieuses différences susceptibles de remettre

en cause la hiérarchie des prix faciaux. Sur les deux autos, la boîte automatisée est facturée un peu plus de 2 000 € en supplément (nous avons intégré cette option dans le prix de vente). Dans les deux cas, les niveaux d'équipement de sécurité impressionnent : système de détection de somnolence, avertissement de risque de collision, alerte de franchissement de ligne, assistant feux de route, détecteur d'angle mort ne sont que quelques exemples, souvent facturés en supplément, parmi tant d'autres.

DES CONSOMMATIONS BASSES

Ces deux monospaces peuvent recevoir une foule d'incrustations différentes, de multiples jantes alliage ainsi qu'un toit ouvrant panoramique. Seul le Classe B intègre les projecteurs full LED et la caméra de recul dans le panier

d'équipements de série. Si l'Active Tourer réclame 1 410 € pour faire son retard, il permet d'économiser plus de 2 000 € en ne facturant pas la banquette coulissante et le système multimédia. Tout compte fait, c'est bien le plus cher des deux qui se montre le plus intéressant au final. Il domine encore son rival en matière de consommation. L'écart n'est certes pas énorme et il faut reconnaître que les deux modèles affichent de remarquables consommations moyennes (6,4 l/100 km contre 6,5 l/100 km). Le BMW creuse un peu l'écart sur autoroute en économisant 0,3 l/100 km.

VERDICT BUDGET

BMW



**BMW SÉRIE 2
ACTIVE TOURER**



**MERCEDES
CLASSE B**



À peine plus de 6 l/100 km en moyenne, Active Tourer et Classe B, malgré leur transmission automatique, sont de véritables coureurs de fond.



Le choix de Guy L'hospital

BMW SÉRIE 2 ACTIVE TOURER

Ces deux monospaces compacts se singularisent du reste de la production. Plus luxueux, ils soignent le bien-être à bord mais manquent l'un comme l'autre d'espace

habitable et de coffre. Sur la route, ils privilégient le plaisir de conduite. Sur ce terrain, c'est l'Active Tourer qui joue la meilleure partition.

BMW SÉRIE 2 ACTIVE TOURER

18d 150 ch BVA8 Sport

MERCEDES CLASSE B 200 CDI 136 ch
7G-DCT Sensation



LA TECHNIQUE

Parallèlement au restylage, le Classe B 200 CDI change de mécanique. D'une cylindrée plus importante, son moteur n'est toujours pas au niveau de celui proposé par l'Active Tourer. Train arrière multibras dans les deux cas.

Moteur	BMW Active Tourer	Mercedes Classe B
Puissance maxi	150 ch à 4 000 tr/mn	136 ch de 3 200 à 4 000 tr/mn
Couple maxi	330 Nm à 1 750 tr/mn	300 Nm de 1 400 à 3 000 tr/mn
Type	4 cylindres en ligne, turbo diesel	4 cylindres en ligne, turbo diesel
Cylindrée / Puissance fiscale	1 995 cm ³ 8 CV	2 143 cm ³ 7 CV

Transmission	BMW Active Tourer	Mercedes Classe B
Type	aux roues avant	aux roues avant
Boîte / nombre de rapports	automatique / 8	robotisée double embrayage / 7

Châssis	BMW Active Tourer	Mercedes Classe B
Direction	à crémaillère, assistance électrique	à crémaillère, assistance électromécanique
Diamètre de braquage	11,4 m	11 m
Suspensions AV	pseudo McPherson, ressorts hélicoïdaux + barre antiroulis	pseudo McPherson, ressorts hélicoïdaux + barre antiroulis
Suspensions AR	essieu multibras, ressorts hélicoïdaux + barre antiroulis	Essieu multibras, ressorts hélicoïdaux + barre antiroulis
Freins AV / AR	disques ventilés / disques	disques ventilés / disques
Pneumatiques AV / AR	225/45 R 18	225/40 R 18
Roue de secours	kit antirevaison	runflat

Dimensions / poids	BMW Active Tourer	Mercedes Classe B
L/l/h/empattement	4,35/1,80/1,56/2,67 m	4,4/1,79/1,56/2,7 m
Poids / tractable freiné	1 540 kg / 1 300 kg	1 596 kg / nc

LA CONDUITE

En performances pures, le Classe B ne se laisse pas distancer facilement. Il parvient même à faire presque jeu égal en reprises. À condition d'évoluer sur le mode Sport ! Les deux modèles rivalisent d'agilité, mais c'est l'Active Tourer qui rend la meilleure copie.

Performances	BMW Active Tourer	Mercedes Classe B
1 000 m d. a.	31,2 s	32 s
0 à 100 km/h	9,5 s	10 s
400 m d. a.	17,1 s	17,4 s
Vitesse maxi	203 km/h	196 km/h

Reprises	BMW Active Tourer	Mercedes Classe B
90-130 km/h en 4 ^e /5 ^e /6 ^e	9,1 s	9,3 s
Temps en 4 ^e pour dépasser un camion roulant à 90 km/h	12,9 s	13 s

Freinages	BMW Active Tourer	Mercedes Classe B
Depuis 50 km/h	10 m	10 m
Depuis 90 km/h	31 m	31 m
Depuis 130 km/h	63 m	65 m

LA VIE À BORD

L'Active Tourer pêche par une finition moins soignée que celle du Classe B, une garde au toit limitée et une capacité de chargement plus faible. Guère plus logeable, le coffre du Classe B n'offre pas la même modularité. Ou alors en option.

Habitabilité	BMW Active Tourer	Mercedes Classe B
Longueur aux jambes AR	18 / 31* cm	16 / 30* cm
Largeur aux coudes AV	147 cm	144 cm
Largeur aux coudes AR	145 cm	144 cm
Garde au toit AV	97 cm	100 cm
Garde au toit AR	93 cm	97 cm

Coffre	BMW Active Tourer	Mercedes Classe B
Volume	427 / 492 dm ³ *	450 / 549 dm ³ *
Seuil de chargement	67 cm	61 cm

Niveau sonore	BMW Active Tourer	Mercedes Classe B
Au ralenti / 90 / 130 km/h	45,2 / 65,2 / 70,4 dB	non mesuré

*Si banquette coulissante (option 700 €).

Équipements communs

LE BUDGET

Dans les deux cas, le prix de vente est supérieur à ce que l'on trouve dans la catégorie. L'équipement n'est pourtant pas plus étoffé. En revanche, les options permettent de se concocter une vraie voiture de luxe. Excellentes consommations.

À l'achat	BMW Active Tourer	Mercedes Classe B
Prix	37 450 €	36 700 €
Loyer** (2 ans, 20 000 km)	736 €	546 €
Bonus / malus (CO ₂)	0 € / 116 g/km	0 € (111 g/km)
Garantie	2 ans, kilométrage illimité	2 ans, kilométrage illimité

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

Équipements communs

6 airbags, autoradio CD-mp3, banquette rabattable, Bluetooth, capteurs luminosité/pluie, clim bizonne, éclairage d'ambiance de type bandeau LED, feux diurnes à LED, Isofix, jantes alliage 17 pouces, ordi. de bord, planche de bord avec surpiqures, régl./limit. de vitesse, rétros ext. dégivrants et rabattables élec...

Options	BMW Active Tourer	Mercedes Classe B
Assistant stationnement	430 €	825 €
Pack Advanced Safety ⁽¹⁾	1 250 €	—
Peinture métallisée	760 €	800 €
Caméra de recul	410 €	série
Projecteurs LED	1 000 €	série
Sellerie cuir	1 550 €	2 950 € ⁽³⁾
Sièges avant à réglages électriques	990 €	775 €
Toit ouvrant panoramique	1 300 €	1 400 €
Système mains-libres	430 ⁽²⁾ €	700 €
Système multimédia avec navigation	série	3 150 €
Système hi-fi Harman Kardon	800 €	825 €
Filet séparation coffre	200 €	275 €

(1) Comprend les fonctions avertisseur de franchissement de ligne, protection active des piétons, feux de route anti-éblouissement, indicateur de limitation de vitesse, régulateur de vitesse avec contrôle des distances et fonction stop/start, pilotage automatique en embouteillage sur autoroute (40 km/h maxi). (2) Comprend la fonction Smart Opener qui permet l'ouverture/fermeture du hayon par détection d'un mouvement de pied sous le bouclier arrière. (3) Pack Exclusif : sellerie cuir intégral + sièges électriques et chauffants + soutien lombaire...

Consommations	BMW Active Tourer	Mercedes Classe B
Moyenne	6,4 l/100 km	6,5 l/100 km
Ville	6,9 l/100 km	7 l/100 km
Route	6,1 l/100 km	6,2 l/100 km
Autoroute	6,1 l/100 km	6,4 l/100 km
Autonomie	797 km	769 km
Capacité du réservoir	51 l	50 l

BMW ACTIVE TOURER

MERCEDES CLASSE B

Pays de fabrication : Allemagne

Pays de fabrication : Allemagne

LES NOTES TECHNIQUES

BMW ACTIVE TOURER ★★★★★

Plus agréable à conduire que le Classe B, nettement plus que ce que l'on trouve dans la catégorie, l'Active Tourer manque de capacité de chargement et d'habitabilité. Modularité efficace et confort soigné.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

MERCEDES CLASSE B ★★★★★

Moins agile que l'Active Tourer, le Classe B est aussi un peu moins confortable. Sa modularité est moins poussée. Mais son habitacle est un peu plus spacieux, plus soigné aussi.

Esprit électrique

Kia joue également la carte de l'électrique avec un Soul qui n'a jamais été aussi branché !

Par Christophe Bourgeois Photos Denis Meunier

Conduite douce

Les pneus basse résistance Kumho ne brillent pas par leur capacité d'adhérence. Et pour couronner le tout, les amortissements peinent à maintenir les mouvements de caisse. Malgré un moteur volontaire, l'implantation des batteries dans le plancher (ce qui réduit la hauteur du centre de gravité) et une rigidité de caisse renforcée, le Soul s'appréciera plus avec un style de conduite coulée que dynamique.

Une nuit de recharge



La recharge se fait par l'avant via une trappe qui cache deux prises éclairées la nuit. Vous avez le choix entre la recharge rapide (type Chademo) et la lente. Dans le premier cas, 80 % de la batterie se rechargent en 30 minutes. Pratique, mais les prises restent rares. Dans le deuxième cas, il est possible de recharger le Soul sur n'importe quelle prise domestique. Comptez entre 12 et 15 heures en fonction de l'ampérage.

LA TECHNIQUE

Avec ses batteries lithium-ion d'une capacité de 27 kWh, le Soul EV peut parcourir 180 km en ville.

Moteur / Transmission

Puissance maxi	110 ch (81,4 kW) instantanés
Couple maxi	285 Nm instantanés
Type	élec. synchrone à aimant permanent
Puissance fiscale	1 CV
Transmission	aux roues avant
Boîte / nombre de rapports	automatique / 1

Châssis

Direction	à crémaillère, assistance électrique
Diamètre de braquage	11,1 m
Suspensions AV / AR	type McPherson / essieu semi-rigide
Freins AV / AR	disques ventilés / disques
Pneumatiques AV / AR	205/55 R 16
Roue de secours	kit antirevaison

Dimensions / Poids

L/l/h/empattement	4,14/1,80/1,59/2,75 m
Poids	1 518 kg

LA CONDUITE

Le Soul dispose d'un frein moteur puissant: utile pour récupérer de l'énergie mais désagréable à la conduite.

Performances

1 000 m départ arrêté	33,9 s
90-130 km/h en D	12 s
Vitesse maxi	146 km/h
Freinage à 50/90/130 km/h	12/36/74 m

LA VIE À BORD

L'habitabilité pour les passagers est très satisfaisante mais le coffre est réduit à cause des batteries.

Habitabilité/Coffre

Longueur aux jambes AR	27 cm
Largeur aux coudes AV/AR	148 / 146 cm
Volume du coffre	281 dm ³

Niveau sonore

À 90/130 km/h	64,8 / 69,2 dB
---------------	----------------

LE BUDGET

Malgré son bonus, sa garantie de 7 ans et son excellent niveau d'équipement, le Soul EV reste cher.

Prix	36 790 €
Loyer*	249 €/mois
Bonus / malus (CO ₂)	bonus 6 300 € (0 g/km)
Garantie	7 ans, 150 000 km

Équipements de série ■

6 airbags, aide au démarrage en côte, antibrouillards, assistance au freinage d'urgence, clim bizona, contrôle de pression des pneus, ESP, feux diurnes à LED, jantes alliage 16 pouces, pompe à chaleur, prise charge rapide Chademo et prise charge normale, radars de parking AV et AR, sellerie cuir, sièges AV et AR chauffants, sièges AV ventilés, système GPS avec écran tactile, prise Aux et USB, kit mains-libres Bluetooth, vitres élec...

Options (gratuites)

Peintures perlée White Pearl/toit bleu; métal. Bleu Sky/toit blanc; métal. Black Shadow/toit rouge.

Consommations

Moyenne	18,4 kWh/100 km
Ville / Route / Autoroute	14,8 / 16,7 / 23,6 kWh/100 km
Autonomie	114 km (autoroute)-182 km (ville)

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

*LLD proposée par Kia: 37 mois, 37 500 km, 1^{er} loyer 9 200 €.

Pays de fabrication: Corée du Sud

LA NOTE TECHNIQUE



La souplesse de son moteur, la douceur de sa direction et son encombrement limité font de ce Soul un excellent compagnon urbain. Cela se gâte un peu hors des villes à cause d'un amortissement caoutchouteux.

Ambiance zen

Le Soul EV dispose d'un habitacle et d'une sellerie clairs qui égayent considérablement l'intérieur. L'instrumentation devient numérique avec, notamment, un indicateur de puissance et des informations sur l'autonomie. Sur le haut de la planche de bord, trois diodes bleues permettent de vérifier de l'extérieur l'état de charge de la batterie. Pratique.

Centrale électrique

Comme la plupart des voitures électriques, le Soul ne fait pas de miracles en termes d'autonomie. En fonction de la conduite, il sera difficile de dépasser les 180 km. Néanmoins, vous n'aurez pas à choisir entre le confort et l'autonomie, car il est équipé d'une pompe à chaleur indépendante. Surtout, le système Driver Only permet d'activer la ventilation uniquement côté conducteur afin de réduire la consommation d'énergie.

L'avis de Christophe Bourgeois

En héritant d'une belle âme électrique, le Soul séduit par sa douceur d'utilisation et son silence. De plus, l'ambiance intérieure est plaisante. Mais son tarif ne lui facilite pas la tâche d'autant plus qu'Audi et Volkswagen offrent, pour des prix assez proches, une A3 e-tron ou une Golf GTE plus polyvalentes.



La nouvelle Hyundai i20 entend bousculer la hiérarchie des citadines. Pour la juger, nous lui avons placé dans les roues une référence, la Clio.

Par Stany Meurer
Photos Yann Lefebvre



Hyundai i20

PLUS

- Agrément de conduite
- Rapport prix/équipement
- Garantie royale

MOINS

- Consommation
- Performances en retrait
- Pas de GPS incorporé

L'instrumentation est classique et parfaitement lisible.



Moins amusant que celui de la Clio, le comportement de la i20 se révèle facile à deviner et sécurisant. Malgré sa boîte 6, elle ne parvient à pas dominer sa rivale en reprises.



La commande de la boîte à 6 rapports de l'i20 est précise et sa manipulation douce.

LA TECHNIQUE

Moteur à la puissance identique sur les deux voitures, avec un petit avantage en matière de couple pour la Hyundai. Système stop/start indisponible sur la coréenne. Boîte manuelle à 6 rapports sur la i20, à 5 vitesses seulement sur la Clio. Diamètre de

Moteur / Transmission

Puissance maxi	90 ch à 4 000 tr/mn
Couple maxi	240 Nm de 1 500 à 2 500 tr/mn
Type	4 cylindres en ligne, turbo diesel
Cylindrée / Puissance fiscale	1 396 cm ³ / 5 CV
Transmission	aux roues avant
Boîte / nombre de rapports	manuelle / 6

Châssis

Direction	à crémaillère, assistance électrique
Diamètre de braquage	10,9 m
Suspensions AV / AR	McPherson / essieu semi-rigide
Freins AV / AR	disques ventilés/disques
Pneumatiques AV / AR	19/55 R16
Roue de secours	kit antirevaison

Dimensions / Poids

L/l/h/empattement	4,04/1,74/1,48/2,57 m
Poids/tractable freiné	1 272 kg / 1 110 kg

LA CONDUITE

La Clio est plus précise et raffinée dans sa conduite, plus amusante aussi, mais la i20 compense par une aisance qui conviendra au plus grand nombre. Sur le plan des performances, la française domine facilement son adversaire. Curieusement, la boîte à

Performances / Freinages

1 000 m d. a.	35,2 s
90-130 km/h en 4 ^e /5 ^e /6 ^e	15,4/15,8/19,6 s
Vitesse maxi	164 km/h
Depuis 50/90/130 km/h	NM

(*Bonus inclus)



Renault Clio

braquage et monte pneumatique identiques sur les deux voitures, mais les freins arrière sont à tambour sur la française (disques sur la Hyundai). Avantage de poids non négligeable à la Renault.

LA GAGNANTE HYUNDAI

Moteur / Transmission

Puissance maxi	■ 90 ch à 4 000 tr/mn
Couple maxi	■ 220 Nm à 1 750 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 / 5

Châssis

Direction	à crémaillère, assistance électrique
Diamètre de braquage	■ 10,9 m
Suspensions AV / AR	McPherson / essieu semi-rigide
Freins AV / AR	disques ventilés/tambours
Pneumatiques AV / AR	195/55 R16
Roue de secours	kit anticrevaillon

Dimensions / Poids

L/l/h/empattement	4,07/1,74/1,45/2,59 m
Poids/tractable freiné	1 220 kg / 1 200 kg

6 rapports de la Hyundai ne lui procure pas de meilleures reprises. Sur le plan de l'agrément, sa commande est plus raffinée que celle de la Clio dont la direction est plus communicative.

LA GAGNANTE RENAULT

Performances / Freinages

1 000 m d. a.	■ 34,5 s
90-130 km/h en 4 ^e /5 ^e /6 ^e	■ 12,6/17,1 s/-
Vitesse maxi	■ 172 km/h
Depuis 50/90/130 km/h	■ 10/33/70 m



PLUS

- Agrément de conduite
- Rapport performance/consommation
- Confort de suspension



MOINS

- Qualité des matériaux
- Visibilité ¾ AR
- Garantie légère

L'instrumentation originale de la Clio ne perturbe pas la lisibilité.



La commande de la boîte, à 5 rapports seulement, se révèle moins agréable que celle de l'i20.



Le comportement routier de la Clio est plus précis que celui de l'i20. En matière d'agrément, la française domine la coréenne. Dommage que ses distances de freinage soient si médiocres.



La finition de l'i20 la rapproche des standards germaniques.

LA VIE À BORD

Pour le travail des suspensions et la qualité des sièges, l'avantage revient à la Renault. En matière d'insonorisation, la Hyundai surclasse la Clio. Non seulement la dotation de la Hyundai est plus généreuse (avec notamment un superbe toit ouvrant

Habitabilité/coffre

Longueur aux jambes AR	■	24 cm
Largeur aux coudes AV/AR	■	142 / 139 cm
Volume du coffre	■	349 dm ³

Niveau sonore

Au ralenti / 90 / 130 km/h	■	47,5 / 65,3 / 68,1 dB
----------------------------	---	-----------------------

LE BUDGET

Tarifs comparables... mais différence d'équipement notoire en faveur de la i20. Peu d'options sur la coréenne mais un pack Premium plutôt huppé pour la catégorie. Bonne conscience écologique pour la Renault qui, grâce au stop/start

Prix	■	20 300 €
Loyer* (2 ans, 20 000 km)	■	NC
Bonus / malus (CO ₂)	■	0 € (106 g/km)
Garantie	■	5 ans, km illimité

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

Équipements de série ■

6 airbags, aide au stationnement AV/AR, alerte de franchissement de ligne, capteurs de pluie et de luminosité, climatisation automatique, jantes alliage 16 pouces, régulateur/limiteur de vitesse, rétroviseur intérieur électrochromatique, toit ouvrant panoramique, vitres AR surteintées.

Options

Pack Premium : caméra de recul + kit mains-libres + sièges avant et volant chauffants + sellerie cuir (1 950 €), peinture métallisée (490 €).

Consommations

Moyenne	■	6 l / 100 km
Ville / Route / Autoroute	■	6,2 / 5,6 / 6,1 l / 100 km
Autonomie / Réservoir	■	883 km / 50 l

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie



La position de conduite est vite trouvée. L'ergonomie et la finition sont soignées.



Le coffre (349 dm³) est plus fonctionnel que celui de la Clio. Les dossiers se rabattent selon le principe 60/40 mais le plancher n'est pas plat.

L'empattement plus court n'a pas pénalisé l'espace aux jambes. Le grand toit ouvrant panoramique est de série avec cette finition.



Probablement moins passionnant que celui d'une Clio, l'achat d'une i20 se révèle une meilleure affaire en termes de raison. La garantie de 5 ans, kilométrage illimité, constitue un atout sérieux.

Pays de fabrication : Turquie

LA NOTE TECHNIQUE ★★★★★

Le moteur et la boîte de vitesses forment un joli tandem, harmonieux à défaut d'être très performant et économique. Le comportement routier séduit plus par sa facilité que par sa précision.

Le choix de Stany Meurer

HYUNDAI
i20

La Clio fait la part belle aux matériaux clinquants.

panoramique), mais la qualité des matériaux utilisés est flatteuse alors que la Clio reste très bas de gamme, avec ses plastiques durs. Le volume de coffre revient à la i20 (349 dm³).

LA GAGNANTE HYUNDAI

Habitabilité/coffre

Longueur aux jambes AR	22 cm
Largeur aux coudes AV / AR	137 / 138 cm
Volume du coffre	330 dm ³

Niveau sonore

Au ralenti / 90 / 130 km/h	46,9 / 66,2 / 70,2 dB
----------------------------	-----------------------

équipant cette version, bénéficie d'un bonus. La Clio consomme moins que la i20, ce qui pourrait supposer un coût à l'usage moindre. Un atout mis en péril par la garantie de 5 ans de la Hyundai.

LA GAGNANTE HYUNDAI

Prix	20 650 €
Loyer* (2 ans, 20 000 km)	352 €/mois
Bonus (CO ₂)	150 € (90 g/km)
Garantie	2 ans, km illimité

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

Équipements de série

6 airbags, aide au stationnement AR, capteurs de pluie et de luminosité, carte mains-libres, climatisation automatique, jantes alliage 16 pouces, régulateur/limiteur de vitesse.

Options

Accoudoir avant (120 €), jantes alliage 17 pouces (300 €), pack GT Line extérieur (600 €), pack R-Link (590 €), pack Techno: aide au parking AR + caméra de recul + pack R-Link (800 €), roue de secours (120 €) peinture métallisée (de 520 à 600 €).

Consommations

Moyenne	5,2 l / 100 km
Ville / Route / Autoroute	5,2 / 5,5 / 5,4 l / 100 km
Autonomie / Réservoir	865 km / 45 l

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

Pays de fabrication: Turquie

LA NOTE TECHNIQUE



Bien que ne disposant que d'une boîte à 5 rapports, le moteur tire son épingle du jeu. Comportement plaisant et sécurisant. La Clio brille plus par son confort de suspension que par son insonorisation.



Plus par raison que par passion, je choisis la i20 pour son rapport prix/équipement, sa qualité visuelle et sa garantie magistrale de 5 ans. Je la préfère à la Clio au comportement plus enjoué et à la consommation plus faible mais à la finition insuffisamment soignée.

stany.meurer@mondadori.fr



Beaucoup de plastiques durs dans la Clio, ce qui n'est pas un gage de bon vieillissement.



Le volume du coffre (330 dm³) est à peine moins grand que celui de l'i20. Comme sur cette dernière, le plancher n'est pas plat.



Sans pouvoir prétendre au rang de familiale, cette citadine offre un confort tout à fait acceptable aux places arrière.



Sur le plan dynamique, la Clio surclasse l'i20 qui prend sa revanche avec de beaux arguments. La française dispose en outre sur cette version d'un stop/start refusé à la coréenne.

1^{er} essai

SUZUKI VITARA ■ DDiS 4x4 Pack ■ 26 000 €* ■

NOUVELLE GÉNÉRATION ■ Commercialisation : 15 mars 2015 ■

(*Estimation)

Sur route sinueuse,
le Vitara fait preuve d'un
comportement rassurant et
séduit par son confort.



Le Vitara prend le bon virage

Né 4x4 rustique et baroudeur, le nouveau Suzuki Vitara a changé son fusil d'épaule, au point de devenir un SUV civilisé. Un engin polyvalent taillé pour affronter la jungle urbaine. Mais pas uniquement...

Par Thomas Riaud Photos C. Hunsicker/ACE Team



Relances efficaces et boîte bien étagée : en montagne, le dernier Vitara n'est pas dépassé.



Le volume (375 dm³) n'est pas extraordinaire mais l'accès au coffre est pratique.



Ambiance spartiate et banquette ferme : à l'arrière, les passagers ne sont pas à la fête.

Plus la peine de parcourir des centaines de kilomètres pour mesurer les progrès accomplis par le nouveau Vitara. La route exigeante qui serpente sur les hauteurs de Nice met rapidement en évidence le comportement sûr et efficace de ce SUV, visiblement bien né. Les virages sont avalés rapidement, presque à plat, et avec assurance, et l'amortissement filtre parfaitement les inégalités du revêtement, au plus grand bénéfice du confort. Pour un peu, on se croirait au volant d'un talentueux Peugeot 2008... rival tout désigné du Vitara cru 2015, au même titre d'ailleurs que le Renault Captur. Plus qu'une évolution, on assiste donc, avec la commercialisation prochaine de cette 4^e géné-

Il mesure à peine plus de 4 m et devra ferrailer face aux 2008 et Captur.



Personnalisation et équipement dernier cri, le Vitara ne néglige pas la mode du moment.

- ▶ **PLUS**
 - Prix/équipement compétitif
 - Amortissement soigné
 - Possibilités de personnalisation
- ▶ **MOINS**
 - Finition trop légère
 - Moteur rugueux et bruyant
 - Modularité basique



La présentation intérieure n'a rien de très original mais l'ergonomie est soignée.



Suzuki Vitara DDiS 4x4 Pack

LA TECHNIQUE

Le Vitara n'est proposé qu'avec une carrosserie 5 portes. Suzuki reprend un 1.6 turbo diesel signé Fiat déjà vu sur le SX4 S-Cross.

Moteur / Transmission

Puissance maxi	120 ch à 3 750 tr/mn
Couple maxi	320 Nm à 1 750 tr/mn
Type	4 cylindres en ligne, turbo diesel
Cylindrée / Puissance fiscale	1 598 cm ³ / nc
Transmission	intégrale semi-permanente
Boîte / nombre de rapports	manuelle / 6

Châssis

Direction	à crémaillère, assistée
Diamètre de braquage	nc
Suspensions AV / AR	type Mc Pherson / essieu multibras
Freins AV / AR	disques ventilés / disques
Pneumatiques AV / AR	215/55 R 17
Roue de secours	galette

Dimensions / Poids

L/l/h / empattement	4,17 / 1,77 / 1,61 / 2,50 m
Poids / tractable freiné	1 295 kg / nc

LA CONDUITE

Les sensations sont là mais de là à prédire des performances de bon niveau, il y a un pas. Progrès sensibles en matière de confort de suspension.

Performances*

0 à 100 km/h	13 s
Vitesse maxi	175 km/h

LA VIE À BORD

L'habitacle est assez spacieux. En revanche, la finition n'est pas au niveau, la modularité limitée et l'ambiance assez austère.

Coffre*

Volume du coffre	375 dm ³
------------------	---------------------

LE BUDGET

Suzuki se distingue par un rapport prix/équipement très compétitif. La consommation est maîtrisée.

Prix	26 000 €* (estimation)
Loyer** (2 ans, 20 000 km)	nc
Bonus / malus (CO ₂)	0 € (111 g/km)
Garantie	3 ans, 100 000 km

Équipements de série ■

7 airbags, banquette rabattable 2/3-1/3, Bluetooth, caméra de recul, capteurs de pluie et de luminosité, climatisation automatique, différentiel actif Allgrip sur 4WD, ESP, jantes alliage de 17 pouces, pavé tactile avec GPS, port USB, radar anticollision (jusqu'à 30 km/h), radio-CD, rails de toit, régulateur de vitesse adaptatif, sellerie cuir/Alcantara, vitres et rétroviseurs électriques, volant cuir multifonction...

Options (prix non fixés)

Peinture biton, peinture métallisée, toit ouvrant panoramique.

Consommations

Mixte	4,4 l/100 km
-------	--------------

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

*Données constructeur

Pays de fabrication: Hongrie

LA NOTE TECHNIQUE



Mécanique sobre et alerte, habitacle personnalisable et bien équipé. Seules fausses notes: finition et insonorisation auraient mérité d'être davantage soignées.

ration (prévue pour la mi-mars 2015), à une véritable révolution du genre. Basé sur une plate-forme de SX4 S-Cross modifiée, le crossover nippon n'est désormais disponible qu'en une seule carrosserie 5 portes mais il laisse au moins le choix des armes en proposant, en option, un large éventail de possibilités de personnalisation. Peintures bitons ou pack off-road permettent de modifier à la carte le look de la voiture. Y compris à l'intérieur. Ce n'est d'ailleurs pas un luxe car l'ambiance y est plutôt du genre austère. Et ce n'est pas la finition qui va rattraper le coup, avec son mobilier composé essentiellement de plastiques rigides, désagréables au toucher.

UN PRIX D'ATTAQUE ACCESSIBLE

Mais il convient de relativiser, car le Suzuki Vitara soigne son prix d'attaque (estimé à 18 000 €) et sa dotation de série, complète dès l'entrée de gamme. L'essentiel y figure (climatisation, Bluetooth, vitres électriques...), mais pour ce prix, il faudra se limiter au 1.6 VVT (essence) de 120 ch, en simple version traction avant.

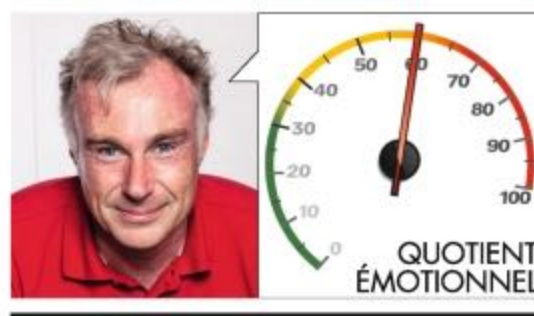
Pour bénéficier du 1.6 DDiS de puissance identique (et signé Fiat) et du bienfait des quatre roues motrices (système Allgrip), tablez plutôt sur 24 000 €. Ce choix demeure le plus pertinent, ce diesel rugueux mais assez sobre et volontaire délivrant son couple maximum dès les plus bas régimes (320 Nm à 1 750 tr/mn). Cela profite bien sûr aux relances, convaincantes grâce à un poids contenu (1 295 kg) et au bon étagement de la boîte manuelle à 6 rapports (une BVA6 optionnelle est aussi disponible). Et pour rouler plus sereinement, offrez-vous le top, incarné par notre modèle d'essai haut de gamme (26 000 € environ). Il compte notamment en plus un radar anticollision (fonctionnant jusqu'à 30 km/h) mais aussi un régulateur de vitesse adaptatif ou

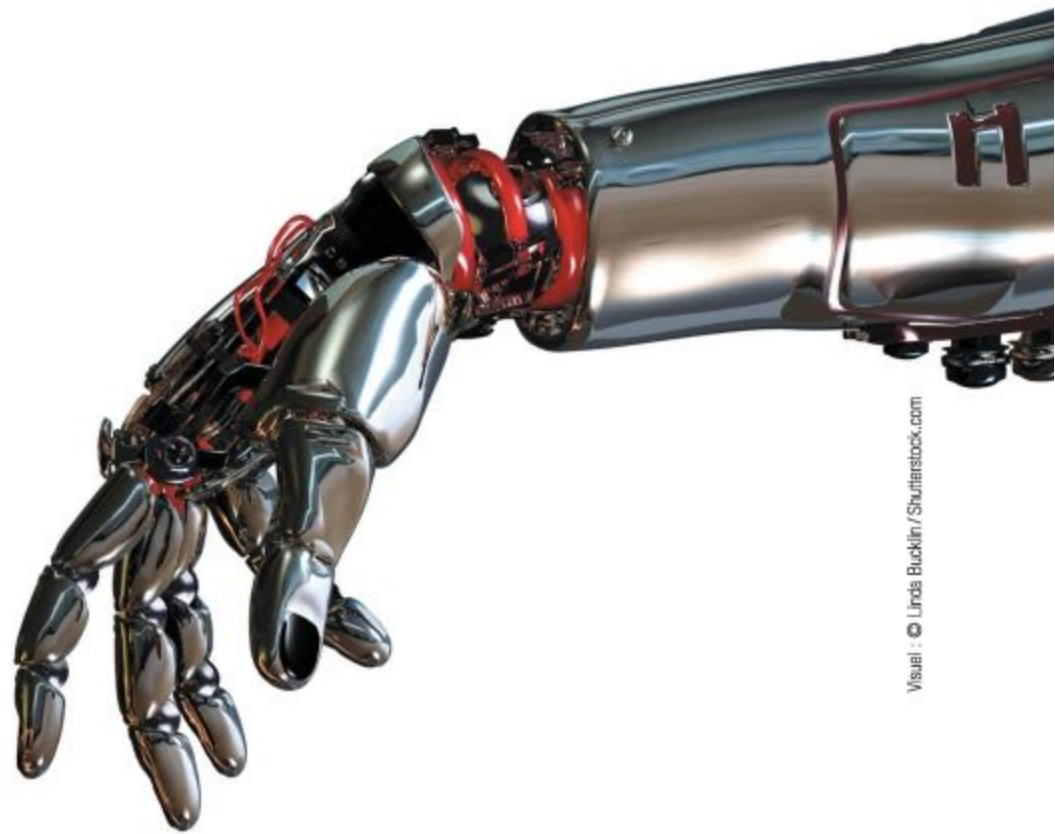
encore un pavé tactile multifonction. Une armada de dispositifs high-tech inédits chez Suzuki, qui donnent au dernier Vitara une nouvelle dimension.

À propos de dimensions, sachez que ce SUV, bien qu'assez compact (4,17 m), se montre relativement habitable grâce à un empattement généreux (2,50 m), mais les places arrière demeurent un peu spartiates. L'assise de la banquette est ferme et les dossiers n'offrent aucun maintien. De plus, la modularité est pour le moins basique. Plus regrettable est le manque d'espaces de rangement à bord. Alors, oui, ce nouveau Vitara comprend bien encore quelques lacunes. Mais en reniant certains fondamentaux, il a su négocier avec succès le virage de la modernité, au point de se poser comme un compagnon de route sûr et agréable... et, accessoirement, comme un sérieux outsider dans la très dynamique catégorie des SUV urbains. Et à ce niveau de prix, particulièrement serré, son pragmatisme achèvera de convaincre les plus sceptiques.

L'avis de Thomas Riaud

Le Vitara a préféré mettre de côté son esprit baroudeur pour se tourner vers la modernité. Agréable à conduire et plutôt confortable, il pêche par une finition légère. Mais il pourra en revanche compter sur son bon niveau d'équipement de série.





Visuel : © Linda Bucklin / Shutterstock.com

ÉDITION SPÉCIALE

DOMOTIQUE, IMAGE & SON,
**200 OBJETS
INTELLIGENTS
DU XXI^e SIECLE**



En vente actuellement

→ **NÉ EN** 2005

On ne lui prédisait pas un brillant avenir en France. Il s'en est encore vendu plus de 300 cette année!



Audi Q7

Après une carrière longue de neuf ans, l'imposant Q7 tire sa révérence. Il passera à la postérité comme étant le premier SUV de la marque aux anneaux.

Par Stany Meurer

Les dimensions du Q7 lui ont valu autant de compliments que de dénigrements. À en croire certains "experts", celles-ci en faisaient un véhicule taillé pour les lointaines contrées américaines, là où foisonnent les pick-up et autres SUV maxi-format. L'histoire leur aura pourtant donné tort: le Q7 a plutôt connu le succès en Europe et été boudé aux États-Unis, en tout cas à ses débuts.

Premier SUV de la marque, présenté sous la forme d'un hybride qui ne sera jamais produit, le Q7 a ouvert la

voie aux Q5 et Q3 qui s'y sont engouffrés, avec le succès qu'on leur connaît. Ce mammouth, à la calandre droite incarnant les "dents de la route", a eu le privilège de pouvoir être disponible avec un incroyable V12 6.0 TDI de 500 ch, qui en faisait le SUV diesel le plus puissant au monde. Une version certes vendue à dose homéopathique mais qui contribuera à asseoir la légende de ce véhicule qui aura été produit à plus de 515 000 unités. Pour l'anecdote, son remplaçant existera bien dans une version hybride diesel/électrique.



→ **FIN DE CARRIÈRE**

2014

Présenté en début d'année, le remplaçant du Q7 sera proposé en version hybride rechargeable diesel/électrique.

Biographie

SITE DE PRODUCTION

Bratislava
(Slovaquie)

EXEMPLAIRES VENDUS

364 en France
en 2014 (11 mois),
contre 288
Range Rover

MOTORIZATIONS

Diesel

de 204 à 500 ch

Essence

de 272 à 350 ch

MODÈLE

LE PLUS VENDU

Q7 V6 3.0 TDI

Quattro Tiptronic

Sa seconde
vie en
occasion

LA MEILLEURE VERSION

V6 3.0 TDI

Un diesel assurément, et plus précisément le V6 3.0 TDI qui suffira amplement à votre bonheur. Pour obtenir le meilleur compromis agrément/consommation, privilégiez la version 245 ch.

25 ans après, le "Lion" revient en piste



Les premiers essais de la 2008 DKR, en juin, pas encore aux couleurs Red Bull, ont permis d'identifier ses qualités et une fragilité: la transmission.

Une histoire passionnelle

Quatre participations, toutes victorieuses, de 1987 à 1990, au terme de parcours semés d'embûches. L'histoire de Peugeot sur le Paris-Dakar s'est écrite sur le ton de l'aventure. Un quart de siècle plus tard, la firme de Sochaux ouvre un nouveau chapitre, aux couleurs sud-américaines.

Par François Dauré

Depuis fin 2011, le navire Peugeot a traversé une tempête force 10 et commence juste à trouver des eaux plus calmes. Réduits à la portion congrue, les hommes de Peugeot Sport ont cependant réussi un coup d'éclat en 2013, avec Sébastien Loeb à Pikes Peak sur la 208 T16. Un succès qui a permis d'entraîner la marque à revenir sur les sentiers du Dakar.

LE BUGGY, UN PARI OSÉ

Bruno Famin, le directeur de Peugeot Sport, explique ce choix : *"Nous évoluons toujours avec un budget serré et il fallait aussi une cohérence vis-à-vis de la stratégie commerciale. Laquelle se développe sur les marchés sud-américain, asiatique et d'Europe de l'est, en particulier avec les SUV"*. Le programme, cette fois, s'étend au moins sur trois ans, concentré sur trois épreuves (Dakar, Silk Way en Russie, China Grand Rally). Techniquement, l'équipe de Vélizy a suivi une voie originale pour ce type de course. Tout le monde attendait un 4x4, elle sort une sorte de buggy joufflu, monté sur des ballons, avec un moteur V6 diesel turbo. Bruno Famin détaille : *"À la base, la 2008 est une 2 roues motrices. Après étude approfondie du règlement et du parcours moins typé désert qu'en Afrique, notre choix s'est porté sur un véhicule plus léger qu'un 4x4, avec des suspensions à plus grand débattement et un système de gonflage-dégonflage des pneus utilisable en roulant"*. Lancé à l'automne 2013, le projet a demandé six mois de conception et de fabrication. Et la 2008 DKR multiplie les séances d'essais depuis le mois de juin dernier. Pour autant, le patron de Peugeot Sport ne bombe pas le torse : *"Il est certain que nous n'avons pas validé la voiture dans*

Le Dakar 2015 en quelques chiffres

Départ: 4 janvier à Buenos Aires, arrivée: 17 janvier à Buenos Aires.

3 pays traversés : Argentine, Chili, Bolivie.

14 étapes.

9 111 kilomètres, dont 4 578 en spéciales.

Passage le plus élevé à 4 970 m, au Paso de l'Acay.

414 véhicules engagés, dont 138 autos.

Équipages Peugeot : Peterhansel-Cottret ; Sainz-Cruz ; Despres-Picard.

FLAVIEN DUHAMEL/RED BULL



STÉPHANE PETERHANSEL
Né le 6 août 1965 (49 ans).
25 Dakar.
11 victoires
(6 en moto,
5 en auto).

PORTRAITS FLAVIEN DUHAMEL/RED BULL



CARLOS SAINZ
Né le 12 avril 1962 (52 ans).
7 Dakar.
1 victoire.



CYRIL DESPRES
Né le 24 janvier 1974 (40 ans).
13 Dakar en moto.
5 victoires,
5 podiums.

toutes les conditions. Donc, cette année, nous venons pour accumuler de l'expérience, éventuellement gagner une ou deux étapes, mais pas pour la victoire finale".

LES PILOTES TOTALISENT 17 VICTOIRES

Côté pilotes, le Lion de Sochaux a attiré des références : Stéphane Peterhansel, 6 fois vainqueur du Dakar en moto et 5 fois en auto, Carlos Sainz, double champion du Monde des rallyes et vainqueur du Dakar 2010 et Cyril Despres, 5 victoires à moto sur le Dakar. Le "Matador" Sainz s'avoue séduit par le concept 2008 DKR : "L'idée est intéressante : utiliser une voiture à l'aise en hors-piste et dans les dunes et la rendre performante sur les pistes pour perdre le moins de temps possible sur les 4x4. Nous avons bien avancé, le potentiel est très bon, mais le temps nous a manqué pour fiabiliser la voiture". Son de cloche similaire chez Stéphane Peterhansel : "J'ai tout de suite pris beaucoup de plaisir à piloter la 2008. Et elle a un gros potentiel. Elle passe avec une grande facilité dans tous les secteurs défoncés, les saignées, mais aussi dans les dunes. Nous n'avons pas pu tout fiabiliser, en particulier les transmissions, nous ne sommes pas au mieux, mais je garde quand même l'espoir de faire une belle course". Peugeot avance donc avec humilité pour son retour en rallye-raid. L'objectif avoué de terminer ce premier Dakar sud-américain pour l'équipe paraît minimaliste mais réaliste avant d'attaquer 9 000 kilomètres en terre inconnue.



Fin novembre, à Vélizy, la préparation continue avant une ultime séance d'essai début décembre.



À l'arrière des camions d'assistance, les énormes pneus de secours (une roue complète pèse 52 kg).

DE 1986 À 1990, CINQ ANNÉES D'AVENTURES

LES 205 T16, ARI VATANEN ET SES REMONTÉES ÉPIQUES, LA 405 T16 VOLÉE, LA PIÈCE DE 10 FRANCS... SOUVENIRS MARQUANTS ET ÉPISODES ROCAMBOLESQUES REMONTENT À LA SURFACE. LA RENCONTRE DE L'INDUSTRIE ET DES AVENTURIERS DES DUNES AFRICAINES TENAIT DE L'IMPROBABLE. MAIS ELLE S'EST PRODUITE, ISSUE D'UNE CONJONCTION DE TRAGÉDIES DANS LE SPORT AUTOMOBILE.



La 205 T16 Grand Raid s'imposera deux fois en Afrique, avec Vatanen (1987) puis Kankkunen (1988).

DIPLO ARCHIVES

1986 : le Dakar renaît

Le 14 janvier, le décès de Thierry Sabine et de ses quatre compagnons de bord dans le crash de son hélicoptère au Mali anéantit le Paris-Dakar. La course semble alors ensevelie dans les sables du désert, avec celui qui fut son créateur et son âme. Le 2 mai 1986, l'accident fatal à Henri Toivonen et Sergio Cresto, lors du Tour de Corse, précipite le bannissement des Groupe B en championnat du Monde des rallyes, discipline que domine Peugeot avec ses 205 T16. Jean Todt, à l'époque patron de Peugeot Sport, se tourne donc vers l'épreuve africaine. Parce que Gilbert Sabine, en mémoire de son fils, reprend l'organisation du Paris-Dakar. Grâce à la firme au Lion, la course est sauvée. De l'autre côté, les 205 T16 trouvent un nouveau terrain de chasse et Peugeot devient le premier constructeur à engager des voitures d'usine sur la grande course africaine.

1987 : Vatanen l'imbattable

Leader de Peugeot, Ari Vatanen découvre un nouveau navigateur, Bernard Giroux, commentateur de la F1 sur TF1 et

“Tout n'est pas validé et nous venons avec beaucoup d'humilité.”

Bruno Famin, directeur de Peugeot Sport



Six mois de conception et fabrication, puis six mois entre essais et atelier. Le délai très court a été respecté mais Peugeot joue profil bas.

vainqueur du Paris-Dakar 1981 avec René Metge. Pâle comme un cerje au sortir des séances d'essais avec le grand Ari, le journaliste réussira à surmonter sa peur et à guider le Finlandais vers sa première victoire à Dakar. Un chemin de gloire qui s'ouvre sur une mésaventure lors du prologue à Cergy-Pontoise, plongeant l'équipage numéro 205 à la 274^e place du classement, avant même d'aborder l'Afrique. Mais rien ne peut arrêter Vatanen en ce mois de janvier.

1988: la disparition de la 405 T16

Peugeot engage cette année deux nouvelles 405 T16 et deux 205 T16 chargées de l'assistance rapide – très rapide même puisque l'une d'elles est confiée au champion du Monde des rallyes 1986 et 1987, Juha Kankkunen. Survient l'épisode digne d'un OSS 117, Bamako ne répond plus: lors de l'étape dans la capitale malienne, la 405 de Vatanen, en tête de la course, disparaît dans la nuit. Elle réapparaît – miracle! – le lendemain au beau milieu d'un champ. Mais il est trop tard pour prendre le départ de l'étape dans les temps.

Une mésaventure qui offre finalement les lauriers du vainqueur à Kankkunen.

1989: la victoire à pile ou face

Les 405 T16 n'ont pas de rivaux. Ari Vatanen et Jacky Ickx se battent comme des chiffonniers en tête de la course, la tension et l'anxiété grimpent au sein de l'équipe. Lors de l'étape de Gao, Jean Todt décide finalement de tuer le suspense pour garantir le succès de Peugeot. La victoire se joue à pile ou face et la pièce de 10 francs est favorable au Finlandais.

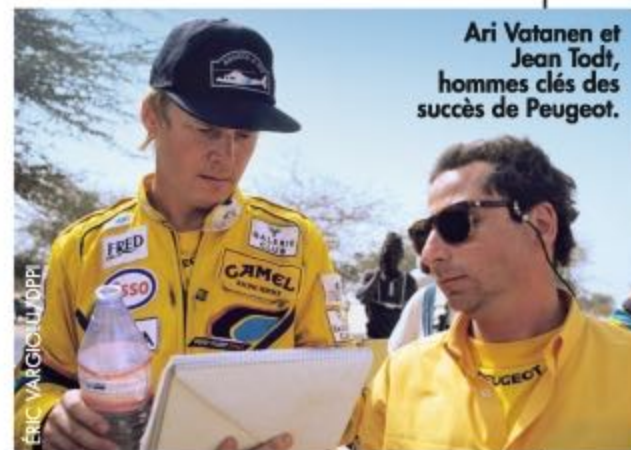
1990: le baroud d'honneur

La course ressemble à un parcours de santé pour Ari Vatanen et sa 405 T16, au moins jusqu'à Niamey. Mais Bruno Berglund, son copilote, tombe malade lors de l'étape suivante, le compas est en panne et un arbre mal intentionné défonce en partie la carrosserie. Ari en a toutefois vu d'autres avec les bouleaux de Finlande et il signe le 4^e et dernier succès de Peugeot à Dakar. Le "Lion" va quitter les savanes pour courir sur les pistes plus stables du Mans et conquérir de nouveaux trophées.

Après "l'enlèvement" de Bamako en 1988, la 405 T16 gagnera les deux éditions suivantes.



DPPI ARCHIVES



Ari Vatanen et Jean Todt, hommes clés des succès de Peugeot.

ERIC VARGIOUPOPI

Dans un état remarquable, la Rolls 20/25 date de 1935 pour la partie châssis, 1936 pour la carrosserie.



Voitures de luxe nécessitant un budget à l'avenant, les Rolls ont souvent connu des propriétaires célèbres. La carte grise d'origine porte le nom d'un membre de la famille Kennedy.



Passé recomposé

Demandez à Denis Durand ce qu'il collectionne, il vous répondra des Vespa, des juke-box, des baby-foot, des tourne-disques, des flippers, des trains électriques et... des Rolls-Royce ! Une liste à la Prévert pour une quête à la Proust. Rencontre.

Texte et photos Cyril de Plater

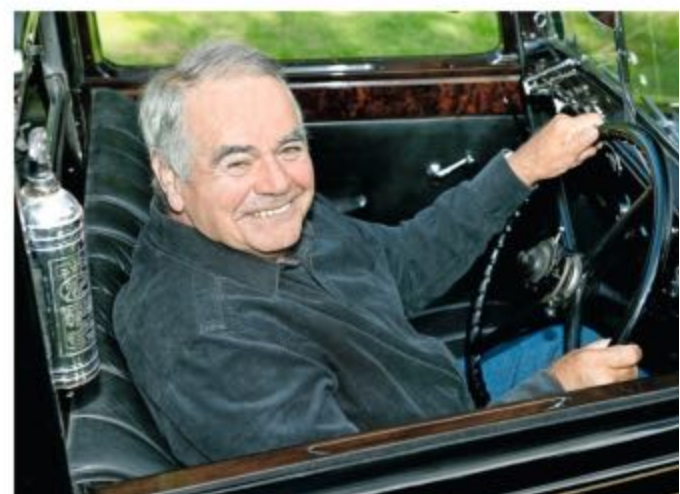


Difficile de faire plus éclectique : outre sa passion pour les Rolls-Royce, Denis collectionne tout ce qui lui rappelle son enfance.





Les compressions sont comme à l'origine. Lancé, le 6 cylindres peut tenir les 100 km/h.



Denis Durand roule régulièrement avec sa Rolls, qui fait preuve d'une fiabilité exemplaire.

Mais à l'instant même où la gorgée mêlée des miettes du gâteau toucha mon palais, je tressaillis, attentif à ce qui se passait d'extraordinaire en moi." Je me demande pourquoi on s'obstine à faire étudier Proust à des enfants. Comment, en étant jeune, peut-on comprendre une once de ce que signifient pour l'auteur ces gâteaux courts et dodus appelés petites madeleines? C'est le bénéfice de l'âge, il en faut bien un: plus on vieillit, plus on regarde loin derrière, mieux on comprend ce qu'a voulu dire Proust. Des madeleines, Denis Durand en a toute une collection. Impossible de l'imaginer lorsque l'on pénètre dans l'enceinte du château familial. Il y a bien cet apprentis, sous lequel dorment quelques Solex et Vespa, attendant patiemment – et depuis fort longtemps – que l'on se penche sur leur cas. Mais ce que l'on découvre en entrant dans la demeure bourgeoise tient plus de la machine à remonter

le temps que de l'échoppe de souvenirs. Du rez-de-chaussée au grenier, des dizaines, peut-être des centaines d'objets échappés du passé habitent les lieux. "Quand j'étais jeune, je traînais dans les cafés, j'écoutais des disques sur les juke-box en jouant au flipper. J'ai voulu recréer cette ambiance d'une période très heureuse", explique Denis Durand. Juke-box, tourne-disques, flippers, baby-foot, train électrique, jouets métalliques et mécaniques, rien ne manque.

LES FLIPPERS CÔTOIENT LES ROLLS

La pièce maîtresse de la collection est aussi un jouet, mais pour adulte cette fois. Et il ne faut pas craindre les contrastes, car chez Denis, les flippers côtoient... les Rolls! Une passion qui ne remonte pas à l'enfance, mais aux années 1980. "Via mon travail, j'avais l'occasion de côtoyer des clubs de voitures anciennes. C'est comme ça que j'ai eu envie de m'en acheter une. Je voulais une anglaise pour la ligne mais aussi

le mélange des matériaux: cuir, bois et chrome. J'ai acheté une Austin Princess Vanden Plas des années 50. Je trouvais qu'elle ressemblait à une Rolls!" Une première expérience de la voiture ancienne riche en enseignements. "Je ne connaissais rien en mécanique mais les pannes que j'ai eues m'ont permis d'apprendre sur le tas."

La première Rolls est arrivée quelques années plus tard, une Silver Cloud II châssis long venant des États-Unis. Puis il y a eu une Phantom III, carrossée par Henri Binder, en mauvais état, acquise après l'échange contre une... Harley neuve! "J'ai refait le moteur plusieurs fois mais la voiture n'a jamais correctement roulé. Le V12 était impossible à régler, et quand il marchait il consommait près de 40 l/100 km. J'ai été obligé de m'en séparer." À force de persévérance, Denis trouve enfin ce qu'il recherche. "J'ai déniché, en Angleterre, une très belle 20/25 de 1935. J'ai refait l'embrayage et le démarreur électrique, même si, pendant un an, je ne me suis servi que de la manivelle! C'était un plaisir de la démarrer comme ça. Les compressions sont presque comme à l'origine et les freins sont en parfait état." Une voiture qui roule régulièrement: "Une voiture, c'est une œuvre d'art mais pas un tableau: c'est fait pour rouler, pas pour être seulement regardé." CQFD.

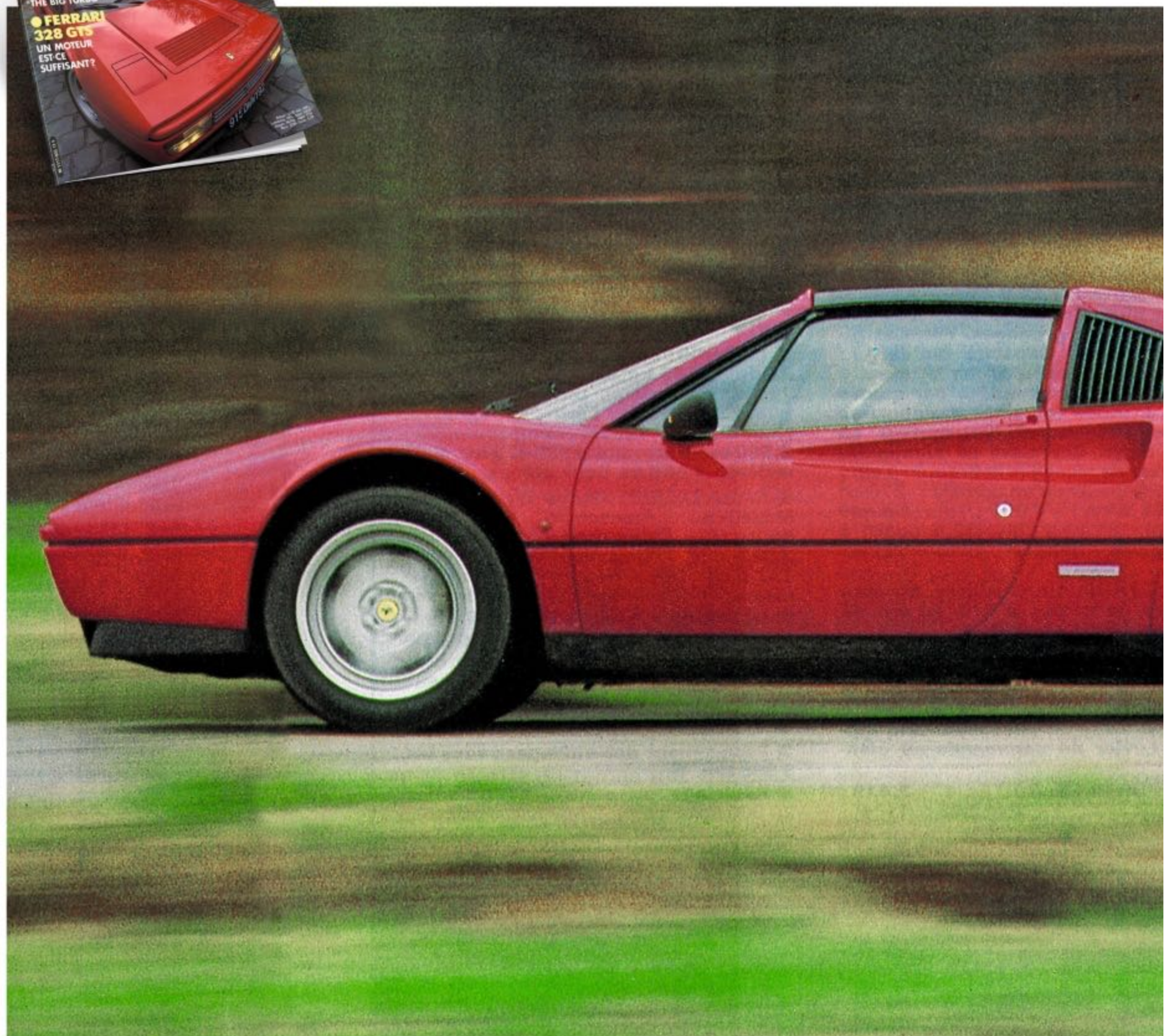
C'est un plaisir de démarrer la Rolls à la manivelle. Le moteur se lance sans effort et le spectacle est garanti!

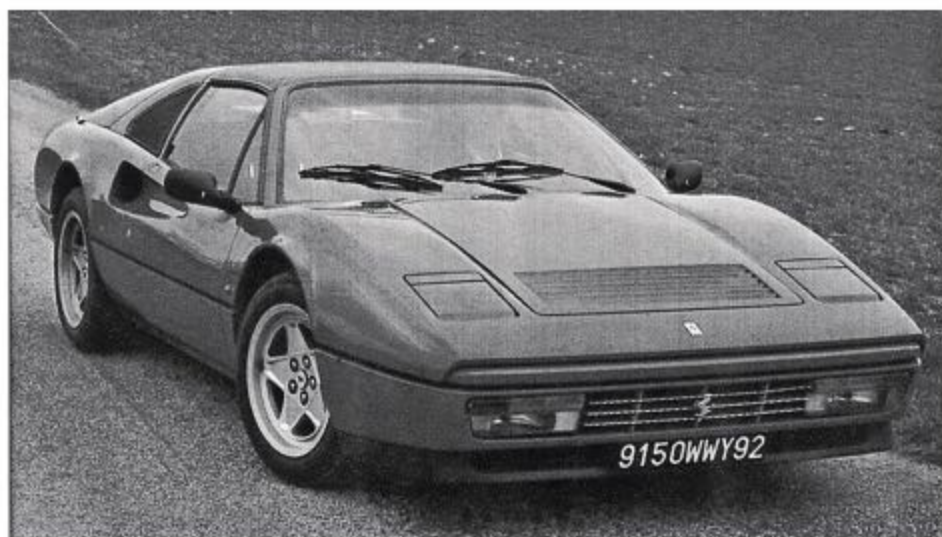
En février 1986, L'Auto-Journal essayait la

FERRARI 328 GTS

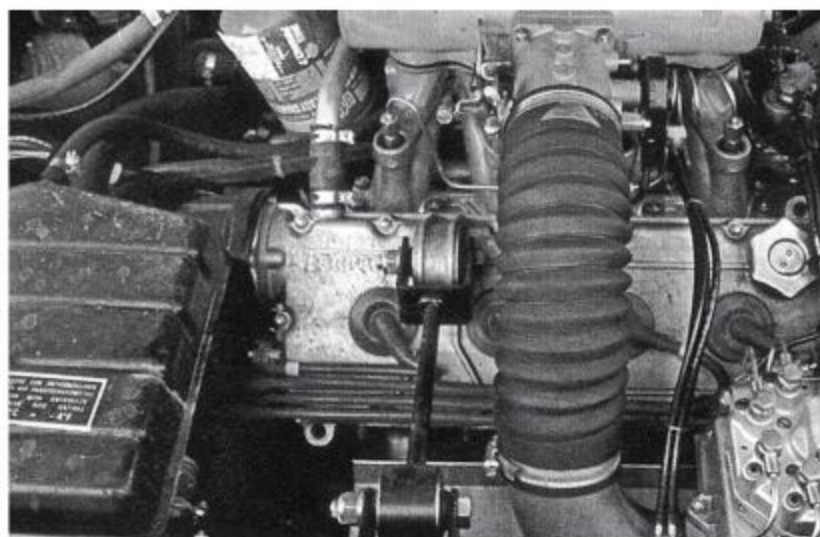
C'est non sans réticence que Ferrari a accepté de faire une GT équipée d'un moteur central arrière. Après le succès de la Dino, la 308, popularisée par la série *Magnum*, connaît une évolution notable au travers d'une augmentation de la cylindrée portée à 3,2 litres. D'où ce nom, 328...

Par André Costa (1986) / Thomas Riaud (2014)





Signe de l'époque, la Ferrari 328 reçoit des phares escamotables.



Pour justifier l'appellation 328, le V8 voit sa cylindrée portée à 3,2 l, tandis que la puissance fait un bond à 270 ch.



À pleine vitesse,
la 328 GTS file à
260 km/h chrono!

Extraits...

"La toute première version de la 308 est apparue voici plus de dix ans. Mais voilà qu'aujourd'hui, après avoir adopté au fil des ans l'allumage électronique, une injection mécanique et 4 soupapes par cylindre, elle se mue en 328."

"En dehors de ces modifications, le moteur est resté ce qu'il a toujours été, c'est-à-dire une architecture exemplaire qui, en dépit de son âge, s'obstine à demeurer à la pointe du combat parmi l'élite mécanique du genre, avec une puissance de 84,8 ch au litre!"

"Huit cylindres en V ouverts à 90°, 4 arbres à cames en tête entraînés par courroies crantées et commandant 32 soupapes disposées en V, bloc et chemise en alliage léger, la panoplie est à peu près complète, à l'exception du graissage à carter sec abandonné depuis quatre ans."

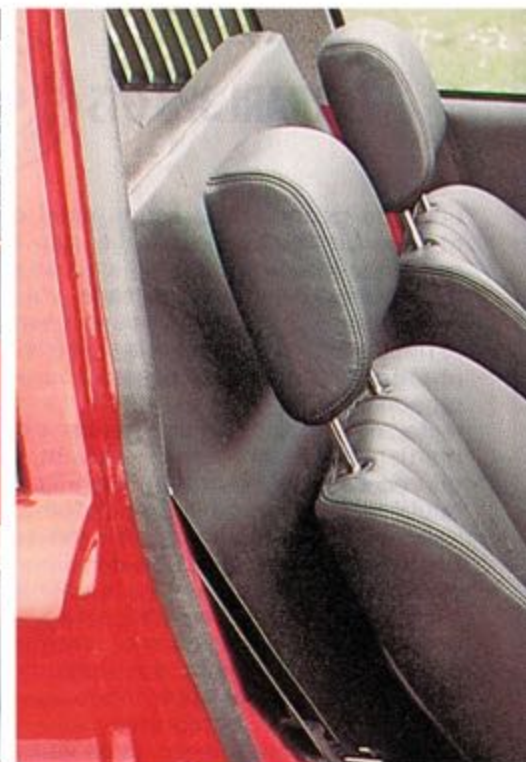
"Le freinage est assuré par 4 disques ventilés, hélas sans ABS, et la direction à crémaillère est dépourvue d'assistance."

"L'anneau de Montlhéry étant impuissant à contenir les élans de la 328, la vitesse maximale a été recherchée sur une ligne droite du réseau routier. Nous avons atteint, avec 2 personnes à bord, 260 km/h tout ronds; le constructeur indique très précisément la même vitesse."





Le tableau de bord, entièrement nouveau, gagne en qualité perçue, mais l'ergonomie est en régression.



Extraits...

QUALITÉS

MOTEUR

ENCORE EN PROGRÈS

"Moyennant une adaptation des lois d'injection et d'allumage, le moteur a ainsi retrouvé la puissance qui était naguère la sienne, avant que les exigences de la dépollution fassent lourdement sentir leur influence."

BONNE TENUE DE ROUTE

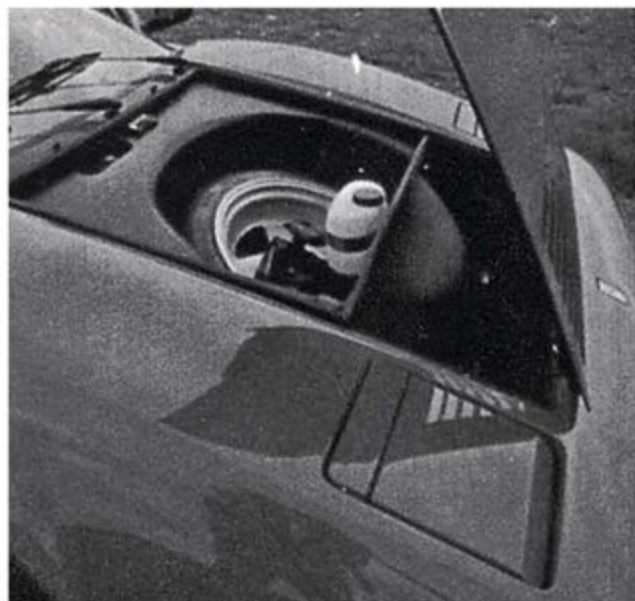
"En virage, la 328 demeure très longtemps parfaitement équilibrée et extrêmement simple à conduire."

FREINAGE ÉQUILIBRÉ

"Bien que l'absence d'ABS sur une telle voiture soit aujourd'hui impardonnable, il faut reconnaître que, tels qu'ils sont, les freins sont d'une grande efficacité."



Signe distinctif de toutes les Ferrari, l'arrière gagne des feux circulaires très caractéristiques.



Le compartiment avant est juste assez grand pour accueillir une roue de secours... de type provisoire!



Si les phares cèdent à la mode d'être escamotables, ils gagnent esthétiquement à rester repliés!

DÉFAUTS

ERGONOMIE

DE PLUS EN PLUS NULLE

"Il est presque impossible de régler la climatisation à grande vitesse, les poussoirs électroniques ne fournissant aucun repère au toucher sont parfaitement invisibles pour le pilote."

TENUE DE CAP DISCUTABLE À TRÈS HAUTE VITESSE

"La tenue de cap en ligne droite n'est pas enthousiasmante, bien que l'inconvénient soit plus d'ordre psychologique que réel."

DIRECTION DURE À FAIBLE VITESSE

"L'absence d'assistance de direction se fait sentir, tout particulièrement dans les manœuvres de parking."



Place au sport dans cette berlinette, stricte 2 places, équipée de série de sièges en cuir noir très enveloppants.



Bien que largement dimensionnées, les portières ne s'ouvrent pas assez pour faciliter l'accès à bord.

“Au-delà des chiffres, et même des impressions ressenties, il reste que la puissance évocatrice du mythe Ferrari demeure aujourd'hui intacte.”

Extraits...

“Compte tenu de sa dernière évolution, le moteur a acquis une personnalité séduisante. Non seulement sa puissance peut satisfaire les plus exigeants, mais le couple développé à tous les régimes en facilite l'exploitation.”

“Dans l'absolu, que dire d'un moteur qui accepte de reprendre en 5^e à 700 tr/mn, pour s'envoler ensuite jusqu'aux alentours de 8 000 tr/mn ?”

“À la fois main de fer et gant de velours, le moteur de cette 328 fait preuve d'une telle maturité qu'il convient parfaitement à toutes les utilisations et à tous les styles de conduite.”

“Disposée comme il convient à une véritable voiture de sport, c'est-à-dire avec une grille en H avec les 2^e, 3^e, 4^e, 5^e et une 1^{re} décalée en bas à gauche, la commande de boîte est très dure et, de toute façon, elle ne se départit jamais d'une certaine fermeté.”

“Il suffit d'arrêter une 328 sur le bord d'un trottoir pour que les curieux s'amassent et ce, bien que la carrosserie date de plus de dix ans !”



Vu d'aujourd'hui

Comme hier, le mythe Ferrari se maintient à des sommets. Ce succès, la 328 y a largement contribué puisqu'elle fut longtemps le ticket d'entrée chez la firme de Maranello. Désormais, charge à la 458 Italia de reprendre le flambeau. Comme son ancêtre, elle est souvent rouge, renferme un V8 de feu en position centrale arrière, affole les chronos, s'affiche à un prix prohibitif et... déçoit par son ergonomie, pénalisée par un regroupement malheureux de commandes essentielles sur le volant.

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!**

Laurent Nioche nous parle de sa **TOYOTA AVENSIS D-4D 126ch TECHNO**

Achetée d'occasion en juin 2009 (de juin 2008, à 11 000 km)

140 000 km parcourus, conso. moyenne 5,5 l/100 km (route); 6,5 l/100 km (autoroute)



SES PANNES

Problème de boîte de vitesses : la 2^e se bloque (résolu)
Difficultés de démarrage par grand froid (non résolu).

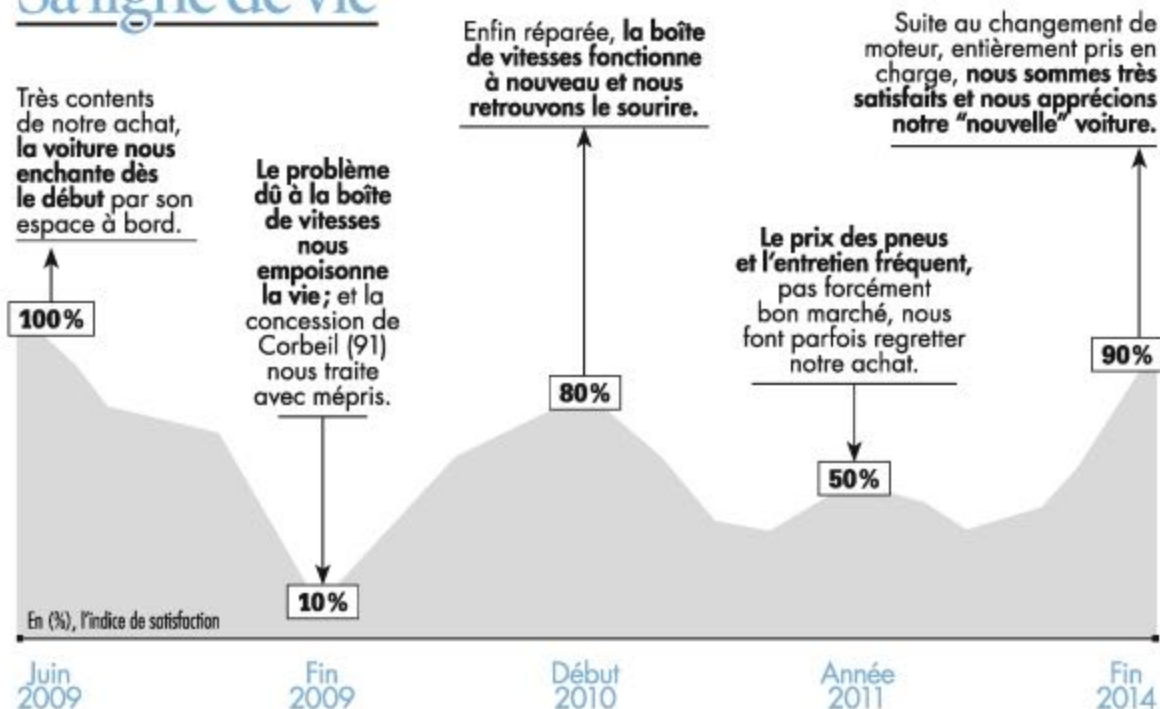
SON ENTRETIEN

Révision tous les 15 000 km (entre 200 € et 300 €)
Alternateur changé à 80 000 km
Moteur changé en juillet 2014 (problème de joint de culasse).

“Malgré pas mal de soucis, nous sommes satisfaits de cette auto.”

“Après avoir eu des breaks (Xsara et Focus), nous cherchions un véhicule vaste et confortable pour quatre, et dans le but de parcourir 25 000 km/an. Cette Toyota nous a plu pour son espace à bord, la taille du coffre et son équipement: Bluetooth, GPS, radar de recul, etc. Elle est très confortable et à l'aise sur autoroute mais les petites routes de montagne et la ville ne sont pas son terrain favori. Le rayon de braquage est moyen et les montants latéraux gênent la visibilité. Elle a bien vieilli même si l'accoudoir vibre et que les sièges arrière gardent des traces des passages des enfants. Si c'était à refaire? La même avec un diesel plus puissant ou en essence.”

Sa ligne de vie



aj L'avis de Brice Perrin



L'expérience vécue par Laurent aurait pu tourner au cauchemar mais la prise en charge intégrale du remplacement du moteur par Toyota est aussi surprenante qu'appréciable. Cela ne fait pas oublier les défauts assez nombreux rencontrés sur cet exemplaire. En revanche, je trouve l'attitude du SAV très rassurante.

Cyrille Riche nous parle de sa **PEUGEOT 308 BlueHDi 120 ch**

Achetée neuve en août 2014

5000 km parcourus



"Je suis très satisfait de cette auto : elle est très confortable et silencieuse, son petit volant et son moteur la rendent très agréable à conduire ; les 120 ch sont suffisants et sa consommation est sage (4,6 l/100 km). J'aurais juste aimé un plastique moussé en dessous de la planche de bord identique à celui du dessus. L'éclairage à LED des feux est très bien, le cuir est aussi agréable visuellement qu'au toucher, et le son hi-fi Denon est de très bonne qualité."



"Après seulement 10000 km, le siège conducteur en cuir de ma Coccinelle affiche un défaut de coloration important... et Volkswagen refuse toute prise en charge!"
Simon Guibert

ÇA VOUS EST ARRIVÉ... CHEZ JAGUAR

"Je possède une Jaguar X-Type de 2006 achetée en 2009 avec 30000 km à la concession Jaguar de Bagneux (92). À 72080 km, le compresseur de climatisation a brûlé : facture de 2150 €. Après expertise, une demande de prise en charge à 100 % est restée sans réponse. Environ 160 km plus loin, problème d'embrayage : facture de 2500 €. Nouvelle expertise avec un technicien de Jaguar France qui démontre un défaut. Mais Jaguar ne reconnaît pas les conclusions de l'expert... Ce véhicule a pourtant été acheté en concession et entretenu aux kilométrages prévus par le constructeur. À quoi bon?"
Patrick Macke

Julien Schmitt nous parle de sa **BMW 318d**

Achetée d'occasion en avril 2014 (de décembre 2012, à 22000 km)

10000 km parcourus

"Nous sommes partis cet été dans les Landes. À quatre dans la voiture, j'admets que nous avons atteint les limites des capacités de chargement. Et en garant la voiture dans le sable, j'ai eu à me rappeler que c'est une propulsion... Mais j'aime tellement cette voiture que je ne lui trouve pas de défaut majeur. Je vais monter quatre pneus hiver et le budget pour quatre roues complètes est de 750 €, ce qui est correct."



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

Fourrière indélicate

Les conducteurs des 4x4 qui enlèvent les voitures ont une pratique bien connue : ils ne remplissent pas le papier blanc et rouge collé sur la vitre de l'auto ; ainsi, quand vous voulez récupérer votre voiture lors de l'enlèvement, ils vous réclament 90 € cash !

Marisa Carillo, e-mail

Ces pratiques douteuses ont été maintes fois dénoncées. D'une manière générale, l'État et les collectivités locales ont organisé un véritable racket des automobilistes visant à éponger le déficit budgétaire.

Malus pour occasion ?

Dois-je payer un malus écologique si j'achète une voiture d'occasion ?

Étienne de Henard, e-mail

Oui mais sous certaines conditions. La taxe s'applique sur les véhicules mis en circulation depuis le 1^{er} juin 2004. Son montant est fonction des rejets de CO₂. Il vous en coûtera 2 € par g/CO₂ si votre voiture émet entre 201 et 250 g/km, 4 €/g au-delà de 250 g/km.

Chaussée dégradée

J'ai éclaté un pneu et abîmé une jante en passant sur un nid-de-poule non signalé ? Comment faire pour obtenir réparation ?

Fabio Malotto, e-mail

Photographiez le trou et l'absence de signalisation ainsi que les dégâts occasionnés à votre auto. Envoyez un recommandé AR à la municipalité pour une voie communale, à la DDE du secteur pour une route départementale. L'assistance juridique de votre assurance peut vous venir en aide.

Vous avez un problème?

Envoyez votre courrier à : autojournal@mondadori.fr



C. CHOULOT

Le chef des essais VOUS RÉPOND...

Par Guy L'Hospital



CHRISTIAN MARTIN

Citroën C4 Picasso

UNE BOÎTE À APPRIVOISER

J'ai lu avec intérêt votre article sur les boîtes automatiques paru dans le numéro 918. Cependant, je suis surpris par votre dénigrement à l'égard de la boîte PSA. En effet, elle n'est peut-être pas parfaite, mais pour l'avoir pratiquée sur un Picasso HDi 110, je dois dire que j'en ai été plutôt satisfait. *Alain Ruet, e-mail*

Comme vous le faites remarquer dans votre lettre, il faut assimiler son fonctionnement. Lors d'un changement de vitesse, il suffit de soulager légèrement l'accélérateur pour éviter un à-coup et, en montagne ou pour un dépassement, il faut passer en mode manuel et changer les rapports avec les palettes. Tout cela est exact mais, s'agissant ici d'un dossier comparatif, force est de constater que la totalité des autres systèmes ne réclament pas de telles précautions. Ils sont certes plus onéreux à l'achat.

PENSEZ AUX PLUS GRANDS !

Je constate souvent que l'on parle de l'espace aux jambes pour les passagers arrière mais il n'est jamais fait mention de l'espace minimum et maximum au poste conducteur. Or, lorsque l'on mesure plus de 1,85 m, il est difficile de trouver un modèle qui propose un accès et une habitabilité suffisants. Auriez-vous des pistes à ce sujet ? *Lionel Delbé, e-mail*

Nous sommes de plus en plus grands. Les constructeurs tiennent donc compte de cette évolution. Les nouveaux modèles offrent de grandes amplitudes de réglage du siège conducteur, en longueur comme en hauteur. Reste le problème de la garde au toit et, surtout, de l'accès à l'habitacle, pas toujours aisé. C'est dans les catégories des ludospaces, monospaces et SUV que l'on trouve les valeurs les plus généreuses.

AURIS SOUS GARANTIE

Je suis intéressé par une Toyota Auris hybride. Mais les avis sont contradictoires au sujet de la fiabilité et de la durabilité des batteries. J'avoue que j'hésite à acheter ce modèle en occasion. Que savez-vous à ce propos et que me conseillez-vous ? *Nadir Larfa, e-mail*

Chez Toyota, les batteries des modèles hybrides sont garanties 8 ans. Il est donc préférable de choisir une occasion récente (moins de 2 ans). Elle sera couverte en cas de panne ou de perte de capacité des batteries, et la revente sera plus facile car la date d'échéance de la garantie sera éloignée.



Toyota Auris Hybride

YANN LEBEVRE

TESLA BOUDÉ PAR L'AJ?

À quand un essai de la Tesla Model S? On commence à avoir un vrai début de maillage des bornes à recharge rapide signées Tesla.

Pascal Orsolani, email

Vous avez raison, le maillage des bornes s'étoffe rapidement (une quinzaine en France). Et même sans cela, la Model S présente beaucoup d'intérêt. À la faveur de la récente évolution du modèle, nous avons bien l'intention de programmer un essai en début d'année prochaine, avec nos propres mesures.



IL N'Y A PAS QUE LE DOWNSIZING

Mon deuxième Mazda CX-7 m'apporte entière satisfaction mais je songe à le changer car il affiche près de 100 000 km. Malheureusement, cet excellent véhicule ne se fabrique plus, alors que son look est toujours original. J'ai essayé le Nissan X-Trail, qui aurait pu me convenir, mais quelle est cette mode du *downsizing* qui s'installe même sous le capot d'un 4x4? Après essai, je suis très déçu.

J.-C. Taupin, e-mail

Il est vrai que seul Mazda – avec un certain succès – continue à proposer des diesels de cylindrée conséquente, plus souples et volontaires à bas régime et qui ne consomment pas exagérément. Si vous n'avez pas besoin de 7 places et que vous pouvez vous satisfaire d'un modèle de taille inférieure, vous devriez tester le CX-5 2.2 Skyactiv 175 BVA. En matière d'agrément et de consommation, il ne devrait pas vous décevoir.

À ne pas manquer



JEU VIDÉO

C'est vous le patron!

Un énième jeu de course sur portables et tablettes? Pas tout à fait puisque *Race Team Manager* vous propose d'endosser le rôle de directeur d'écurie: les graphismes sont réussis, les voitures très bien modélisées et vous allez vous prendre rapidement au jeu en tentant de donner les meilleures instructions et en adoptant la stratégie idéale, notamment avec les sponsors, pour faire progresser votre équipe. *Race Team Manager*, éd. Big Bit Ltd, compatible iOS et Android, gratuit.

30 JANVIER, LEGEND SHOW À SERRE CHEVALIER

Des légendes givrées

Pour la deuxième année consécutive, la piste de Serre Chevalier accueille le Legend Show. En clair, les plus belles voitures de rallye des années 1960 à 2000 vont en découdre sur la glace. Les mythiques Groupe B et les récentes WRC S2000 seront de la partie: du spectacle en perspective!

www.circuitserrechevalier.com

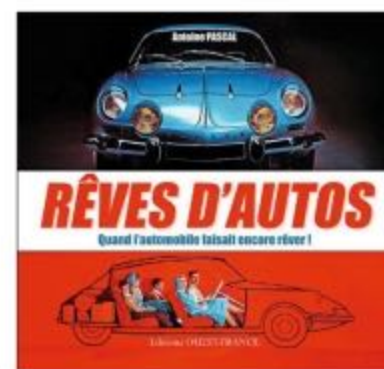


Focus
aj

BIBLIO

Un rêve fait de nostalgie

Des textes courts et vivants, une iconographie cohérente et une mise en page soignée: livré dans un joli coffret, cet ouvrage présente 40 modèles en ajoutant un ingrédient rare: 10 fac-similés de documents d'époque parfaitement reproduits. On adore! *Rêves d'autos*, par Antoine Pascal, éd. Ouest-France, 96 p., 28,90 €.



BIBLIO

Le siècle de Maserati

Attention, pavé! Pour fêter le centenaire de la marque, quatre auteurs italiens se sont réunis pour rédiger une anthologie à la gloire du Trident: les histoires de famille, le développement et les errements de l'entreprise, les modèles de route et de course, vous saurez tout. La mise en page n'est malheureusement pas à la hauteur des ambitions de l'ouvrage et de son tarif élitiste. *Maserati, un siècle d'histoire*, ouvrage collectif, éd. ETAI, 360 p., 69 €.

ANTHONY BERNIER



Préférez l'occasion plutôt que le neuf

L'occasion

RENAULT CLIO IV

La nouveauté

RENAULT TWINGO III



A. BERNIER

Une bouille, un style, une allure. La nouvelle Twingo peut compter sur son design réussi pour convaincre. Mais sur la base de critères objectifs, entre un tarif osé, une habitabilité médiocre, un coffre ridicule et des prestations routières modestes, elle ne fait pas mieux que sa devancière. La Clio IV, voiture la plus vendue en France et donc largement diffusée sur le marché de l'occasion récente, constitue une alternative sérieuse, d'autant que son style n'est pas moins soigné. Et elle offre 5 places, un grand coffre et des performances qui permettent de traverser la France. Ici opposée à la Twingo 0.9 TCe, la Clio IV 1.2 TCe consomme à peine plus pour un agrément nettement supérieur grâce au couple plus important et à la présence de la boîte robotisée EDC.

EN RÉSUMÉ

Prix (à partir de)	
Bonus/malus	
Conso. moyenne	
Puissance maxi	
Couple maxi	
Type moteur	
L/l/h/empattement	
Coffre	
1 000 m d. a.	
0 à 100 km/h	

CONDUITE / DIMENS. / TECHNIQUE / BUDGET

L'occasion*	La nouveauté*
Clio IV TCe 120 EDC Intens	Twingo III Energy TCe 90 Intens
14 500 €**	14 630 €
-	0 €
7,1 l/100 km	5,9 l/100 km
120 ch à 4 900 tr/mn	90 ch à 5 500 tr/mn
190 Nm à 2 000 tr/mn	135 Nm à 2 500 tr/mn
4 cyl. en ligne, turbo	3 cyl. en ligne, turbo
4,07 / 1,74 / 1,45 / 2,59 m	3,60 / 1,65 / 1,56 / 2,50 m
330 dm ³	205 dm ³
32,9 s	34,3 s
10,1 s	13,2 s

*Mesures L'Auto-Journal. **Année 2013, 15 000 km au compteur.

IN

Pavé pratique



Le pavé tactile qui commande le système de navigation du Lexus NX dispose d'un retour de force qui le fait vibrer quand vous survolez chaque élément. Bien vu.

OUT

Une clim illisible



La réglette qui permet de régler la température de la climatisation dans la nouvelle Smart Fortwo est esthétique... mais absolument pas lisible ni pratique!

Et pourquoi pas l'essence ?

SUZUKI S-CROSS



YANN LEFEBVRE

	ESSENCE 1.6 VVT	DIESEL 1.6 DDiS
Prix (à partir de)	18 990 €	22 590 €
Conso. moyenne	7,1 l/100 km	5,5 l/100 km
Bonus / malus	0 €	0 €
Puissance maxi	120 ch à 6 000 tr/mn	120 ch à 3 750 tr/mn
Couple maxi	156 Nm à 4 400 tr/mn	320 Nm à 1 750 tr/mn
Type moteur	4 cyl. en ligne	4 cyl. en ligne, turbo
1 000 m d. a.	11,2 s	10,4 s
90/130 km/h en 4 ^e	12,6 s	9 s

Le Suzuki S-Cross est, en version diesel, le SUV le plus frugal de sa catégorie. Avec 5,5 l/100 km de moyenne, il affiche une consommation de petite citadine ! Mais Suzuki fait payer cher cet appétit de top model : comptez 3 600 € de plus que la version essence, qui affiche une puissance pourtant équivalente. Le diesel se rattrape par un couple deux fois supérieur et disponible bien plus tôt, ce qui lui autorise évidemment de bien meilleures reprises.

VERDICT

À moins d'habiter en montagne – et encore, puisque le S-Cross présenté ici est une simple traction – et de rouler beaucoup, il reste préférable de choisir la version essence : elle consomme à peine plus et coûte bien moins cher. Il faut compter 110 000 km, hors frais d'entretien, pour rentabiliser l'achat du S-Cross nourri au gazole !

Le **top 3** de la quinzaine

Les coups de cœur de la rédaction... forcément subjectifs !

LES PLUS BEAUX COMPTE-TOURS DE SPORTIVES

1 Ferrari 458 Speciale

Un compteur imposant juste en face des yeux, un graphisme sportif et des chiffres annonçant un régime de rotation impressionnant. Respect !



2 Porsche 911 GTS

Le mythe 911 s'est aussi forgé sur la disposition de ses cinq compteurs, le compte-tours trônant fièrement au centre. La GTS n'y échappe pas.



TIBO

Lamborghini Huracán LP610-4

Intégré dans un tableau de bord numérique, ce compte-tours donne le pouls du V10. Zone rouge à 8 500 tr/mn !



INGO BARENSCHKE

Notre avis ★★★★★

C'est évidemment le genre d'application que l'on souhaite ne jamais avoir à utiliser... Mais en cas de nécessité, elle se révélera simple et pratique, et elle remplacera avantageusement l'antique constat papier. Et en plus, elle est gratuite !

PRIX	gratuit
TAILLE	10-20 Mo
DISPONIBILITÉ	iOS, Android
LANGUE	français
MISE À JOUR	décembre 2014

Quelle Porsche 911 choisir ?

Par Pascal Richard Photos Tibo

Si, dans votre lettre au Père Noël, vous aviez demandé une Porsche 911, que ferait le souriant barbu pour ne pas vous décevoir ? Il lirait le configurateur qui suit...

Vous croyez que c'est facile d'être riche ? Eh bien, détrompez-vous ! Ainsi, à l'heure de choisir sa future 911, le nanti n'a pas la tâche plus aisée que les pauvres hères que nous sommes lorsque nous nous penchons sur la gamme Clio. En effet, la famille 911 compte aujourd'hui pas moins de vingt déclinaisons (contre vingt-trois pour la Clio). Et là, pas question de mettre de côté telle ou telle version d'entrée de gamme sous prétexte qu'elle n'est pas à la hauteur. Non, vingt 911, c'est autant de manières, toutes délicieuses, de déguster cette légende roulante.

Le plus simple serait sans doute d'en choisir trois ou quatre, histoire de bien faire le tour de la question, mais voilà, même pour les plus fortunés, il s'agirait là d'un budget totalement déraisonnable. Il faut donc faire un choix, un choix qui, pour l'immense majorité d'entre nous, n'aura guère de sens puisque la question même de l'achat ne se pose pas vraiment. C'est vrai mais, après tout, qui sait, côté Loto, on n'est pas à l'abri d'une bonne surprise ! Et puis, comme disait Oscar Wilde : *"Il est important d'avoir des rêves assez grands pour ne pas les perdre de vue lorsqu'on les poursuit."*

LA GAMME

	Moteurs/ Prix	Carrera	Carrera S	Carrera GTS	Targa	GT3	Turbo	Turbo S	Bonus/ malus écologique
Essence	3.4 350 ch	92 243 €	—	—	—	—	—	—	malus 8 000 €
	3.4 350 ch-4	99 443 €	—	—	111 323 €	—	—	—	malus 8 000 €
	3.8 400 ch	—	107 123 €	—	—	—	—	—	malus 8 000 €
	3.8 400 ch-4	—	114 323 €	—	126 203 €	—	—	—	malus 8 000 €
	3.8 430 ch	—	—	119 603 €	—	—	—	—	malus 8 000 €
	3.8 430 ch-4	—	—	126 803 €	—	—	—	—	malus 8 000 €
	3.8 475 ch	—	—	—	—	139 523 €	—	—	malus 8 000 €
	3.8 Turbo 520 ch-4	—	—	—	—	—	167 603 €	—	malus 8 000 €
	3.8 Turbo S 560 ch-4	—	—	—	—	—	—	199 763 €	malus 8 000 €

*Note : Toutes les 911, exception faite de la Targa et de la GT3, sont livrables en version cabriolet, ajoutez 12 840 €. Le "4" indique qu'il s'agit d'une version 4 roues motrices.



La boîte PDK vient merveilleusement compléter le flat 6 : entre ces deux-là, c'est une affaire qui marche !





Un regard dont on ne saurait se lasser... Mais si elle vous fait de l'œil dans le rétro, c'est qu'il faut vous pousser!

La meilleure mécanique CARRERA S PDK

Le moins que l'on puisse dire, c'est qu'il fut bien difficile de faire un choix au sein de cette gamme hors du commun. Nous avons longuement hésité entre la Carrera S, qui, finalement, s'impose, et la toute récente Carrera GTS, peut-être plus désirable encore mais qui fait payer bien cher (10 000 €) ses 30 ch supplémentaires. Dans les deux cas, l'apport de la boîte de vitesses à double embrayage PDK nous semble indispensable tant elle magnifie l'exploitation de cette mécanique hors normes.

Sur le plan dynamique, cette génération de 911 atteint un niveau d'équilibre simplement incroyable pour une voiture dotée d'une mécanique en porte-à-faux arrière.



LES MOTEURS

ESSENCE

3.4

Dans cette définition, le flat 6 revendique 350 ch. Vaillant, il est néanmoins un peu trop proche de ce qu'il propose sous le capot du Boxster ou du Cayman (330/340 ch pour les GTS). Un problème d'ego? Oui, mais lorsqu'on dépense plus de 90 000 €, on a le droit d'être susceptible.

3.8

Avec cette variante qui développe 400 ch, la 911 prend sa pleine mesure. La pincée d'exclusivité qui fait défaut à la version 3.4 est ici bien présente.

3.8 GTS

Trente chevaux de plus pour cette variante GTS qui apporte un zeste d'agressivité supplémentaire tant au niveau du caractère que de la sonorité. Cette dernière touche ici tout simplement au sublime.

3.8 GT3

"Attention, moteur méchant!" pourrait être sa devise. Cette nouvelle mouture

du flat 6 3.8 apparue en 2013 n'est pas la plus puissante de la gamme (les turbos vont plus loin) mais il se trouve que c'est la plus sportive, la plus radicale. Avec une puissance de 475 ch qui débarquent à plus de 8 000 tr/mn, ce moteur est un athlète... de haut niveau.

Turbo

La première 911 Turbo apparue en 1976 était une bête sauvage de 260 ch. Aujourd'hui, alors qu'elle développe le double de puissance, le fleuron de la gamme 911 est une GT au caractère plus civilisé. Attention toutefois: une telle puissance (520 ch) mérite un minimum de respect!

Turbo S

Pour ceux qui trouveraient la 911 Turbo un peu fade, Porsche propose la Turbo S. Ici, le 3.8 double turbo ne dispense pas moins de 560 ch et quelque 750 Nm de couple. Comme les autres variantes de la gamme, la Turbo S est livrable en coupé et en cabriolet.

LES TRANSMISSIONS

MANUELLE

Les versions Carrera et Carrera S reçoivent de série une boîte manuelle à 7 rapports! Sa commande ne pose pas le moindre problème et l'étagement permet une exploitation optimale de la mécanique.

AUTOMATIQUE

C'est la boîte à double embrayage PDK que l'on retrouve ici. Cette transmission est l'une des plus abouties du marché. Comme la boîte manuelle, elle compte

7 rapports et est montée de série sur les versions GT3, Turbo et Turbo S. En option (3 540 €) sur les Carrera et Carrera S et 4 176 € sur la Carrera GTS.

INTÉGRALE

Toutes les 911, exception faite de la GT3, peuvent recevoir en option (6 000 €), ou disposent de série (Targa, Turbo, Turbo S) d'une transmission intégrale. Cette dernière apporte un bénéfice en matière d'équilibre sans dénaturer le caractère espiègle de la 911.

Dimensions (Longueur/largeur/hauteur/empattement): 4,49/1,85/1,30/2,45 m

Dimensions (L/l/h/e): 4,54/1,85/1,30/2,46 m (GT3)

Dimensions (L/l/h/e): 4,51/1,88/1,30/2,45 m (Turbo/Turbo S)

MOTEURS ESSENCE

	3.4 350 ch	3.8 400 ch	3.8 430 ch*	3.8 475 ch*	3.8 Turbo 520 ch*	3.8 Turbo 560 ch*
Puissance maxi (ch à tr/mn)	350 à 7 400	400 à 7 400	430 à 7 500	475 à 8 250	520 à 6 000	560 à 6 500
Couple maxi (Nm à tr/mn)	390 à 5 600	440 à 5 600	440 à 5 750	440 à 6 250	660 à 1 950	700 à 2 200

Performances

Vitesse maxi (km/h)*	289	304	306	315	315	318
Accélération 0-100 km/h (s)	4,8	4,3	4,4	3,5	3,4	3,1
Reprise 90-130 km/h en 4 ^e (s)	3,9 (en D)	3,8 (en D)	NC	NC	NC	NC

Budget

Consommation moyenne (l/100 km)	10,3	10,6	9,5	12,4	13,2	13,2
---------------------------------	------	------	-----	------	------	------

*Données constructeur

LES FINITIONS

Carrera

Dire que la 911 Carrera propose un niveau d'équipement insuffisant serait mentir; en revanche, on peut tout de même s'étonner de l'absence d'un régulateur de vitesse (en option à 396 €) ou encore d'un simple radar de recul (en option à 588 €). Plus fâcheux, la suspension active (Porsche Active Suspension Management, ou PASM) demande elle aussi un petit effort financier (1 680 €). La Targa 4 reprend la même dotation d'équipements.

Carrera S

Si la dotation d'équipements n'est pas beaucoup plus riche ici, on note tout de même quelques améliorations en matière de présentation. Parmi les avancées les plus notables, l'entrée en lice du PASM (voir plus haut). La Targa 4S dispose de la même panoplie d'équipements que la Carrera S.

Carrera GTS

C'est la nouveauté de la gamme. Apparue il y a quelques semaines, la Carrera GTS propose une mécanique plus généreuse que la Carrera S (430 ch contre 400) et quelques plus en matière d'équipement. Ainsi, elle dispose de sièges en cuir, de rétroviseurs rabattables électriquement et d'une présentation plus sportive.

GT3

Place au sport! Cette version met l'accent sur le plaisir de conduite et s'affranchit de toute trace de luxe superflue. Cela se traduit par une liste d'options plus courte que sur les autres modèles.

Turbo/Turbo S

Les deux versions Turbo qui trônent au sommet de la gamme disposent d'une panoplie d'équipements complète. La Turbo S va encore plus loin en proposant de série les freins Ceramic Composite.

LES ÉQUIPEMENTS

Équipements communs à toutes les versions

6 airbags, alarme antivol, autoradio avec lecteur de CD/mp3, climatisation automatique bizona, jantes alliage, phares bixéon, sièges avant sport avec dossiers réglables électriquement, dossiers de sièges arrière rabattables individuellement, sièges garnis partiellement de cuir, volant ajustable dans les deux plans.

Équipements/Options	Carrera	Carrera S	GTS	Targa	GT3	Turbo/S
Aide au stationnement arrière	588 €	588 €	588 €	série	—	série
Aide au stationnement avant/arrière	948 €	948 €	948 €	360 €	—	360 €
Affichage des limitations de vitesse	420 €	420 €	420 €	420 €	—	420 €
Ouverture des portes et démarrage sans clé	1 188 €	1 188 €	1 188 €	1 188 €	—	1 188 €
Pré-équipement téléphone	660 €	660 €	660 €	660 €	660 €	660 €
Sièges cuir/intérieur tout cuir	1 398 €/3 408 €	1 398 €/3 408 €	série/4 878 € (1)	1 398 €/3 408 €	3 060 € (2)	série/série (3)
Régulateur de vitesse	396 €	396 €	396 €	396 €	396 €	396 €/série
Rétroviseurs rabattables électriquement	300 €	300 €	série	300 €	—	300 €/série
Toit ouvrant électrique en verre	2 268 €	2 268 €	2 268 €	—	—	2 268 €/2 268 €

(1) Comprend les sièges à réglages électriques. (2) De série, cuir/Alcantara. (3) Intérieur tout cuir.

LES PRINCIPALES OPTIONS

Enlèvement à l'usine (876 €)

Porsche vous propose de venir prendre possession de votre voiture directement à l'usine. Deux sites sont au programme: Stuttgart-Zuffenhausen et Leipzig. Dans les deux cas, un spécialiste de la marque vous fera une présentation détaillée de votre auto et un déjeuner gastronomique vous sera offert. Si vous avez opté pour Zuffenhausen, une visite du musée viendra compléter votre journée. Si c'est à Leipzig que vous vous rendez, vous pourrez tester votre conduite sur un modèle de la gamme 911 au côté d'un instructeur maison. Voilà une manière agréable de prendre livraison de son auto.

Conseillé par L'Auto-Journal

Ceramic Composite Brake (de 8 580 à 9 264 €)

Les 911 affichent toujours d'excellents résultats en freinage. Mais il est toujours possible de faire mieux. Pour cela, il suffit d'opter pour cet ensemble composé de disques en céramique et d'étriers en alu reconnaissables à leur couleur jaune. Le gain en matière



La meilleure finition CARRERA S

La notion de "meilleure finition" est ici très relative, une finition étant, dans la gamme 911, forcément rattachée à une motorisation. C'est donc le choix de cette dernière qui détermine le niveau de finition et d'équipement. Reste que, si l'on met de côté la GT3, radicalement sportive, et les versions Turbo, hors de prix, les Carrera, Carrera S, Carrera GTS et Targa proposent des dotations comparables avec néanmoins un petit avantage – chèrement payé – pour la GTS. Mais au final, pour ce qui est de l'équipement, c'est la Carrera S qui nous semble plus équilibrée.



Le détail qui tue: la clé qui reprend la forme de l'auto! Si vous la voulez couleur carrosserie, c'est 252 €!

Imaginez que vous soyez au volant de cette 911; vous seriez alors le plus heureux des conducteurs...





On aimerait découvrir ce paysage chaque matin... La présentation et la finition de l'ensemble sont irréprochables.



Sur le plan musical, l'échappement Sport (2628 €) apporte un vrai plus. Il est inclus dans le Kit moteur.



Les freins Ceramic Composite améliorent l'endurance. Comptez entre 8 500 et 9 200 €.



de poids et de résistance à l'échauffement sera particulièrement apprécié par ceux qui vont régulièrement piloter sur circuit.

Conseillé par L'Auto-Journal (uniquement pour le circuit)

Kit moteur (13 920 €)

Sur les Carrera S et Targa 4S ce kit moteur permet de faire passer la puissance de 400 à 430 ch, notamment grâce à un système d'admission optimisé, une modification de l'ouverture des soupapes... L'échappement Sport, facturé 2 628 € en option, est aussi inclus. Intéressant sur la Targa, mais pour le coupé, il vaut mieux passer à la GTS.

Conseillé par L'Auto-Journal (sur la Targa 4S)

J'veux du cuir (de 114 à 6 042 €)

Si vous êtes un amoureux de cette noble matière, soyez heureux : sur la 911, vous pourrez en avoir partout, pourvu d'y mettre le prix ! Ainsi, comptez 114 € pour un étui à clé, 834 € pour des lamelles de buses d'aérateurs recouvertes de peau, 264 € pour le couvercle de la boîte à fusibles, 1 008 € pour les seuils de porte (en cuir, si, si !) et 6 042 € pour un intérieur tout cuir étendu.

Conseillé par L'Auto-Journal (mais sans faire la totale...)

Ces petits riens (de 204 à 300 €)

Une clé peinte de la même couleur que votre auto (252 €), un éclairage du plancher arrière, indispensable sur une 911... (300 €), un écusson Porsche sur le couvercle du coffre arrière (228 €) et sur les appuis-tête (204 €)...

Conseillé par L'Auto-Journal (futile donc indispensable)

LES TEINTES

Unies (gratuites)

Blanc	Jaune Porsche Racing	Rouge Indien	Noir

Métallisées (1 188 €)

Argent Rhodium	Bleu Saphir	Marine	Amarante
Acajou	Brun Anthracite	Gris Galet	Noir Basalte

Spéciales (2 676 €)

Argent GT	Vert Or

LES JANTES



Jantes Carrera 19 pouces



Jantes Carrera S 20 pouces



Jantes 911 Turbo 20 pouces



Jantes 911 Turbo S 20 pouces



Jantes Sport Design 20 pouces



Jantes Sport Techno 20 pouces

NOTRE CHOIX

CARRERA S PDK

110 663 € HORS OPTIONS
Malus écologique : 8 000 €

"Le seul moyen de se délivrer d'une tentation, c'est d'y céder." Eh bien, oui, mon cher Oscar (Wilde), encore faut-il en avoir les moyens... Dans notre cas, je crains fort qu'il faille vivre encore de

longues années avec cette tentation... Reste alors le rêve ; ça, au moins, ça ne coûte pas cher et, contrairement à la 911, c'est quelque chose qui est accessible à tous.

Retrouvez l'essai dans L'AJ n° 863

Cette 3^e génération de MX-5 dispose d'un fort capital de sympathie et les modèles les plus récents bénéficient d'une excellente fiabilité. Un petit cabriolet joueur pour se faire plaisir.

LES INFOS CLÉS

Essence : à partir de 8 000 €

Diesel : pas de motorisation

Version : actuelle

Commercialisation : depuis mai 2005

Restylage : 2009/2012

Carrosseries : cabriolet / CC

Modèles en circulation : 4 700

De génération en génération, la MX-5 séduit toujours. À noter que la présence d'un toit rigide articulé n'enlève rien au charme de la silhouette.



RAPPELS

AIRBAG (avril 2006)

La vis de fixation du contacteur d'avertisseur sonore sur le moyeu du volant de direction peut se briser en cas de déploiement de l'airbag conducteur, au risque de blesser ce dernier en cas de déploiement sur les voitures produites du 22 décembre 2005 au 15 février 2006.

BOÎTE DE VITESSES (août 2010)

Sur les modèles produits entre le 23 juillet et le 15 novembre 2012, mauvais fonctionnement de la boîte de vitesses automatique. Reprogrammation du calculateur.

1 Moteur essence

Sur le moteur 1.8, des ratés de fonctionnement avec à-coups et vibrations importantes. Une reprogrammation du calculateur s'impose. Sur les modèles produits avant décembre 2007, bruit important venant du système VVT (distribution variable). En cause, une goupille d'assemblage pas assez résistante.

2 Direction

Certains véhicules peuvent présenter un bruit inhabituel au moment du braquage (vibrations, cliquetis, à-coups...), qui sont retransmis dans le volant. Pas de solution proposée.

3 Suspensions

Fuites d'huile constatées sur les amortisseurs avant et arrière.

4 Électronique

Mauvaise réception radio (antenne à changer). Court-circuit dans les haut-parleurs de marque Bose. Dysfonctionnement du dispositif d'accès mains-libres : le boîtier électronique doit être remplacé. Mauvais fonctionnement du système Bluetooth et/ou impossibilité d'associer un smartphone sur les modèles de 2009 à 2011.

5 Habitacle

Vibrations dans la planche de bord (qualité moyenne et assemblage perfectible). Décollement de l'enjoliveur de levier de vitesses qui est alors à changer. Bruit au niveau du levier de vitesses (une vis de fixation de la platine peut se desserrer). Jusqu'en 2011, enroulement très lent

■ Défaut mineur / ■ Défaut sérieux / ■ Défaut grave



Si la qualité de fabrication progresse par rapport à celle de la génération précédente, elle reste perfectible et n'est pas le point fort de la MX-5.

de la ceinture de sécurité. Un simple nettoyage peut résoudre le problème; sinon, le remplacement des enrouleurs est à prévoir. Apparition de plis disgracieux sur l'assise ou le dossier des sièges en cuir. Dysfonctionnement de l'afficheur de la température ambiante ou délai important pour lire la valeur: la sonde de température peut être en cause.

6 Carrosserie

Sur les premiers modèles, défauts d'étanchéité de la capote et/ou

difficulté de manœuvre (un ressort doit être changé). Jusqu'en 2007, risque d'accumulation d'eau dans les puits d'évacuation qui sont obturés par des corps étrangers. Pour les modèles avec toit rigide, difficulté d'ouverture: les guides doivent être remplacés. Vibration ou cognement du toit sur le haut du pare-brise, de chaque côté. Impose un réglage du toit. Peinture fragile et mal appliquée au niveau du couvercle de coffre. Apparition de condensation dans les optiques avant et dans les feux arrière.

LA GAMME

Modèles	Puissance moteur (ch)	Dates de vente	Conso. moy. (l/100 km)	Notre avis	La cote de L'AJ*	Verdict
1.8	126	depuis 07/06	8,7	Un bloc qui ne déçoit pas ni ne rechigne à hausser le rythme.	à partir de 8 000 €	★★★★
2.0	160	depuis 07/06	9,5	Avec sa puissance haut perchée, ce moteur gourmand n'est pas forcément plus agréable.	à partir de 9 200 €	★★★★

Essence

*Retrouvez notre cote détaillée en p. 106.

NOTRE CHOIX

MX-5 1.8
126 ch
de 2006

(1^{er} prix prospecté: **9 990 €**)
(50 200 km)

Ce moteur, fiable et économique à l'usage, est très agréable à utiliser et convient très bien à la petite MX-5. Pas la peine de voir plus grand, d'autant que les prix pratiqués sur le marché de l'occasion et l'agrément général de la voiture ne tournent pas à l'avantage du 2 l de 160 ch.



LA TECHNIQUE

Moteur / Transmission

Puissance maxi	126 ch à 6 500 tr/mn
Couple maxi	167 Nm à 4 500 tr/mn
Type	4 cylindres en ligne, essence
Cylindrée / Puissance fiscale	1 798 cm³ / 8 CV
Transmission	aux roues arrière
Boîte / nombre de rapports	manuelle / 5

Dimensions / Poids

L/l/h / empattement	4,02 / 1,72 / 1,25 / 2,33 m
Poids / tractable freiné	1 155 kg / NC

Châssis

Direction	à crémaillère, assistée
Diamètre de braquage	10 m
Suspensions AV/AR	double triangle / multibras
Freins AV / AR	disques ventilés / disques
Pneumatiques	205/50 R 16
Roue de secours	kit antirevaison

LA CONDUITE

Performances

1 000 m départ arrêté	30,6 s
90-130 km/h en 5 ^e / 4 ^e	15,4 / 10,5 s
Vitesse maxi	196 km/h
Freinage à 90 / 130 km/h	34 / 68 m

LA VIE À BORD

Habitabilité / Coffre

Longueur aux jambes AR	—
Largeur aux coudes AV / AR	141 cm
Volume de coffre	188 dm³

LE BUDGET

Assurance*: 1 000 €	Carte grise**: 266,40 €
---------------------	-------------------------

Consommations

Moyenne	7,8
Ville / Route / Autoroute	8,5 / 7,2 / 7,6

Coût de l'entretien (tarifs en euros)

Amortisseurs AV	400	Kit de distribution	chaîne
Amortisseurs AR	380	Embrayage	575
Disques AV	200	Catalyseur	780
Disques AR	170	Pneus (1 paire)	200
Piaquettes AV	130	Feu AV	350
Piaquettes AR	100	Feu AR	300
Filtre à air	28	Boudier AV	500
Filtre à huile	15	Boudier AR	390

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

* Base de calcul: automobiliste parisien avec 30 % de bonus et assuré pour un trajet travail-promenade.

** Base de calcul: moyenne nationale de 33,30 € par cheval.

LE 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 SRK	6	0	19 000	
0.9 TwinAir 105 ch S/S Exclusive	6	0	19 900	
1.4 TB MultiAir 135 ch S/S SRK	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 Quadrif. Verde	9	250	23 450	
1.3 JTDm 85 ch S/S Distinctive	5	150	20 050	
1.3 JTDm 85 ch S/S SRK	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	

1.750 TBI 240 ch	14	2 200	51 900	
------------------	----	-------	--------	--



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 Ambition : Attraction + 1 100 €
Surcoût Ambition : Ambition + 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	
1.4 TFSI 125 ch Attraction	6	0	24 730	
1.4 TFSI CDD 150 ch Ambition	7	0	28 230	
1.8 TFSI 180 ch Ambition	10	150	30 270	
2.0 TFSI 300 ch S3	19	2 200	46 120	
1.6 TDI 110 ch Attraction	6	0	25 280	
2.0 TDI 150 ch Attraction	7	0	27 300	
2.0 TDI 184 ch Ambition	9	0	31 680	

Surcoût Ambition : Attraction + 2 500 €
Surcoût Ambition : Ambition + 50 €
Surcoût S line : Ambition + 2 450 €
Surcoût Ambition Luxe : S line + 2 550 €

A3 SPORTBACK (5 PORTES)
Surcoût : A3 3 portes + 900 €

A3 BERLINE (4 PORTES)				
1.4 TFSI 125 ch Attraction	6	0	26 480	
1.4 TFSI CDD 150 ch Ambition	7	0	29 980	
1.8 TFSI 180 ch Ambition	10	150	32 020	
2.0 TFSI 300 ch S3	19	2 200	47 990	
1.6 TDI 110 ch Attraction	6	0	27 030	
2.0 TDI 150 ch Attraction	7	0	29 050	
2.0 TDI 184 ch Ambition	9	0	33 430	

Surcoût Ambition : Attraction + 2 500 €
Surcoût Ambition : Ambition + 50 €
Surcoût S line : Ambition + 2 450 €
Surcoût Ambition Luxe : S line + 2 550 €

A3 CABRIOLET				
1.4 TFSI 125 ch Attraction	6	0	31 730	
1.4 TFSI CDD 150 ch Ambition	7	0	35 230	
1.8 TFSI 180 ch Ambition	9	250	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 Ambition	9	0	38 680	

Surcoût Ambition : Attraction + 2 500 €
Surcoût Ambition : Ambition + 50 €
Surcoût S line : Ambition + 2 450 €
Surcoût Ambition Luxe : S line + 2 550 €

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 TDI 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 TDI 163 ch Attraction	9	0	34 560	
2.0 TDI 190 ch Clean Diesel Attraction	10	0	34 910	
3.0 TDI 204 ch Ambition	10	0	39 690	

Surcoût Ambition : Attraction + 2 300 €
Surcoût S line : Ambition + 5 400 €
Surcoût Ambition Luxe : Ambition + 7 650 €
Surcoût bolte 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 Ambition	12	2 200	43 090	
2.0 TFSI 225 ch S tronic 7 Ambition	13	2 200	45 290	
2.0 TDI 150 ch Ambition	8	1 600	40 650	
2.0 TDI 190 ch Clean Diesel Ambition	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 Ambition	15	2 200	51 290	

Surcoût Ambition Luxe : Ambition + 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 Quattro 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	
SS 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 Quattro S tronic 7 Alt.	10	250	44 130	
3.0 V6 TDI 204 ch Ambition	14	0	45 390	
3.0 V6 TDI 245 ch Quattro Ambition	14	1 600	51 360	
3.0 V6 TDI 245 ch Quattro S tronic 7 Ambition	14	1 600	53 560	

Surcoût Ambition : Attraction + 4 500 €
Surcoût Ambition Luxe : Ambition + 6 750 €
Surcoût Ambition Luxe : Ambition Luxe + 2 300 €
Surcoût bolte Multitronic : BVM + 1 000 €

A5 SPORTBACK				
1.8 TFSI 170 ch Attraction	9	250	35 060	
2.0 TFSI 225 ch Attraction	12	500	38 430	
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	
SS 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 tronic 7 Alt.	10	0	43 430	
3.0 V6 TDI 204 ch Ambition	11	0	43 190	
3.0 V6 TDI 245 ch Quattro Ambition	14	500	49 160	
3.0 V6 TDI 245 ch Quattro S tronic 7 Amb.	14	500	51 360	

Surcoût Ambition : Attraction + 1 700 €
Surcoût S line : Ambition + 5 400 €
Surcoût Ambition Luxe : Ambition + 7 600 €
Surcoût Ambition Luxe : Ambition Luxe + 2 800 €
Surcoût bolte Multitronic : BVM + 2 100 €

A5 CABRIOLET				
1.8 TFSI 170 ch Ambition	9	500	43 570	
2.0 TFSI 225 ch Ambition	12	500	47 940	
2.0 TFSI 225 ch Quattro multitrone Ambition	13	2 200	50 040	
3.0 TFSI V6 272 ch Quattro S tronic 7 Amb.	18	6 500	58 020	
SS 333 ch	23	6 500	74 050	
RS5 4.2 FSI 450 ch	35	8 000	98 780	
2.0 TDI 150 ch Ambition	7	0	44 730	
2.0 TDI 190 ch Clean Diesel Ambition	9	0	47 230	
2.0 TDI 190 ch Clean Diesel Quattro Ambition	10	500	49 730	
3.0 V6 TDI 245 ch Quattro S tronic 7 Amb.	15	1 600	58 170	

Surcoût S line : Ambition + 4 700 €
Surcoût Ambition Luxe : Ambition + 6 700 €
Surcoût Ambition Luxe : Ambition Luxe + 2 900 €
Surcoût bolte Multitronic : BVM + 2 100 €

A6 RESTYLÉE				
1.8 TFSI 190 ch Ambition	10	250	41 300	
1.8 TFSI Ultra 190 ch Ambition S tronic 7	10	150	43 600	
2.0 TFSI 252 ch Ambition S tronic 7	15	250	48 000	
3.0 TFSI 333 ch Quattro S tronic 7 Ambition	22	2 200	56 800	
4.0 TFSI 420 ch Quattro S tronic 7 S6	31	8 000	90 300	
2.0 TDI Ultra 150 ch Ambition	7	0	39 900	
2.0 TDI Ultra 190 ch Ambition	10	0	42 200	
3.0 TDI 218 ch S tronic 7 Ambition	12	0	48 500	
3.0 TDI 272 ch Quattro S tronic 7 Ambition	16	150	54 700	
3.0 BTDi 320 ch Quattro Tiptronic 8 S line	21	2 200	63 900	

Surcoût S line : Ambition + 6 250 €
Surcoût Ambition Luxe : S line + 950 €
Surcoût Ambition Luxe : Ambition Luxe + 2 700 €

A6 AVANT (BREAK) RESTYLÉE
Surcoût : berline + 2 600 €

4.0 V8 TFSI 560 ch RS6	47	8 000	121 710	
------------------------	----	-------	---------	--

A6 ALLROAD QUATTRO				
3.0 TFSI 333 ch S tronic 7 Ambition	22	3 600	63 400	
3.0 TDI 218 ch S tronic 7 Ambition	13	900	58 000	
3.0 TDI 272 ch S tronic 7 Ambition	16	900	61 300	
3.0 TDI 320 ch Tiptronic 8 Ambition Luxe	21	2 200	71 450	

Surcoût Ambition Luxe : Ambition + 7 200 €
Surcoût Ambition Luxe : Ambition Luxe + 2 700 €

A7 SPORTBACK RESTYLÉE				
2.0 TFSI 252 ch Ambition S tronic	15	250	58 900	
3.0 TFSI 333 ch Quattro Ambition S tronic	22	3 000	68 600	
3.0 TDI 218 ch Ultra Ambition S tronic	12	0	60 900	
3.0 TDI 218 ch Quattro Ambition S tronic	12	250	63 900	
3.0 TDI 272 ch Quattro S tronic 7 Ambition	16	250	67 500	
3.0 TDI 320 ch Quattro Tiptronic Ambition	21	2 200	71 500	

Surcoût S line : Ambition + 4 100 €
Surcoût Ambition Luxe : S line + 2 000 €
Surcoût Ambition Luxe : Ambition Luxe + 6 500 €

A8				
3.0 TFSI 310 ch Quattro Tiptronic 8	20	3 600	88 830	
Hybrid 245 ch	12	500	90 500	
4.0 V8 TFSI 435 ch Quattro Tiptronic 8	33	8 000	109 420	
4.0 TFSI 420 ch S8 Quattro Tiptronic 8	42	8 000	133 650	
3.0 V6 TDI 258 ch Quattro Tiptronic 8	16	1 600	86 310	
4.2 V8 TDI 385 ch Quattro Tiptronic 8	27	6 500	104 680	

Surcoût chasis long (limousine) : berline + 5 350 €
Surcoût Ambition : A8 + 11 900 € (chasis long) ; + 12 000 € (chasis court)

Q5				
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 Alt.	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 Ambition : Attraction + 2 250 €
Surcoût finition S line : Ambition + 3 150 €
Surcoût finition Ambition Luxe : Ambition + 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 Tps. 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	
2.0 TDI 245 ch S tronic 7 Ambiente	15	2 200	51 500	
3.0 V6 BITD 313 ch SQ5	20	3 000	71 400	

Surocit Luxe / M Sport: Modern + 1 850 €
 Surocit M Sport: Luxe + 800 € (ActiveHybrid)
 Surocit 520i/528i/530i/520d/525d/530d: Sport Design + 1 700 €
 Surocit 520i/528i/530i/520d/525d/530d/535d
 Exclusive: Luxe + 6 200 €
 Surocit 535i Exclusive: Sport Design + 6 500 €

SURICIT 5 TOURING (BREAK)

Surocit: berline (sauf 540) + 2 500 € / M5 + 2 050 €

SURICIT 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	65 800
535d xDrive 313 ch Lounge Plus	20	2 200	70 500

Surocit 535i Exclusive: Lounge Plus + 6 800 € (6 450 € 535d xDrive).

Surocit 535i Exclusive: Modern + 1 800 € (1 650 € 535d xDrive).

Surocit M Sport: Luxe + 2 500 € (2 450 € sur 535d xDrive).

SURICIT 5 COUPE

640i 320 ch Excellence	21	3 000	80 700
640i 320 ch xDrive Excellence	21	4 000	84 100
650i 450 ch Excellence	31	6 500	95 000
650i xDrive 450 ch Excellence	31	8 000	98 400
M5 560 ch DK57	47	8 000	134 100
640d 313 ch Excellence	20	900	83 800
640d xDrive 313 ch Excellence	20	900	87 200

Surocit 535i Exclusive: Excellence + 4 000 €

Surocit 535i Exclusive: Sport Design + 4 700 €

Surocit 535i Exclusive: Sport Design + 3 700 €

Surocit 535i Exclusive Individual: Excellence + 6 700 €

SURICIT 5 CABRIOLET

640i 320 ch Excellence	21	3 600	89 850
640i 320 ch xDrive Excellence	21	4 000	93 200
650i 450 ch Excellence	31	8 000	104 150
650i xDrive 450 ch Excellence	31	8 000	107 550
M5 560 ch DK57	47	8 000	141 600
640d 313 ch Excellence	20	900	92 950
640d xDrive 313 ch Excellence	20	1 600	96 350

Surocit 535i Exclusive: Excellence + 4 000 €

Surocit 535i Exclusive: Sport Design + 4 700 €

Surocit 535i Exclusive: Sport Design + 3 700 €

Surocit 535i Exclusive Individual: Excellence + 6 700 €

SURICIT 6 GRANCOUPE

640i 320 ch Excellence	21	3 000	82 200
650i 450 ch Excellence	31	6 500	96 500
M5 560 ch DK57	47	8 000	138 900
640d 313 ch Excellence	20	900	85 300

Surocit 535i Exclusive: Excellence + 3 200 €

Surocit 535i Exclusive: Sport Design + 5 500 €

Surocit 535i Exclusive: Sport Design + 4 100 €

Surocit 535i Exclusive Individual: Excellence + 6 700 €

Surocit xDrive: xDrive + 3 400 €

SURICIT 7

740i 320 ch Luxe	21	3 600	89 700
740i 320 ch Exclusive	21	3 600	90 050
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	2 200	95 200
ActiveHybrid 7 354 ch Exclusive	21	2 200	104 550
760i 544 ch Exclusive	46	8 000	148 800
730d 258 ch Luxe	15	900	84 800
730d 258 ch Exclusive	15	900	94 150
730d xDrive 258 ch Luxe	16	2 200	88 200
730d xDrive 258 ch Exclusive	16	2 200	97 550
740d 313 ch Luxe	20	900	90 700
740d 313 ch Exclusive	20	900	100 050
740d xDrive 313 ch Luxe	20	2 200	94 100
740d xDrive 313 ch Exclusive	20	2 200	103 450
750d xDrive 381 ch Luxe	26	2 200	106 400
750d xDrive 381 ch Exclusive	26	2 200	115 750

NOUVEAU X1

sDrive 201 184 ch Lounge	11	2 200	34 600
xDrive 201 184 ch Lounge	11	3 000	36 850
xDrive 281 245 ch Lounge	15	3 000	44 600
sDrive 184 116 ch Première	6	0	30 700
sDrive 184 143 ch Lounge	8	0	32 700
xDrive 184 143 ch Première	8	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	500	37 950
xDrive 25d 218 ch Lounge	12	1 600	40 400

Surocit Lounge: Première + 1 900 €

Surocit Lounge Plus: Lounge + 4 450 € (sDrive184, sDrive184,

xDrive184); + 4 500 €

Surocit Sport: Lounge 1 850 € (sDrive20d EfficientDynamics) + 1 950 €

(sDrive184, sDrive184, xDrive184); + 2 500 €

Surocit xLine: Sport + 1 600 € (sDrive184, sDrive184, xDrive184);

+ 1 750 €

Surocit M Sport: xLine + 2 750 € (sDrive20d, xDrive20d, xDrive28d,

xDrive25d); + 2 850 €

X3

sDrive 201 184 ch Lounge	11	2 200	40 900
xDrive 281 245 ch Lounge BVA	17	2 200	48 800
xDrive 35i 306 ch Lounge Plus BVA	20	6 500	56 700
sDrive184 150 ch Lounge	8	0	38 500
xDrive 20d 190 ch Lounge	10	250	42 950
xDrive 30d 258 ch Lounge BVA	16	2 200	51 750
xDrive 35d 313 ch Lounge Plus BVA	20	2 200	60 100

Surocit Lounge Plus: Lounge + 3 600 €

Surocit xLine: Lounge Plus + 5 100 €

Surocit M Sport: xLine + 800 €

X4

xDrive 281 245 ch Lounge Plus BVA	15	2 200	55 850
xDrive 35i 306 ch Lounge Plus BVA	20	6 500	59 850
xDrive 20d 190 ch Lounge Plus	10	250	49 800
xDrive 20d 190 ch Lounge Plus BVA	10	0	52 180
xDrive 30d 258 ch Lounge Plus BVA	15	900	58 800
xDrive 35d 313 ch Lounge Plus BVA	2	2 200	63 350

Surocit xLine: Lounge Plus + 4 750 €

Surocit M Sport: xLine + 2 000 €

X5

xDrive 35i 306 ch BVA8 Lounge Plus	20	6 500	68 300
xDrive 35i 306 ch BVA8 Lounge Plus (7 pl.)	20	6 500	70 750
xDrive 50i 450 ch BVA8 Lounge Plus	25	8 000	84 700
xDrive 50i 450 ch BVA8 Lounge Plus (7 pl.)	25	8 000	87 150
sDrive 25d 218 ch Lounge	13	900	52 950
sDrive 25d 218 ch Lounge (7 pl.)	13	900	57 700
xDrive 25d 218 ch Lounge	13	1 600	55 950
xDrive 25d 218 ch Lounge (7 pl.)	13	1 600	60 700
xDrive 30d 258 ch Lounge Plus	16	2 200	66 750
xDrive 30d 258 ch Lounge Plus (7 pl.)	16	2 200	69 200
xDrive 40d 313 ch Lounge Plus	20	2 200	71 650

xDrive 40d 313 ch Lounge plus (7 pl.)	20	2 200	74 100
M50d 381 ch M Sport	26	2 200	93 700
M50d 381 ch M Sport (7 pl.)	26	2 200	95 600

Surocit Lounge Plus: Lounge + 6 400 €

Surocit xLine: Lounge Plus + 4 500 € (4 550 € xDrive35i et 30d;

4 200 € xDrive40d)

Surocit Exclusive: xLine + 5 550 €

Surocit 7 Places: 5 Places + 2 450 €

NOUVEAU X6

xDrive 50i 450 ch Lounge Plus	34	8 000	88 700
xDrive 30d 258 ch Lounge Plus	16	2 200	70 900
xDrive M50d 381 ch	26	2 200	98 900

Surocit M Sport: Lounge Plus + 10 200 € (10 700 € sur xDrive30d)

Surocit Exclusive: M Sport + 1 850 € (2 100 € sur xDrive30d)

X4 CABRIOLET

sDrive181 156 ch Lounge	9	2 200	36 990
sDrive 201 184 ch Lounge	11	2 200	38 950
sDrive 281 245 ch Lounge	15	2 200	45 950
sDrive 35i 306 ch Lounge	21	8 000	51 300
sDrive 35i 340 ch M Sport DK57	23	8 000	65 200

Surocit Lounge Plus: Lounge + 3 750 € (2 650 € sDrive281 /

2 450 € sDrive35i)

Surocit Pure Design: Lounge Plus + 1 400 € (1 450 € sur sDrive281)

Surocit M Sport: Pure Design + 1 400 € (1 550 € sDrive281 /

1 500 € sDrive35i)

IS

IS 350 Pure Impulse* 362 ch	11	4 000	141 950
-----------------------------	----	-------	---------

CITROËN

C-ZERO

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

NOUVELLE C1 (3 PORTES)

Vti 68 ch Start	4	0	9 950
e-Vti 68 ch Feel	3	150	13 500
Vti 82 ch Feel	4	0	9 950

Surocit Live: Start + 200 €

Surocit Feel: Live + 1 700 €

Surocit ETG: BVM + 850 €

NOUVELLE C1 (5 PORTES)

Surocit: 3 portes + 500 €

NOUVELLE C1 AIRSCAPE (3 PORTES)

Surocit: berline 3 portes + 1 450 €

NOUVELLE C1 AIRSCAPE (5 PORTES)

Surocit: 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 82 ch PureTech Confort ETG	4	0	16 900
Vti 82 ch PureTech Exclusive	5	0	17 800
e-Vti 82 ch PureTech 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 BVM	3	150	18 450
Hdi 90 ch Confort	5	0	18 350
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

Surocit BVM / 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 Exclusive	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-Vti 92 ch Feel ETG	4	0	20 550
BlueHdi 100 ch Live	5	150	18 900

Surocit Live: Start + 1 250 €

Surocit Live: Feel + 1 750 €

Surocit 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 BVM6	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

Surocit Confort: Attraction + 1 550 €

Surocit Intensive: Confort + 2 000 €

Surocit Exclusive: Intensive + 2 950 €

GRAND C4 PICASSO (7 PLACES)

Surocit: C4 Picasso + 1 200 €

C4 AIRCROSS

1.3 Multijet 96 ch S/S Pop	4	0	17 560
1.3 Multijet 96 ch S/S Lounge	4	0	19 650
1.3 Multijet 96 ch S/S S	4	0	19 950
1.3 Multijet 96 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 GPL Easy	4	150	15 240
0.9 TwinAir 85 ch GPL Lounge	4	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 Lounge	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	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	150	16 990

PUNTO (5 PORTES)			
Surcoût: berline 3 portes + 660 €			
1.6 16V 120 ch Dynamic 4x2	7	500	15 400
1.6 16V 120 ch Emotion 4x4	7	900	19 450
2.0 Multijet 135 ch Dynamic 4x2	7	0	18 800
2.0 Multijet 135 ch Dynamic 4x4	7	250	21 800
2.0 Multijet 135 ch Emotion 4x4	7	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	8 000	35 650
2.0 Multijet 140 ch 4x2	8	2 200	27 750
2.0 Multijet 140 ch Urban 4x2	8	2 200	29 250
2.0 Multijet 140 ch Lounge 4x2	8	2 200	31 250
2.0 Multijet 140 ch Cross 4x2	8	2 200	32 850
2.0 Multijet 170 ch Urban 4x2	10	2 200	30 450
2.0 Multijet 170 ch Lounge 4x2	10	2 200	32 450
2.0 Multijet 170 ch Black Code 4x2	10	2 200	33 250
2.0 Multijet 170 ch Cross 4x2	10	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 SDI 80 ch Titanium S/S	4	0	16 050
1.25 82 ch Trend	5	0	14 000
1.0 SDI 100 ch Trend S/S	5	0	15 300
1.0 SDI 100 ch Titanium S/S	5	0	17 000
1.0 SDI 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 96 ch Trend	5	0	16 650
1.6 TDCI 96 ch Titanium / Sport	5	0	18 350
1.6 TDCI 96 ch Trend S/S	4	150	16 650
1.6 TDCI 96 ch Titanium S/S	4	150	18 350

FIESTA (5 PORTES)			
Surcoût: berline 3 portes + 600 €, +950 € (1.25)			
FOCUS RESTYLEE			
1.6 T-VCT 85 ch Trend	5	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 T-VCT 125 ch Titanium PowerShift	7	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	2 200	29 000
1.6 TDCI 96 ch S/S Trend	5	0	22 200
1.6 TDCI 96 ch S/S Titanium	5	0	24 200
1.5 TDCI 105 ch Econetic S/S Trend	5	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) RESTYLEE			
Surcoût: berline 4-5 portes + 600 €			
E-MAX			
1.4 90 ch Ambiente	5	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 96 ch Trend	5	0	20 400
Surcoût Trend: Ambiente + 1 550 € (1.4 90 ch) + 1 000 € 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	900	26 850
1.6 SCTI 180 ch S/S Titanium	8	900	27 600
1.6 TDCI 96 ch Trend	5	0	24 500
1.6 TDCI 96 ch Trend S/S	5	0	24 750
1.6 TDCI 96 ch Trend S/S	6	0	25 500
1.6 TDCI 96 ch Trend S/S	6	0	25 750
2.0 TDCI 150 ch PowerShift Trend	7	900	26 800
2.0 TDCI 150 ch Titanium	8	0	28 650

2.0 TDCI 160 ch PowerShift Titanium	8	900	30 150
2.0 TDCI 163 ch PowerShift Titanium	9	0	29 400
2.0 TDCI 163 ch 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 (normes 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	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 €			

C-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 Platinum: 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 PowerShift Titanium 4x4	9	2 200	32 800
Surcoût Titanium: Trend + 1 600 €			
Surcoût Sport Platinum: Titanium + 2 000 €			
Surcoût BVA: BVA + 4 700 € (4 710 € sur Trend)			
Surcoût PowerShift: BVM + 1 500 €			



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-monthery.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	1 650	19 670
1.3 I-VTEC 102 ch Hybrid Luxury	4	1 704	21 300
1.3 I-VTEC 102 ch Hybrid Exclusive	4	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	21 790
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-VTEC 120 ch Elegance	6	0	23 210
1.6 I-VTEC 120 ch Executive	6	0	24 610
1.6 I-VTEC 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	1 881	23 580
1.3 I-VTEC Hybrid 88 ch Executive	5	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	4	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 €				
i+20				
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 110 ch Panoramic Sensation	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	24 115
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
i+35				
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	56 285
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	45 580
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	52 950
3.7 V6 320 ch GT Premium	23		8 000	56 670
3.7 V6 320 ch S	23		8 000	56 960
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	56 820
3.0D V6 238 ch S	16		8 000	56 110
3.0D V6 238 ch S Premium	16		8 000	61 830
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 COUPE				
3.0 V6 340 ch	23		8 000	67 700
3.0 V6 380 ch S	27		8 000	79 300
5.0 V8 550 ch S	40		8 000	104 800

1.6 CRDi 128 ch Active 7 0 24 000

Surcoût Premium : Active + 2 000 €
Surcoût DCT : BMW + 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 : BMW + 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
e04 150 ch E 4x2 9 2 200 28 450
e04 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 SD4 240 ch Pure 15 6 500 41 300
2.2 e04 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 31 680

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 256 ch HSE NC NC 92 300
3.0 TDV6 256 ch Vogue NC NC 102 400
3.0 TDV6 256 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



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

LX
300h 197 ch 8 0 38 590
200h 238 ch Luxe 13 6 500 50 890

Surcoût Pack : LX + 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 D4 31 8 000 84 400
3.0 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 8 000 154 850

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 D4 31 8 000 108 850
3.8 V8 530 ch GTS 44 8 000 148 850
3.0 V6 275 ch 17 2 200 96 800

MAZDA

TYPE **CV** **B/M*** **PRIX**

MAZDA2 (5 PORTES)
1.3 MZR 75 ch Élegance 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 Élegance 5 0 16 700
1.6 MZ-CD 95 ch Dynamique 5 0 18 400

NOUVELLE MAZDA3
2.0 Skyactiv-G 120 ch Élegance 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 Élegance 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

MAZDAS (7 PLACES)

1.8 MZR 115 ch Harmonie 7 2 200 22 600
2.0 MZR DISI 150 ch Élegance 9 2 200 25 600
1.6 MZR-CD 115 ch Élegance 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 Skyactiv-D 150 ch Harmonie 7 0 28 650
2.2 Skyactiv-D 150 ch Élegance 7 0 30 200
2.2 Skyactiv-D 175 ch Sélection 9 0 36 250

MAZDA6 FASTWAGON (BREAK)

Surcoût : barline + 950 € (diesel uniquement)

MX-5

1.8 MZR 126 ch Élegance 8 2 200 24 350
1.8 MZR 126 ch Élegance Cuir 8 2 200 25 450
2.0 MZR 160 ch Performance 10 3 600 29 000

MX-5 ROADSTER COUPÉ

1.8 MZR 126 ch Élegance Cuir 8 2 200 27 650
2.0 MZR 160 ch Performance 10 3 600 31 000
2.0 MZR 160 ch Automatic 10 3 600 32 200

MX-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 Élegance 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 : BMW + 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 €

CLASSE B
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 €

CLASSE C
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 + 5 000 €

CLASSE D
180 122 ch Intuition 6 250 29 350
200 156 ch Intuition 8 250 29 350
250 211 ch Inspiration BVA7 12 500 36 500
180 CDI 90 ch Intuition 5 0 27 300
180 CDI 109 ch Intuition 5 0 28 850
200 CDI 136 ch Intuition 7 0 30 500
220 CDI 177 ch Inspiration BVA7 9 0 37 200

Surcoût Inspiration : intuition + 2 150 €
Surcoût Sensation : Inspiration + 1 850 €
Surcoût Fascination : Sensation + 5 000 €

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 3 300 48 550

Surcoût Executive : Classe C + 5 100 €
Surcoût Sportline : Executive + 2 050 €
Surcoût Fascination : Sportline + 5 250 €

NOUVELLE CLASSE C BREAK
Surcoût : barline + 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 + 5 800 €
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

NOUVELLE CLASSE E
200 184 ch 9 500 43 450
250 211 ch BVA7 15 150 49 050
400 V6 333 ch BVA7 2 200 59 400
500 V8 408 ch Executive BVA7 8 000 80 000
63 AMG BVA 525 ch 44 8 000 124 500

200 BlueTEC 136 ch 0 41 400

220 BlueTEC 170 ch 0 44 900
250 BlueTEC 204 ch 0 47 900
300 V6 BlueTEC 231 ch BVA7 150 51 050
300 BlueTEC Hybrid 231 ch Classic 3 300 52 950
350 V6 BlueTEC 258 ch BVA7 150 58 150

Surcoût Sportline : Classe E + 6 400 €
Surcoût Executive : Sportline + 450 €
Surcoût Fascination : Executive + 5 750 €

NOUVELLE CLASSE E BREAK
Surcoût : barline + 2 000 €

NOUVELLE CLASSE E COUPÉ
200 184 ch 9 500 43 850
250 211 ch BVA7 15 150 48 800
320 V6 272 ch Executive BVA7 2 200 58 800
400 V6 333 ch Executive BVA7 2 200 63 450
500 V8 408 ch Executive BVA7 8 000 78 100
220 BlueTEC 170 ch 0 46 100
250 BlueTEC 204 ch 0 49 200
350 BlueTEC 231 ch Executive BVA7 150 58 550

Surcoût Executive : Classe E Coupé + 4 450 €
Surcoût Sportline : Executive + 550 €
Surcoût Fascination : Sport + 7 000 €

NOUVELLE CLASSE E CABRIOLET
Surcoût : Classe E Coupé + 5 000 €

CLASSE CLS RESTYLÉE
400 V6 333 ch BVA7 22 2 200 72 500
500 V8 408 ch Executive BVA7 30 6 500 94 600
63 V8 AMG 567 ch BVA7 47 8 000 133 100
63 V8 AMG S 585 ch BVA7 50 8 000 148 100
220 BlueTEC 170 ch BVA7 9 0 58 500
250 BlueTEC 204 ch BVA7 11 0 62 900
350 BlueTEC 258 ch BVA7 1

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	

Surcoût : Mini coupé + 1 550 €

MINI ROADSTER				
Cooper One 98 ch	6	0	18 450	
Cooper 122 ch BMW	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 BMW	5	0	19 900	
Cooper D 112 ch	5	0	23 350	
Cooper SD 143 ch	7	0	27 100	

CLUBMAN				
Cooper One 98 ch	6	0	18 450	
Cooper 122 ch BMW	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 BMW	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 Selection Intense	4	0	14 750	

LANCER EVOLUTION 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 Intense 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 Intense BVA 4x4	8	1 600	34 000	

OUTLANDER				
2.0 150 ch 2WD Inville	9	1 500	27 600	
2.0 203 ch PHEV Intense	NC	4 000	43 900	
2.0 203 ch PHEV Intense	NC	4 000	53 900	
2.2 Di-D 150 ch 2WD Inville	8	0	29 800	
2.2 Di-D 150 ch 4WD Inville	8	0	31 600	
2.2 Di-D 150 ch 4WD Intense	8	0	34 600	
2.2 Di-D 150 ch 4WD Intense	8	0	39 550	
2.2 Di-D 150 ch 4WD Intense BVA	8	100	39 990	

PAJERO (3 PORTES)				
3.2 Di-D 200 ch Inville	13	6 000	37 200	
3.2 Di-D 200 ch Intense	13	6 000	40 800	
3.2 Di-D 200 ch Intense BVA	13	6 000	48 100	

PAJERO (5 PORTES)				
Surcoût : 3 portes + 2 900 € (Inform) + 3 100 €				

NISSAN				
Trouvez votre Nissan sur www.nissan-avenir.com				

NISSAN				
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	16 350	
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	

JUKE RESTYLE				
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 €				

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 belle 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 COUPE				
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	

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 + 1 350 €				

1.6 115 ch S/S Edition 4x2	6	1600	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
SurcoIt 4x4 : 4x2 + 1 900 €			
SurcoIt Cosmo : Edition + 1 200 €			
SurcoIt Cosmo Pack : Cosmo + 1 950 €			
ASTRA GTC			

PORSCHÉ				
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 COUPÉ (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	203 045	
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	84 888	
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. 60 ch Life	1	6 300	21 900
Z.E. 60 ch Zen	1	6 300	23 200
Z.E. 60 ch Intens	1	6 300	23 900
CLIO COLLECTION (3 PORTES)			
1.2 16V 75 ch Allée	5	0	10 290
CLIO COLLECTION (5 PORTES)			
1.2 16V 75 ch Allée	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	150	16 100
dCi 75 ch eco2 Zen	4	150	17 600
dCi 75 ch eco2 Intens	4	0	19 350
dCi 90 ch eco2 Zen	4	150	18 200
dCi 90 ch Energy eco2 Zen	4	150	18 700
dCi 90 ch eco2 Intens	4	0	19 950
dCi 90 ch Energy eco2 Intens	4	150	20 450
dCi 90 ch Energy Zen	4	150	20 300
dCi 90 ch eco2 Intens EDC	4	0	21 850
dCi 90 ch Energy eco2 Initiale Paris	4	150	23 800
dCi 90 ch 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 COUPÉ			
TCE 115 ch Intens	6	0	24 000
TCE 130 ch Intens	7	0	24 800
TCE 130 ch Base Edition	7	0	26 300
TCE 130 ch Base 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	6	150	26 950
dCi 110 ch EDC Intens	6	0	28 150
dCi 110 ch Energy Base Edition	5	150	28 450
dCi Energy 130 ch Intens	6	0	28 150
dCi Energy 130 ch Base Edition	6	0	29 650
dCi 165 ch GT	9	500	32 300
MEGANE COUPÉ-CABRIOLET			
TCE 130 ch GT-Line	7	500	30 250
TCE 130 ch Intens	8	1600	31 450
dCi 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 Base	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	150	23 650
dCi 110 ch Energy Zen	6	150	25 250
dCi 110 ch Energy Base	6	150	27 650
dCi 110 ch EDC Zen	6	0	26 450
dCi 110 ch EDC Base	6	0	28 850
dCi 130 ch FAP Energy Zen	6	0	26 450
dCi 130 ch FAP Energy Base	6	0	28 850
dCi 165 ch Base Edition	9	500	29 450
MEGANE ESTATE (BREAK)			
Surcoût : berline + 800 €			
FLUENCE			
Z.E. Expression 95 ch	1	6 300	26 100
Z.E. Dynamique 95 ch	1	6 300	27 100
SCÉNIC (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 Base	7	0	31 800
dCi 150 ch BVA Base	9	3 000	33 400
Surcoût Zen : Life + 2 200 €			
Surcoût Base : Dynamique + 1 200 €			
Surcoût Initiale : Base + 3 000 €			
SCÉNIC XMOD (5 PLACES)			
TCE 115 ch Energy Zen	6	250	26 150
TCE 130 ch Energy Base	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 Base	6	0	32 400
dCi 110 ch Energy Zen	6	0	28 450
dCi 110 ch Energy Base	6	0	31 600
dCi 130 ch Energy Base	7	0	32 400
GRAND SCÉNIC (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 Base	7	0	32 200
dCi 150 ch BVA Base	9	3 000	33 800
Surcoût Zen : Life + 2 100 €			
Surcoût Base : Dynamique + 1 200 €			
Surcoût Initiale : Base + 3 000 €			
GRAND SCÉNIC (7 PLACES)			
Surcoût : Grand Scénic 5 places + 700 €			
LAGUNA COUPÉ			
dCi 110 ch eco2 Zen	6	0	30 850
dCi 110 ch eco2 Zen EDC	6	0	32 350
dCi 150 ch Energy eco2 Zen	8	0	32 450
dCi 175 ch Intens	9	0	36 950
dCi 175 ch Intens	10	900	39 250
LAGUNA			
dCi 110 ch Zen	6	0	28 400
dCi 110 ch Base Edition	6	0	29 800
dCi 130 ch Energy Zen	7	0	30 100
dCi 130 ch Energy Base Edition	7	0	31 500
dCi 130 ch Energy Intens	7	0	33 500
dCi 175 ch Energy Base Edition	10	0	32 600
dCi 175 ch Energy Intens	10	0	34 600
Surcoût EDC : BVM + 1 500 €			
LAGUNA ESTATE			
Surcoût : berline + 1 200 €			
LATITUDE			
dCi 150 ch Initiale	8	0	38 650
dCi 175 ch Initiale BVA	10	2 200	41 650
ESPACE			
dCi 130 ch Zen	7	500	36 450
dCi 150 ch Zen	8	500	38 450
dCi 175 ch Zen BVA	10	2 200	40 450
dCi 175 ch Intens	10	500	41 850
dCi 175 ch Intens BVA	10	2 200	43 850
dCi 175 ch Initiale	10	500	46 650
dCi 175 ch Initiale BVA	10	2 200	51 650
GRAND ESPACE			
Surcoût : Espace + 1 200 €			
KOLEOS			
dCi 150 ch Zen	8	900	29 750
dCi 150 ch Base Edition	8	900	30 550
dCi 150 ch Intens	8	900	33 550
dCi 175 ch Base 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 80 ch Reference	4	0	12 055
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 €			
LEÓN 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 105 ch Reference	5	0	20 485
1.6 TDI 105 ch S/S Reference	5	0	21 900
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 : León + 2 605 €			
Surcoût: Style : Reference + 1 700 €			
Surcoût: FR : Style + 1 770 € (1 870 € sur 2.0 TDI 150 ch DSG)			
LEÓN (5 PORTES)			
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	18 820
1.6 TDI 90 ch S/S Pulsion	5	0	18 210
ALTEA FREETRACK			
2.0 TDI 140 ch 4WD Freetrack	8	1 600	28 320
ALHAMBRA			
1.4 TSI 150 ch Ecomotive Style DSG	9	3 000	35 970
1.4 TSI 150 ch Ecomotive Techside DSG	9	3 000	39 615
2.0 TDI 140 ch Ecomotive Reference	8	500	34 390
2.0 TDI 140 ch Ecomotive Style DSG	8	900	39 200
2.0 TDI 140 ch Ecom. Techside, AWD DSG	8	2 200	43 045
2.0 TDI 177 ch Ecomotive Techside	8	1 600	42 605
2.0 TDI 177 ch Ecomotive Style DSG	8	1 600	44 355
SKODA			
TYPE	CV	B/M*	PRIX
CITIGO (3 PORTES)			
1.0 MPI 60 ch Active	4	0	9 360
1.0 MPI 75 ch Active	4	0	9 885
Surcoût: Ambition : Active + 1 345 €			
Surcoût: Elegance : Ambition + 1 035 €			
Surcoût: AGS : boîte manuelle + 680 €			
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 + 1 280 € (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	150	16 070
1.2 TSI 105 ch Elegance+	6	150	20 255
1.2 TSI 105 ch Elegance+ DSG7	6	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	15 485
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 €			



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 WT 65 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 Advantage	5	0	11 790	
1.3 WT 92 ch Privilege	5	0	12 760	
1.3 WT 92 ch Pack	5	0	14 280	
1.3 WT 92 ch So'city	5	0	14 980	
1.3 DOIS 75 ch Privilege	4	0	14 660	
1.3 DOIS 75 ch Pack	4	0	16 180	
1.3 DOIS 75 ch So'City	4	0	16 880	
NOUVELLE SWIFT (5 PORTES)				
Suroit : 3 portes + 600 €				
JIMNY				
1.3 80 ch JX	6	2 200	13 860	
1.3 80 ch JX	6	2 200	15 510	
SX4 S-CROSS				
1.6 WT 120 ch Advantage	6	0	18 990	
1.6 WT 120 ch Privilege	6	0	20 590	
1.6 WT 120 ch Privilege AllGrip	6	0	22 490	
1.6 WT 120 ch Pack	6	0	22 290	
1.6 WT 120 ch Pack AllGrip	6	0	24 190	
1.6 WT 120 ch Style AllGrip BVA	6	0	26 990	
1.6 DOIS 120 ch Privilege	6	0	22 590	
1.6 DOIS 120 ch Privilege AllGrip	6	0	24 490	
1.6 DOIS 120 ch Pack	6	0	24 290	
1.6 DOIS 120 ch Pack AllGrip	6	0	26 190	
1.6 DOIS 120 ch Style	6	0	25 990	
1.6 DOIS 120 ch Style AllGrip	6	0	27 890	
SX4				
2.0 DOIS 135 ch GL	7	0	17 940	
2.0 DOIS 135 ch GLX 4x4	7	250	20 270	
GRAND VITARA				
1.9 DOIS 129 ch (3 portes)	8	2 200	25 790	
1.9 DOIS 129 ch (5 portes)	8	2 200	28 290	
KIZASHI				
2.4 WT 178 ch BVM Sport	11	3 600	28 600	
TOYOTA				
TYPE	CV	B/M*	PRIX	
IQ ICONIC				
1.0 WT-68 ch Iconic Multidrive	4	0	15 000	
1.0 WT-68 ch Iconic Pack Multidrive	4	0	17 000	
1.0 WT-100 ch Iconic Pack Multidrive	5	0	18 400	
NOUVELLE AYGO (3 PORTES)				
1.0 WT-68 ch x	3	150	10 500	
1.0 WT-68 ch x-play	3	150	12 000	
NOUVELLE AYGO (5 PORTES)				
1.0 WT-68 ch x	3	150	10 900	
1.0 WT-68 ch x-play	3	150	12 400	
1.0 WT-68 ch x-cib	3	150	13 500	
1.0 WT-68 ch x-clusiv	3	150	15 000	
YARIS RESTYLÉE (3 PORTES)				
1.0 WT-68 ch Active	4	0	13 500	
1.0 WT-68 ch Tendence	4	0	14 400	
1.0 WT-100 ch Style	6	0	17 250	
1.4 D-40 90 ch Active	5	0	16 200	
1.4 D-40 90 ch Tendence	5	0	17 100	
1.4 D-40 90 ch Style	5	0	18 800	
YARIS RESTYLÉE (5 PORTES)				
1.0 WT-68 ch Active	4	0	14 100	
1.0 WT-68 ch Tendence	4	0	15 000	
1.0 WT-68 ch Dynamic	4	0	15 700	
1.0 WT-68 ch Design	4	0	17 000	
1.3 WT-100 ch Dynamic	5	0	16 850	
1.3 WT-100 ch Style	5	0	17 850	
1.3 WT-100 ch Lounge	5	0	19 050	
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	
1.4 D-40 90 ch Active	5	0	16 800	
1.4 D-40 90 ch Tendence	5	0	17 700	
1.4 D-40 90 ch Dynamic	5	0	18 400	
1.4 D-40 90 ch Style	5	0	19 400	
1.4 D-40 90 ch Lounge	5	0	20 600	
Suroit bolle Multidrive CVT (WT-100 ch): BVM + 2 200 €				
VERSO 5				
1.3 WT-100 ch Dynamic	5	0	17 600	
1.3 WT-100 ch Sky View	5	0	19 000	
1.4 D-40 90 ch Dynamic	5	0	19 900	
1.4 D-40 90 ch Sky View	5	0	21 300	
AURIS (5 PORTES)				
WT-100 ch Active	5	0	18 350	
WT-100 ch Dynamic	5	0	21 450	
WT-132 ch Dynamic	7	250	22 250	
WT-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-40 90 ch Active	4	0	20 000	
D-40 90 ch Eco Active	5	0	20 400	
D-40 90 ch Dynamic	5	0	23 100	
D-40 90 ch Eco Dynamic	4	0	23 500	
D-40 90 ch Style	5	0	25 100	
D-40 124 ch Dynamic	6	0	24 550	
D-40 124 ch Style	6	0	26 550	
AURIS TOURING SPORTS (BREAK)				
Suroit : berline 5 p + 1 100 €				
VERSO II (5 PLACES)				
WT-132 ch Active	8	1 600	23 100	
WT-132 ch Dynamic	8	1 600	23 600	
WT-132 ch SkyView	8	1 600	24 600	
WT-132 ch Style	8	1 600	27 200	
D-40 112 ch Active	7	0	25 800	
D-40 112 ch Dynamic	7	0	26 300	
D-40 112 ch SkyView	7	0	27 300	
D-40 112 ch Style	7	0	29 900	
D-CAT FAP 150 ch SkyView BVA	9	2 200	29 300	
D-CAT FAP 150 ch Style BVA	9	2 200	32 100	

VERSO II (7 PLACES)				
Suroit : 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	2 656	32 200	
HSD 136 ch Dynamic	4	2 780	33 700	
HSD 136 ch Sky View	4	2 862	34 700	
HSD 136 ch Lounge	4	3 073	37 250	
AVENSIS				
WT-147 ch Dynamic	8	1 600	27 400	
D-40 124 ch Dynamic	6	0	26 650	
D-40 150 ch Lounge	8	500	35 150	
D-CAT 150 ch Lounge BVA	8	2 200	36 650	
AVENSIS SW				
Suroit version 4 portes (diesel uniquement) : + 1 000 €				
RAV4				
WT-151 ch Le Cap 4x4	9	2 200	27 690	
WT-151 ch Life 4x4	9	2 200	30 590	
D-40 124 ch Le Cap	7	0	26 690	
D-40 124 ch Le Cap 4x4	7	250	28 590	
D-40 124 ch Life	7	0	29 590	
D-40 124 ch Life 4x4	7	250	31 490	
D-40 150 ch Life 4x4	8	900	32 490	
D-CAT 150 ch Life 4x4 4x4	9	3 000	33 990	
Suroit Life : LeCap + 2 900 €				
Suroit Life Edition : LeCap + 400 €				
Suroit Club/Sport Edition : Life Edition + 1 800 €				
Suroit Lounge : Club/Sport Edition + 2 700 €				
LAND CRUISER (3 PORTES)				
D-40 190 ch Le Cap	12	8 000	37 350	
D-40 190 ch Life	12	8 000	41 950	
D-40 190 ch Légende	12	8 000	44 450	
D-40 190 ch Lounge	12	8 000	48 850	
LAND CRUISER (5 PORTES)				
D-40 190 ch Le Cap	12	8 000	40 050	
D-40 190 ch Life	12	8 000	45 550	
D-40 190 ch Légende	12	8 000	50 050	
D-40 190 ch Lounge	12	8 000	54 850	
D-40 190 ch Lounge Pack Techno	12	8 000	63 250	
LAND CRUISER SW				
D-40 V8 286 ch Légende 5 pl.	19	8 000	74 600	
D-40 V8 286 ch Légende 7 pl.	19	8 000	77 000	
D-40 V8 286 ch Lounge 5 pl.	19	8 000	87 600	
D-40 V8 286 ch Lounge 7 pl.	19	8 000	89 700	
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! ASGS	3	0	12 180	
1.0 75 ch take up!	4	0	10 780	
1.0 75 ch BlueMotion take up!	4	0	12 520	
1.0 75 ch move up! ASGS	4	0	12 850	
Suroit move up! : take up! + 1 400 €				
Suroit high up! : move up! + 2 190 €				
UP! (5 PORTES)				
1.0 75 ch Cross up!	4	0	15 320	
e-up 1 électrique 60 kW (82 ch)	2	6 300	26 250	
Suroit : 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 Comfortline	5	0	16 300	
1.2 TSI 90 ch BM Comfortline 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	150	15 900	
1.4 TDI 90 ch BM Comfortline	4	150	18 400	
1.4 TDI 90 ch BM Comfortline DSG7	4	0	20 000	
1.4 TDI 105 ch BM Sportline	NC	NC	20 900	
Suroit Comfortline : Trendline + 1 800 €				
Suroit Sportline : Comfortline + 1 800 €				
NOUVELLE POLO (5 PORTES)				
Suroit : 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 Comfortline	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	150	24 250	
2.0 TDI 150 ch BM Comfortline	7	0	28 110	
2.0 TDI 184 ch BM GTD	9	0	33 900	
Suroit DSG : BVM + 1 830 €				
Suroit Comfortline : Trendline + 2 090 €				
Suroit Carat : Comfortline + 2 260 €				
GOLF VII (5 PORTES)				
Suroit : berline 3 p. + 790 €				
GOLF VII SW (BREAK)				
1.2 TSI 85 ch BlueMotion Trendline	5	0	19 700	
1.2 TSI 105 ch BM Comfortline	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 Comfortline 4Motion	5	0	28 840	
1.6 TDI 110 ch BM Trendline	5	150	25 620	
2.0 TDI 150 ch Comfortline	7	0	29 480	
Suroit DSG : BVM + 1 830 €				
Suroit Comfortline : Trendline + 2 090 €				
Suroit Carat : Comfortline + 2 060 €				

Une croisière d'exception Vietnam - Cambodge 13 jours au fil du Mékong

Places limitées
réservez vite !

À partir de
2063€ PAR PERSONNE
au lieu de 2739€
13 JOURS / 10 NUITS
INCLUS vols réguliers, visites,
pension complète...
PRIX SPÉCIAL LECTEURS !

Jusqu'à
676€
de réduction

Les points forts l'auto-journal VOYAGES ✈

- Un programme original : 9 jours de croisière et 3 à terre
- TOUTES les visites et les spectacles inclus
- Un tarif **TOUT COMPRIS**, spécial lecteurs
- Un bateau 4* de 24 cabines, habillé de bois exotique.

Renseignements : 01 41 33 59 00 (**Prix d'un appel local)

Hô-Chi-Minh (Saigon) - Phnom Penh - Temples d'Angkor

Découvrez les hauts lieux classés au patrimoine de l'Unesco au rythme des flots du Mékong.

Cette croisière fluviale offre un angle idéal et un confort de voyage pour comprendre le Vietnam et le Cambodge d'hier et d'aujourd'hui.

l'Auto-Journal Voyages vous propose ce programme de 13 jours pour découvrir la chaleureuse et trépidante **Hô-Chi-Minh-Ville**, les majestueux temples **d'Angkor**, Phnom Penh la coloniale et sa pagode d'argent, le fascinant spectacle des danses khmères.

le R/V Indochine



DATES ET TARIFS DES CROISIÈRES 2015

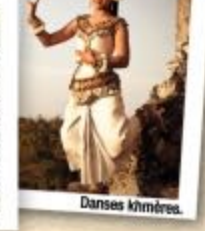
Février	Mars	Avril	Juillet	Août	Septembre	Octobre
3 au 15 février 2685€	1er au 13 mars 2685€	2 au 14 avril 2295€	—	5 au 17 août 2063€	12 au 24 sept. 2203€	8 au 20 oct. 2203€
13 au 25 février 2685€	7 au 19 mars 2685€	—	—	11 au 23 août 2063€	22 sept. au 4 octobre 2203€	—
19 février au 3 mars 2685€	17 au 29 mars 2685€	—	—	21 août au 2 sept. 2063€	—	—
—	23 mars au 4 avril 2685€	—	26 juillet au 7 août 2063€	27 août au 9 sept. 2063€	—	—

Pré/post acheminement de votre région, nous consulter. Supplément/pers. pont supérieur : 200€

↑ Sens en remontant : HO-CHI-MINH VILLE-SIEM REAP ↓ Sens en descendant : SIEM REAP (ou ANGKOR si extension) HO-CHI-MINH VILLE

Avec l'Auto-Journal Voyages tout est compris dans le tarif à partir de 2 063€ :

Le vol Paris / Hô-Chi-Minh Ville et Siem Reap / Paris - les transferts aéroport / hôtel et bateau / aéroport ou inverse - en cabine double pont standard - l'hébergement en hôtel 4* NL en chambre double à Siem Reap - la pension complète pendant tout le circuit - les transferts, les visites et excursions mentionnées au programme - les services d'un guide national francophone pour les visites - des guides locaux pendant la croisière - les services de notre directeur de croisière CroisiEurope à bord - les boissons à tous les repas (1 soda ou 1 bière ou 1 eau minérale et café et thé par personne et par repas) - thé, café et eau à volonté pendant la croisière - l'assurance assistance / rapatriement - les pourboires (pour le personnel pendant la croisière). (NB : visas et taxes aéroport non inclus).



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 106 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 DV	****	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 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 Ambiente	****	19160				
1.4 TFSI 165 ch Ambiente 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 Ambiente	****	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 Ambiente	****	21650				
1.8 TFSI 160-180 ch Ambiente	****		19680	17180	14565	12755
1.6 TDI 90 ch / 1.9 TDI 90 ch Ambiente	****	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	11895
2.0 TDI 170-184 ch Ambiente	****	24040	19510	16625	13865	11955
A3 CABRIOLET						
1.2 TFSI 105 ch Ambiente	****	22820	20140	17200	14660	
1.4 TFSI 125 ch Ambiente	****	23255	20440	17405		
1.8 TFSI 160 ch Ambiente	****	25825	22710	19300	16345	14160
1.6 TDI 105 ch Ambiente /						
1.9 TDI 105 ch Ambiente	****	24310	20605	16035	12820	
2.0 TDI 140-150 ch Ambiente	****	26635	22715	17865	14470	12195
A4						
1.8 TFSI 120 ch Ambiente	****	21535	18085	15425	13425	11880
1.8 TFSI 160-170 ch Ambiente	****	23000	19195	16845	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			
A4 ALLROAD QUATTRO						
2.0 TDI 143-150 ch Ambiente	****	31470	27585	22635	19330	
2.0 TDI 170-177 ch Ambiente	****	34020	29465	24415	18050	18440
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
A5 CABRIOLET						
2.0 TDI 143 ch Ambiente	****		25200	23990	19750	16965

MODÈLES	VERDICT AJ	13	12	11	10	09
BMW						
2.0 TDI 170-177 ch Ambiente	****		27030	25465	21040	18070
2.7 TDI 190 ch Ambiente	****			29635	24280	
3.0 TDI 204 ch Ambiente Multitronic	****	37240	30350	30185	24490	21045
A6						
2.0 TDI 140 ch Ambiente /	****	27910	23875	18230	14685	12855
2.0 TDIe 136 ch Ambiente	****	29730	25205	20095	15425	13530
2.0 TDI 170-177 ch Ambiente	****			23040	21075	18435
2.7 TDI 190 ch Ambiente	****	33490	28220	22300		
3.0 TDI 204 ch Ambiente	****				18015	15700
3.0 TDI 245 ch Quattro Ambiente S tronic	****	36785	30920	24320		
3.0 BTDI 313 ch Quattro Ambiente Luxe Tiptronic	****	45770	38820			
A6 ALLROAD QUATTRO						
2.7 TDI 190 ch Ambiente Tiptronic A	****	40330	35340	24970	21240	18860
3.0 TDI 204 ch Ambiente	****	42710	37500	25160	21405	19005
3.0 TDI 240-245 ch Ambiente	****					
3.0 BTDI 313 ch Quattro Ambiente Luxe Tiptronic	****	49745	43670			
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 BTDI 313 ch Quattro Ambiente Luxe Tiptronic 8 A	****	54300	47185			
A8						
3.0 TDI 204 ch Ambiente Tiptronic A	****	61680	51975	43200		
3.0 TDI 250 ch Quattro Ambiente Tiptronic A	****	63030	52935	41035		
4.2 TDI 350 ch Quattro Ambiente Tiptronic A	****	71710	59835	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	30600	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 Ambiente Luxe Tiptronic A 8PL	****	62920	54550	45270	37640	
11 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

01 49 65 21 21
MONTROUGE
134-136 Avenue Aristide Briand (D920-N20)
www.ecm-car.com

ECM-CAR Premium

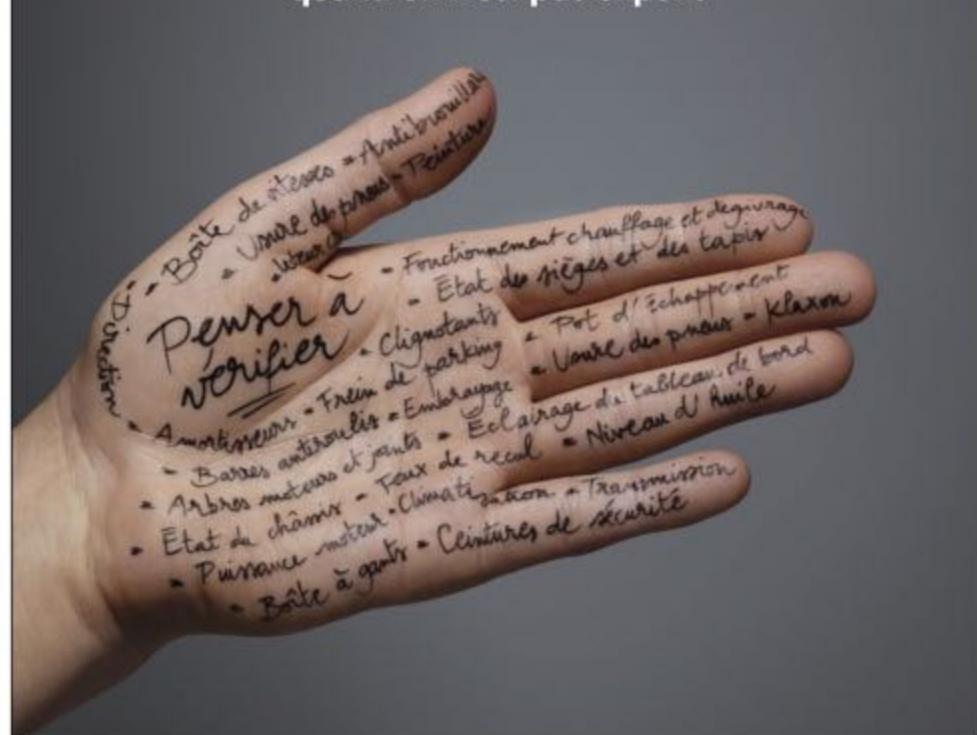
Centre BMW Service Centre MINI Service

SÉRIE 1 SP.						
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	16955	14425	12975	
123d 204 ch Confort	****		19485	16460	13705	
125d 218 ch Confort	****	26325				
SÉRIE 1 COUPÉ						
120i 170 ch Confort	****	24165	21200	19200	16700	
125i 218 ch Confort	****	26960	23625	21140	18365	16120
118d 143 ch Confort	****	22585	18730	15845	12565	
120d 177 ch Confort	****	24515	20290	17040		
123d 204 ch Confort	****	27000	22330	18615	14785	12605
SÉRIE 1 CABRIOLET						
118i 143 ch Confort	****			14445	12430	
120i 170 ch Confort	****			15850	13655	
125i 218 ch Confort	****			20390	14440	
118d 143 ch Confort	****			14645	12490	
120d 177 ch Confort	****			15708	13375	
123d 204 ch Confort	****			15865	13490	
SÉRIE 3						
318i 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

MODÈLES	VERDICT AJ	13	12	11	10	09
BMW						
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 3 COUPÉ						
320i 170 ch Confort	★★★	28120	24090	20300	17165	14325
325i 218 ch Confort	★★★★	31860	27220	22755	19185	14585
330i 272 ch Confort	★★★★★	36040	30540	24070	20380	16340
335i 306 ch Confort	★★★★★	39580	33680	25260	21045	18670
320d 177-184 ch Confort	★★★★	28980	24870	19835	16300	
325d 184-197 ch Confort	★★★★	31160	26685	21085	17295	13585
330d 231-245 ch Exclis	★★★★	33520	28655	22640	18480	
335d 286 ch Confort Electronic	★★★★		30420	23605	18985	15300
SÉRIE 3 CABRIOLET						
320i 170 ch Confort	★★★	32030	26370	22115	17965	17145
325i 218 ch Confort	★★★★	35660	29980	24950	20365	18060
330i 272 ch Confort	★★★★★	38745	32000	26685	21910	18430
335i 306 ch Confort	★★★★★	40205	33085	27530	22345	18535
320d 184 ch Confort	★★★★	32375	27375	22975	19335	
325d 204 ch Exclusive	★★★★	36920	31220	26360	22230	14905
330d 245 ch Confort	★★★★	40670	34575	29680	23760	16370
SÉRIE 3 GRAN TURISMO						
320i 184 ch Lounge		29720				
318d 143 ch Executive		34170				
320d 184 ch Executive		37020				
SÉRIE 5						
520d 184 ch 130G Exclis	★★★★★	31735	27140	24015	20020	14905
525d 204-218 ch Confort	★★★★	33945	29980	25830	21465	16245
530d 245-258 ch Exclis	★★★★	40340	34540	27800	19565	17235
535d 300-313 ch Exclis A	★★★★	44110	37095	31150	20445	17815
SÉRIE 5 GRAN TURISMO						
520d 184 ch Exclis A	★★★★★	37965				
530d 245 ch Exclusive A	★★★★	23100	44505	36740	30640	
535d xDrive 300 ch Exclis A	★★★★	54420	41675	34420		
SÉRIE 6						
635d Coupé 286 ch A				30100	25075	21580
635d Cab 286 ch A				36680	30770	26975
640d Coupé 313 ch Exclis A		64255	53920			
640d Cab 313 ch Exclis A		69850	57710			
640d Gran Coupé 313 ch Exclis		77575	65945			
SÉRIE 7						
730d A		57840	40395	31060	24915	20635
740d / 745d Exclusive A		70450	51400	40110	32725	
750d Luxe		81090				
X1						
sDrive 18d 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				
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 Electronic A	★★★★	51550	45550			
X5						
xDrive 3.0d 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	52885			
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	3880
1.2 96 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		10800	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	8940	8365	7250
2.0 VCDi 150-162 ch LT	★★★★	16145	12615	10915	9320	7240

MODÈLES	VERDICT AJ	13	12	11	10	09
ORLANDO						
2.0 VCC 130 ch LT+		19065	14375	12400		
2.0 VCC 163 ch LTZ		20515	15220	13135		
CAPTIVA						
2.0 VCC 127 ch Family Pack	***			13010	10900	9760
2.0 VCC 163 ch LS / Family Pack	****	21095	17295	14265		
2.0 VCC 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	***		8170	6895	5700	5120
VII 68 ch Attraction	****	9285				
1.4 Ambiance	***		8685	7355	6120	5650
VII 82 ch Attraction	****	9640				
VII 95 ch	****	11680	10075	8500	6995	
VII 120 ch Exclusive	****	12820	11090	9305	7630	
1.4 HDI	****	9905	8230	6495	5520	
1.6 HDI 90 ch	****	11580	10205	8930	7360	5885
HDI 110-115 ch	****	13735	11265	9715	8295	6945
C3 PICASSO						
VII 95 ch Attraction	***	10905	9475	8215	6995	6240
VII 120 ch Comfort	****	13650	10900	9400	7830	7020
HDI 90 ch Airdream Attraction	****	12120	10380	8545	6950	6015
HDI 110 ch Airdream Comfort	****	15435	12215	10100	8055	6885
DS3						
VII 82 ch So Chic		14375				
VII 95 ch Chic	***		11995	10415	8955	
VII 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						
VII 95 ch / 1.4 90 ch	****	12530	10330	8280	7395	6485
VII 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						
VII 120 ch Chic	***	16685	14805	12590		
THP 160 ch So Chic BMP6	****	24030	20265	17330		
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 Comfort	***	17600				
HDI 110 ch Airdream	****	15890	12875	10935	9155	8955
MODÈLES						
e-HDI 115 ch Attraction	****	18255				
HDI 138 ch Confort BMP6	****				10340	9510
HDI 150 ch Millennium	****		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	7985
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	****	8045	5815	5090	4390	3920
TCe 90 ch / 1.6 MPI 90 ch Lauréate	****	7740	6875	6080	5530	5790
1.5 dCi 70 ch Ambiance	***	9065	8800	6630	5775	5360
1.5 dCi 85-90 ch Lauréate	****	10480	9425	7530	6605	6115
LOGAN						
1.2 75 ch / 1.4 MPI	**	5780	5165	4810	3770	3325
TCe 90 ch / 1.6 MPI 90 ch Lauréate	****	7475	6825	5230	4940	4385
1.5 dCi 70 ch Ambiance	****	8130	7915	5910	5155	4500
1.5 dCi 85-90 ch Lauréate	****	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						
MODÈLES						
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	***		8780	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
1.9 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	5560
ULYSSE						
2.0 Mjet Active					8780	7215
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 66-70 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
FOCUS						
1.6 Ti-VCT 85 ch Trend / 1.4 80 ch	**	13000	10555	9485	8215	7415
1.6 SCiTi 100 ch s/s Titanium	****	14195	11565			
1.6 Ti-VCT 100-105 ch Titanium	**		12685	10645	8630	7795

Pas facile d'acheter une occasion
quand on n'est pas expert.



dasweltauto.fr

Avec 90 points de contrôle,
faites plutôt confiance
au réseau Das WeltAuto.

Les occasions Das WeltAuto. c'est aussi :

- Essai du véhicule
- Offre de reprise
- Offre de financement
- Satisfait ou échangé
- Contrôle gratuit à 2000 km ou 1 mois
- Assistance 24h/24
- Garantie européenne

MODÈLES	VERDICT	AJ	13	12	11	10	09
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	9480	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	***	13460	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	10520		
2.2 TDCi 200 ch Sport Edition	****	20065	17840	15080			

C-MAX							
1.6 TDCi 90-95 ch Trend	***	17180	14195	12020	8905	7850	
1.6 TDCi 110-115 ch Trend	****	17765	14670	12415	8290	7235	
1.8 TDCi 115 ch Trend	***				8085	7080	
2.0 TDCi 136-140 ch Titanium	****	19565	16105	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					11035	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	12885	
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	11980	

HONDA

JAZZ							
1.2 i-VTEC Elegance / 1.2 i-DSI Drive	***	11030	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-CTD Comfort	****	19680	17115	15225	11470	9825	

ACCORD							
2.2 i-VTEC Elegance / 2.2 i-CTD 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-CTD Elegance	****	28875	25200	21365	14800	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	5280	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 Comfort		11920	9840	7775	6510	5735	

i30							
1.4 Pack Clim	***	13730	11080	8025	6845	6385	
1.6 CRDi 90 ch Pack Clim	***	15475		8035	6300	5720	
1.6 CRDi 115 ch Pack Comfort	****	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	16560	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



Marne La Vallée

Véhicules Neufs & Occasions

01 64 68 40 00

www.jaguar-marne-la-vallee.fr

XF							
2.0D 190 ch / 2.7D 200 ch							
Bi-turbo Luxe BVA	****	31370	25685	21670	20460	17125	
3.0 V6 D 240 ch Luxe BVA	****	40175	31030	26280			
3.0 V6 D S 275 ch Luxe Premium BVA	****	42550	36270	30580	22590	18785	

F-TYPE CABRIOLET							
3.0 340 ch BVA		57250					
3.0 380 ch BVA		66250					
5.0 495 ch BVA		77470					

XJ							
V6 3.0D 275 ch Luxe		58365	43715	34295	28100		

XK							
Coupé 5.0 V8 385 ch BVA		64855	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	16940	15890	

MODÈLES	VERDICT	AJ	13	12	11	10	09
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
Contacteur : Virginie ou Laurent

GARGES AUTOS SERVICES - Tél : 01 39 93 60 33
11, rue Marcel Cerdan - 95140 Garges les Gonesse
Contacteur : Edouard ou Xavier

Nouveau site : www.nas-kia.com

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	3365	

RIO

1.2 85 ch iSG Active		8840	7505				
1.1 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 CWT Motion	****			9235	7655	6695	
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		13085	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	20550	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	10085	8470	
2.0 MJet 165 ch Oro	****		18820	15810	8850	7470	
1.9 MJet 190 ch Di Lusso	****	23125	19895	16685	10440	8630	

DELTA						
1.6 MJet 120 ch Di Lusso	★★★★★	22895	18565	15590	10085	8470
2.0 MJet 165 ch Oro	★★★★		18820	15810	8850	7470

MODÈLES	VERDICT	AJ	13	12	11	10	09
218 ch John Cooper Works	****	29890					
D 90 ch One	****	18830	16865	15100			
D 112 ch Cooper	****	21060	18720	16740			
D 143 ch Cooper S	****	24110	21470	19380			
MINI							
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	18910			
PAJERO LONG							
3.2 Di-D Instyle 3x4		36940	31365	26185	22405	19215	
NISSAN							
PIXO							
1.0 66 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	19310	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	****	8890	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	*	9480	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	6885		
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	****	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					
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 Sportline	***	9985	8680	7870	5595	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		

MODÈLES	VERDICT	AJ	13	12	11	10	09
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	13980				
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			
308 CC							
1.6 HDi 112 ch Sport	****	18815	15260	12810	10515	11100	
2.0 HDi 140 ch Féline	****				13095		
2.0 HDi 163 ch Féline A	****	22170	18115	15255			
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	12080			
2.0 HDi 140-150 ch Active	****	19825	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	***	25870	22520	19105			
3008							
e-HDi 115 ch / HDi 112 ch Access	***	18105	15315	12840	10660	9145	
2.0 HDi 150 ch Allure	****	22960	19905	16840	13430	11540	
2.0 HDi 163 ch Allure A	****	23260	20730	17530	14020		
Hybrid 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	15810	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	15565	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	17815	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	33635	29690	
3.4 330 ch R	****	54325	48915	43160			
911 COUPÉ TYPE 997							
3.6 345 ch	****		61850	53265	44260	38275	
3.6 385 ch S	****		74320	61425	52730	46895	
911 COUPÉ TYPE 991							
3.5 350 ch	****	84105	75635				
3.8 400 ch S	****	95740	85820				
3.9 475 ch Turbo	****	99600					
CAYENNE							
3.00 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	****	129855					
V6 3.00 250 ch Tiptronic S	****	67660	57010	49695			
S V6 3.0 380 ch Hybrid Tiptronic S	****	89220	72735	64640			
RENAULT							
WIND							
TcE 100 ch Dynamique		8675	7675	6490	6415		
TWINGO II							
1.2 60 ch	***				3970	3540	
1.2 LEV 75 ch Access	****	8385	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	9390	7420			

MODÈLES	VERDICT	AJ	13	12	11	10	09
ALHAMBRA							
2.0 TDI / 1.9 TDI 115 ch Stylance			22850	18960	16355	11340	7725
2.3 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 Pop'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 Pop'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	9890	
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 MiD Passion	★★★★		9900	8425	6910	5625	4940
1.0 84 ch Passion	★★★		10215	8695	7990	6915	4870
1.0 102 ch Brabus	★★★		14240	12070	9785	8580	
0.8 CDI 45-54 ch Pulse	*		9615	8035	6780	3740	2870
SUBARU							
SWB Croissy Marne la Vallée Véhicules neufs & Occasions 01 64 68 40 00 croissy@subaru.fr							
TREZIA							
1.3 100 ch L			12265	10645			
1.4 90 ch L			14530	12630	10485		
FORESTER							
2.0 XS			22705	21315	16975	13520	11790
IMPENZA							
2.5 16S VTX SII S			31050	26960	23580	21870	20290
2.0 Sport					15605	12865	11525
SUZUKI							
ALTO							
1.0			7740	5440	4790	4050	3585
SPLASH							
1.0 65 ch GL			8650	6680	5440	4435	3845
1.2 VTX 86 ch GLS A			9185	6485	6830	5210	4510
1.3 DDIS 75 ch GLS					6730	5360	4530
SWIFT							
1.2 VTX / 1.3 92 GL / In the City			9785	8445	8095	7210	6050
1.3 DDIS 75 ch In the City			10680	9185	7985	7450	6220
SK4							
1.6 DDIS GL			13515	11850	9240	7840	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 VTX 4x2 Sport			21795	18400	15410		
TOYOTA							
IQ							
WT-1 68 ch			12240	11985	7680	6580	5835
WT-1 100 ch s/s			12785	12315	9640	8235	7215
D-40 90 ch			13050	12580	7940	6480	5600
AYGO							
1.0 VTX-1			7020	6145	5840	5420	4770
D-40 Sport					6335	5275	4570
YARIS							
1.0 69 ch VTX-1 UP	★★		9485	8280	7085	5705	5870
WT-1 87-100 ch s/s Lounge	★★★		11415	9955	8250	6365	7235
HSD 100 ch Active	★★★★		14185	12385			
D-40 90 ch Confort	★★★		11995	10440	7885	6925	6130
VERSO S							
WT-1 100 ch Active			12915	10280	8420		
D-40 90 ch Active			14975	11200	9690		
AURIS							
WT-1 97-100 ch Active / Linea Terra	★★★		13130	10910	9480	7785	7025
WT-1 124-132 ch Dynamic / Linea Terra	★★★★		16745	12440	10750	8370	7510
HSD 136 ch Connect 15"	★★★★		17930	14025	12695		
D-40 90 ch Dynamic / Linea Terra	★★★★		14815	11330	9655	7810	6940
D-40 126 ch Dynamic / Linea Terra	★★★★		17540		10585	8420	7415
D-40 177 ch Dynamic	★★★					9130	8005
PRUIS							
HSD 136 ch	★★★★		20185	17705	13660	11835	10635
AVENSIS							
D-40 126 ch Dynamic	★★★★		18365	14690	11745	9820	8605
D-40 150 ch Dynamic	★★★★		19240	15500	12185	10180	8920
D-CAT 177 ch Executive	★★★				12395	10190	8815
VERSO							
D-40 126 ch L Dynamic			17770	17350	12740	10620	
D-CAT 150 ch L Dynamic A			20850	17975	14810		
RAV4							
D-40 124 ch Life	★★★		20635				
D-40 150 ch 4WD LeCap	★★★★		23025	17150	15480	13275	

MODÈLES	VERDICT	AJ	13	12	11	10	09
VOLKSWAGEN							
FOX							
1.2 55-60 ch					5480	4520	3910
1.4 75 ch					6195	4815	4150
1.4 TDI 70 ch						4980	4290
UPI							
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	★★★★		15850	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	12840	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		
GOLF CABRIOLET							
1.2 TSI 105 ch	★★★		19430	16895	14005		
1.4 TSI 122 ch	★★★★		20285	17610			
1.4 TSI 160 ch Carat	★★★★		22865	19820	16125		
1.6 TDI 105 ch	★★★★		21375	17955	14200		
2.0 TDI 140 ch	★★★★		21740	18230			
NEW BEETLE							
1.4 75 ch Collector	★★				9780	6790	7155
1.6 102 ch Carat	★★★				10870	9715	8450
1.9 TDI 105 ch	★★★★				11435	9400	7805
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

**Référent sur le marché
de l'automobile premium**

aj LES
PROFESSIONNELLS
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 •

AUTOTHÉRAPIE N° 11

« Adoptez une nouvelle allure »



**NOUVELLE GAMME
SUBARU XV**
à partir de 22 950 €

Élégance, maîtrise absolue,
voici la Nouvelle Subaru XV.

GARANTIE
ASSISTANCE
3 ans

WWW.SUBARU.FR
REJOIGNEZ-NOUS SUR FACEBOOK



Confidence in Motion

Modèle présenté : XV 1.6 Premium 22 950 € + 550 € peinture métal. Tarif public au 1^{er} octobre 2014.

Consommations et émissions de CO₂ (sur parcours mixtes) de la gamme Subaru XV : de 5,6 à 6,9 l/100 km et de 146 à 160 g/km.

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** 91 195 €
GPS, cuir Nappa, toit transparent, caméra.

Automobiles Chassay 02 47 40 60 60



• **Audi A6 Avant 2.0 TDI S-Line** 55 940 €
03/14, 50 km, cuir Nappa, GPS, téléphone, bi-xénon, LED, toit panoramique, caméra recul.

Automobiles Chassay 02 47 40 60 60



• **BMW 420 D Coupé** 35 750 €
09/13, 22 490 km, xénon, téléphone, aide au stationnement.

Automobiles Chassay 02 47 40 60 60



• **Audi TT 1.8 TFSI S-Tronic** 39 960 €
05/14, 50 km, cuir Nappa, GPS, téléphone, xénon, LED.

Automobiles Chassay 02 47 40 60 60



• **RR Evoque SD4 Dynamic BVA** 59 200 €
06/14, 50 km, cuir Nappa, GPS, téléphone, bi-xénon, LED, toit panoramique, caméra recul.

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



• **Audi Q5 2.0 TDI S-Line** 59 960 €
05/14, 50 km, cuir Nappa, GPS, téléphone, bi-xénon, LED, toit panoramique, caméra recul.

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

Aa 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



• **Porsche 997-2** 40 000 €
2008, 27 500 km, noir métal, cuir noir, sièges confort, JA Carrera 19, volant sport, régul. vitesse, pack sport chrono, GPS Europe, TO, Ref921(4). 06 81 56 05 13

Vendez
Votre automobile
dans
L'auto-journal

1 parution 25€
2 parutions 39€

01 41 33 55 54



• **Clio III 1.6 16v 110ch 5P** 5 990 €
04/2006, 58 500 km, BVM, TBEG, régul/limit. de vitesse, vitres teintées AV/AR, JA 15" Ronal, pneus AR neufs. Ref920(B). 01 41 33 55 54



• **Saab 9.3 Aero V6 2.8T Sport Hatch 250ch** 12 900 €
12/05, 112 000 km, cuir gris bi-ton, xénon, GPS, pack Premium, alarme... Rare en BVM6, révisée, historique Chassay dps l'achat, superbe état. Dpt 92. Ref923(G). 06 80 15 13 48

VENDEZ VOTRE VOITURE AVEC L'AUTO-JOURNAL

OFFRE RESERVEE AUX PARTICULIERS*



Envoyez nous 1 photo et le texte de votre annonce :

1. Par email : sylviane.ragusa@mondadori.fr

Païement par CB sécurisé.

2. Par courrier : Mondadori Magazines France, TSA 70002,
L'Auto-Journal, service PA, 8 rue François Ory, 92543 Montrouge cedex.
Païement par chèque à l'ordre d'EMAS.

3. Par téléphone : 01 41 33 55 54 - Païement par CB sécurisé.

Marque : _____

Modèle : _____

Année : _____ Km : _____ Descriptif : _____

Nom / Prénom* : _____

Prix : _____ Téléphone : _____

Adresse* : _____

Mail : _____

* Données confidentielles, ne paraîtront pas dans l'annonce.

* Professionnels : nous contacter

JUSQU'À

-40%

SUR VOTRE VOITURE
NEUVE

AUTO-IES .com

Voitures neuves moins chères

- Satisfait ou remboursé 14j - 1000 km
- + de 400 modèles en stock ou en arrivage
- Gratuit : Tous les points de livraison, gestion de l'immatriculation, gestion du bonus écologique
- Livraison à domicile

A partir de
19 463 € TTC
PEUGEOT 5008

Jusqu'à
-26%



A partir de
17 069 € TTC
RENAULT MEGANE COUPÉ

Jusqu'à
-37%



**Auto-ies.com vous souhaite
de bonnes fêtes de fin d'année !**

VOLVO XC60

Jusqu'à
-15%



SKODA NOUVELLE
SUPERB COMBI

Jusqu'à
-23%



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 Anières 03300 CREUZIER LE NEUF RCS CUSSET 449 120 799 - FR 11449120799-APE4511Z. Meilleure remise en date du 11/12/2014. Voir les conditions d'applications des garanties et des engagements sur www.auto-ies.com. Photo non contractuelles.



MECACRAFT / QUALITÉ / PRIX EN DIRECT

BROYEURS

A partir de
690 € TTC

Facilité
de paiement
en
3 X

SAV
de qualité

MOTOCULTEUR

A partir de
780 € TTC

LIVRAISON
sur toute
la France

SCIE

A partir de
990 € TTC

LIVRAISON EXPRESS SUR TOUTE LA FRANCE

CATALOGUE GRATUIT au 04 80 96 99 02

Nom / Prénom Tél :

Adresse CP / Ville

Je suis intéressé par : ☐ Scies ☐ Motoculteurs ☐ Broyeurs www.mecacraft.com



SIRET : 53301713300018 // Création : LilaVert.com

AUTO JOURNAL

Coupon à retourner : **SARL LE COMPTOIR DES FORGES -133 ZA LE CLOS, 74130 VOUGY**

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

Tous les plaisirs de l'automobile

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



1 an - 25 n°s
dont 1 n° double et le n° Spécial Salon

59€ seulement au lieu de ~~91,99€~~

soit 35% de réduction

Bulletin d'abonnement

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

☐ OUI, je m'abonne à l'Auto-Journal : 1 an, 25 n° dont 1 n° double et le n° Spécial Salon pour **seulement 59 €** au lieu de ~~91,99 €~~* (*prix au n°) soit 35 % de réduction. (790147)

Mes coordonnées

Nom : Prénom :

Adresse :

Complément d'adresse (Résidence, lieu dit, Bâtiment...) :

Code Postal : Ville : E-Mail :

Tél. : Grâce à votre n° de téléphone (portable) nous pourrions vous contacter si besoin pour le suivi de votre abonnement

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

Date et signature obligatoires

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)

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



Sans doute la meilleure façon
d'**ACHETER** ou de **VENDRE** sa voiture



ACHETER VOTRE VOITURE



PRIX BAS
JUSQU'À
- 35%

- **Neuve ou Occasion**
- **1500 voitures** en stock
Plus de 30 marques disponibles
- **Satisfait ou 100% Remboursé**
15 jours - 1000 km

www.Aramisauto.com

VENDRE VOTRE VOITURE



- Estimation **en 2 min**
- **Sans obligation**
d'acheter une nouvelle voiture
- **Vendue et payée en 24h !**

www.Aramisauto.com



25 AGENCES EN FRANCE



APPELEZ-NOUS
0 811 365 804
(prix d'un appel local)

- + **Garantie constructeur** pour les voitures neuves
- + **Garantie 12 mois** sur les voitures d'occasion



**13 ans
d'existence**

**+ de 120 000
clients séduits**

Satisfait ou 100% remboursé
15 jours - 1000 km

**Merci de votre
confiance !**



Zone libre



L'actu auto croquée par Goubelle

NOUVEAUTÉ 2015 :
LES RADARS "DOUBLE FACE"

150 EUROS POUR LE
PARE-CHOC AVANT

150 EUROS POUR
LE COFFRE ARRIÈRE!

vrooamm!

Flick!

FLACK!



DANS L'AUTO-JOURNAL
DU 8 JANVIER 2015
N°924

■ 1^{er} ESSAI XL: Mercedes AMG GT



- 10000 KM : BMW Série 2 Active Tourer
- COMPARATIF: la VW Passat TDI face à ses rivaux
- MATCH: Smart Forfour / Renault Twingo
- CONFIGURATEUR: quelle Mini choisir?

[ET AUSSI... EN KIOSQUE]

L'AUTO-JOURNAL
ÉVASION & 4X4 N°71

Découvrez les futurs Audi Q5, BMW X3 et Mercedes GLC qui préparent leur retour, prenez le volant des dernières nouveautés (Land Rover Discovery Sport, Fiat 500X, Jeep Renegade, BMW X6...) et partez à la découverte de l'Islande à bord de la nouvelle Audi A4 Allroad.



Et où que vous
soyez, sur
SMARTPHONE
et
TABLETTE

CHASSAY

TOURS

CABRIOLET-ROADSTER | COUPÉ-GT[®]
BERLINE-BREAK | SUV-CROSSOVER



Nouvelle Corvette Z06

659 ch Réservations ouvertes



Disponible en coupé et cabriolet. Quantité limitée.

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 343 449 419 - ORIAS N°032569 - Visuel constructeur non contractuel
Consommation mixte (l/100 km) et Négot de CO₂ (g/km) : homologation en cours - 12/2014

Prenez de la hauteur.



Nouvelle Passat. Avec système Area View.

Sans concession.

Le système Area View* permet une visibilité à 360° sur l'environnement proche du véhicule et la circulation environnante grâce à une image retransmise sur le système d'info-divertissement. Celui-ci s'active automatiquement au passage de la marche arrière ou manuellement en appuyant sur le bouton d'aide au stationnement. Ce système vous donne également accès à 17 vues différentes, dont le Bird View, une impressionnante vue aérienne de votre Passat.



Das Auto.

Volkswagen recommande **Castrol EDGE Professional**

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

*En option selon modèle et finition. **Modèle présenté:** Nouvelle Passat SW Carat Edition 2.0 TDI 150 BVM6 avec options Pack 'Voyage', peinture métallisée, Pack R-Line (disponible en 2015) et jantes 19" 'Verona'. **Area View:** détection des obstacles et visualisation de l'environnement. **Bird View:** vue aérienne. **Das Auto.: La Voiture.** Cycle mixte (l/100 km) : 4,2. Rejets de CO₂ (g/km) : 110.

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