

I'auto-JOURNAL

ESPACE V

Nos impressions à bord



ALPINE

Le mythe renaît



LES NOUVELLES ARMES DE RENAULT

MÉGANE SUV

Le grand frère du Captur



DOSSIER SPÉCIAL

LE PALMARÈS DES ESSAIS 30

nouveautés
classées par nos
essayeurs

1^{er} ESSAI

PORSCHE 911 GTS
Le sport à l'état pur

NOUVEAUTÉ

Mercedes CLA
Shooting Brake
LA PLUS CRAQUANTE
DES CLASSE A !



REL: 3,90 € - ESP: 4 € - GR: 4 €
DOM: 5 € - DOM A: 5 €
TO: 4 € - LUX: 3,90 €
PORT COMT: 4 € - CAN: 6 SCAN
MAR: 45 CH - TOM S: 600 CHP
TOM A: 1000 CHP - CH: 6 FS
TUN: 7,50 DTU

MATCH

MERCEDES CLASSE C BREAK/ BMW SÉRIE 3 TOURING

Quand pratique rime avec élégant



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



EAU DE TOILETTE
COTON CHIC
L'ÉLÉGANCE D'ÊTRE SOI

IASCAD - SNC au capital de 20 160 € - siège social : 7, rue Tourne - 93360 SAINT DENIS - N°SIREN 319 477 775



James Denton
pour

DANIEL HECHTER
P A R I S

VENDU EXCLUSIVEMENT EN GRANDES SURFACES
www.hechter-parfums.com

42



1^{er} ESSAI XL | Avec 430 ch "atmosphériques", la 911 fait sa rentrée dans le club des Porsche GTS...

Dossier

TOP 30 des essais 2014

2014 a été riche en essais. De la Lexus NX à la BMW i8 en passant par la Twingo, celles qui ont fait l'actualité de l'année reviennent dans un dossier spécial, classées par ordre de préférence de la 30^e à la 1^{re} place (p. 53).



LES EXPERTS | Subaru WRX STI 300 ch,
une authentique machine à sensations.



REPORTAGE | Dans les coulisses de trois PME
françaises qui cartonnent en sport automobile.



MATCH | Mercedes C 220 / BMW 320d: des breaks pratiques qui n'oublient pas le plaisir de conduite.

DÉCOUVRIR

- Nouveautés** EN COUVERTURE
14 Mercedes CLA Shooting Brake
Dossier EN COUVERTURE
18 Les nouvelles armes de Renault:
SUV Mégane, Kwid, Espace, Alpine

COMPRENDRE

- Les actus de la quinzaine**
32 Mensonges et vérités sur les hybrides
Au volant avec
38 Pascal Ruch, président-directeur général
de Toyota France

CONDUIRE

- 1^{er} essai XL** EN COUVERTURE
42 Porsche 911 GTS 430 ch
Les experts
50 Subaru WRX STI 300 ch
Dossier EN COUVERTURE
53 Le Top 30 des essais 2014
82 Les tops et les flops de nos mesures
Match EN COUVERTURE
84 Mercedes C 220 Break BlueTEC 170 ch /
BMW 320d Touring 184 ch
Dernier essai
89 Hyundai i20

VIBRER

- Reportage**
90 Ces entreprises françaises qui gagnent
dans le sport automobile
Rétro
94 Volvo 244 GL

PARTAGER

- Vos autos**
98 BMW i3
Courrier des lecteurs
100 Le chef des essais vous répond

S'OFFRIR

- Faut-il craquer pour le...**
102 Mercedes Classe B
Configurateur
104 Renault Twingo
Fiche occasion
108 Volkswagen Golf VII
Les professionnels s'affichent
123 Petites annonces

ABONNEMENTS

RETROUVEZ TOUTES NOS OFFRES P. 52
ET SUR WWW.KIOSQUEMAG.COM

Ce numéro contient un encart Les Livres
"Années Mémoire" jeté sur la 4^e de couverture,
diffusion abonnés France.

#MonEtoiléPréféré



RENAULT CLIO INITIALE PARIS

Soin du détail, confort incomparable et services exclusifs, la nouvelle signature haut de gamme de Renault est à l'image de Paris : unique.

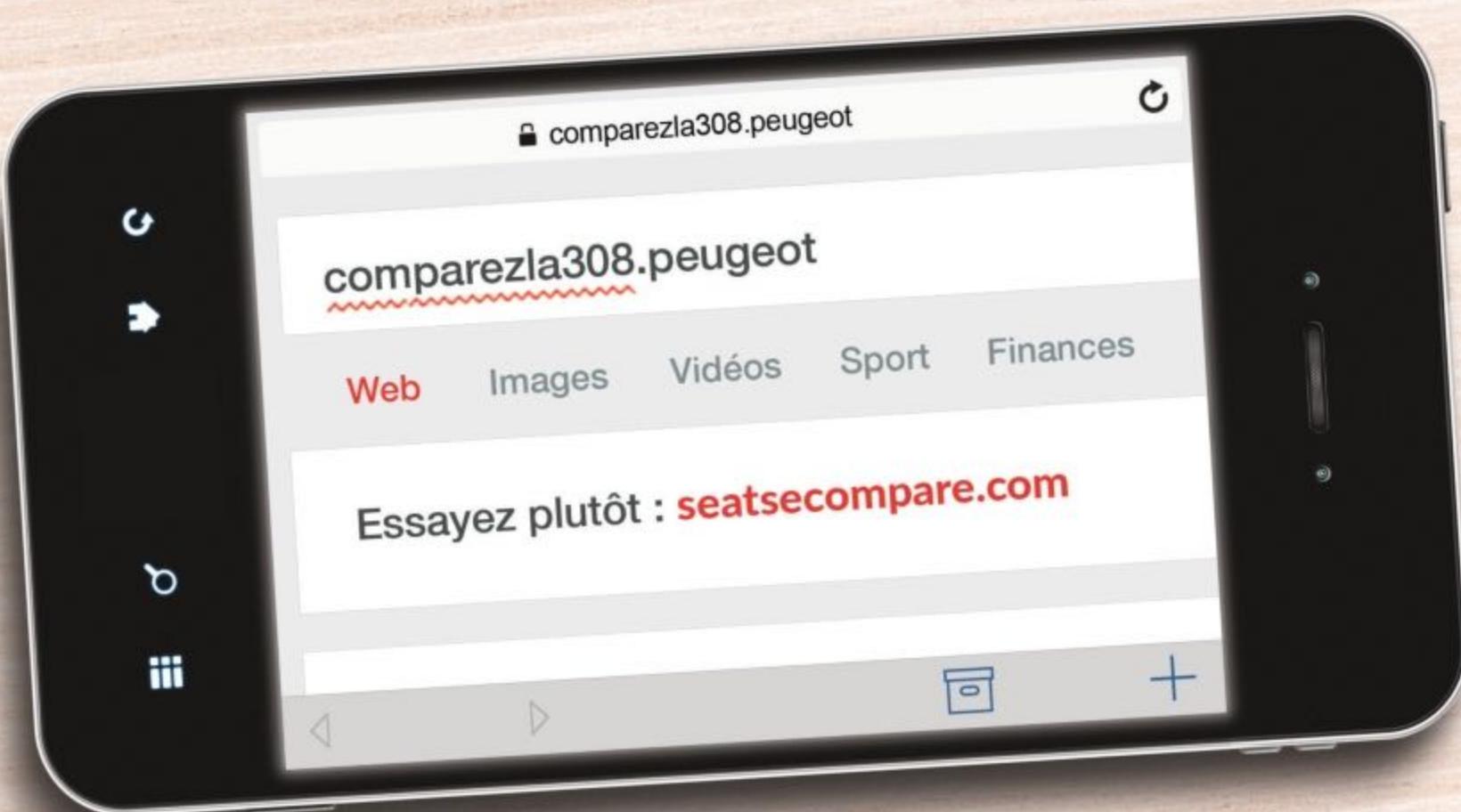
Consommations mixtes min/max (l/100 km) : 3,5/5,2. Émissions CO₂ min/max (g/km) : 90/120.
Consommations et émissions homologuées selon réglementations applicables.

Renault premium 



CHANGEONS DE VIE
CHANGEONS L'AUTOMOBILE





Le 13 mars 2014 SEAT créait **SEATSECOMPARE.COM***: le premier site qui vous permet de comparer en toute transparence les modèles SEAT sur des critères objectifs validés par notre partenaire *L'argus*. Aujourd'hui Peugeot lance à son tour un site comparatif. Nous les félicitons donc pour cette initiative qui profite aux consommateurs.

TECHNOLOGY TO ENJOY

(Entre nous...)

Ça vous a fait réagir...

“Qu'est devenue Mélina Priam ? Dans votre dernier numéro, elle n'a écrit aucun article. J'aime beaucoup ce qu'elle fait. J'espère qu'elle n'est pas souffrante.”

O. Herlison, e-mail

Vous êtes nombreux à vous être inquiétés de l'absence de Mélina. Je vous rassure, elle n'est pas malade et a encore moins été licenciée. Elle a simplement souhaité mener à bien un projet personnel. Elle sera de retour à la rédaction début d'été prochain.

“Quelle est cette mode du *downsizing* qui s'installe sous le capot des 4x4 ? Sous-motorisés, et pour peu qu'ils soient en boîte automatique, ils s'avèrent fort désagréables et je crains des consommations démesurées.”

J.-C. Taupin, e-mail

Le *downsizing* permet aux constructeurs de faire baisser leur consommation sur les cycles normalisés d'homologation. Mais en pratique, un petit moteur dans une voiture lourde donne rarement de bons résultats en agrément et consommation. Voilà pourquoi nous mesurons nous-mêmes la consommation des véhicules pour s'approcher d'une valeur réaliste.



Mes voitures de la quinzaine

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

1^{er} Lexus NX

300h 197 ch

2^e Subaru WRX STI

2.5T 300 ch

3^e Mercedes Classe C SW

200 BlueTec 170 ch

4^e BMW Série 3 Touring

320d 184 ch

5^e Ford Ecosport

1.5 TDCi 90 ch

Quel plaisir, ce Lexus NX 300h en ville ! Confortable, silencieux, vif, son système hybride en fait une citadine idéale. Voilà, d'ailleurs, le paradoxe de ce véhicule. Un SUV de 4,63 m, confortable, doté d'un châssis affûté et de 197 ch, est a priori plus enclin à abattre des kilomètres. Mais sur route ou autoroute, il perd tout son agrément... à cause de la chaîne cinématique hybride ! Dommage.



Y. LEFEBVRE

Mathieu Chevalier, rédacteur en chef

Édito

Bientôt Noël ? Profitons-en !

Il y a, dans la démarche de s'acheter une voiture neuve, un plaisir indescriptible et incomparable à un achat d'occasion. Un modèle 0 km, dans lequel chaque option a été choisie avec soin pour qu'au final ce soit un modèle unique. Un achat plaisir qui n'exclut pas, pour la plupart d'entre nous, toutes les contraintes. À commencer par celles... financières. Heureusement, la période est propice aux bonnes affaires. Fin de mois, fin d'année, c'est l'occasion de décrocher un rabais supérieur à ce que l'on peut espérer le reste du temps. Chez les Français, naturellement, mais également chez les Allemands qui, victimes de la concurrence qu'ils se livrent entre eux, sont aussi obligés de recourir à des rabais pour remporter la décision finale d'achat. Et cela se ressent sur leurs marges par véhicule, qui ont reculé, sur quatre ans, de 3 à 20 % en fonction des marques. Alors, si vous avez décidé de vous rendre en concession, négociez et vous obtiendrez forcément quelque chose, sauf chez certaines marques très haut de gamme ainsi que chez... Dacia !

A handwritten signature in black ink that reads "Mathieu Chevalier". The signature is fluid and cursive, with a large, stylized "M" at the beginning.

Vol à fleur de piste

Dans la série des paris fous, celui de l'écurie Lotus n'est pas mal. À défaut d'avoir brillé en championnat du Monde de Formule 1, elle s'est offert une belle promotion à travers cette cascade aussi spectaculaire... qu'inutile ! L'idée : faire voler un semi-remorque au-dessus d'une monoplace. Et, au passage, battre le record du monde de saut en poids lourd avec une distance de 25,3 m. Si la F1 sort indemne de cet exercice – le pilote baisse quand même la tête –, ce n'est pas le cas du camion qui, à l'atterrissement, a laissé quelques débris sur le tarmac.

EMC2





Zone Rouge

Par Florian Chopin

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



PHOTOS CARNEWSCHINA.COM

Outre son style, le grand changement de cette nouvelle Superb résidera dans son ouverture de coffre simplifiée : il s'agira d'un hayon.

Sous le capot, la future Superb disposera uniquement de moteurs 4 cylindres essence et diesel, ainsi que d'une offre hybride rechargeable.



La silhouette de la Superb s'apparentera à celle d'un coupé-berline. Beaucoup plus avenante que l'actuelle !

LES INFOS CLÉS

Commercialisation : printemps 2015

Prix estimé : à partir de 24 500 €

La future familiale de Skoda sera vraiment Superb

SKODA PRÉPARE ACTIVEMENT LA REMPLAÇANTE DE LA SUPERB. DÉVOILÉE L'AN PROCHAIN, CETTE GRANDE BERLINE MONTERA EN GAMME ET GAGNERA EN ÉLÉGANCE. POUR LA PARTIE TECHNIQUE, ELLE REPRENDRA LES ÉLÉMENS DE LA RÉCENTE PASSAT.

Pratiques, spacieuses et offrant un rapport prix/équipement très avantageux, les Skoda sont trop souvent jugées comme des voitures *low cost*. C'est un tort ! La marque tchèque pioche dans une banque d'organes (celle du groupe Volkswagen) à la pointe de la technologie, et surtout les produits proposés ces dernières années se rapprochent nettement des standards de qualité allemands. Il ne manquait finalement qu'un soupçon d'esthétisme. La Superb actuelle manque cruellement d'élegance, notamment dans sa partie arrière. C'est surtout sur ce point que les équipes de Jozef Kaban (responsable du

style Skoda et à qui l'on doit la... Bugatti Veyron) ont œuvré pour développer la nouvelle berline familiale. Et, franchement, au vu du résultat, l'auto porte admirablement bien son nom : Superb. Les lignes sont plus tendues et la silhouette générale rappelle celle d'un coupé. La calandre se veut plus massive, mais sans ostentation, et les optiques offrent un regard affirmé. À côté, la récente Volkswagen Passat VIII prendrait déjà un coup de vieux ! Un comble, d'autant plus que les deux autos partageront la même base technique (plate-forme MQB et suspension pilotée). À l'intérieur de la Superb, la présentation affichera le même

sérieux et la même qualité que dans l'allemande ; quant à l'espace offert aux passagers arrière, il sera au moins aussi important, voire plus. En revanche, Skoda a décidé d'abandonner la double ouverture du coffre pour se porter sur un simple hayon, toujours afin de maximiser le côté pratique. Sous le capot, la nouvelle Superb disposera d'une gamme de 4 cylindres (essence et diesel) pouvant être associés à des boîtes à double embrayage (6 ou 7 rapports), ainsi qu'à une transmission intégrale. Des versions hybrides rechargeables sont également prévues au programme.



TECHNOLOGIE

ON A ESSAYÉ LA FUTURE HYBRIDE RECHARGEABLE BMW !

Assis à côté du pilote de BMW, je suis collé à mon siège ! Les deux tiers des 680 ch (couple de plus de 1000 Nm) disponibles nous propulsent sur la piste de Miramas (Bouches-du-Rhône). Le système Power eDrive comprend deux moteurs électriques : un gros (272 ch) placé sur l'essieu arrière et un petit (204 ch) à l'avant ; ils sont alimentés par une batterie lithium-ion de 20 kWh (100 km d'autonomie). Outre sur le secteur, elle se recharge via un 4 cylindres essence de 228 ch qui sert aussi de boost en cas de besoin. Il transmet alors sa puissance directement aux roues avant. En attendant sa sortie, après 2020, BMW prépare une Série 3 hybride rechargeable (2016) équipée du nouveau 2.0 essence de 180 ch associé à un électromoteur de 95 ch (35 km d'autonomie). L'auto pousse plus fort qu'une 328i (245 ch), malgré ses 165 kg supplémentaires !

85,6 milliards €

C'EST LA SOMME QUE LE GROUPE VOLKSWAGEN VA INVESTIR DANS LA RECHERCHE ET LE DÉVELOPPEMENT AU COURS DES CINQ ANNÉES À VENIR. Près de 42 milliards seront réservés à l'expansion de la gamme SUV de l'ensemble des marques du groupe allemand.

INDUSTRIE

SOCHAUX SE PORTE BIEN

L'usine PSA de Sochaux devrait produire près de 318 000 unités en 2014, soit 15 % de mieux que l'an passé. Il s'agit du premier site automobile en France et du troisième toutes industries confondues. Grâce à des modèles comme la 308, les objectifs affichés sont de 385 000 exemplaires par an d'ici à 2016.



TWEETS

QUELLES MARQUES FONT LE BUZZ ?

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

1	AUDI	14 364
2	MERCEDES	8 346
3	PEUGEOT	7 768
4	BMW	6 429
5	RENAULT	5 710

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

AUDI FINIT FORTI

Malgré le 2^e sacre de Lewis Hamilton en Formule 1 sur Mercedes, Audi est en tête de notre classement, et de loin, grâce à ses nouveautés présentées au Salon de Los Angeles, notamment avec le prototype d'A7 Sportback h-tron (hybride rechargeable et pile à combustible).

CINÉMA

UNE ASTON SPÉCIALEMENT CONÇUE POUR 007

La DB10 a été présentée à l'équipe de tournage du prochain opus de James Bond intitulé Spectre. Ne la cherchez pas dans le commerce : elle a été spécialement conçue (10 unités) pour ce 24^e film de l'agent 007, et célèbre par la même occasion les 50 ans du partenariat entre les deux labels. La fiche technique est tenue secrète et il faudra attendre le 23 octobre 2015 pour découvrir l'auto aux côtés de Daniel Craig, Monica Bellucci et Léa Seydoux. Une autre star apparaîtra, la Fiat 500. Elle sera malmenée par James Bond dans les rues de Rome.

DB10, la future Aston Martin de James Bond.



BEN STANSALL/AFP

C'EST OFF

Dacia prépare un mini-SUV

Encouragé par le succès de ses modèles, Dacia prépare un SUV qui viendrait s'intercaler entre la Sandero Stepway et le Duster, pour afficher un gabarit de 4,20 m environ. Développé sur la même base que les autres Dacia, il pourrait adopter les dernières générations de moteurs Renault, dont le 3 cylindres 0.9 TCe. Et pourquoi pas une boîte EDC ?

Quand une Citroën cache une Peugeot

Des photos espionnes d'un Citroën C4 Picasso 2^e génération surélevé circulent sur le Net. Mais selon nos informations, ce mulet servirait au développement de la plate-forme du prochain Peugeot 3008 II (2016) et non pas à celui d'une version "C Crosser" du monospace français.

Les BMW M passent à l'intégrale

Révolution chez BMW ! Les futures berlines M – à partir de la M5 en 2018 – seront proposées avec une transmission intégrale en plus des versions à propulsion.

Motif : trop de clients se détournent du constructeur bavarois pour chercher leur bonheur chez Audi.



Ce concept A7 Sportback h-tron fonctionne sur secteur ou via un réservoir d'hydrogène.



RETRouvez la Vidéo



Après avoir téléchargé l'application gratuite Flashcode, scannez ce symbole.



MERCEDES CLA SHOOTING BRAKE

Par Florian Chopin Photos Pilou

Tour de passe-passe

Comme prévu, Mercedes a utilisé pour le CLA la même recette que pour le CLS. Ainsi, le coupé-berline compact s'offre une version break de chasse à la fois élégante et plus pratique, comme nous avons pu le vérifier.



Après avoir initié le marché des coupés-berlines, Mercedes joue la carte des breaks de chasse : sa gamme en compte désormais deux.

LES INFOS CLÉS

Prix estimé : à partir de 29 800 €

Commercialisation : printemps 2015

Coffre plus généreux de 25 dm³, hayon électrique

Espace plus habitable à l'arrière

Il suffit parfois de peu pour apporter beaucoup. Prenons le CLA Shooting Brake. Après le CLS éponyme, ce deuxième break de chasse de la gamme Mercedes offre une ligne séduisante... mais il ne s'agit, à première vue, que d'une déclinaison du coupé-berline CLA apparu au printemps 2013. Sympa, mais pas de quoi se relever la nuit ! Pourtant, un détail a attiré mon attention dans le communiqué fourni par la marque : "La garde au toit à l'arrière est supérieure de 4 cm à celle de

la berline." Un élément d'autant plus remarquable que la hauteur des deux autos est strictement identique. Voilà qui a piqué ma curiosité. Afin de l'assouvir, je me suis rendu dans une station autrichienne, au nom aussi imprononçable que difficile à écrire (Hochgurgl, non loin d'Innsbruck), où Mercedes a décidé de dévoiler son nouveau modèle. Afin de mieux apprécier la différence, je suis monté à bord d'un CLA standard. Mesurant 1,78 m, je touche nettement le pavillon de l'auto, qui est dotée d'un toit panoramique ouvrant. Franchement, les 4 cm supplémentaires annoncés dans le Shooting Brake ne seraient pas du luxe.

Deux versions nous attendent donc près d'un chalet perché à plus de 2 000 m d'altitude et, une fois n'est pas coutume, je me précipite vers les places arrière. Un coup de chance, le modèle présenté dispose aussi d'un toit ouvrant panoramique, la comparaison est donc parfaite. Bien calé au fond du siège enveloppant, j'étire mon



Avec une garde au toit augmentée de 4 cm, les passagers arrière ont plus d'aisance.



Le tableau de bord est strictement le même que celui du CLA, lui-même déjà issu de celui de la Classe A.

Le Shooting Brake s'affiche comme la meilleure offre de la gamme CLA.

buste... Et non ! Rien à faire, je ne touche pas le pavillon ! J'ai même une sacrée marge. Certes, les très grands gabarits ne sentiront guère de différence dans leur inconfort. Mais il est difficile de contenter tout le monde, et le CLA Shooting Brake doit conserver une ligne dynamique. D'ailleurs, je ressors de l'auto pour le vérifier. Le tour de passe-passe a consisté à maintenir la ligne de toit depuis son point haut (situé au-dessus du conducteur) un peu plus vers l'arrière, avant de la faire redescendre sur une lunette inclinée. Le dynamisme est apporté par le dessin très effilé du vitrage.

L'autre bonne nouvelle, c'est le volume de coffre. Mercedes annonce 495 dm³, soit 25 dm³ de plus que dans la CLA. Pas énorme mais néanmoins appréciable, d'autant plus qu'avec le hayon électrique et la plage arrière à enrouleur, l'accès est bien plus pratique qu'à bord du coupé-berline ou de la Classe A, dont l'ouverture est sérieusement encombrée par les énormes feux. Enfin, la modularité est assurée par des sièges fractionnables et rabattables afin de porter le volume total à 1 354 dm³. Pour le reste, ce Shooting Brake est en tout point identique au CLA qui circule déjà sur nos routes.

MOTEURS ESSENCE OU DIESEL DE 109 ch À 360 ch

Le tableau de bord est dérivé de celui de la Classe A, avec son ergonomie bien pensée et sa finition... tout juste passable. Ses sièges avant sont parfaitement enveloppants mais gâchent un peu la visibilité vers l'avant des passagers arrière. Même constat au niveau mécanique. La gamme du Shooting Brake se composera des mêmes blocs, à l'exception du petit diesel d'origine Renault (180 CDI de 109 ch). On retrouvera ainsi les CLA 180 (122 ch), 200 (156 ch) et 250 (211 ch) pour les versions essence, et les CLA 200 CDI (136 ch) et 220 CDI (177 ch) pour les diesels. Sans oublier la version 45 AMG de 360 ch avec sa transmission intégrale.



L'avis de Florian Chopin

Quatre centimètres permettent au CLA de passer d'un coupé 2+2 à un break dynamique et logeable. À l'instar du GLA, qui s'affiche comme le meilleur des Classe A, le Shooting Brake devrait être le meilleur des CLA.

florian.chopin@mondadori.fr



Le coffre affiche un volume de 495 dm³, soit 25 dm³ de plus que celui du coupé-berline. Le hayon électrique est livré de série.

GAMME

Une famille complète

Avec l'arrivée de ce break de chasse, la gamme compacte de Mercedes est désormais complète avec 5 offres : Classe A, Classe B, GLA, CLA et CLA Shooting Brake. Nicole Baldisweiler, responsable marketing de cette gamme, nous assure qu'en effet "il n'y aura plus de déclinaisons, ni berline 4 portes ni cabriolet ; avec 5 modèles, c'est déjà pas mal." Il est vrai qu'à l'heure actuelle, la concurrence ne fait pas mieux.



Et toutes les portes s'ouvrent à vous.



Nouvelle Passat. Avec système Easy Open.

Sans concession.

Grâce à la fonction Easy Open⁽¹⁾, vous pouvez accéder rapidement et simplement au coffre de votre Passat. Au passage de votre pied sous le pare-chocs arrière, ce système déclenche l'ouverture automatique du hayon de votre voiture. Un système d'autant plus pratique qu'avec ses 1 780 L de coffre⁽²⁾, vous aurez sans doute besoin de vos mains pour essayer de le remplir.



Das Auto.

Volkswagen recommande Castrol EDGE Professional

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

(1) En option selon modèle et finition. (2) Sur Nouvelle Passat SW. **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". **Easy Open :** Ouverture facile. **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

LES NOUVELLES ARMES DE RENAULT



MÉGANE SUV

Un 4x4 nommé espoir

Il n'est jamais trop tard pour bien faire. Renault souhaite appliquer ce slogan à la lettre pour investir le segment des 4x4 de loisirs, avec un SUV Mégane qui doit permettre au constructeur français de rejoindre la tête de la meute.

Pour suivre le rythme imposé par certains de ses concurrents, Renault doit diversifier son offre. Une stratégie qui passe par le déploiement d'une gamme de SUV, le repositionnement plus haut de gamme de l'Espace et la renaissance d'Alpine.

Dossier réalisé par Florian Chopin et Thierry Emptas Illustrations Jean-François Hubert Photos Yann Lefebvre



Thierry Emptas

Rédacteur en chef adjoint

“Même s'il arrive un peu comme les carabiniers, ce futur SUV Renault, qui capitalisera sur les qualités du Qashqai, ne devrait pas décevoir.”



LES INFOS CLÉS

Prix estimé : à partir de 23 000 €

Commercialisation : printemps 2015

Plate-forme commune avec le Nissan Qashqai

Entre l'échec du Koleos et le succès du Captur, les tentatives de Renault dans l'univers des SUV n'ont rien d'un long fleuve tranquille. Mais cette fois le constructeur français semble décidé à poursuivre son offensive sur un segment où certains de ses rivaux récoltent de juteux lauriers. L'exemple vient d'ailleurs de l'intérieur même de l'Alliance, avec

le Nissan Qashqai. C'est sur la même plate-forme modulaire CMF que sera développée la déclinaison SUV de la future Mégane. Ses dimensions seront peu ou prou celles du cousin japonais (4,38 m de long, 1,81 m de large et 1,59 m de haut) mais le style sera plus rond et s'inspirera des plus récentes productions de la marque, Clio et Captur. Comme sur ce dernier, le montant arrière, dessinant une pointe vers le haut, donnera l'illusion d'un pavillon flottant pour alléger un profil marqué par une haute ceinture de caisse. Une garde au sol légèrement surélevée et quelques accessoires cosmétiques (protections de bas de caisse, sabots avant et arrière, entourages d'ailes ourlés de plastique noir...) apporteront l'indispensable touche baroudeuse. L'aménagement devrait réservé quelques bonnes surprises. Renault s'est toujours distingué par des modularités astucieuses, et ce futur

LES NOUVELLES ARMES DE RENAULT



Motorisations essence, diesel ou hybride, transmissions 4x2 et 4x4 : la gamme sera riche.

SUV ne devrait pas déroger à la règle. Gageons que suivant l'exemple du Captur les rangements seront vastes et nombreux, tandis qu'une banquette arrière coulissante permettra aux passagers de prendre leurs aises. L'équipement pourrait aussi intégrer quelques solutions nouvelles comme l'ouverture du hayon par simple détecteur sous le bouclier, et pourquoi pas une vue panoramique à 360° comme sur le Qashqai.

DES TECHNOLOGIES À LA POINTE

Sous le capot, ce SUV Mégane reprendra la gamme des moteurs essence et diesel les plus récents, dont le 3 cylindres 0,9 l TCe déjà à l'œuvre dans le Captur. S'y ajoutera un nouveau bloc 1,5 l dCi délivrant 90 et 110 ch. Cette gamme pourrait être accompagnée d'une version hybride, dont l'adoption a été intégrée dès le départ dans le développement de la plate-forme CMF. L'électromoteur pourrait même être installé sur l'essieu arrière, une architecture similaire à celle du Peugeot 3008 HYbrid4, futur rival désigné. Cela n'interdira pas Renault de proposer une transmission intégrale classique, d'autant plus facile à mettre en œuvre qu'il lui suffira de reprendre les éléments du Nissan Qashqai. Enfin, pour une conduite encore plus dynamique, le système 4Control à 4 roues directrices, proposé sur l'Espace V (voir p. 22) pourrait enrichir la panoplie des versions les plus huppées.

Si ce nouveau modèle – dont on ignore encore le patronyme – sera le fer de lance de l'offensive Renault dans l'univers des SUV, le constructeur français entend mettre les bouchées doubles avec une version XL à 7 places, cousine du Nissan X-Trail, et un SUV urbain, situé sous le Captur, inspiré du concept Kwid (voir encadrés).

UNE GAMME COMPLÈTE DE SUV

SUV Mégane XL (2017)

Au bonheur des familles

À l'instar de Nissan, Renault possédera deux SUV très similaires. Ainsi, aux côtés de la version 5 places (illustration ci-dessus), il existera un modèle capable d'embarquer jusqu'à 7 personnes, comme le X-Trail (ce sera le troisième de la gamme). La base technique sera d'ailleurs tout à fait semblable ; il devrait être proposé avec le 1,6 l dCi en 130 et 160 ch, en 2 et 4 roues motrices. Il sera disponible début 2017.

Renault Kwid (2016)

Qui peut le plus peut le moins

Présenté sous la forme d'un concept car à New Delhi en 2013, le Kwid pourrait parfaitement jouer le petit frère du Captur. Affichant la taille d'une Twingo III, l'engin reposera sur de nouveaux éléments techniques (plate-forme CMF-3),

capables d'intégrer des blocs 3 et 4 cylindres ainsi que des systèmes électriques, voire hybride rechargeable. Dès 2016, ce sera un parfait concurrent du Volkswagen Taigun.



PMU.FR

**VOUS POUVEZ
JOUER ET GAGNER
PARTOUT
OÙ QUE VOUS
SOYEZ**



Téléchargez les **APPLICATIONS PMU.fr**

Disponible sur
pmumobile.fr

Disponible sur
 App Store



RENAULT ESPACE V

La cinquième dimension

Pour rester dans la course, l'Espace a dû se réinventer, et s'il affiche toujours des dimensions impressionnantes propres à un grand monospace, il ajoute un design plus fin et entend surtout redonner le contrôle au conducteur. Mais est-il toujours un Espace ?

LE FUTUR RIVAL

Ford S-MAX II



FORD

Si l'Espace V a des rivaux issus de différents segments, le Ford S-MAX II affiche bien des similitudes avec lui, à commencer par son style dynamique. Mais il cache une habitabilité plus contenue. Espérons que sa qualité de finition sera plus avenante que sur les versions exposées au Mondial de Paris.



LES INFOS CLÉS

Prix estimé : à partir de 38 000 €

Commercialisation : avril 2015

Modularité modernisée, moteur diesel 160 ch double turbo

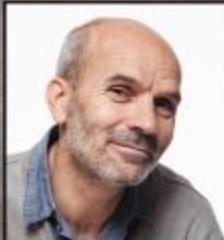
J

e vais être franc avec vous : pour moi, l'Espace était l'antithèse même du plaisir de conduite. Un énorme monospace idéal pour partir en vacances avec toute la famille (et les bagages) ou bien, une fois transformé en version Business Class, un outil parfait pour faire office de transport diplomatique. Bref, un engin dans lequel le conducteur s'efface derrière le confort des autres passa-

gers. Le fait de proposer une 3^e rangée de sièges offrant le même confort que ceux du rang 2 en était une preuve supplémentaire. Aussi, quand Renault a annoncé vouloir repenser son auto pour sortir de cet esprit de monospace, mon intérêt s'est éveillé.

Si l'encombrement est similaire à celui d'un Grand Espace IV (4,85 m), l'impression est totalement différente. Le style est désormais plus élancé, avec une ligne de pavillon non plus horizontale mais tombant vers l'arrière. Un effet accentué par le vitrage latéral qui se réduit sur la partie arrière. Ajoutez à cela une ceinture de caisse rehaussée et vous obtenez une auto qui se donne des allures de berline allemande. Chez Renault, on parle désormais de crossover. Marion Humeau, directrice adjointe de la gamme commerciale de Renault, nous explique ce que ce terme sous-entend : "Ce nouvel Espace est un mélange de SUV avec sa

LES NOUVELLES ARMES DE RENAULT



Guy L'Hospital
Responsable des essais

“Le système 4Control est une excellente idée pour ce segment. Il devrait permettre d’offrir une belle agilité à un engin qui n’a pas l’air d’en avoir...”

ceinture de caisse et son assiette élevée ainsi que sa calandre rehaussée, de berline avec son cockpit replacé face au conducteur et de monospace grâce à une modularité poussée.” Autant la berline et le monospace, je vois, autant je cherche toujours le SUV...

Si l’engin dispose d’une garde au sol supérieure de 4 cm par rapport à l’actuel Espace, c’est surtout par des artifices visuels que les designers ont opéré. Le bas de caisse en plastique noir se fond ainsi quasiment avec le bitume. Cet élément aura toutefois l’avantage d’éviter de salir vos pantalons en montant à bord. Car il faudra bel et bien monter à bord du nouvel Espace. La marche fait 55 cm ! Une telle hauteur, cumulée à la ligne de toit fuyante, n’augure pas une bonne garde au toit. Si Renault, par la voix de M^{me} Humeau, nous affirme que “l’habitabilité est meilleure que dans la précédente version, même au niveau du pavillon”, nos mesures semblent prouver le contraire. Du moins

sur certaines cotés, dont la garde au toit justement ! À l’arrière, le nouveau venu rend 3 cm à l’Espace IV et 8 cm au Grand Espace... Guy, responsable des essais de *L’Auto-Journal*, n’étant pas le plus grand de la rédaction, tout va bien pour lui. En revanche, je préviens d’ores et déjà Mathieu, notre rédacteur en chef, qu’il sera moins à son aise avec son 1,87 m. Même en largeur l’aisance n’est pas la même que dans l’actuelle génération. En revanche, l’espace réservé aux jambes est tout simplement royal (*voir notre tableau p. 25*). Renault joue dans la même cour qu’une BMW Série 7 Limousine. Et cet espace entre les sièges est obtenu alors que l’assise arrière a été rallongée.

UNE NOUVELLE PHILOSOPHIE POUR LA MODULARITÉ

Le rang 2 dispose toujours de trois sièges parfaitement identiques et coulissants sur 17 cm. Guy se demande toutefois pourquoi les ceintures de sécurité n’ont pas été intégrées directement dans les sièges, ce qui aurait évité de voir celle du milieu pendre du plafond. Aucune réponse ne nous a été fournie... Ces sièges se basculent aisément et dévoilent un large accès vers les deux places arrière. À la vue de cette 3^e rangée, je commence à comprendre la nouvelle philosophie de cette 5^e génération. Pour la première fois dans la dynastie Espace, il s’agit de strapontins escamotables dans le plancher. Au moins, il n’y aura plus besoin de trouver un endroit (au sec) pour les stocker. En revanche, il faudra demander aux passagers du rang 2 de s’avancer au maximum pour bénéficier d’un minimum d’espace vital. Les grands gabarits éviteront ces places, au risque de voyager avec les genoux dans le menton;



Les sièges de rang 2 sont identiques les uns aux autres et coulissent sur une amplitude de 17 cm. Les sièges reculés à fond, l'espace aux jambes est royal.

pour les autres, le confort sera certes moins bon mais il n'y aura rien de rédhibitoire. D'autant que des cavités bien pensées permettront de placer les pieds sous les assises de devant. On regrettera seulement de ne pouvoir bénéficier à ces places de la luminosité apportée par les deux toits panoramiques, dont l'un est ouvrant.

Au rayon des bonnes idées, la commande prévue dans le coffre pour rabattre tout ou partie des cinq sièges est excellente. On l'utilisera presque rien que pour voir le ballet des sièges... Il est également possible d'effectuer la même opération depuis la console avec le R-Link II (écran capacitif aussi sensible qu'une tablette tactile). Ce système multi-



Le coffre affiche 660 dm³ de volume et les sièges se rabattent facilement pour proposer un plancher plat.



Un système ingénieux permet de basculer aisément les sièges pour offrir un large accès vers les strapontins du coffre.

Habitabilité	Espace V	Grand Espace IV
Dimensions L / l / h / emp. (m)	4,85 / 1,87 / 1,68 / 2,88	4,86 / 1,90 / 1,75 / 2,81
Longueur aux jambes AR mini / maxi (cm)	19 / 36	15 / 33
Largeur aux coudes AV / AR (cm)	156 / 154	156 / 157
Garde au toit AV / AR (cm)	96 / 92	103 / 100
Volume du coffre (dm ³)	660	646
Moteurs		
Essence	1.6 TCe 200 (EDC7)	-
Diesel	1.6 dCi 130 (BVM6) et 160 ch (EDC7)	2.0 dCi 130, 150 et 175 ch



Les informations essentielles à la conduite s'affichent (enfin !) face au conducteur. Il dispose même d'un affichage tête haute.

LES NOUVELLES ARMES DE RENAULT



L'Espace V mélange les genres mais reste un grand monospace prêt pour le voyage.

média est disponible dès l'entrée de gamme (Life). Renault affiche ainsi clairement sa volonté de proposer un Espace très bien équipé dès le premier niveau de finition (optiques 100 % LED, clim auto, toit panoramique vitré fixe, accès et démarrage mains-libres, navigation, multiples capteurs...). La montée en gamme se fera avec l'ajout d'une sellerie cuir ou d'assistants à la conduite comme l'affichage tête haute via une lame, le 4Control (quatre roues directrices), la suspension pilotée ou le système Multi-Sense qui agit sur différents paramètres (moteur, direction, ambiance lumineuse...) selon le mode de conduite voulu.

RENAULT ENTRE DANS L'ÈRE DE LA VOITURE ADAPTATIVE

Le conducteur est donc plus qu'un simple chauffeur, il reprend le contrôle. Il est le seul à disposer des informations relatives à la conduite (hormis celles de la navigation) et la console sur laquelle se trouve le levier de vitesses (ici la version EDC7) est légèrement orientée vers lui. La technologie by-wire (sans câble) utilisée pour la commande de la boîte de vitesses à double embrayage permet de libérer un large espace. Au total, avec la boîte à gants tiroir (comme dans le Captur), l'Espace dispose de plus de 30 dm³ de rangements disséminés dans l'habitacle, auxquels il faut ajouter les 660 dm³ du coffre (en 5 places).

Côté qualité, Renault a fait un bel effort mais il y a trop de matériaux différents. Un point sur lequel les ingénieurs de Mercedes, partenaire de Renault, n'interviendront pas. Ils ont pour objectif d'améliorer l'assemblage des différentes structures. Une mise au point qui explique le retard de commercialisation. Un mal pour un bien, l'Espace V représente la vision qu'a Renault du haut de gamme, et il se doit d'être irréprochable. L'Espace V a mûri au point de devenir une auto du xx^e siècle. Les places arrière n'étant plus utilisées à plein temps, autant satisfaire celui qui sera toujours à son bord : le conducteur. Avec sa technologie embarquée, celui-ci devrait retrouver le plaisir de conduire. Réponse au printemps prochain, lors des premiers essais sur route.



La nouvelle plate-forme modulaire peut recevoir les quatre roues directrices du système 4Control, ainsi que la suspension pilotée.



L'Espace V dispose d'une signature lumineuse 100 % à LED dès le premier niveau de finition. Une véritable montée en gamme.

NOUS AVONS CHOISI LA BANQUE QUI SAIT COMMENT FINANCER NOS PROJETS DE FUTURS RETRAITÉS.



— UN TAUX ATTRACTIF —
SUR LES PRÊTS PERSONNELS AUTO,
TRAVAUX OU PROJET⁽¹⁾

3,70 %
TAEG
FIXE

de 7 000 € à 20 000 €
sur 30 à 60 mois, **sans frais de dossier**,
du 03/11 au 20/12/2014

PRENEZ RENDEZ-VOUS
AVEC UN CONSEILLER
EN BUREAU DE POSTE



BANQUE ET CITOYENNE

FAITES UNE SIMULATION AU 0 805 901 930⁽²⁾ OU SUR LABANQUEPOSTALE.FR⁽³⁾



Flashez ce code et faites une simulation de votre prêt personnel sur votre mobile.

Exemple⁽⁴⁾ : pour un Prêt personnel Auto, Travaux ou Projet de 8 000 € sur 48 mois au taux débiteur fixe de 3,64 %, soit un TAEG fixe de 3,70 %, le remboursement s'effectue en **48 mensualités de 179,35 €. Montant total dû : 8 608,80 €**.
Pas de frais de dossier. Assurance Décès Invalidité⁽⁵⁾ facultative : TAEA de 1,45 %, soit 5 €/mois (non inclus dans la mensualité) soit un montant total dû sur la durée totale du prêt de 240 €.

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

⁽¹⁾ Offre réservée aux particuliers sous réserve d'étude et d'acceptation définitive de votre dossier par le prêteur. Vous disposez d'un délai légal de rétractation de 14 jours calendaires révolus. ⁽²⁾ Appel gratuit depuis un poste fixe + surcoût éventuel selon l'opérateur. ⁽³⁾ Coût de connexion selon le fournisseur d'accès. ⁽⁴⁾ Exemple sur la base d'une première échéance à 30 jours. Offre valable du 03/11/2014 au 20/12/2014 inclus. ⁽⁵⁾ Selon conditions contractuelles. Prêteur : La Banque Postale Financement – S.A. à Directoire et Conseil de Surveillance au capital de 2 200 000 €. Siège social : 34 rue de la Fédération, 75737 Paris CEDEX 15. RCS Paris 487 779 035. Code APE 6492Z. Intermédiaire d'assurance immatriculé à l'ORIAS sous le n° 09 051 330. La Banque Postale Financement est une filiale de la Banque Postale. Distributeur/intermédiaire de crédit exclusif du prêteur : La Banque Postale - Société Anonyme à Directoire et Conseil de Surveillance au capital de 4 046 407 595 euros - Siège social et adresse postale : 115 rue de Sèvres - 75 275 Paris Cedex 06 - RCS Paris 421 100 645 - Code APE 6419Z, intermédiaire d'assurance, immatriculé à l'ORIAS sous le n° 07 023 424. Assureur : SOGECAP – S.A. d'Assurance sur la Vie et de Capitalisation au capital de 1 168 305 450 € entièrement libéré, régie par le Code des Assurances – RCS Nanterre 086 380 730. Siège social : 50 avenue du Général de Gaulle, 92093 Paris La Défense CEDEX. SOGECAP est une filiale de la Société Générale qui détient une participation de plus de 10 % dans La Banque Postale Financement. Autorité de Contrôle Prudentiel et de Résolution, 61 rue Taitbout, 75009 Paris.

LES NOUVELLES ARMES DE RENAULT

ALPINE Pour l'image

Renault réussit à l'international grâce à ses modèles Dacia. Pour se donner une image de sportivité, la marque a choisi de faire renaître le blason Alpine, qui bénéficie d'une notoriété solide, et pas seulement en France...



Mathieu Chevalier
Rédacteur en chef

“Conduire une Alpine est un rêve de gosse. Messieurs de chez Renault Sport, faites en sorte que la réalité soit à la hauteur.”

LES INFOS CLÉS

Prix estimé : à partir de 45000 €

Commercialisation : mi-2016

Coupé léger et performant

Objectif : 3000 ventes par an dans le monde

Voilà, ça y est, elle est prête ! Du moins dans sa partie esthétique, ainsi que pour la fiche technique. “Elle”, c'est la nouvelle Alpine, qui pourrait être présentée, en avant-première, en toute fin d'année prochaine, pour une commercialisation prévue dans le courant de l'été 2016. Pourtant, après le départ de Carlos Tavarès, l'initiateur de la renaissance du label, et la fin du partenariat avec Caterham, le projet aurait pu péricliter. Bien au contraire, les équipes de Dieppe attendent avec impatience de commencer la production de cette Berlinette du XXI^e siècle.

AU MOINS 250 ch ET UNE TAILLE MANNEQUIN

Le rapprochement n'est pas juste un coup marketing, l'auto rappelle bel et bien l'A110 qui a fait les beaux jours de la marque bleue, avec ses galbes, ses optiques allongées, ses phares à longue portée ronds et son capot arrière se prolongeant loin vers la poupe. Ce capot cachera un moteur 4 cylindres 1.6 turbo générant 250 ch (au moins). Une puissance qui devrait permettre d'offrir de belles performances à une auto dont le poids sera contenu sous les 1 200 kg. Franchement, on a hâte...

Alpine l'a échappé belle, son retour annoncé aurait pu ne jamais se faire. Mais aussi séduisant soit-il, ce futur coupé devra afficher une rentabilité rapide, et ce, pas seulement sur le marché français, pour ne pas revivre le flop du Spider (1 800 exemplaires entre 1996 et 1999).



ARMES DE SÉDUCTION MASSIVE

En faisant appel au Néerlandais Laurens van den Acker, en 2010, pour reprendre en main le style maison, Renault s'est donné les moyens de séduire à nouveau. Pari réussi au vu des ventes de Clio et de Captur. Mais il faut enfoncez le clou et prouver que l'attraction peut fonctionner sur tous les segments, et surtout sur les plus

rentables. La refonte de l'Espace est un premier pas avant l'arrivée de modèles inédits pour la marque : SUV en tout genre, Alpine... Outre ce design attractif, Renault tentera de séduire par des technologies contemporaines dignes des modèles haut de gamme. Le Losange prend enfin le bon wagon.

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

EN COMPLÉMENT DE LA GARANTIE CONSTRUCTEUR

**NOUVELLE
CIVIC**
TECHNOLOGIE
D I E S E L
1.6 i-DTEC



**4 300 €
D'AVANTAGE CLIENT⁽³⁾**

GAMME CIVIC À PARTIR DE
19 490 €⁽²⁾

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

(1) Offre valable pour toute commande d'une Civic 1.6 i-DTEC neuve immatriculée en France métropolitaine entre le 01/07/14 et le 31/12/14 (hors ventes à sociétés de transport de personnes ou de marchandises et aux Loueurs Courte et Longue Durée). Garantie moteur 10 ans, kilométrage limité à 1 000 000 km, sur les éléments suivants : moteur, distribution et accessoires de distribution, refroidissement, alimentation, composants électriques moteur. Garantie assurée par Icare Assurance selon conditions générales n°21409053, conditions détaillées sur honda.fr/civic - Icare Assurance, entreprise régie par le code des assurances, S.A. au capital de 1 276 416 € - RCS Nanterre B 327 061 339.

(2) 19 490 € : prix d'une Civic 1.6 i-DTEC Elegance après déduction de 2 120 € de remise Concessionnaire et de 1 600 € d'aide à la reprise «autres marques» (aide réservée à la reprise d'un véhicule d'une autre marque conditionnée à l'acceptation de la reprise par votre Concessionnaire Honda participant). (3) 4 375 € : avantage client total composé de 2 120 € de remise Concessionnaire, de 1 600 € d'aide à la reprise «autres marques» et de la garantie moteur 1 million de km⁽¹⁾ d'une valeur de 655 €. Tarif au 01/07/2014. Offre réservée aux particuliers chez les Concessionnaires participants et dans la limite des stocks disponibles pour toute immatriculation avant le 31/12/14. **Prix catalogue du modèle présenté Civic Tourer 1.6 i-DTEC Exclusive Navi** avec option peinture métallisée (560 €), pare-chocs Aéro (798,66 €) et jantes Krypton (2 779,26 €) : **35 627,92 €**. Consommation et émissions du modèle présenté : 3,9 l/100 km en cycle mixte et 103 g/km de CO₂. *Donnez vie à vos rêves. www.honda.fr

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

BMW

Série 2

Active Tourer

Le premier monospace de BMW s'offre une version xDrive à transmission intégrale, pour augmenter son adhérence en toutes circonstances. Disponible dans un premier temps sur les versions **220d (190 ch)** et **225i (231 ch)** avec la nouvelle boîte automatique à 8 rapports (d'origine Aisin), ce système repose sur un embrayage multidisque à gestion électrohydraulique (différent de celui de la Mini Countryman All4) permettant un transfert plus rapide du couple entre l'avant et l'arrière. Pas besoin d'attendre une perte d'adhérence ou un patinage : à travers de nombreux paramètres (vitesse, position de l'accélérateur...), cette transmission anticipe sa mise en action. Sur la route, cela permet d'enchaîner les virages avec sérénité, même sur chaussée humide. **Cette option s'élève à 2000 €, l'Active Tourer est accessible à partir de 39 450 €.**

Fiat 500X

Après la série limitée de lancement (voir L'AJ n°919), c'est l'heure de la présentation de la gamme complète. La 500X s'offre ainsi six finitions pour quatre moteurs (**deux essence : 1.6**

L'ACTU DE VOTRE MARQUE

De
A
à
Z

Par Florian Chopin



110 ch et 1.4 MultiAir 140 ch ; deux diesels : 1.6 MultiJet 120 ch et 2.0 MultiJet 140 ch). Seul le plus puissant des diesels est proposé en 4x4, avec une boîte automatique à 9 rapports. Dès l'entrée de gamme, l'auto dispose du frein de stationnement électrique et de l'aide au démarrage en côte, mais pas de la climatisation (Pop). Le radar de recul et les détecteurs de pluie et de luminosité arrivent sur le troisième niveau (Popstar). La version Cross se veut baroudeuse, avec un habillage spécifique, des barres de toit et la transmission intégrale. Les versions Lounge et Cross+ disposent de l'accès et du démarrage mains-libres et des phares au xénon. **Le prix d'appel est à 15 990 € mais la vraie gamme commence à partir de 17 690 €.**

Jaguar F-Type



Jaguar voudrait-il imiter Porsche et ses nombreuses déclinaisons de 911 ? La gamme de la F-Type en prend le chemin, avec une offre passant de six à quatorze déclinaisons. On note ainsi l'arrivée d'une boîte manuelle à 6 rapports sur les V6. **La version S boîte automatique (380 ch) peut désormais être associée à une transmission intégrale**, tout comme le V8 de la R (550 ch). Elles se reconnaissent à un bossage plus prononcé et de nouvelles entrées d'air. Cela concerne aussi bien le coupé que le cabriolet. À noter que les V6 peuvent recevoir la répartition du couple au freinage. Ces déclinaisons seront disponibles dès le printemps 2015 et permettront de proposer une **entrée de gamme plus accessible (environ 65 000 €) mais aussi un haut du chapeau à près de 110 000 €.**

Nissan Navara

La gamme du pick-up est remaniée, avec de nouvelles appellations plus en adéquation avec le reste de l'offre : Visia, Optima et Connect Edition. On retrouve ainsi, sur le cœur de gamme :

Opel Adam



le régulateur/limiteur de vitesse, la climatisation automatique bizona, les antibrouillards, le kit mains-libres, les sièges avant chauffants. Le Navara se reconnaît à ses nouvelles jantes de 17 pouces et ses marchepieds latéraux. **L'auto dispose de trois blocs diesel: les 4 cylindres 2.5 de 144 ch et 190 ch et le V6 3.0 dCi de 231 ch.** La gamme débute à partir de 25 940 € pour la version King-Cab (4 places) et 27 940 € pour la Double-Cab.

Qashqai

Un an après son arrivée sur le marché, le Qashqai s'offre une mise à jour, avec notamment un moteur inédit. **La gamme essence s'enrichit en effet du 1.6 DIG-T de 163 ch.** Disponible

Look de sportive pour la petite citadine d'Opel, équipée pour l'occasion d'un bloc essence de 150 ch.

avec une boîte manuelle à 6 rapports et uniquement en 4x2, l'engin est homologué pour 5,8 l/100 km avec des jantes de 17 pouces. La consommation grimpe de 0,2 l/100 km avec des montes plus généreuses. **Cette version s'affiche entre 26 540 et 30 640 €.** L'autre nouveauté concerne le bloc DIG-T 115 qui peut désormais recevoir une transmission à variation continue XTronic pouvant proposer jusqu'à 7 rapports en mode séquentiel. Comptez 1 500 € de plus. À noter que **la finition Connect Edition s'enrichit de la vue 360° et de jantes de 18 pouces (dommage pour la consommation...).** Par ailleurs, **les tarifs de l'ensemble des modèles augmentent de 300 €,** à l'exception de l'entrée de gamme...

Opel Adam

Avec la version S, prévue pour le printemps prochain, la gamme de l'Adam sera complète. **L'auto sera équipée du 4 cylindres 1.4 turbo délivrant 150 ch,** associé à la boîte manuelle à 6 rapports. Le 0 à 100 km/h est franchi en 7,9 s (0,2 s de mieux qu'une Abarth 500). Esthétiquement, elle reçoit des bas de caisses spécifiques, un bouclier arrière plus enveloppant, une lame sous le pare-chocs avant, un bœquet arrière et une canule d'échappement chromée. **Son prix: 18 900 €.**

VW Golf SW

La puissance est de 300 ch et le volume du coffre de 605 dm³. Volkswagen propose, sous le capot de son break compact, le **moteur 2.0 TSI de 300 ch,** associé à la **DSG à 6 rapports et à la transmission intégrale.** L'auto dispose du châssis adaptatif (DCC) et d'une assiette abaissée de 20 mm. Le 0 à 100 km/h ne prend que 5,1 s et la consommation est homologuée pour 7 l/100 km. L'auto sera disponible au printemps 2015 à un **tarif avoisinant les 42 700 €.**

QUAND ON
CHANGE
DE VOITURE,
ON CHANGE
AUSSI D'ASSUREUR.
NON ?



Un devis tout de suite
sans vous déplacer
www.nexx.fr

0800 080 000

En semaine de 8h30 à 20h
et le samedi de 8h30 à 17h.
Appel gratuit depuis un poste fixe,
surcoût éventuel selon opérateur.

nexx
DIRECT

Mensonges et vérités **LES HYBRIDES...**

Annoncées un jour comme le futur de l'automobile, accusées le lendemain même des pires maux, les voitures hybrides ont le don de diviser. À l'heure où l'offre se développe à grande vitesse, il était crucial de faire le point. Et de remettre les pendules à l'heure.

Par Brice Perrin

... sont les championnes de la conso

D'après nos mesures, la Toyota Auris hybride domine largement la plus frugale des compactes diesel, la Peugeot 308 BlueHDi 120. Une vérité uniquement valable en ville, où la première se contente de 4,8 l/100 km tandis que la seconde réclame 5,3 l/100 km. Mais les choses s'inversent sur autoroute : l'Auris devient nettement plus gourmande (6,2 contre 5 l/100 km) que la 308. Hybride ou thermique, tout dépend donc de vos usages et attentes... Mais nos mesures montrent que l'amplitude des écarts de consommation est très importante avec un modèle hybride.

VRAI
FAUX

... sont écologiques

FAUX

C'est l'éternel débat : qui de la voiture hybride ou thermique est la plus écologique ? Réponse : aucune des deux ! Certes, la voiture hybride limite la pollution locale en ville en maximisant l'usage de son moteur électrique, mais les terres rares nécessaires pour fabriquer ce dernier ainsi que le lithium utilisé dans la plupart des batteries sont responsables de catastrophes écologiques en Chine et en Amérique du Sud.



... vont remplacer les voitures thermiques

FAUX

Les modèles hybrides ont représenté moins de 3% des immatriculations à l'échelle mondiale l'an passé. Pas de quoi menacer l'hégémonie des moteurs thermiques. La projection la plus optimiste (issue du cabinet KPMG) annonce que les hybrides (rechargeables ou non) atteindront 47% des ventes en 2019. Les moteurs "à l'ancienne" seront donc encore majoritaires dans cinq ans.

... sont, en diesel, la meilleure solution

FAUX

Lancé en 2011 par PSA, le mode hybride diesel est tentant sur le papier. Oui, mais... L'agrément est médiocre à cause de la transition grossière entre les deux modes de propulsion ; le gain en consommation est beaucoup moins spectaculaire que sur une base essence, puisque le moteur diesel est à la base moins gourmand. Et le coût est bien plus élevé. Résultat : l'hybride diesel sera abandonné par PSA d'ici trois ans.

... sont préférables à l'électrique

VRAI

L'inconvénient de l'hybride est d'imposer un surpoids à cause de deux moteurs et de deux sources d'énergie différentes (carburant et batteries). Mais il compense par sa polyvalence. À l'inverse, les électriques sont entravées par une autonomie inférieure à 200 km. Une technologie de rupture sera nécessaire pour doubler ou tripler la densité énergétique des batteries, et remplacer les hybrides par des 100 % électriques.

42

C'EST LE NOMBRE DE MODÈLES HYBRIDES, RECHARGEABLES OU NON, disponibles actuellement sur le marché français. Ils sont répartis sur 18 marques, Lexus étant celle qui en propose le plus avec 7 versions différentes. La moins chère est la Toyota Yaris (19 200 €), la plus onéreuse est la Porsche 918 Spyder (778 000 €).

... se valent toutes

FAUX

L'appellation "hybride" désigne une motorisation qui associe un moteur électrique et un bloc thermique. Deux catégories se distinguent : les *mild hybrid* (le moteur électrique n'est là que pour aider) et les *full hybrid* (le moteur électrique est assez puissant pour assurer la propulsion). Certaines hybrides (appelées *plug-in*) embarquent une batterie plus grande qui peut être rechargeée, et offrent une autonomie d'environ 50 km en mode électrique, alors qu'elle n'est que de 2 à 3 km pour les hybrides classiques. Enfin, la transmission peut être manuelle, automatique, à variateur...

... sont des voitures chères

FAUX

À l'achat, les voitures hybrides semblent coûteuses : d'abord parce que, exceptée la Yaris, ce sont toutes de grosses voitures, bien équipées, avec une puissance située dans le milieu de gamme. Mais une fois le bonus écologique déduit, les hybrides sont souvent au même tarif, voire moins chères que les diesels équivalents. Leur fiabilité souvent sans reproche vous fera faire de grosses économies sur les frais d'entretien, et le système de freinage sera moins soumis à l'usure. Et la carte grise est souvent gratuite !



DES IMMATRICULATIONS QUI S'ENVOIENT

En France, de moins de 2 900 unités annuelles en 2005, les ventes de voitures hybrides sont passées à près de 47 000 l'an dernier : elles ont été multipliées par 16 ! Le vrai coup d'accélérateur a été donné en 2011, première année où les ventes d'hybrides ont dépassé 10 000 voitures. Il est vrai que dans l'intervalle l'offre s'est singulièrement étoffée.



L'HYBRIDE EN 5 DATES

1900

La Lohner-Porsche, développée par Ferdinand Porsche, est la première voiture hybride. Son moteur thermique entraîne uniquement le générateur.

1997

Toyota lance la Prius, première hybride produite en grande série – 300 unités seront vendues la première année !

2009

La première hybride rechargeable produite en série est présentée : il s'agit de la Toyota Prius Plug-in, qui opte pour des batteries lithium-ion.

2011

La première voiture hybride diesel au monde est une française : il s'agit de la Peugeot 3008 HYbrid4.

2013

Hybride rime désormais avec performance : les trois supercars du moment (McLaren P1, Ferrari LaFerrari et Porsche 918) sont toutes hybrides.

Assoier un moteur électrique et un bloc thermique : l'idée n'est pas nouvelle. En 1900, la Lohner-Porsche développée par Ferdinand Porsche disposait déjà de moteurs électriques et d'un bloc thermique. Mais c'est évidemment Toyota qui a donné la plus grande impulsion à cette technologie avec le lancement de la Prius en 1997. Le groupe japonais a dépassé, en septembre dernier, la barre des 7 millions de voitures hybrides vendues, sous les marques Toyota et Lexus, dont 1,28 million sur la seule année 2013. La star reste évidemment la Prius, mais entre 2014 et 2015, le groupe aura lancé 15 nouveaux modèles hybrides sur la planète !

Cette technologie qui a su s'imposer au Japon en quelques années peine à conquérir les foules en Europe, et notamment en France où les hybrides ne représentaient, en 2013, que 2,6 % des immatriculations. La première cause demeure l'hégémonie du diesel, qui offre des consommations très basses et un agrément nettement supérieur sur autoroute – au Japon, les vitesses moyennes sont très modestes et la plupart des parcours se font en milieu urbain.

À LA CONQUÊTE DU MARCHÉ FRANÇAIS

Le marché des hybrides n'est pas morose pour autant : il a été multiplié par quatre en France entre 2011 et 2013, mais avec 47 000 immatriculations en 2013, sur un total de 1,8 million de voitures, il n'y a pas de quoi pavoiser et aucune raison d'annoncer une révolution. Et pas question d'espérer un miracle hybride grâce à la

Chine : sur le premier marché automobile mondial, les hybrides et électriques ne représentent, depuis le début de l'année, que 0,2 % des ventes ! Les motorisations hybrides sont aujourd'hui nombreuses, fiables, frugales et déclinées sur de multiples segments. Dès lors, que leur manque-t-il pour conquérir le cœur des automobilistes français ? Dans un marché qui, des primes à la casse aux taxes sur les carburants est désorienté par un mélange d'incitations et de punitions fiscales, la réponse est simple : des mesures réglementaires !

La première réglementation, peut-être la plus efficace, est le bonus dit "écologique", qui récompense les voitures peu émettrices de CO₂. Un bonus qui est hélas devenu alambiqué puisque le ministère du Développement durable rappelle pour les hybrides que "les véhicules émettant moins de 110 g/km de CO₂ sont éligibles au bonus de 3 300 €", en ajoutant que "l'aide ne peut excéder 8,25 % du coût d'acquisition, sans pouvoir être inférieure à la somme de 1 650 €". Sortez vos calculettes ! Et les hybrides rechargeables, grâce à des normes absurdes, sont encore plus avantagées puisque, par exemple, la Porsche 918 (V8 4,5 l et 887 ch) peut bénéficier d'un bonus grâce à des émissions officielles de 79 g/km...

Mais la question est de savoir ce qu'il adviendra de ce marché si le bonus est supprimé. L'état de délabrement des filières E85 et GPL donne un indice. Sauf à assister au développement rapide de centres-ville interdits aux moteurs thermiques, la situation ne sera pas bouleversée. D'ailleurs, Honda a même pris la décision

de cesser en Europe la commercialisation de ses modèles hybrides, hormis la Jazz. Une quarantaine de modèles sur le marché et des consommations ultra-basses en ville ne suffisent pas à faire décoller les hybrides ? Pas grave, car elles vont finir par se vendre grâce à un modèle industriel plus rationnel : plutôt que des voitures spécifiques (comme la Prius), les constructeurs développent actuellement des hybrides plus simples et moins coûteuses. Pas par choix mais par obligation : en 2020, les émissions de CO₂ moyennes d'une gamme ne devront pas dépasser 95 g/km, et la solution la plus évidente consiste à opter pour l'hybridation.

ADAPTABLE AUX MOTEURS EXISTANTS

Les coûts de développement seront plus faciles à amortir si les choix technologiques s'étendent aux gammes entières. Le concept "d'hybride abordable" de Valeo ressemble à l'alterno-démarreur relié au moteur avec une courroie, mais avec un moteur électrique plus largement dimensionné qu'un alternateur. Résultat : une technologie qui reste accessible (quelques centaines d'euros) et facile à adapter sur des motorisations existantes, tout en permettant une propulsion 100 % électrique à basse vitesse. Commercialisation prévue pour 2016.

Pour autant, il reste encore difficile de déterminer avec précision l'avenir des hybrides : le cabinet PwC annonce que seulement 4,7 % de la production mondiale sera constituée d'hybrides en 2020, et l'Agence internationale suppose que les hybrides totaliseront 21 % des immatriculations en 2035. Qui a raison ? Réponse dans quelques années...

Les ventes de modèles hybrides explosent mais leur part de marché reste faible : à peine 2,6 % en France.

EN CE MOMENT, BEAU TEMPS SUR VOS PROJETS.



35°

VENT :
E à 10 km/h

DÉCOUVREZ
AUSSI
L'ASSURANCE
AUTO CETELEM*

4,09 %
TAEG fixe⁽¹⁾

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

Pour 10 000 € empruntés sur 48 mois
hors assurance facultative :
48 mensualités de 225,88 €
Montant total dû :

10 842,24 €

OFFRE DE PRÊT PERSONNEL VALABLE DU 25/11/2014 AU 22/12/2014. EXEMPLES :

TAEG fixe ⁽¹⁾	Taux débiteur fixe	Durée du crédit	Montant emprunté	Mensualité (hors assurance facultative)	Nombre de mensualités	Intérêts	Montant total dû	Coût mensuel de l'assurance jusqu'à 54 ans ⁽²⁾	Coût total de l'assurance	Taux annuel effectif de l'assurance
4,09 %	4,02 %	48 mois	10 000 €	225,88 €	48	842,24 €	10 842,24 €	6,78 €	325,44 €	1,57 %
4,09 %	4,02 %	48 mois	15 000 €	338,82 €	48	1 263,36 €	16 263,36 €	10,16 €	487,68 €	1,57 %
4,09 %	4,02 %	48 mois	20 000 €	451,76 €	48	1 684,48 €	21 684,48 €	13,55 €	650,40 €	1,57 %

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

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

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

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

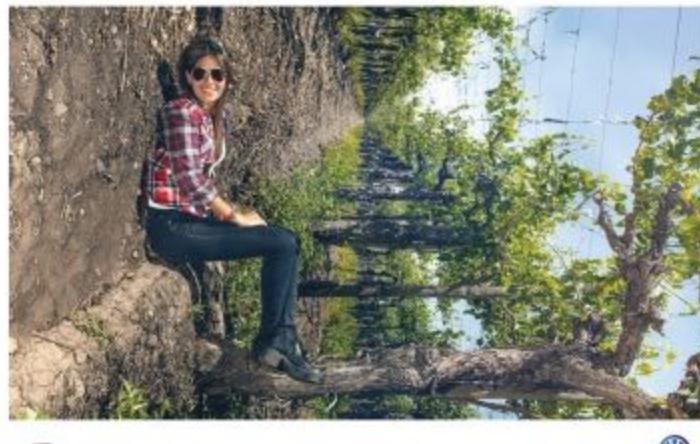
Rendez-vous sur
cetelem.fr
(coût de connexion selon opérateur)


Cetelem
PLUS RESPONSABLES, ENSEMBLE

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

PUB**Amarok and roll**

Pour faire comprendre à ses clients chiliens l'intérêt de l'arceau qui équipe son gros tout-terrain Amarok, Volkswagen a décliné la même idée sur trois visuels sens dessus dessous. À défaut d'être explicite, la publicité a le mérite de susciter un début de questionnement...

**[EN BREF]****COCORICO... YOTA !**

La voiture la plus produite en France en 2014 n'est pas gauloise mais japonaise : il s'agit de la Toyota Yaris ! C'est ce qui ressort des données du cabinet Inovev, qui annonce une production de 225 000 exemplaires cette année pour l'usine de Valenciennes, soit 2,6 millions de voitures fabriquées depuis 2001.

INSOLITE**Un fondu d'automobile**

Nous vous avions présenté les vieilles américaines enchevêtrées de l'artiste britannique Christopher Labrooy dans *L'Auto-Journal* n° 896. Le graphiste récidive un an plus tard en torturant des pick-up dans des entrelacs numériques impressionnantes de réalisme, avec une œuvre baptisée *Contes de l'élasticité automobile*. Ses modélisations en 3D sont toujours aussi décalées et toujours aussi belles !

**BIOCARBURANT****Des vitamines dans le réservoir**

Les chercheurs de l'université de Mie, au Japon, ont mis au point un biocarburant à base d'oranges. Des micro-organismes capturés dans de la sciure de bois décomposent la cellulose et le résultat fermenté pendant dix jours. Le liquide obtenu a été testé avec succès : il serait, d'après l'équipe, plus efficace et moins corrosif que le bioéthanol. Mais il faut tout de même 3 kg d'oranges pour obtenir 20 ml de carburant...

EN CHIFFRES**LE MARCHÉ FRANÇAIS EN NOVEMBRE**

*Immatriculations de voitures neuves par rapport à novembre 2013

-2,3%*

135 070

C'est le nombre de voitures neuves immatriculées en France en novembre. Cela représente 1,63 million d'unités depuis janvier, soit + 1,1 % par rapport à 2013.

+30,5%

C'est la hausse des immatriculations de BMW, qui enregistre la plus belle progression du mois de novembre. BMW, avec 4 162 unités, reste derrière Mercedes (5 412) et Audi (4 755).

7 063

C'est le nombre de Clio IV immatriculées en novembre. Avec 94 071 unités vendues en 2014, la citadine est numéro un (5,8 % de part de marché).



“En France, le moteur diesel a longtemps été privilégié. Il l'est encore. Cela a été une erreur, il faut progressivement revenir dessus avec intelligence et pragmatisme.”

Manuel Valls, Premier ministre, le 28 novembre lors de la conférence environnementale.



THIBAUD MORITZ/IP3/MAXPPP

Fiers de fournir le cuir d'un grand nombre de véhicules d'

EXCEPTION

à travers le monde, depuis 150 ans, et pour encore longtemps

Depuis 1865, nous fournissons les cuirs les plus luxueux et les plus durables au monde, pour équiper les plus beaux véhicules de la planète. Aujourd'hui, à l'aube de notre 150ème année, notre détermination à être la marque de cuirs automobiles la plus respectée au monde et un partenaire essentiel pour nos clients, est plus forte que jamais. Notre nouveau logo et notre nouveau slogan contribuent à symboliser notre quête perpétuelle de l'excellence—être véritablement de **classe mondiale**—dans tout ce que nous entreprenons. EagleOttawa.com



EAGLE OTTAWA
AUTOMOTIVE LEATHER
Be world-class.

Au volant avec...

PASCAL RUCH

PRÉSIDENT-DIRECTEUR GÉNÉRAL
TOYOTA FRANCE

“La Yaris est la voiture la plus fabriquée en France.”

Nouveau style et renouvellement des stars de la gamme sont les axes de développement de Toyota. En attendant un inédit SUV compact.

L'Auto-Journal : L'Aygo signe une nouvelle identité. Pourquoi ?

Pascal Ruch : La marque Toyota véhicule, historiquement, la qualité, la durabilité et la fiabilité. Récemment, s'est ajoutée l'innovation, en particulier au niveau environnemental. Nous devons maintenant faire progresser l'aspect émotionnel via le design.

L'AJ : Ce style sera-t-il généralisé ?

P. R. : Nous raisonnons au niveau mondial, il faut qu'une Toyota soit reconnaissable partout. Mais nous n'irons pas jusqu'à avoir le même style sur toute la gamme.

L'AJ : Le restylage de la Yaris, c'est 50 % de pièces inédites.

Est-ce une nouvelle génération ?

P. R. : Nous avons investi trois à quatre fois plus que lors d'un restylage

classique, de l'ordre de 100 millions d'euros. C'est le segment le plus concurrentiel du marché et la Yaris est notre modèle le plus important. Elle s'exporte même aux États-Unis. Nous ne pouvions pas prendre le risque d'être distancés.

L'AJ : La Yaris est fabriquée en France. Est-ce un argument ?

P. R. : Il y a une dizaine d'années, ce critère n'entrait pas dans le top 10 des raisons d'achat. Une étude menée l'année dernière montre qu'il est aujourd'hui entré dans le top 5. Je pense que c'est un argument qui va avoir de plus en plus de poids.

L'AJ : Avez-vous l'impression d'être un cas à part dans l'Hexagone ?

P. R. : Notre *business model* fonctionne parce que nous avons une usine compacte et des process de fabrication récents. Fabriquer des hybrides à forte valeur ajoutée contribue aussi à la rentabilité. Aujourd'hui, la Yaris est la voiture la plus fabriquée en France !



Le nouveau style doit permettre à Toyota de gagner en aspect émotionnel.



Un tiers des nouvelles Aygo sont vendues en finition supérieure, contre 20% avant.

OUI/ NON

La concurrence des Peugeot 108 et Citroën C1 est-elle loyale ?

oui

L'hybride pourra-t-elle se passer d'aides à l'achat ?

oui

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

non

Travaillez-vous sur d'autres sportives type GT86 ?

oui

L'AJ : La sensation de patinage sur les hybrides est souvent critiquée. Travaillez-vous dessus ?

P. R. : C'est le point principal d'attention de nos ingénieurs : faire progresser l'agrément et baisser la consommation. On y parviendra en augmentant la contribution des moteurs électriques dans l'accélération.

L'AJ : Pourquoi le RAV4 reste-t-il éloigné des ténors de la catégorie ?

P. R. : C'est un modèle relativement stable en termes de ventes mais il ne peut plus, à lui seul, couvrir l'ensemble du marché des SUV.

L'AJ : C'est l'objectif du concept C-HR, dévoilé au Mondial ?

P. R. : Oui, mais ce ne sera pas un petit RAV4. Il aura son identité esthétique, une nouvelle plate-forme et recevra la 4^e génération de la technologie hybride.

L'AJ : Vous lancez un modèle à hydrogène. Pourquoi ?

P. R. : Nous travaillons sur toutes les technologies : l'hybride, l'hybride rechargeable, le 100 % électrique et l'hydrogène. Je ne pense pas qu'une seule technologie s'imposera.

L'AJ : Si Toyota était une marque hors automobile...

P. R. : Panasonic pour l'innovation, la présence mondiale mais aussi les partenariats européens, avec Leica. Et Aldebaran, spécialisée dans les robots humanoïdes, pour son génie inventif.

SES 3 VOITURES



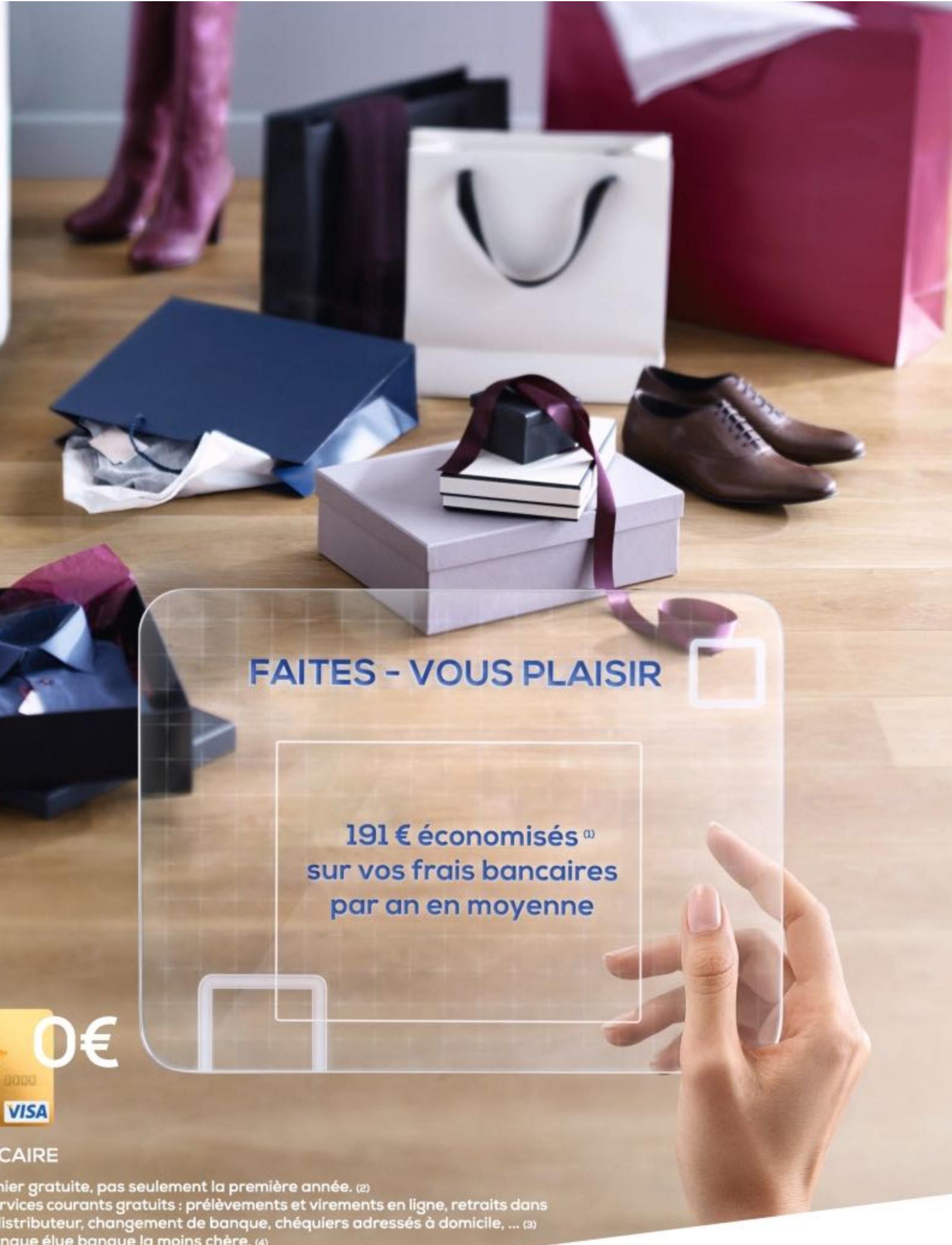
RENAULT 5
La première



TOYOTA RAV4
L'actuelle



MERCEDES 300 SL
Le rêve



COMPTE BANCAIRE

- Carte Visa Premier gratuite, pas seulement la première année. (2)
- De nombreux services courants gratuits : prélèvements et virements en ligne, retraits dans n'importe quel distributeur, changement de banque, chéquiers adressés à domicile, ... (3)
- Boursorama Banque élue banque la moins chère. (4)

3120 appel gratuit depuis un poste fixe
boursorama-banque.com

Boursorama
Banque
La banque en ligne avec son époque

01net

3.50€ seulement

The image shows three issues of the magazine 01net, each with a different cover design and content highlights:

- Issue N° 805 (Cover):** Headline "TOUTES NOUVEAU 2015". Other highlights include "Bouquinez à l'œil (ou presque)" (p. 60), "Les six banques en ligne qui cassent les prix" (p. 72), and "YouTube, nouvelle cambrioleurs" (p. 30).
- Issue N° 807 (Cover):** Headline "Faut-il céder à...". Other highlights include "DÉCOUVERTE Raspberry Pi, un vrai mini-ordi à 30 €" (p. 30) and "ENQUÊTE YouTube, nouvelle cambrioleurs" (p. 30).
- Issue N° 808 (Cover):** Headline "CHROMEBOOKS de vrais PC à 300 €". Other highlights include "BANC D'ESSAI CHROMEBOOKS de vrais PC à 300 €" (p. 30), "DÉCOUVREZ LA HIGH-TECH QUI SOIGNE" (p. 30), and "EDUCATION Les meilleurs sites Web de soutien scolaire" (p. 60).



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

LE MAGAZINE DE LA HIGH-TECH PLAISIR

LA QUINZAINE DU SERVICE ESSAIS



WOLFGANG

L'équipe de L'Auto-Journal

LES ESSAYEURS



Guy L'Hospital

Méline Priam



Stany Meurer

Pascal Richard

LES TECHNICIENS



Frédéric Haas

Vincent Coppin

Dossier LE TOP 30 DES ESSAIS 2014 ■ p. 53

“Pas d'ostracisme à L'AJ: Smart Fortwo et Lamborghini Huracán ont chacune leur place dans le Top 30 des essais...” *Guy L'Hospital*



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



EN DIRECT DE MONTLHÉRY



CLEMENT CHOULOT

“Avec 148 cm de largeur aux coudes aux places arrière, le Jeep Renegade embarque trois personnes tout en offrant 7 cm de plus que la moyenne de la catégorie.”

Frédéric Haas

“Le C4 Cactus BlueHDi 100, avec son nouveau moteur Euro 6, offre le record de la catégorie en consommation avec 5,1 l de moyenne, soit 0,7 l/100 km de moins !”

Vincent Coppin

LE PROTOCOLE DES MESURES aj

Nos deux techniciens passent au crible plus de 450 modèles par an et font 60 000 km de roulage sur l'autodrome de Linas-Montlhéry. L'anneau de vitesse (2,5 km) et le circuit routier (6,5 km) font office de juges de paix en matière de comportement. Accélérations, reprises et vitesse maxi sont mesurées avec un radar Projetel. Les consommations, elles, sont vérifiées à l'aide d'un débitmètre Flowtronics précis au 100^e de litre. La base de données AJ compte plus de 5 000 modèles.

Tous les modèles à l'essai

Audi S1	p. 80
Audi TT	p. 75
BMW i8	p. 81
BMW M4	p. 69
BMW Série 2 Active Tourer	p. 70
BMW Série 3 Touring	p. 84
BMW Série 4 Gran Coupé	p. 67
BMW X4	p. 60
Citroën C4 Cactus	p. 78
Fiat 500X	p. 64
Ford Mondeo	p. 58
Ford Mustang	p. 74
Hyundai i20	p. 89
Jaguar F-Type R	p. 73
Jeep Renegade	p. 66
Lamborghini Huracán	p. 57
Land Rover Discovery	p. 62
Lexus NX	p. 54
Mercedes Classe C	p. 79-84
Mercedes GLA	p. 71
Mini Cooper 5 p.	p. 68
Nissan Pulsar	p. 55
Nissan Qashqai	p. 71
Peugeot 108	p. 73
Peugeot 208 GTi	p. 61
Peugeot 308	p. 75
Porsche 911	p. 42
Porsche Macan	p. 77
Renault Twingo	p. 72
Skoda Fabia	p. 56
Smart Fortwo	p. 55
Subaru WRX STI	p. 50
Volkswagen Golf Sportsvan	p. 58
Volkswagen Passat	p. 76

1^{er} essai XL

PORSCHE 911 ■ Carrera GTS PDK 430 ch ■ 131 779 €* ■ NOUVELLE GÉNÉRATION ■

(*Malus inclus)



Porsche livre de série toutes les options sportives des 911 sur la GTS... tout cela pour le prix du seul kit moteur 430 ch (X51 pour les experts). Vous avez dit cadeau ?

DÉLIT D'INITIÉ

Dans la famille 911, donnez-moi la GTS. Au petit jeu des multiples versions de l'icône, celle-ci combine le meilleur de la sportivité avec son flat 6 atmosphérique. Pour puristes exclusivement. *Par* Jacques Chevalier *Photos* Tibo



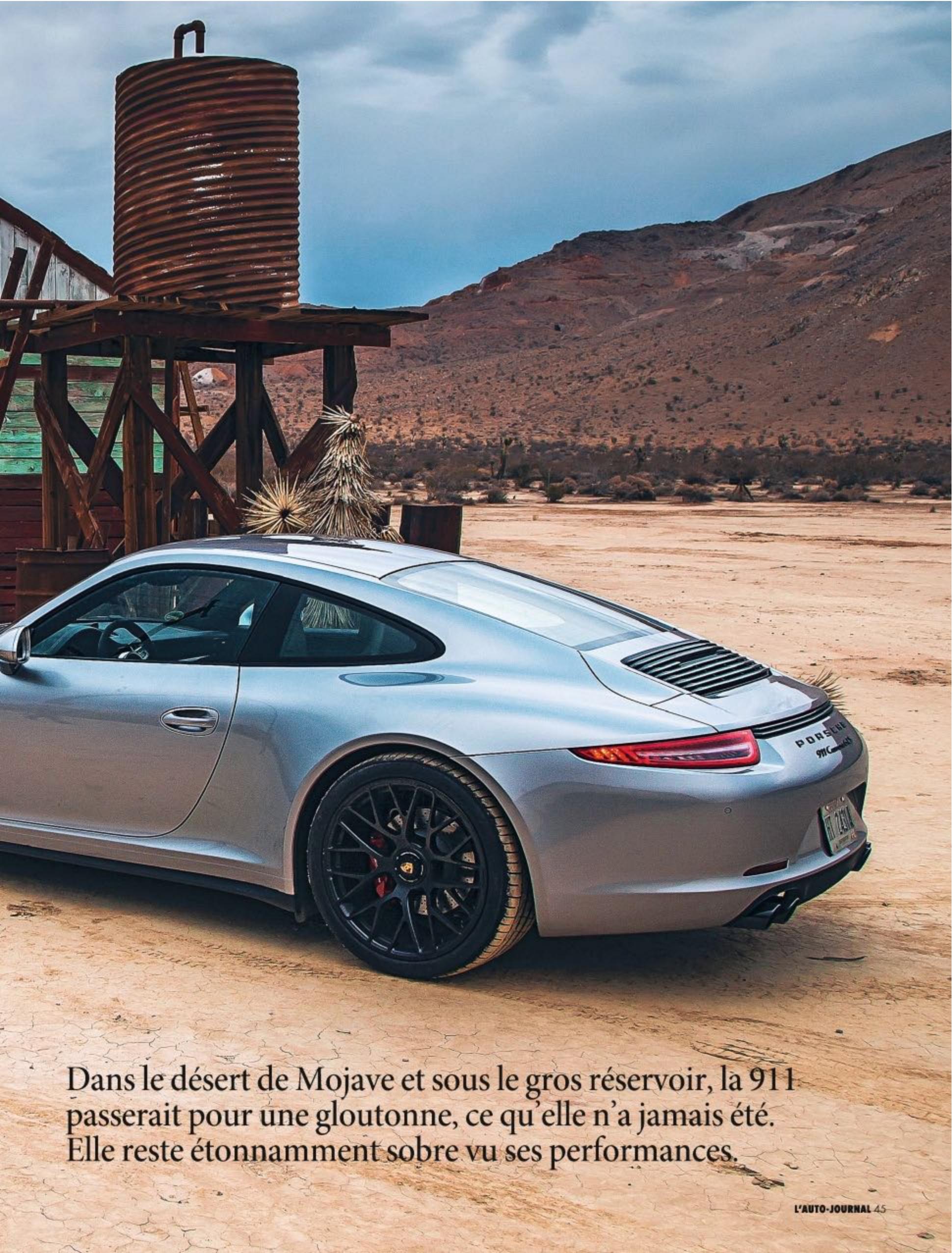


GAMME

GTS, une histoire qui se cherche

Derrrière ces trois lettres se cache la mythique 904 Carrera, une voiture de course des années 60 homologable pour la route ! Reprenant le prestigieux sigle dans les années 80, Gran Turismo Sport allait échoir à la Porsche 928 puis, après une longue éclipse, au Cayenne GTS en 2007. Le principe ? Retenir les options les plus sportives pour les réunir sur un modèle non turbo, tout en haussant les performances. Avec 430 ch, la nouvelle 911 GTS est au niveau d'une 997 GT3 (435 ch). Désormais, toutes les Porsche ont leur version GTS.





Dans le désert de Mojave et sous le gros réservoir, la 911 passerait pour une gloutonne, ce qu'elle n'a jamais été. Elle reste étonnamment sobre vu ses performances.



PAS DE TEMPS À PERDRE

La vocation circuit transparaît avec ce chrono idéalement placé au sommet du tableau de bord, avec sa petite montre analogique insérée dans le cadran.



DEUX TEMPS, UN MOUVEMENT

Les palettes de la boîte PDK robotisée permettent de prendre la main et de décider du changement des 7 rapports. On préfère malgré tout la boîte manuelle pour son caractère «authentique».



UN TEMPS DE RETARD
Le grand écran du GPS ne compense pas toujours certaines lenteurs, la GTS arrivant sans doute plus vite que prévu par les programmeurs sur les changements de direction.



PLEIN LA VUE

Les phares de la GTS peuvent être dotés de LED (1 530 € en option) avec réglage automatique du flux lumineux en fonction de la vitesse et du trafic. Ils ne nous ont pas totalement convaincus avec une portée limitée en feux de croisement.

GANTS DE VÉLOURS

L'intérieur mèle cuir et Alcantara.
Sur demande, le cuir étendu reste possible.
Mais pour la préhension du volant à grosse
jante, il n'y a rien à redire.

À LA DEMANDE

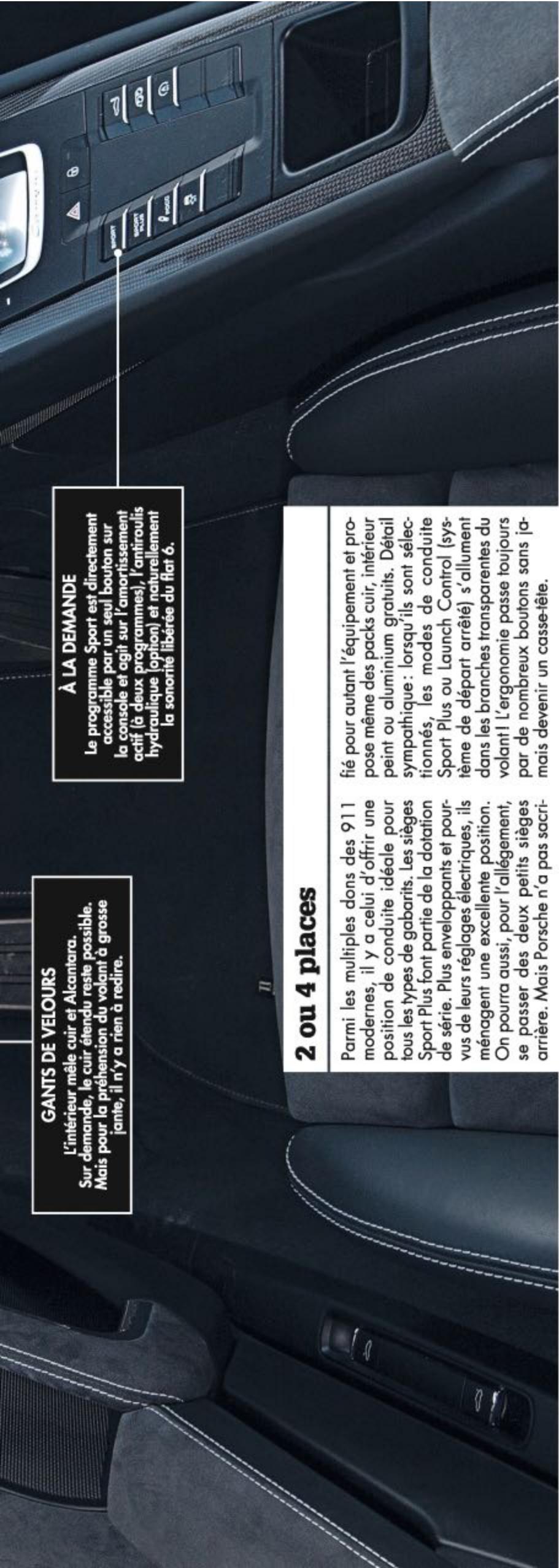
Le programme Sport est directement accessible par un seul bouton sur la console et agit sur l'amortissement actif (à deux programmes), l'antiroulis hydraulique (option) et naturellement la sonorité libérée du Flat 6.

2 ou 4 places

Parmi les multiples dons des 911 modernes, il y a celui d'offrir une position de conduite idéale pour tous les types de gabarits. Les sièges Sport Plus font partie de la dotation de série. Plus enveloppants et pourvus de leurs réglages électriques, ils mé使人 anent une excellente position. On pourra aussi, pour l'allégement, se passer des deux petits sièges arrière. Mais Porsche n'a pas sacrifi

é pour autant l'équipement et propose même des packs cuir, intérieur peint ou aluminium gratuits. Détail sympathique : lorsqu'ils sont sélectionnés, les modes de conduite Sport Plus ou Launch Control (système de départ arrêté) s'allument dans les branches transparentes du volant ! L'ergonomie passe toujours par de nombreux boutons sans jamais devenir un casse-tête.

Dans les nombreuses fonctions offertes, offre le fascinant témoin de G encaissés en courbe, on pourra choisir des fonds de cadres gris ou rouges (+ 594 €).





Les rétros SportDesign à double mât livrés de série pourront être remplacés par les classiques rétroviseurs rabattables de la 911.

Con la brocarde assez souvent, la liste des variantes techniques et des options donne invariablement le tournis sur les voitures allemandes et notamment sur les Porsche. Si les vertiges de l'amour peuvent conduire à quelques dérapages – au sens propre comme au figuré –, se voir proposer une 911 qui réunit le meilleur de ce que tous les puristes de la marque souhaitent rassembler sur leur voiture est une opportunité rare. Surtout s'il est englobé dans un forfait plus avantageux que l'addition de chacune des options. Porsche vient de le faire, ou plutôt de le refaire sur la 911 Type 991 qui succède ainsi à la Type 997 lancée il y a seulement quatre ans. Signe commun de reconnaissance : GTS, trois lettres magiques dans l'histoire de la marque qui évoquent une exécution routière très sportive. À distinguer des RS qui sont avant tout ciblées compétition et peuvent rouler sur la route.

Une GTS est donc le résultat d'un savant dosage de diverses options, réunies sur une Carrera S. En premier lieu, la X51 qui permet actuellement à une S de bondir de 400 ch à 430 ch. Effet induit par la nouvelle admission à résonance acoustique et 6 papillons, et une courbe de couple plus remplie pour

offrir davantage de tonicité à mi-régime. Si la valeur maxi ne change pas (440 Nm), elle est obtenue 150 tr/mn plus haut. Les arbres à cames, la gestion électronique, la forme et le polissage des tubulures diffèrent. Pour faire bonne mesure, ajoutons l'échappement sport et la possibilité de choisir, pour les boîtes de vitesses à 7 rapports, entre la manuelle et la PDK à double embrayage (4 176 €).

GTS À TOUTES LES SAUCES

De la même façon, Porsche propose la GTS en 2 ou 4 roues motrices (+ 6 900 €), en coupé et en cabriolet (+ 12 540 €). Mais pas en Targa alors que, en puisant dans la liste des options, il serait possible de se fabriquer une GTS sur cette carrosserie.

PLUS

- Mécanique envoutante
- Polyvalence unique
- Un mythe au prix d'une sportive

MOINS

- Caractère électroniquement encadré
- Gabarit devenu volumineux
- Faible écart de puissance avec la S



Les roues de 20 pouces à écrou central type Turbo sont le privilège de la GTS.



On pourra enlever les marquages GTS extérieurs, notamment à l'arrière où il y a de la lecture pour celui qui suit. Sans ces indications, la GTS est reconnaissable à ses fonds de phares et les sorties d'échappement teintés en noir, les rétroviseurs à deux mâts et à la grille noire reliant les feux arrière.

Une 911, c'est avant tout une beauté formelle, certes intemporelle mais qui, pour y parvenir, doit beaucoup aux soins constants des designers. Il suffit de placer une 991 aux côtés d'une 997 pour s'apercevoir du bond générationnel ; même la GT3 RS rencontrée durant notre essai apparaît toute petite comparée à la cadette ! Certes, il y a la carrosserie large des Carrera 4, unique aux GTS quel que soit le nombre de roues motrices. Mais il y a aussi la croissance des dimensions qui a amoindri la maniabilité de la 991.

Le progrès est ainsi fait que de nombreuses prestations doivent entrer sous cette carrosserie et on reste émerveillé que Porsche parvienne à loger autant de choses sous le capot d'une Carrera 4 GTS à boîte PDK. Tentez de l'ouvrir et vous ne verrez qu'une trappe basculer pour accéder aux utilités : les conduits permettant seulement de rétablir les niveaux.

S'il n'est pas aisément visible, le moteur reste



Le débat entre 2 et 4 roues motrices n'est toujours pas tranché, les deux modèles ayant leur personnalité et leur clientèle.



Le profil paraît inchangé, pourtant il ne cesse d'évoluer au fil des générations et reste toujours aussi fascinant.



La grille noire réunissant les feux arrière signe les versions GTS. Celle-ci devient un bandeau lumineux étroit sur les Carrera 4, GTS ou non.

très présent dès l'instant où on aura tourné la clé de contact, toujours fichée dans le tableau de bord à gauche du volant. Indescriptible et pourtant si caractéristique par ses sonorités envoûtantes, il dresse le poil d'autant plus que la position Sport aura été sélectionnée. À réservoir hors des villes car les tonalités sauvages qu'il délivre alors en poussant jusqu'à 7 500 tr/mn prennent des accents wagnériens.

BOÎTE MANUELLE OU PDK

Le tonus exprimé par ce moteur est époustouflant, même si on se laisse volontiers impressionner aujourd'hui par la claque d'un turbo. Mais l'atmosphérique permet de doser de façon millimétrique le volet des gaz en exploitant les 7 rapports de boîte. Le déplacement précis et huilé du levier mécanique de la nouvelle boîte faite avec ZF permet de renouer avec des sensations de jadis, en prise directe avec la bête. Un mano à mano jouissif auquel le conducteur a beaucoup plus l'impression de participer qu'avec la si parfaite boîte PDK à double embrayage, encore plus rapide mais vous enlevant une part de vos responsabilités. De surcroît, la BVM7 fait une concession à l'électronique avec un coup de gaz commandé du plus bel effet au changement des rapports.

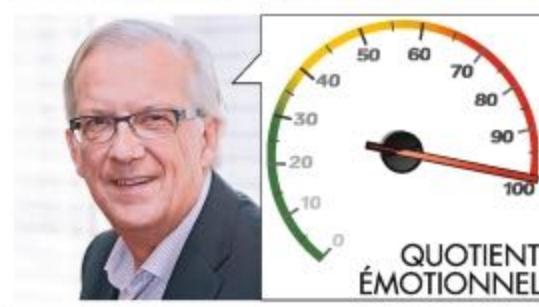
En revanche, l'avantage de la PDK est de pouvoir changer de rapport en plein appui, sans lâcher le volant braqué ou de bénéficier de l'automatisme dans les embouteillages avec une tolérance confondante. Un passage

sur le circuit de Willow Springs (au nord de Los Angeles) nous a permis de confirmer ce qui apparaissait déjà comme une évidence sur la route : cette propension à virevolter dans les courbes grâce au Porsche Torque Vectoring. Ce différentiel actif visant à stabiliser la voiture mais également à l'aider à tourner devient entièrement électronique et variable (PTV Plus) avec la boîte robotisée, ce qui permet d'envoyer des ordres ciblés de freinage à la roue intérieure au virage.

La suspension dynamique du moteur, l'amortissement actif PASM et le châssis Pack Sport Chrono, abaissé de 10 mm, livrés de série, pourront être agrémentés pour les plus exigeants par le PASM Sport qui descend la garde au sol de 20 mm et inclut un becquet avant plus proéminent et un aileron arrière se déployant plus loin pour un meilleur appui à haute vitesse. Pas forcément utile par les temps qui courent, même si l'impressionnant confort n'en souffre pas vraiment. Lové dans les excellents sièges sport ajustables, dans une position de conduite naguère impossible et qui est devenue idéale, on peut songer tout à coup à ce qu'apporte la 911 à notre monde moderne, une passerelle à travers les époques d'où émerge la permanence de sensations rares et fortes, celles qu'on croyait disparues.

L'avis de Jacques Chevalier

Ce fantasme absolu a de solides raisons d'être encore là et de donner la leçon aux autres. Son incroyable homogénéité et sa polyvalence encore préservée trouvent un relief particulier avec la Carrera 2 GTS. Fin du fin, j'opterais pour la boîte manuelle.



Porsche 911 Carrera GTS PDK

LA TECHNIQUE

Un flat 6 qui gagne une trentaine de chevaux et qui "prend" près de 8 000 tr/mn en régime maxi !

Moteur / Transmission

Puissance maxi	430 ch à 7 500 tr/mn
Couple maxi	440 Nm à 5 750 tr/mn
Type	6 cylindres à plat
Cylindrée / Puissance fiscale	3 800 cm ³ /NC
Transmission	aux roues arrière
Boîte / nombre de rapports	robotisée double embrayage / 7

Châssis

Direction	assistance électromécanique
Diamètre de braquage	NC
Suspensions AV / AR	type McPherson/multibras
Freins AV / AR	disques ventilés
Pneumatiques AV / AR	245/35 ZR 20 / 305/30 ZR 20
Roue de secours	kit anticrevaison

Dimensions / Poids

L / l / h / empattement	4,51 / 1,86 / 1,30 / 2,50 m
Poids	1445 kg

LA CONDUITE

Plus de 300 km/h en vitesse maxi, la GTS couvre le 1 000 m départ arrêté en seulement 22,5 s selon le constructeur. Freinage impeccable.

Performances*

0 à 100 km/h	4 s
Vitesse maxi	304 km/h

LA VIE À BORD

La 911 GTS reste étonnamment confortable pour une sportive de ce niveau. Aspects pratiques en option.

Coffre*

Volume de coffre AV/AR	125 / 260 dm ³
------------------------	---------------------------

LE BUDGET

Si sa consommation demeure très basse pour ce genre de voiture, le prix de la 911 GTS s'envole. Comptez 120 000 € hors options.

Prix	123 779 €
Loyer (2 ans, 20 000 km)	NC
Bonus / malus (CO ₂)	malus 8 000 € (233 g/km)
Garantie	2 ans, km illimité

Équipements de série

6 airbags, capteur de pression des pneus, clim auto bizona, écran central tactile 7 pouces, ESP, feux diurnes à LED, jantes alliage 20 pouces, ordinateur de bord, phares bixénon adaptatifs, pack Sport Chrono, rétros ext. dégivrants et rabattables élec., sièges sport, stop/start, volant cuir réglable en hauteur et en profondeur.

Options

Affichage limitation de vitesse (420 €), aides au stationnement avant et arrière (948 €), Bluetooth (612 €), disques de frein céramique (8 500 €), intérieur tout cuir (4 008 €), peinture métallisée (1 188 €), Porsche Communication Management PCM avec module navigation Europe (3 174 €), régulateur de vitesse adaptatif (2 340 €), rétros anti-éblouissement + capteur de pluie (552 €), sièges chauffants (474 €), toit ouvrant en verre (2 268 €).

Consommations

Mixte	8,7 l/100 km
Urbaine / Extra-urbaine	12,2 / 6,7 l/100 km
Autonomie / Réservoir	690 km / 64 l

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

*Données constructeur

Pays de fabrication : Allemagne

LA NOTE TECHNIQUE



C'est sans doute l'un des meilleurs compromis entre route et circuit. La Carrera GTS est toujours prête à faire monter le taux d'adrénaline.

LES EXPERTS AJ

Peu de voitures peuvent prétendre séduire à la fois Franck, le pilote, et Ghislain, le taxi. La Subaru WRX STI fait partie de ces perles rares. Parvient-elle à mettre tout le monde d'accord ?

Si, comme Franck, vous trouvez le look rallye trop voyant, il est possible d'opter pour une version sans aileron et 500 € moins chère.

AMAURY CIBOT



J. PEYROU



Plus que les performances, c'est le comportement exceptionnel qui a séduit les experts ; mais Franck est resté sur sa faim au chapitre du freinage.



"C'est impossible de rouler doucement, la WRX STI n'aime pas ça." Ghislain ne se voit pas faire de la ville avec la Subaru. Embêtant pour un taxi.

TIBO



Une sportive dans laquelle on peut voyager à quatre, avec armes et bagages, il en existe peu sur le marché, souligne Ghislain.

JOEL PEYROU



Le 4 cylindres boxer est un monument, la WRX STI un mythe... Pourvu qu'elle le reste encore longtemps !



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

“La Subaru WRX STI ne se conduit pas, elle se pilote.”

L'AVIS DU PILOTE

“Je me demande comment Subaru a pu mettre sur la route un modèle aussi pointu à conduire ! C'est une vraie voiture de compétition. Je reconnais bien Subaru dans sa générosité à faire des voitures ultra-sportives, mais le moindre nid-de-poule se traduit par une entorse aux cervicales pour le conducteur. Le moteur marche fort, la boîte est bien étagée et très précise, mais tellement raide qu'elle en devient lente. L'attaque de la pédale de freins ne me plaît pas et je trouve que le freinage n'est pas si efficace que cela. Autre grief : quand on lève le pied de l'accélérateur, il y a un temps de réaction avant que le moteur ne retombe en régime. En revanche, la tenue de route est tout simplement irréprochable : que du bonheur ! Cette WRX STI, ça doit être l'éclat totale sur un circuit, mais c'est aux antipodes de ce que l'on a envie d'avoir sur la route.”

“Un modèle à classer au patrimoine historique.”

L'AVIS DE L'ESSAYEUR

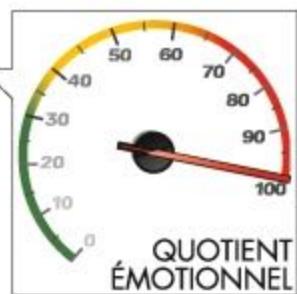
“Je vais être franc : je trouve la Subaru WRX STI parfaitement inadaptée à une utilisation quotidienne. **Inconfortable sur route, indomptable en ville, chère à l'achat, chère à l'usage** (11,2 l/100 km à allure normale), elle pourrait être clouée au pilori sans la moindre clémence. **Sauf que cette WRX STI est aussi une des plus extraordinaires machines à distiller de l'adrénaline que j'ai eu l'occasion de conduire.** C'est probablement la dernière authentique sportive dans un marché où on demande désormais aux voitures de savoir tout faire, quitte à ne rien faire vraiment bien. Un comportement hallucinant d'efficacité, des performances explosives (25,6 s aux 1 000 m départ arrêté, 5,4 s pour passer de 90 à 130 km/h) et un caractère qui rappelle les sportives des années 80 : la WRX STI mérite d'être protégée... car son espèce est en voie de disparition.”

“Impossible de s'endormir au volant de cette voiture !”

L'AVIS DU TAXI

“L'ambiance est sportive mais je trouve la planche de bord soignée, malgré tout. L'imitation carbone et la sellerie des sièges font leur effet. Je suis super-bien assis dans les baquets. **Quand on n'a pas l'habitude de ce genre de sportive, il faut un temps d'adaptation.** L'embrayage est très dur, ce qui est gênant en ville. Son dosage n'est pas facile et le moteur n'aime pas les bas régimes. C'est quasiment impossible de rouler doucement, la WRX STI n'aime pas ça ! La suspension ne gomme aucune des aspérités de la route et chaque micro-mouvement au volant entraîne un changement de cap. Le son du moteur est très sympa et les sensations sont grisantes. **On est très bien installé à l'arrière, la place aux jambes est bonne et les rangements suffisants.** La banquette se rabat, ce qui est toujours pratique, même sur une sportive. Et le coffre est hyper-généreux.”

Franck



Mathieu



Ghislain



**Abonnez-vous à *l'auto-journal*
et passez les fêtes en musique !**



Cette superbe micro chaîne lecteur CD/MP3/FM stéréo à écran LCD vous offrira un réveil en douceur au son de votre CD préféré ou de votre radio. Elle intègre un lecteur CD/MP3 avec une programmation jusqu'à 20 titres. Son socle est amovible ce qui permet de la poser sur un meuble, ou de la fixer au mur.

- Réveil : par radio FM, CD ou alarme buzzer câble prise jack pour MP3, Ipod, prise casque, 2 enceintes 2 voies stéréo, antenne FM souple fixation murale ou sur socle (fourril), ouverture CD motorisée.

- Dimension : L 32 x l 19 x H 5,5 cm)

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 micro-chaîne pour 79€ au lieu de ~~156,74~~ € (790113)**

Je m'abonne à l'Auto-Journal (1 an - 25 n°) + la micro-chaîne au prix de 65€.(790121)

Je m'abonne à l'Auto-Journal (1 an - 25 n°) pour 64 €.(790139)

Je commande seulement la micro-chaîne 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 :

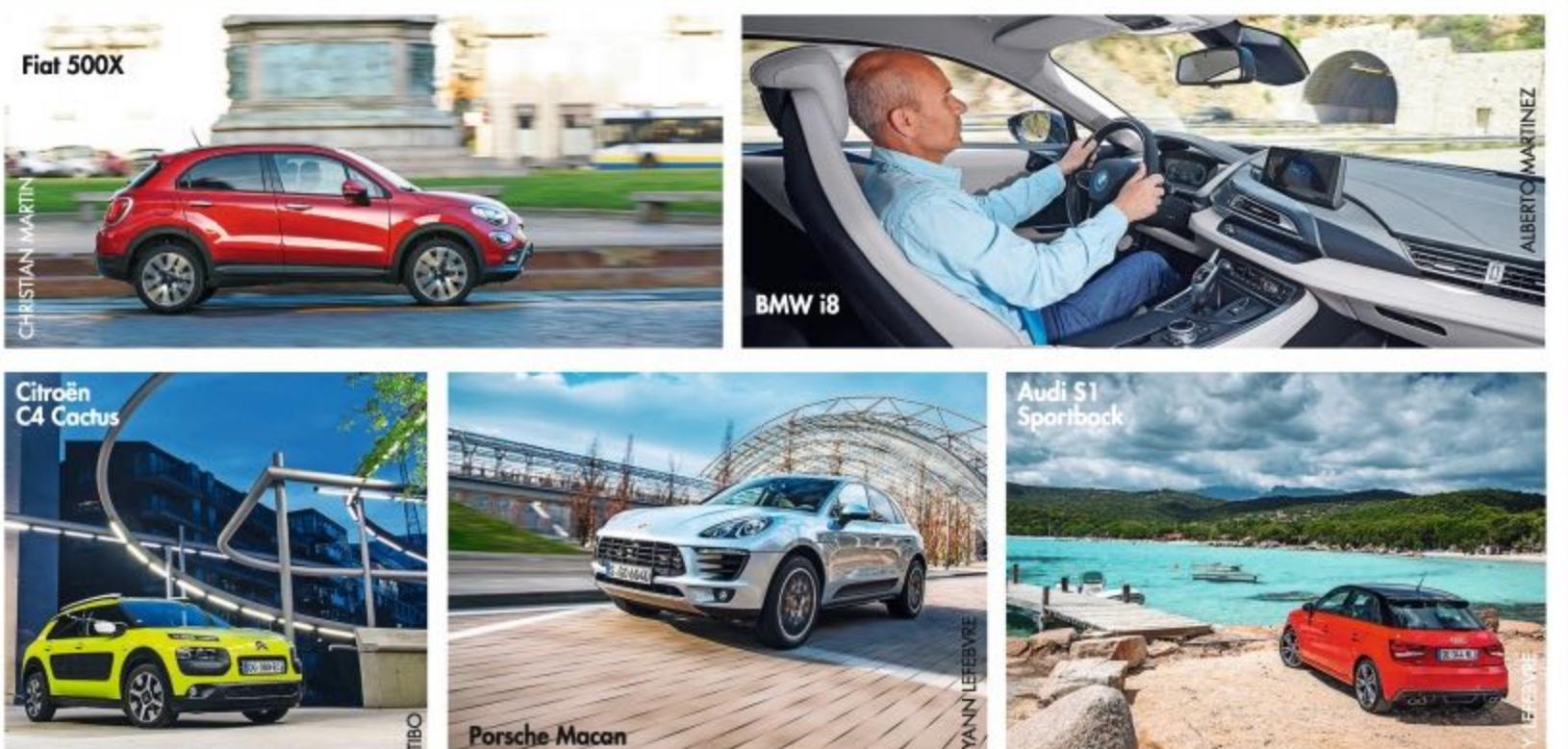
Pour plus de sécurité, merci d'indiquer les 3 derniers chiffres du numéro inscrit au dos de votre carte, près de la signature (cryptogramme)

Date et signature obligatoires

TOP 30

de L'Auto-Journal

Dossier réalisé par Michel Guégan, Pierre Lefebvre, Guy L'Hospital, Stany Meurer, Pascal Richard et Jacques Warney



Depuis le 1^{er} janvier, nous avons mesuré, testé et photographié plus de 400 voitures. Pour ce palmarès, nous n'avons retenu que les 30 meilleures ! Il va y avoir des déçus...

On a beau tous travailler dans la même pièce, avec le même outillage, les mêmes bases de données et essayer les mêmes voitures, le Top 30 des essais 2014 de chaque essayeur de *L'Auto-Journal* ne ressemble jamais à celui du voisin. Alors, plutôt que de s'écharper autour d'une

table pendant plusieurs heures à défendre tel ou tel modèle, nous avons décidé de procéder à une élection démocratique. Démocratique (!)... tout de suite les grands mots. Les places étant comptées, nous avons évacué de manière totalement arbitraire tous les restylages de l'année.

Exclus donc de notre hit-parade les Peugeot 508, Audi Q3, Opel Corsa, Ford Focus et tant d'autres. Place aux vraies nouveautés et à un classement qui, de la 30^e à la 1^{re} place, reflète la moyenne de tous les Top 30 des essayeurs de *L'AJ*, fussent-ils en total désaccord les uns avec les autres, et pour certains d'entre nous, d'une subjectivité crasse. C'est pourtant par l'objectivité que nous clôturerons ce dossier avec notre palmarès des mesures, alias les tops et les flops de l'année. Bonne lecture !

SOMMAIRE

Audi S1 Sportback	p. 80	Ford Mustang	p. 74	Nissan Qashqai	p. 71
Audi TT	p. 75	Jaguar F-Type R	p. 73	Peugeot 108	p. 73
BMW i8	p. 81	Jeep Renegade	p. 66	Peugeot 208 GTi	p. 61
BMW M4	p. 69	Lamborghini Huracán	p. 57	Peugeot 308	p. 75
BMW Série 2 Active Tourer	p. 70	Land Rover Discovery Sport	p. 62	Porsche Macan	p. 77
BMW Série 4 Gran Coupé	p. 67	Lexus NX	p. 54	Renault Twingo	p. 72
BMW X4	p. 60	Mercedes C 220	p. 79	Skoda Fabia	p. 56
Citroën C4 Cactus	p. 78	Mercedes GLA	p. 71	Smart Fortwo	p. 55
Fiat 500X	p. 64	Mini Cooper	p. 68	Volkswagen Golf Sportsvan	p. 58
Ford Mondeo	p. 58	Nissan Pulsar	p. 55	Volkswagen Passat	p. 76



Confortable, agréable à vivre et silencieux, le NX 300h manque cruellement de tonus.

DAVID DEWHURST

LEXUS NX 300h 4WD Executive

59 890 € (bonus/malus 0 €) → **Catégorie SUV** → **L/I/h/empattement** 4,63/1,85/1,65/2,66 m → **Type moteur** 4 cylindres en ligne, essence + électrique 197 ch (puissance cumulée) → **Vitesse maxi** 185 km/h → **0 à 100 km/h** 9,7 s → **Reprises 90 à 130 km/h en Drive** 9,3 s → **Freinage depuis 90/130 km/h** 35/70 m → **Volume de coffre** 462 dm³ → **Consommation moyenne** 8 l/100 km

L'habit ne fait pas le moine

Derrière une silhouette au dessin issu du monde des mangas se cache un SUV aussi confortable que placide. Une ambiguïté qui peut vous tromper sur son compte...

Engin de contraste, le Lexus NX 300h se dévoile sous une robe taillée à la machette qui suppose un comportement aiguisé, destiné au plaisir des sens. Ouvrir une porte qui donne accès à son habitacle laisse entrevoir d'autres horizons, plutôt en rapport avec le confort et une certaine idée du raffinement. Les premiers mètres passés à son volant confortent dans la perspective d'un SUV bien éduqué, agréable à vivre et silencieux. Tout juste regrettera-t-on déjà une cruelle absence de rangements et une visibilité périphérique déplorable qui a imposé la venue d'accessoires de vision.

Dès que l'on enfonce l'accélérateur pour juger de son potentiel dynamique, la déception point. Tout d'abord parce que l'ensemble méca-

nique paraît aussi amorphe que sonore. Et pas musical : le 4 cylindres ne se distingue pas vraiment par son chant mélodieux et la boîte de type CVT à 6 rapports qui le seconde, si elle donne moins l'impression de patiner que celle d'une Prius, se révèle peu agréable pour ce type d'usage. Ensuite parce que le typage même du châssis du NX 300h ne lui confère aucune aptitude à la conduite sportive. Enfin parce que le niveau de performance est médiocre pour la catégorie. En logeant les batteries sous la banquette arrière, Lexus faisait le pari d'un grand coffre. Si le volume de celui-ci est intéressant pour un véhicule hybride, il s'avère en revanche moyennement pratique à l'usage en raison de ses formes peu fonctionnelles et de son seuil de chargement élevé.

Dynamique par son style, le NX s'avère beaucoup plus placide sur la route. Dommage !



29



Pas de fausse note pour cette Pulsar, mais un agrément de conduite quelconque.

SMART FORTWO 1.0 71 ch Passion

12800 € (bonus/malus 0 €) → **Catégorie Mini-citadines** → **L/I/h/empattement** 2,70/1,67/1,56/1,88 m → **Type moteur** 3 cylindres en ligne, essence 71 ch → **Vitesse maxi** 133 km/h → **0 à 100 km/h** 16,4 s → **Reprises 90 à 130 km/h en 4e/5e** 36,2 s/impossible → **Freinage depuis 90/130 km/h** 32/66 m → **Volume de coffre** 128 dm³ → **Consommation moyenne** 5,9 l/100 km

Évolution culturelle

En dépit d'une longueur et d'une silhouette identiques à sa devancière, la Fortwo a considérablement changé. Ses gros yeux cachent une largeur augmentée de 10 cm, une collaboration technique avec Renault et une boîte manuelle à 5 rapports, en attendant une version optionnelle robotisée début 2015. Et ça change tout !

Avec ses épaules plus larges, la Fortwo donne l'impression d'être moins agile pour se faufiler dans la circulation mais elle tourne largement mieux que son aînée : son diamètre de braquage record de 7 m permet de faire demi-tour sans manœuvrer et de se garer dans un mouchoir de poche. Malgré l'obligation de jouer de l'embrayage, la boîte est plus agréable que celle, robotisée, de l'ancien modèle. Le confort et le comportement en large progrès permettent de prendre la route au besoin, même si le manque de punch mécanique réfrènera vite vos ardeurs. Mais la Fortwo reste de loin la citadine la plus accomplie, surtout depuis que la Toyota iQ a disparu... ➤

NISSAN PULSAR 1.5 dCi 110ch Tekna

26 790 € (bonus/malus 0 €) → **Catégorie Compacts** → **L/I/h/empattement** 4,39/1,77/1,52/2,70 m → **Type moteur** 4 cylindres en ligne, diesel 110 ch → **Vitesse maxi** 177 km/h → **0 à 100 km/h** 11,7 s → **Reprises 90 à 130 km/h en 4e/5e/6e** 11,7/14,6/19,6 s → **Freinage depuis 90/130 km/h** 32/66 m → **Volume de coffre** 412 dm³ → **Consommation moyenne** 5,6 l/100 km

Dans la fosse aux lions

Nissan effectue son grand retour chez les compactes après une longue absence. Sa toute nouvelle Pulsar va devoir jouer des coudes pour parvenir à se faire une place dans la fosse aux lions. Derrière une ligne classique, elle cache un châssis très sécurisant. Sa direction réussie rend son toucher de route moins artificiel que celui des coréennes et son efficacité supérieure. Il lui manque tout de même une bonne pointe d'agilité et de dynamisme pour venir bousculer les ténors du genre.

La faute à des suspensions souples et à un train arrière passif. Son diesel de 110 ch se montre tout juste suffisant pour animer dignement l'ensemble. Et son manque de punch sous 2000 tr/mn n'arrange pas vraiment les choses.

En dépit d'une finition légère, la Pulsar n'oublie pas les usages à bord : place aux jambes très généreuse à l'arrière et volume de coffre dans la bonne moyenne. Sa finition Tekna y ajoute de nombreux gadgets technologiques malgré quelques oubliés d'équipements plus basiques.



28

La Fortwo est dorénavant proposée avec une boîte de vitesses manuelle.



Moins de 7 m pour faire demi-tour, la Fortwo n'a pas de rivale en ville !

Si la Fabia reprend l'ADN de la précédente génération, elle progresse en confort comme en qualité.

27

SKODA FABIA

1.2 TSI 90 ch Style

17 420 € (bonus/malus 0 €) → **Catégorie Citadines** → **L/l/h/empattement** 4/1,74/1,47/2,47 m
 → **Type moteur** 4 cylindres en ligne, essence 90 ch → **Vitesse maxi** 182 km/h → **0 à 100 km/h** 10,9 s
 → **Reprises NC** → **Freinage NC** → **Volume de coffre** 330 dm³ → **Consommation moyenne** 4,7 l/100 km
(Données constructeur)

Dans une catégorie de polyvalentes en pleine ébullition, la 3^e génération de Fabia semble s'assagir. Si ses lignes restent dans l'esprit maison, l'auto semble plus sérieuse. Au point de ressembler par certains côtés à une Volkswagen Polo, dont elle partage les dessous techniques. De quoi rendre la citadine tchèque très sûre, même si sa conduite manque un peu de dynamisme. La faute à des suspensions perfectibles. Fermes à basse vitesse, elles engendrent mouvements de

caisse et rebonds perturbants sur les déformations abordées à allure plus soutenue.

Le petit bloc essence 1.2 TSI de 90 ch, emprunté à sa cousine allemande, s'avère une réussite. Malgré un léger creux à très bas régimes, il se montre discret au quotidien, efficace en ville et suffisamment tonique sur route. Fidèle à l'esprit Skoda, la Fabia est généreuse. Ses places arrière sont accueillantes et ses rangements abondants. Comme toujours, son rapport prix/équipement se révèle compétitif.

La Fabia profite des dernières mécaniques Volkswagen, dont l'agréable 1.2 TSI de 90 ch.



26

FLORIAN GROUT/DP MULTIMEDIA



L'ambiance à bord est incroyablement sportive. On se croirait aux commandes d'un avion de chasse.



“En bout de ligne droite, au rétrogradage, c'est un bruit d'outre-tombe qui sort des échappements.”

Guy L'Hospital

LAMBORGHINI HURACÁN

LP 610-4

211 400 € (malus 8 000 € inclus) → **Catégorie** Sportives → **L/l/h/empattement** 4,46/1,93/1,17/2,62 m → **Type moteur** 10 cylindres en V, essence 610 ch → **Vitesse maxi** 325 km/h → **0 à 100 km/h** 3,2 s → **Reprises NC** → **Freinage NC** → **Volume de coffre** 110 dm³ → **Consommation moyenne** 12,5 l/100 km (Données constructeur)



Beauté du diable

C'est sans doute l'une des plus belles voitures de l'année. Avec plus de 600 ch dans votre dos, vous pouvez considérer que c'est aussi l'une des plus diaboliques.

Son pavillon culmine à 1,17 m alors qu'elle frise les 2 m en largeur. L'Huracán, dernier missile sol/sol sorti des chaînes Lamborghini, semble flairer le bitume avec plus d'appréciation qu'une Ferrari. Son V10 dans le dos du conducteur confie sa fougue aux quatre roues. Un gage de sécurité et d'efficacité sur chaussée glissante. Sur sol sec, l'Huracán se montre plus avare en sensations que ses rivales de Maranello ou de Stuttgart. Ce n'est qu'un sentiment. Car dans les faits, le diable de Sant'Agata affiche des performances de supercar et permet des vitesses de passage en courbe proprement hallucinantes. Voyez plutôt : plus de 300 km/h en vitesse de pointe, à peine plus de 3 s pour atteindre 100 km/h. Parfaitement installé au ras du bitume, le conducteur peut utiliser les deux palettes derrière le volant pour commander les changements de rapports. À la volée, au rétrogradage, sur un freinage appuyé, la magie opère sur circuit comme sur la route. Par rapport à la Gallardo, modèle qu'elle remplace et

qui a toujours dû se contenter d'une boîte robotisée à simple embrayage, l'Huracán reçoit une transmission à double embrayage, à la fois réactive et douce. La différence entre les trois modes de conduite (Strada, Sport et Corsa), agissant sur la direction active, les aides à la conduite, la répartition du couple à l'avant ou l'arrière, la gestion des changements de rapports et le bruit à l'échappement, est pour le moins marquée, voire caricaturale. L'ambiance générale, proche de celle d'un cockpit d'avion, participe pour beaucoup au sentiment de sportivité qui règne à bord. L'équipement est au goût du jour même si l'on faut bien souvent passer par une interminable liste d'options pour profiter des technologies les plus innovantes. Après avoir déboursé quelque 200 000 € dont 8 000 € de malus, il n'y a plus de raison de s'offusquer. Lamborghini estime la consommation moyenne à 12,5 l/100 km. Lors de notre essai, nous avons eu toutes les peines du monde à rester sous la barre des 20 l/100 km.

Plus de 600 ch dans le dos du conducteur, quatre roues motrices pour l'assurance, l'Huracán ne craint personne.



VW GOLF SPORTSVAN

1.6 TDI Confortline 110 ch

28 350 € (bonus/malus 0 €) → **Catégorie** Monospaces → **L/l/h/empattement** 4,34/1,81/1,58/2,69 m → **Type moteur** 4 cylindres en ligne, diesel 110 ch → **Vitesse maxi** 186 km/h → **0 à 100 km/h** 11,5 s → **Reprises** 90 à 130 km/h en 4°/5° 11,8/17,6 s → **Freinage depuis 90/130 km/h** 32/68 m → **Volume de coffre** 480 dm³ → **Consommation moyenne** 6 l/100 km



Hybride de style

Coincée entre la Golf et le Touran, la Golf Sportsvan se veut plus pratique que la première et moins typée "grande famille" que le second. Elle se positionne comme un modèle de synthèse entre la compacte traditionnelle et le monospace. De cette hybridation découle donc un engin de compromis qui plaira moins à l'amateur de Golf et ne convaincra pas le client Touran. D'où la question : à qui s'adresse-t-elle donc, cette Sportsvan ?

Elle séduira en fait celui qui cherche plus de modularité (notamment grâce à sa banquette arrière coulissante) qu'une Golf sans en perdre l'agrément de conduite.

Sur le plan de la position de conduite, du moteur, de la direction, du freinage et du châssis, le contrat est rempli. En revanche, le mariage du moteur TDI 110 avec une simple boîte à 5 rapports qui, par son étagement, évoque plus une 4+1 qu'autre chose nous a déçus. La bonne nouvelle vient du stop/start, d'une transparence parfaite, ce qui n'a pas toujours été le cas sur d'autres produits de la marque.

FORD MONDEO

2.0 TDCi 180 ch Titanium

33 500 € (bonus/malus 0 €) → **Catégorie** Familiales → **L/l/h/empattement** 4,87/1,85/1,56/2,85 m → **Type moteur** 4 cylindres en ligne, diesel 180 ch → **Vitesse maxi** 225 km/h → **0 à 100 km/h** 8,3 s → **Reprises NC** → **Freinage NC** → **Volume de coffre** 541 dm³ → **Consommation moyenne** 4,4 l/100 km (Données constructeur)

Mieux vaut tard...

Suite à un changement de dernière minute de son site de production, la Mondeo débarque en Europe avec pratiquement deux ans de retard. La familiale Ford est donc attendue au tournant. Un virage qu'elle aborde avec une insolente décontraction grâce à un nouveau châssis doté d'un train arrière multibras très sophistiqué. Sur les routes humides et glissantes rencontrées dans la région de Malaga à l'occasion de notre premier essai, cette Mondeo s'est montrée imperturbable et parfaitement équilibrée. Son amortis-



sement réussi assurant le maintien de caisse et préservant un excellent confort participe au plaisir de conduite. Seule la direction électrique pêche par son ressenti peu naturel.

Dommage aussi que son diesel manque de progressivité. Creux à bas régimes et brutal ensuite, il oublie les bonnes manières malgré ses performances et une insonorisation soignée. La Mondeo offre de l'espace à ses passagers et de la place pour les bagages.

MEGA MARCO DTM CHAMPION 2014

BMW Motorsport



BMW Official License Partner



ice
watch



PHOTOS YANN LEFFEUR

Avec 190 ch sous le capot, le X4 20d présente un bon rapport performances/consommation.



PHOTOS CLÉMENT CHOULOT

Appliquée "à l'ancienne" en sortie de chaîne, la peinture bicolore est hélas facturée plus de 1 100 € en option.



22

23 BMW X4 20d BVA xLine

57 660 € (malus 250 € inclus) → **Catégorie SUV** → **L/l/h/empattement** 4,68/1,89/1,63/2,81 m
 → **Type moteur** 4 cylindres en ligne, turbo diesel 190 ch → **Vitesse maxi** 199 km/h → **0 à 100 km/h** 9 s
 → **Reprises 90 à 130 km/h en Drive** 8,6 s → **Freinage depuis 90/130 km/h** 31/64 m → **Volume de coffre** 468 dm³ → **Consommation moyenne** 7,8 l/100 km

Format réduit

La recette du X6 pouvait sembler indigeste : carrosserie de coupé, gabarit de gros SUV, habitabilité modeste et tarifs élitistes. Mais elle a rencontré un franc succès. Du coup, BMW la décline sur un format plus compact. Dérivé du X3, le X4 en conserve la longueur et s'abaisse de 4 cm grâce à sa ligne de toit fuyante. Il reprend donc l'air de famille de son grand frère X6, d'une façon moins tapageuse.

Sous le capot, le tout nouveau 2.0 diesel de 190 ch se fait plus discret que le précédent bloc maison de 184 ch. Il s'avère un peu juste pour animer décemment ce SUV en tenue de sport. Les relances se montrent un peu timides sur route, surtout à l'heure de hausser le ton. Cela ne l'empêche pas de profi-

ter d'une excellente boîte automatique optionnelle (2 360 €), au surcoût amplement justifié pour sa douceur et sa réactivité. Avec sa position de conduite abaissée de 2 cm et son châssis plus rigide que celui du X3, le X4 se montre plus dynamique et maîtrise bien les mouvements de caisse, surtout avec la suspension Select Drive (1 200 €). Une coquetterie qui fait partie des nombreuses options indispensables pour magnifier les qualités de ce X4.

Dans ces conditions, l'addition déjà salée à l'origine sur ce X4 xLine BVA (57 410 € hors malus) monte vite. Cela ne l'empêche pas de s'annoncer comme un futur succès. Surtout que sa banquette arrière accueille trois personnes et une hauteur sous pavillon suffisante pour les moins de 1,85 m.



Habillé d'une carrosserie de coupé 4 portes, ce SUV ne manque pas d'allure.



Avec ses échappements travaillés, l'adrénaline monte vite au volant de la GTi.



PEUGEOT 208 GTi

30th 208 ch

28 900 € (bonus/malus 0 €) → **Catégorie** Citadines → **L/I/h/empattement** 3,97/1,83/1,45/2,54 m → **Type moteur** 4 cylindres en ligne, turbo essence 208 ch → **Vitesse maxi** 230 km/h → **0 à 100 km/h** 6,5 s → **Reprises NC** → **Freinage NC** → **Volume de coffre** 332 dm³ → **Consommation moyenne** 6,9 l/100 km (Données constructeur)

Le mythe ressuscité

Les amateurs de 205 GTi ont été déçus lors de la présentation de la 208 du même prénom. Ils jugeaient celle-ci timide, tiède voire mièvre par rapport à son illustre devancière. Cela pourrait bien changer.

C'est aux déçus de la 208 GTi que Peugeot a pensé lorsqu'il s'est agi de développer une version anniversaire (le 30^e!) du modèle. Accessoirement aussi à tous ceux qui souhaitaient trouver dans la gamme une sportive plus aiguisée, plus extravertie dans sa présentation, plus affûtée enfin sur le plan dynamique. Pour les combler, le constructeur s'est tourné vers le département Peugeot Sport, le chargeant de développer le produit fédérateur. Sans en avoir vraiment l'air, le travail réalisé a été important. Je vous passerai l'aspect esthétique pour me concentrer sur les aménagements techniques. Revu considérablement (calibrage différent, nouvelle injection, échappement spécifique et arrivée d'un stop/start), le moteur est désormais

plus puissant... tout en consommant moins (il échappe ainsi au malus du modèle classique). La boîte bénéficie d'un rapport final de démultiplication plus court alors que la transmission a reçu l'apport d'un différentiel à glissement limité. Au programme encore, citons les freins majorés à l'avant, les ressorts plus fermes (30 % à l'avant et 80 % à l'arrière), les voies élargies et la pose de jantes en 18 pouces chaussées de pneumatiques Michelin Pilot Super Sport aussi performants que coûteux, sans oublier un ESP déconnectable. Dans la pratique, les différences sautent aux yeux: non seulement la plus radicale des 208 est plus efficace, mais elle est aussi nettement plus amusante à conduire et, surtout, à piloter. En fait, c'est ainsi qu'elle aurait dû naître...

Si la puissance moteur évolue peu, les trains roulants renforcés et la transmission raccourcie en font une bête de circuit.



21



De face, on peut confondre le Discovery avec l'Evoque. Sur la route, il se montre tout aussi séduisant.

LAND ROVER DISCOVERY SPORT

SD4 HSE Luxury

55 800 € (malus 900 € inclus) → **Catégorie SUV**
 ↗ **L/1/h/empattement** 4,60/2,06/1,72/2,74 m ↗ **Type moteur**
 4 cylindres en ligne, diesel 190 ch ↗ **Vitesse maxi** 188 km/h
 ↗ **0 à 100 km/h** 8,9 s ↗ **Reprises NC** ↗ **Freinage NC** ↗ **Volume de coffre** 479/689 dm³* ↗ **Consommation moyenne** 6,1 l/100 km

(Données constructeur) *Banquette coulissante

LE BON RYTHME

Land Rover n'en finit pas de renouveler ni de décliner sa gamme. Après le triomphe de l'Evoque, le SUV à la mode, voici le Discovery Sport qui, tout en s'inspirant de son petit frère, se veut plus familial.

Le dernier modèle de chez Land Rover inaugure une étape inédite dans la gamme Discovery. À travers deux modèles Sport et Grand (à venir), cette nouvelle famille viendra côtoyer celles des Range et du Defender.

Retenant les codes graphiques avant/arrière qui ont fait le succès de l'Evoque, le Disco Sport se veut plus consensuel. Moins exacerbé dans son allure, il est en revanche plus vaste (empattement allongé) et plus habitable. Autant pour les passagers arrière (banquette coulissante) que pour les bagages, à tel point que les ingénieurs britanniques sont parvenus à loger (en option) une banquette escamotable pour offrir 7 places. Plus racé que le Freelander, il est également plus léger grâce à l'utilisation massive d'aluminium et même de magnésium.

L'aménagement intérieur rappelle celui de l'Evoque et dévoile une élégance de bon aloi qui s'accompagne d'une finition exemplaire, d'un équipement complet et de rangements opportuns. Le 4 cylindres diesel de 190 ch (SD4) s'accorde idéalement à la boîte automatique à 9 rapports qui, sur ce modèle HSE Luxury, est greffée à une transmission intégrale Active Driveline plus économique. Jouissant d'un grand débattement et d'amortisseurs MagneRide, la suspension est confortable, tout en contrôlant bien le roulis. En tout-terrain, l'absence de porte-à-faux ainsi que le système Terrain Response lui confèrent des aptitudes surprenantes. Cette montée en gamme face au Freelander, qu'il remplacera à terme, implique hélas une généreuse inflation des prix.

Contrairement à l'Evoque, le Disco cultive l'esprit baroudeur.





**LA RADIO OFFICIELLE
DU RIRE!**

Avec une
garde au sol
de 18 cm et
plus de 4,2 m
de longueur,
la 500 passe
en taille SUV.

CHRISTIAN MARTIN



20

FIAT 500X

2.0 Multijet 140 ch
4x4 AT9 Cross+

30 790 € (malus 500 € inclus) → **Catégorie SUV** → **L/1/h/empattement** 4,27 / 1,80 / 1,62 / 2,57 m → **Type moteur** 4 cylindres en ligne, diesel 140 ch → **Vitesse maxi** 190 km/h → **0 à 100 km/h** 9,8 s → **Reprises NC** → **Freinage NC** → **Volume de coffre** 350 dm³ → **Consommation moyenne** 5,5 l/100 km (Données constructeur)



“Elle n'est pas parfaite, c'est vrai, mais on retrouve dans cette X ce qui fait le charme de la 500. Bravo.”

Pierre Lefebvre



La position de conduite, légèrement dominante, est agréable et le siège offre un bon maintien.



Onéreuse en haut de gamme, la 500X démarre à 15 990 € avec le 1.6 110 ch essence.

Fructification de l'héritage

En croisant les gènes de son sympathique pot de yaourt avec ceux d'un crossover, Fiat espère casser la baraque avec sa 500X. À tort ou à raison ?

Lorsqu'ils trouvent un bon filon, les chercheurs d'or l'exploitent jusqu'au bout. Chez Fiat, on ne se prive donc pas pour faire fructifier la gamme, pour ne pas dire la marque à part entière 500. Son succès, la 500 le doit en premier lieu à sa bouille sympathique. Qu'à cela ne tienne, la X lui ressemble beaucoup, avec une silhouette rondouillarde qui digère sans tousser une longueur portée à 4,25 m et une garde au sol relevée à près de 18 cm. Pour donner l'embarras du choix, Fiat propose même deux carrosseries, une normale et une plus baroudeuse sur les finitions Cross et Cross+ avec boucliers de protection spécifiques. Le résultat, c'est un petit crossover qui ne laisse personne indifférent sur son passage. Et comme cette catégorie de voiture connaît un franc succès, Fiat ne devrait pas être privé de gâteau.

Comme sa petite sœur, la 500X joue aussi à fond la carte de la personnalisation avec une multitude d'options et surtout d'accessoires pour donner à son propriétaire l'impression qu'elle est unique, aussi bien dehors que dedans. Mais pas besoin de cela pour apprécier son habitacle. Certes, la finition n'est pas irréprochable et la planche de bord s'avère

selon nous plus élégante lorsqu'elle s'habille d'un placage couleur carrosserie (non disponible sur notre finition). Mais l'essentiel, c'est que l'on s'y sent bien. C'est d'autant plus vrai que l'habitabilité y est convenable et les rangements nombreux. Le coffre affiche quant à lui un volume digne d'une berline compacte.

Pour que sa 500X séduise, Fiat ne s'est évidemment pas contenté de cela. Transmission intégrale intelligente avec désaccouplement complet du train arrière comme la Jeep Renegade (modèle avec lequel la 500X partage de nombreux éléments), boîte automatique à 9 rapports et gros diesel de 140 ch, le casting de ce premier essai est alléchant. En pratique, le résultat est moins convaincant. Si la 500X s'avère assez plaisante à mener, sa boîte, son moteur mais surtout son amortissement manquent de douceur. Fermement suspendu et pas aidé par ses pneus en 18 pouces de voiture de sport, notre modèle d'essai nous a permis de faire une connaissance approfondie des pavés de Turin. Heureusement, cela s'arrange sur route et, au final, la 500X ne souffre pas de défauts majeurs.

19



Furieusement séduisant, le Renegade mériterait un diesel plus généreux et plus souple à bas régime.

PHOTOS YANN LEFFEBVRE

JEEP RENEGADE 2.0 Multijet 140 ch 4x4 Limited

32 400 € (malus 150 € inclus) → **Catégorie SUV** → **L/l/h/empattement** 4,23/1,80/1,66/2,57 m
→ **Type moteur** 4 cylindres en ligne, diesel 140 ch → **Vitesse maxi** 177 km/h → **0 à 100 km/h** 11 s → **Reprises** 90 à 130 km/h en 4°/5°/6° 10,1/11,2/15 s → **Freinage depuis 90/130 km/h** 32/64 m → **Volume de coffre** 370 dm³ → **Consommation moyenne** 7,1 l/100 km

Les temps modernes

Deux sortes de carrosserie (avec ou sans toit ouvrant), trois types de traction (avant, intégrale et intégrale avec réducteur), quatre boîtes de vitesses (BVM5, BVM6, BVR6 et BVA9), sept moteurs, huit niveaux de finition... le Renegade a visiblement l'intention de plaire au plus grand nombre.

Hélas, toutes les associations ne se valent pas. Avec le bloc 2.0 Mjt de 140 ch et la boîte manuelle à 6 vitesses aux derniers rapports allongés, le Renegade montre malheureusement trop vite ses limites sur

route. Sur la neige ou sur d'autres terrains glissants, il peut en revanche compter sur sa transmission intégrale Active Drive, dotée d'une fonction qui permet d'adapter la transmission en fonction du terrain (neige, boue...).

L'ambiance à bord est chaleureuse et l'espace habitable généreux, tout comme le coffre, équipé d'un astucieux double plancher. Bien suspendu, avec une prise de roulis maîtrisée, le SUV Jeep filtre correctement les déformations de la chaussée et son comportement s'avère rassurant.



Le style intérieur est soigné. Reste au Renegade à faire quelques progrès en terme de finition.

18

Quatre portes et un hayon, la Série 4 Gran Coupé n'oublie pas le plaisir de conduite pour autant.



Suffisant en performances, le 2.0 diesel de 184 ch reste beaucoup trop rugueux et bruyant.



PHOTOS Y. L.

BMW SÉRIE 4 Gran Coupé

20d 184 ch BVA Lounge

43 150 € (bonus/malus 0 €) → **Catégorie Familiales** → **L/l/h/empattement** 4,64/1,83/1,39/2,81 m → **Type moteur** 4 cylindres en ligne, turbo diesel 184 ch → **Vitesse maxi** 219 km/h → **0 à 100 km/h** 8,2 s → **Reprises 90 à 130 km/h** en Drive 7,2 s → **Freinage depuis 90/130 km/h** 32/66 m → **Volume de coffre** 456 dm³ → **Consommation moyenne** 6,4 l/100 km



Le beurre et l'argent du beurre

La Série 4 Gran Coupé s'offre deux portes arrière et un hayon. En combinant le style du coupé Série 4 et les aspects pratiques d'une Série 3 berline, elle veut gagner sur tous les tableaux.

BMW ne pouvait laisser longtemps l'Audi A5 Sportback récolter les lauriers du coupé 5 portes. La Série 4 Gran Coupé investit ce créneau juteux. Basée sur la version 2 portes, dont elle reprend les dimensions, cette nouvelle carrosserie rehausse sa ligne de toit de 12 mm, tout en adoptant des traits bien plus dynamiques que ceux de la berline. Derrière le volant, les sensations de conduite sont strictement comparables à celles d'une Série 3 classique. Le châssis équilibré reste à la hauteur de ce que l'on peut attendre d'une BMW. Sûr, efficace et assez agile, il donne du plaisir à son conducteur tout en procurant un confort tout à fait correct, malgré des suspensions un peu rebondissantes sur chaussée bosselée. L'amortissement piloté facturé 1 150 € apporte tout de même un meilleur compromis.

Côté moteur, le 2.0 diesel de 184 ch conserve son tonus et sa disponibilité dès les plus bas régimes. Et il manque toujours autant de discréption par rapport à ce que l'on attend du blason. Du coup, seule l'excellente boîte automatique optionnelle à 8 rapports (2 200 €) atténue ses vibrations et apporte davantage de douceur à l'ensemble, malgré un niveau sonore toujours élevé.

Cette Série 4 Gran Coupé accueille ses passagers de la même manière que la berline. Les places arrière sont confortables, même si l'important tunnel de transmission et l'assise ultraferme rendent l'espace central pratiquement inutilisable. Le coffre, d'une contenance comparable, gagne une ouverture à hayon qui rend au final ce Grand Coupé plus pratique que la berline, malgré un surcoût de 4 000 €.

“Une ligne à couper le souffle, un esprit pratique très développé, la Série 4 Gran Coupé est l'une des familiales les plus abouties.” *Jacques Warmer*





“Sympa, mais à choisir, je préfère la Countryman, plus confortable et avec sa propre personnalité.”

Guy L'Hospital

17



MINI COOPER 5 P. 1.5 136 ch Pack Red Hot Chili*

24 850 € (bonus/malus 0 €) → **Catégorie Citadines** → **L/I/h/empattement** 3,98/1,73/1,42/2,57 m
 → **Type moteur** 4 cylindres en ligne, essence 136 ch → **Vitesse maxi** 197 km/h → **0 à 100 km/h** 9,2 s
 → **Reprises 90 à 130 km/h en 4°/5°/6°** 10,4/13,7/17,6 s → **Freinage depuis 90/130 km/h** 32/66 m
 → **Volume de coffre** 274 dm³ → **Consommation moyenne** 7,2 l/100 km



Pas moins Mini, ou si peu...

La Mini s'étire, s'offre deux portes de plus, mais conserve son inégalable sens du plaisir de conduite. Surtout en version essence, avec le 3 cylindres 136 ch de la Cooper.

Alors qu'elle a vécu plus de quarante ans sans connaître de changement majeur, la Mini, depuis qu'elle a vu sa carrière reprise en main par BMW (en 2001), n'en finit plus d'être accommodée à toutes les sauces. Dernière évolution en date : la Mini 5 portes.

Plus longue que la version 3 portes (+ 16 cm), cette nouvelle mouture flirte avec les 4 m (3,98 m pour être précis). De là à dire que la Mini n'est plus si mini que ça, il n'y a qu'un pas... que nous ne franchirons pas ! En effet, ce qui aujourd'hui fait le charme de cette auto, ce n'est pas sa taille, c'est avant tout son look et le plaisir que l'on prend à son volant. Or, sur ces deux points, la Mini 5 portes n'a rien perdu, ou si peu. On notera juste que son empattement un peu

plus généreux (+ 10 cm) l'assagit un peu, tout comme ses 100 kg supplémentaires. Côté pratique, le coffre passe de 200 à 274 dm³ et les places arrière – qui, forcément, restent... mini, notamment au niveau de la largeur aux coudes – proposent malgré tout un espace aux jambes honorable (24 cm).

Pas de quoi transformer la Mini en familiale donc. Mais, après tout, était-ce vraiment ce que nous attendions de cette version 5 portes ? Non, on souhaitait simplement qu'elle soit un peu plus pratique tout en préservant son charme. Sur ce point, vous pouvez être pleinement rassuré. Côté tarif, l'augmentation n'a rien d'anodin par rapport à la version 3 portes puisqu'elle se monte à 900 € ; là encore, on retrouve bien "l'esprit Mini" !



Plus longue de 16 cm que la version 3 portes, la Cooper 5 portes conserve une belle agilité.



* Ce reportage a été réalisé avec une Mini Cooper S.

BMW M4

3.0 431 ch DKG 7

92 350 € (malus 6 500 € inclus) ↳ **Catégorie Coupés** ↳ **L/I/h/empattement** 4,68/1,87/1,39/2,82 m
↳ **Type moteur** 6 cylindres en ligne, essence 431 ch ↳ **Vitesse maxi** 250 km/h* ↳ **0 à 100 km/h** 4,1 s*
↳ **Reprises 90 à 130 km/h en 4°/5°/6°/7°** 4,1/5/6,3/7,4 s ↳ **Freinage depuis 90/130 km/h** 31/65 m
↳ **Volume de coffre** 456 dm³ ↳ **Consommation moyenne** 13,8 l/100 km (*Données constructeur)

Puissance 4

Toujours plus puissante génération après génération, l'emblématique BMW M3 prend du galon pour désormais se faire appeler M4 en carrosserie coupé. Le moteur a pourtant perdu 1 000 cm³ et deux cylindres. Qu'importe, le V8 de la précédente mouture n'ayant pas fait l'unanimité, la marque à l'hélice l'a remplacé par un 6 cylindres en ligne 3.0. Multifacette, ce bloc, gavé par deux turbos, demeure très docile tant que le pied droit reste doux avec l'accélérateur. Mais, fortement sollicité, il engendre une poussée encore plus brutale que son prédecesseur. En cause, plus que la puissance

portée à 431 ch, les 550 Nm de couple libérés dès 1 850 tr/mn. Mieux vaut réfléchir à deux fois avant de relancer en sortie de courbe. Quoique, tant que le macadam reste lisse, cette propulsion démontre une impressionnante motricité, doublée d'une certaine progressivité aux limites d'adhérence. De quoi corriger soi-même les écarts de trajectoire avec l'aide d'un différentiel à glissement limité. Dommage que cette authentique sportive, qu'il vaut mieux choisir dotée de freins carbone-céramique optionnels, verse dans la contrefaçon avec une bande-son mécanique relayée par les haut-parleurs de sa hi-fi.

La M4 se contente d'un 6 cylindres. Mais avec deux turbos, il développe plus de 400 ch.



16



Si l'Active Tourer n'est pas le monospace le plus pratique, c'est sans doute celui qui procure le plus de plaisir de conduite.

DANIEL KRAUS

BMW SÉRIE 2 ACTIVE TOURER

218d 150 ch BVA Luxury

39 000 € (bonus/malus 0 €) → **Catégorie Monospaces** → **L/l/h/empattement** 4,35 / 1,80 / 1,56 / 2,67 m → **Type moteur** 4 cylindres en ligne, diesel 150 ch → **Vitesse maxi** 210 km/h → **0 à 100 km/h** 9,5 s → **Reprises 90 à 130 km/h en Drive** 9,1 s → **Freinage depuis 90/130 km/h** 31/63 m → **Volume de coffre** 427-492 dm³* → **Consommation moyenne** 6,4 l/100 km (*Banquette coulissante)

En avant toute

Traction aux allures de monospace compact, la BMW Série 2 Active Tourer met en avant son instinct familial sans renoncer aux valeurs de la marque.

Le savoir-faire de BMW n'est plus à démontrer. Et pourtant, difficile de ne pas attendre la Série 2 Active Tourer au tournant! Premier monospace de la marque, ce modèle inédit est aussi le premier à hériter d'une transmission aux seules roues avant. Une architecture propice aux aspects pratiques.

L'encombrement moindre de la mécanique libère de la place à bord. Même si cette BMW ne procure pas la même sensation de volume intérieur que les monospaces des constructeurs généralistes, souvent plus lumineux, elle en reprend les cotes d'habitabilité. Certaines astuces aussi, comme la banquette arrière fractionnable 60/40 qui, à partir du deuxième niveau de finition, coulisse sur 13 cm et adopte des dossier individuels inclinables et rabattables électro-mécaniquement

depuis le coffre. Une modularité moyenne dans la catégorie, mais record pour une voiture de la marque. Plus pratique donc que ses soeurs aux roues arrière motrices, cette traction préserve le plaisir de conduite. BMW met ici à profit son expérience acquise avec Mini. La direction à la consistance idéale et à la démultiplication variable concilie maniabilité et précision.

Rigoureux, le train avant ne souffre pas du couple généreux libéré par le 2.0 diesel de cette version 218d. De quoi profiter du caractère dynamique du châssis, au prix d'un confort ferme. Irréprochable, le comportement l'est d'autant plus que l'équipement peut compter sur des systèmes de sécurité comme le régulateur de vitesse adaptatif et même un pilote automatique en ville.

À bord, toutes les commandes sont parfaitement implantées. La boîte auto va comme un gant à la version 218d.

"Agréable à vivre et surtout à conduire, l'Active Tourer me réconcilierait avec les monospaces."

Mathieu Chevalier

ARNAUD SAUNIER

NISSAN QASHQAI

1.5 dCi 110 ch Connect Edition

28 290 € (bonus/malus 0 €) → **Catégorie SUV** → **L/1/h/empattement 4,38/1,81/1,61/2,65 m** → **Type moteur** 4 cylindres en ligne, diesel 110 ch
→ **Vitesse maxi** 171 km/h → **0 à 100 km/h** 11,8 s → **Reprises 90 à 130 km/h en 4^e / 5^e** 14,6/18,8 s → **Freinage depuis 90/130 km/h** 31/63 m
→ **Volume de coffre** 465 dm³ → **Consommation moyenne** 5,9 l/100 km



Par rapport au précédent modèle, le Qashqai progresse sur tous les plans.

Nouveau départ

Totalement repensé en début d'année, le Qashqai expose désormais un physique plus imposant. Au moins en termes de style car, côté gabarit, avec une longueur de 4,38 m, il reste encore parfaitement compatible avec un usage urbain.

À bord, la présentation est nettement plus cossue. La planche de bord, à défaut d'être très originale, est proprement réalisée et elle intègre un ensemble multimédia (de série sur la finition Connect Edition) doté d'un écran tactile très facile à utiliser.

Côté moteur, on retrouve le 1.5 diesel Renault. Si sa puissance n'a rien d'extraordinaire, elle reste suffisante pour garantir des relances honorables. Sur le plan dynamique, le crossover Nissan progresse sensiblement mais il reste toujours assez pataud. Doté d'un bon rapport prix/équipement, le Qashqai complète son bon bilan financier par une consommation moyenne très flatteuse de 5,9 l/100 km.

MERCEDES GLA 220 CDI 170 ch 4Matic Fascination

48 700 € (malus 150 € inclus) → **Catégorie SUV** → **L/1/h/empattement 4,42/1,81/1,50/2,70 m** → **Type moteur**
4 cylindres en ligne, diesel 170 ch → **Vitesse maxi** 215 km/h → **0 à 100 km/h** 9 s → **Reprises 90 à 130 km/h en Drive** 8,2 s
→ **Freinage depuis 90/130 km/h** 32/66 m → **Volume de coffre** 403 dm³ → **Consommation moyenne** 6,8 l/100 km

13

SUV taille mannequin

Pour séduire, le GLA – version tout-chemin de la Classe A – compte plus sur ses qualités routières que sur son aisance à évoluer en dehors des sentiers battus. S'il parvient à préserver un bon confort de suspension, il ne fait pas pour autant la part belle au roulis. Bien au contraire, son train avant permet d'effectuer les changements de trajectoire avec une grande précision. Son moteur 4 cylindres 2.2 de 170 ch s'apprécie pour sa douceur de fonctionnement et la générosité de sa courbe de couple dès les plus bas régimes.

À bord, le conducteur est assis plus haut que dans la Classe A, mais il ne domine pas la route comme dans un véritable SUV. Toutes les commandes tombent parfaitement sous la main. Sur les finitions haut de gamme, les matériaux sont assemblés en valorisant les surpiqures et les revêtements moussés. Si le GLA 220 CDI se montre sobre (6,8 l/100 km en moyenne), il ne se brade pas. Parfaitement équipé, un modèle haut de gamme peut aisément dépasser les 50 000 €.





Roues arrière motrices et 3 cylindres essence, la Twingo mise sur le plaisir de conduite. Avec un succès contestable.

12

RENAULT TWINGO

0.9 Energy TCe 90 ch Intens

14 300 € (bonus/malus 0 €) → **Catégorie** Mini-citadines → **L/l/h/empattement** 3,60 / 1,65 / 1,56 / 2,50 m → **Type moteur** 3 cylindres en ligne, turbo essence 90 ch → **Vitesse maxi** 159 km/h → **0 à 100 km/h** 12,2 s → **Reprises 90 à 130 km/h en 4^e / 5^e** 13,2 / 20,3 s → **Freinage depuis 90/130 km/h** 33/67 m → **Volume de coffre** 205-225 dm^{3*} → **Consommation moyenne** 5,9 l/100 km (*Dossiers indéniables)

Chez moi, en ville...

Reine de la ville, à la peine ailleurs, la nouvelle Twingo n'a pas la polyvalence de ses devancières. Mais elle conserve de solides atouts...

Fort attendue, la nouvelle Twingo adopte une architecture unique avec un moteur situé à l'arrière et devient une citadine "pur jus" qui présente autant de vrais arguments que d'authentiques faiblesses. Dans le premier camp apparaissent une agilité incroyable, une aisance remarquable aux manœuvres et une capacité étonnante à faire des demi-tours dans un espace très réduit. Ajoutez à cela une position de conduite surélevée, une visibilité fort correcte et un moteur assez vif à bas régime et vous en déduirez qu'en ville, elle écrase toute concurrence, Smart exceptée.

Sortie des agglomérations, la Twingo n'affiche plus la même superbe. Sur route, elle peut décevoir par ses suspensions très sèches lorsqu'il

s'agit d'aborder un obstacle transversal, et un moteur qui s'essouffle étrangement vite. Sur autoroute, sa tenue de cap pour le moins facilement influençable en dérangera plus d'un. En hiver, sur la neige, elle pourrait causer quelques désagréments à ses utilisateurs. Il reste à évoquer les aspects pratiques qui comptaient parmi les points forts des modèles précédents. Avec ses quatre portes, la nouvelle Twingo progresse en accessibilité. En revanche, l'implantation de son moteur a imposé un plancher de chargement haut et surtout, malheureusement, un espace sensible aux variations de température. Côté tarif, cette Twingo nous est apparue un peu prétentieuse. Elle a vraiment tout d'une petite, cette nouvelle Twingo...

La Twingo peut compter sur ses portes arrière pour se faire pardonner l'absence de banquette coulissante.



11 PEUGEOT 108

1.2 VTi 82 ch Active Top

13 600 € (bonus/malus 0 €) → **Catégorie** Mini-citadines → **L/l/h/empattement** 3,48 / 1,62 / 1,46 / 2,34 m → **Type moteur** 3 cylindres en ligne, essence 82 ch → **Vitesse maxi** 164 km/h → **0 à 100 km/h** 11,6 s → **Reprises 90 à 130 km/h en 4^e / 5^e** 13,6 / 19,9 s → **Freinage depuis 90/130 km/h** 32 / 68 m → **Volume de coffre** 240 dm³ → **Consommation moyenne** 5,7 l/100 km

Plus souriante

La 107 n'était pas une mauvaise voiture mais la recherche du moindre coût était, surtout à l'intérieur, trop visible ! Planche de bord sans charme, mal finie, niveau sonore élevé, équipement indigent... la petite Peugeot se devait de corriger le tir pour avoir une chance de rester dans la roue des Kia Picanto, Hyundai i10, VW up! et surtout de la nouvelle Twingo.

Désormais baptisée 108, elle présente une copie plus convaincante que celle de son aînée. Mieux présentée, même si sa finition reste très perfectible, la 108 est plus agréable à vivre, d'autant que sa dotation en équipements est plus convaincante que par le passé. Plus silencieuse (même avec le toit en toile), elle peut, même avec ce moteur VTi 82 ch, s'aventurer hors des centres-villes. Ces performances, notamment en reprises, et son niveau de confort étant parfaitement compatibles avec une utilisation routière.



Elle conserve la structure de l'ancien modèle, mais la 108 semble transfigurée, notamment avec son moteur de 82 ch.



C'est l'une des sportives de l'année. Pas la plus simple à conduire, mais l'une des plus impressionnantes.

JAGUAR F-TYPE R

V8 550 ch

112 400 € (malus 8 000 € inclus) → **Catégorie** Coupés → **L/l/h/empattement** 4,47 / 1,89 / 1,33 / 2,63 m → **Type moteur** 8 cylindres en V, essence 550 ch → **Vitesse maxi** 300 km/h → **0 à 100 km/h** 4,6 s → **Reprises 90 à 130 km/h en Drive** 3,2 s → **Freinage depuis 90/130 km/h** 30 / 62 m → **Volume de coffre** 274 dm³ → **Consommation moyenne** 12,2 l/100 km

Hyperactive !

orsqu'on parle de voiture de sport, on pense généralement à des bolides italiens, rouges de préférence, ou encore à des puissantes GT allemandes. C'est oublier un peu vite que de l'autre côté de l'English Channel, entendez par là la Manche, nos amis britanniques savent eux aussi concocter des engins capables de taquiner le chrono ! Prenez la F-Type R ; dès qu'on croise son regard on sent bien que pour tirer la quintessence de son généreux V8 de 550 ch, il va falloir y aller prudemment. En effet, la belle n'est pas du genre à

s'abandonner à la première roucoucade. Pour la conquérir, il faut lui parler avec un minimum de délicatesse. Hyperactive, la F-Type R n'a pas son pareil pour surprendre, surtout si on la provoque un jour de pluie ! Reste que ce sale caractère fait partie de son charme, au même titre que le traitement de son habitacle ou la sonorité de son gros V8 de 5 l. Toutes ces choses qui font de la Jaguar F-Type R une vraie machine à sensations... fortes !

09



Par sa tenue de route et son agilité, la Mustang cru 2014 en bluffera plus d'un.

CHARIE MAGEE



“Forcément, côté moteur, cette Mustang est un peu tendre, mais côté charme, elle reste une Mustang...” *Pascal Richard*

FORD MUSTANG 314 ch

35 000 € (estimation, malus NC, commercialisation juin 2015) ↳ **Catégorie Coupés** ↳ **L/l/h/empattement** 4,79 / 1,92 / 1,39 / 2,72 m

→ **Type moteur** 4 cylindres en ligne, essence 314 ch → **Vitesse maxi** 233 km/h → **0 à 100 km/h** NC → **Reprises NC** → **Freinage NC**

→ **Volume de coffre** 408 dm³ → **Consommation moyenne NC** (Données constructeur)

Cavalerie légère

Pour la première fois en cinquante ans de carrière, la Mustang sera vendue en Europe. Avec un gros V8 mais aussi avec un simple 4 cylindres turbo. Une Mustang allégée...

La sonorité du 4 cylindres EcoBoost ne flatte pas les tympans. C'est le principal défaut de cette Mustang "européanisée". Cette critique évacuée, l'américaine peut étaler tout son talent. Avec 314 ch et un couple à 434 Nm sur les roues arrière, la Mustang n'est pas avare en sensations. Rien à voir certes avec celles de la version V8, mais les performances sont dignes d'une véritable sportive et l'agilité est bluffante pour une voiture conçue outre-Atlantique.

Les sièges Recaro, grâce aux multiples réglages, permettent d'ajuster parfaitement sa position de conduite. La direction est d'une précision étonnante et le train avant mord l'asphalte avec ardeur. Surtout avec le Performance Pack, livré de série, qui comprend notamment des

suspensions sport. Même en augmentant le rythme, le train avant tient le coup, et l'arrière suit fidèlement. Visiblement, la présence d'un train arrière multibras a transfiguré la Mustang... tout en permettant d'améliorer son confort, irréprochable lui aussi. Quant aux freins, ils semblent à la hauteur, même si on attendra de les tester sur circuit avant de nous prononcer définitivement sur leur endurance.

À bord, l'ambiance est plaisante et la finition a fait beaucoup de progrès comparé à celle des précédentes générations. La Mustang offre un équipement complet, quatre vraies places et un coffre digne de ce nom. Décidément, la *pony car* ne manque pas d'arguments, surtout lorsqu'on rapporte ceux-ci à son prix de vente défiant toute concurrence.

Difficile de venir chatouiller la Mustang sur le terrain du rapport prix/prestations: 314 ch pour 35 000 €.



AUDI TT 2.0 TFSI 230 ch Quattro S line

Le TT ne fait pas que soigner sa ligne. Sur route, il se montre d'une redoutable efficacité.

08



JOËL PEYROU

50 600 € (malus 2 200 € inclus) → **Catégorie Coupés**
→ **L/I/h/empattement** 4,18/1,84/1,36/2,51 m → **Type moteur**
4 cylindres en ligne, essence 230 ch → **Vitesse maxi** 250 km/h
→ **0 à 100 km/h** 5,9 s → **Reprises 90 à 130 km/h en Drive** 5,6 s
→ **Freinage depuis 90/130 km/h** 31/64 m
→ **Volume de coffre** 272 dm³ → **Consommation moyenne** 8,9 l/100 km

L'heure de la synthèse

Entre une 1^{re} génération au style exubérant, mais finalement assez sage côté moteurs, et une seconde mouture plus débridée côté mécanique mais moins originale sur le plan esthétique, le TT 3^e du nom n'a pas tranché. Il a décidé de prendre le meilleur des deux ! Plus agressif que la version précédente, le TT cru 2014 se fait remarquer !

À bord, Audi nous propose un habitacle soigné et high-tech. Un trait de caractère qui se traduit, notamment, par la présence d'un nouveau bloc d'instrumentation entièrement digital proposant plusieurs possibilités d'affichage. Une vraie merveille !

Le moteur 2 l turbo à injection directe est ici associé à la transmission intégrale Quattro et à une boîte à double embrayage S tronic. Si pour les sensations cet ensemble manque un peu de charisme, côté chrono on ne peut rien lui reprocher. Le châssis, à la fois joueur et efficace, contribue lui aussi au plaisir de conduite.

PEUGEOT 308 1.2 PureTech 130 ch EAT6 Allure

26 350 € (bonus/malus 0 €) → **Catégorie Compacts** → **L/I/h/empattement**
4,25/1,80/1,46/2,62 m → **Type moteur** 4 cylindres en ligne, essence 130 ch → **Vitesse maxi** 206 km/h
→ **0 à 100 km/h** 10 s → **Reprises 90 à 130 km/h en Drive** 9,4 s → **Freinage depuis 90/130 km/h** 32/64 m → **Volume de coffre** 451 dm³ → **Consommation moyenne** 7,2 l/100 km

07

Pas loin du sans-faute

Apriori, une berline compacte équipée d'un petit 1.2 et d'une boîte automatique n'est pas l'archétype de la voiture de rêve... et pourtant. Si les ingrédients sont bons et que le cuisinier est habile, on n'est pas à l'abri d'une très bonne surprise. C'est un peu ce qui se passe avec la 308 1.2 PureTech 130 ch équipée de la boîte automatique EAT6.

Dès les premiers tours de roues, on est séduit par la douceur de la mécanique. Une souplesse bien relayée par la boîte automatique à 6 rapports. Facile à vivre en ville, plaisante sur route et suffisamment vaillante pour affronter sans broncher les longs parcours autoroutiers, cette 308 est une vraie réussite. D'autant que parmi ses points forts, on citera son excellent confort et la sagesse de sa consommation. Au chapitre des griefs, on retiendra en premier lieu une habitabilité quelconque et un prix de vente un tantinet élevé.

Un moteur sobre et performant et une excellente boîte auto, le tout logé dans une des berlines les plus agréables à conduire.



YANN LEFEBVRE

06

PHOTOS YANN LEFEVRE



Avec un 2.0 TDI de 240 ch, la Passat n'est plus la sage familiale que l'on a connue.



Difficile de faire le lien entre le Macan et l'Audi Q5 avec lequel il partage de nombreux éléments.

VW PASSAT 2.0 TDI Biturbo 240 ch Carat Edition

49 580 € (malus 250 € inclus) → **Catégorie Familiales** → **L/1/h/empattement** 4,87/1,84/1,46/2,80 m
→ **Type moteur** 4 cylindres en ligne, diesel 240 ch → **Vitesse maxi** 240 km/h → **0 à 100 km/h** 6,1 s
→ **Reprises NC** → **Freinage NC** → **Volume de coffre** 586 dm³ → **Consommation moyenne** 5,3 l/100 km

(Données constructeur)

Classique mais pas fade

Une rumeur persistante veut que la berline traditionnelle soit sur le déclin depuis des années alors que le break s'avérerait une variante de carrosserie à peine moins menacée. S'il fallait un exemple pour ruiner cette théorie, la Passat serait celui-ci. Véritable poule aux œufs d'or pour Volkswagen, ce modèle issu au départ des rangs populaires est parvenu, sans tambour ni trompette, à se hisser au niveau des familiales premium les plus en vue. À lui seul, l'exploit n'est pas mince. Comme pour mieux enfoncer le cou-

teau dans la plaie, le constructeur a chapeauté cette gamme d'une version décoiffante sous la forme de cette 2.0 TDI Biturbo dont les muscles transmettent le potentiel de 240 ch aux quatre roues via une boîte robotisée DSG à 7 rapports.

Si la puissance, comme la docilité et la conscience écologique du propulseur (139 g/km de rejets CO₂ seulement) nous ont littéralement scotchés, en revanche, côté coup de cœur, nous sommes restés sur notre faim dans ce vaisseau bardé d'assistances. La prochaine fois peut-être...

Un bouton,
une fonction:
l'ergonomie
Porsche reste à
contre-courant
des canons
du moment.

05

L'habitabilité et le confort sur longue distance restent les deux principales qualités de la Passat.

PHOTOS YANN LEFEVRE



Même avec un diesel, le Macan met un point d'honneur à rester l'un des SUV les plus dynamiques.





PORSCHE MACAN

S diesel 258 ch

62 589 € (malus 2 200 € inclus) → **Catégorie SUV** → **L/1/h/empattement**
4,69/1,93/1,63/2,81 m → **Type moteur** 6 cylindres en V, diesel 258 ch → **Vitesse maxi** 217 km/h
→ **0 à 100 km/h** 7,2 s → **Reprises 90 à 130 km/h en Drive** 5,6 s → **Freinage depuis**
90/130 km/h 32/64 m → **Volume de coffre** 515 dm³ → **Consommation moyenne** 8,1 l/100 km

La meilleure Porsche au quotidien ?

Vous trouvez le Cayman, comme le Boxster, trop exclusif ; la 911, trop sportive ; le Cayenne, excessif et la Panamera, vraiment encombrante ? Dans ce cas, le Macan devrait vous aller comme un gant.

De face, on peut le confondre avec un Cayenne. De profil comme de l'arrière, impossible de se tromper : le Macan affiche sa personnalité... et cache les liens étroits qu'il entretient avec l'Audi Q5, au départ duquel il a été élaboré sans pour autant en devenir une copie servile ! Sur la route, il rencontre un vif succès. Tout le monde se retourne sur son passage. Attendu, le Macan plaît : c'est une certitude... mais pas forcément un gage de qualité. À bord, le poste de pilotage intimide toujours autant par la largeur et la complexité apparente de la console centrale, marque de fabrique Porsche depuis le Cayenne. Beaucoup moins impressionnante est la place réservée aux passagers arrière et aux bagages, juste qualifiable de décente sur un véhicule de 4,70 m de longueur. Revenons aux places avant et plutôt à celle du conducteur. Avec son volant vertical, ses sièges enveloppants, son pédalier bien disposé et son levier de vitesses

implanté haut, le Macan donne le ton : vous êtes bien à bord d'un engin sportif. À l'image de sa carrosserie, la mécanique fait preuve de raffinement et de discrétion. D'origine Audi et revu par les motoristes de la maison, le V6 ronronne à bas régime avant d'adopter une sonorité grave et harmonieuse, évocatrice de performances. Ce bloc est parfaitement secondé par la boîte PDK à 7 rapports alors que le système de transmission intégrale, faisant appel à un système d'embrayage multidisque électronique pour répartir la force entre les deux trains, est une petite merveille de douceur et d'efficacité. Solidement planté sur un châssis rigoureux et chaussé de pneumatiques largement dimensionnés, le Macan fait honneur à la marque en dessinant ses trajectoires au scalpel sans avoir à forcer son talent et en affichant des distances de freinage à faire pâlir d'envie toute une ribambelle de pseudo-sportives.



“Avec le Macan, on a plus le sentiment de se trouver au volant d'une sportive que d'un SUV.”

Stany Meurer

CITROËN C4 CACTUS

1.6 BlueHDI 100ch Feel

20 500 € (bonus 150 € inclus) → **Catégorie** Compacts/SUV → **L/I/h/empattement**
 4,16/1,73/1,48/2,60 m → **Type moteur** 4 cylindres en ligne, diesel 99 ch → **Vitesse maxi** 173 km/h
 → **0 à 100 km/h** 12,1 s → **Reprises 90 à 130 km/h en 4°/5°** 12,2/19,8 s → **Freinage depuis 90/130 km/h** 32/64 m → **Volume de coffre** 405 dm³ → **Consommation moyenne** 5,1 l/100 km



La carrosserie du C4 Cactus est très bien protégée : assez rare pour être souligné.



Quel dommage que cette version à transmission manuelle ne puisse disposer de la banquette avant, réservée à la boîte robotisée !

Vraie personnalité

Le C4 Cactus souffle comme un vent de fraîcheur sur la gamme Citroën. Authentique électron libre, ce modèle ne se classe dans aucune catégorie. On adore ou on abhorre.

Le propre d'une Citroën est d'être originale. Sur ce point, le C4 Cactus honore largement son contrat. Vu de l'extérieur, par sa silhouette, la palette de ses coloris et ses coussins latéraux de protection en polyuréthane thermoplastique gonflés d'air (Airbump), difficile de le confondre avec ses rivaux. Si le constat est identique pour l'intérieur, la caractéristique vaut surtout pour la version à boîte robotisée, qui s'offre le luxe d'une pseudo-banquette pour les passagers avant grâce à l'astucieuse platine de commande de vitesses déplacée dans le tableau de bord. Voilà pour les compliments.

Hélas, comme souvent, le meilleur côtoie le pire dans une Citroën. Passons rapidement sur l'inconnue du vieillissement des accessoires extérieurs. Nous avons trouvé mesquins le volant uniquement réglable en hauteur, l'absence de lève-vitres avant électriques à impulsion, l'ouverture par compas des vitres arrière (elles ne sont donc pas descendantes) ou encore le choix

d'une banquette arrière rabattable d'un seul bloc. Si tous les utilisateurs n'apprécient pas le passage obligatoire par l'écran central pour régler la climatisation, certains se régaleront devant le bloc instrumental simplifié à affichage digital qui semble sorti tout droit des années disco. Sur le plan pratique, on pardonnera difficilement au constructeur la combinaison d'un seuil de chargement très élevé avec un plancher de coffre en contrebas.

Bien aidé par le poids contenu du véhicule ainsi que par une boîte manuelle à 5 rapports dont l'étagement et la démultiplication finale ont été bien étudiés, le moteur anime vaillamment (bruyamment aussi) le C4 Cactus. À noter que cette variante mécanique est la seule à recourir à la solution de l'AdBlue, un additif contenu dans un réservoir spécifique. Pour les suspensions, Citroën a clairement opté pour le confort. Le résultat est remarquable, pourvu qu'on ne soit pas trop sensible aux mouvements de caisse.

Équipé de ce moteur 1.6 BlueHDI, le C4 Cactus fait preuve de tonus tout en restant économique.

PHOTOS DENIS MEUNIER



“Le C4 Cactus plaît pour ses parti pris originaux. Dommage que Citroën n'ait pas soigné tous les détails.” *Pascal Richard*





04

La C 220 BlueTEC conviendra parfaitement aux gros rouleurs, qui apprécieront son confort.



MERCEDES C 220 BlueTEC 170 ch

40 800 € (bonus/malus 0 €) → **Catégorie Familiales** → **L/1/h/empattement**
4,69 / 1,81 / 1,45 / 2,84 m → **Type moteur** 4 cylindres en ligne, diesel 170 ch → **Vitesse maxi** 221 km/h
→ **0 à 100 km/h** 8,3 s → **Reprises 90 à 130 km/h en Drive** 7,6 s → **Freinage depuis 90/130 km/h**
31 / 62 m → **Volume de coffre** 503 dm³ → **Consommation moyenne** 6,1 l/100 km

Sérieuse, mais pas trop!

Après avoir surpris tout le monde en 2012 avec une Classe A pour le moins déclaraée et surtout sans aucun rapport avec le modèle qu'elle remplaçait, Mercedes "remet le couvert" avec cette nouvelle génération de Classe C. Si dans le cas présent on ne peut pas tout à fait parler de surprise, du moins dans la forme, sur le fond, en revanche l'évolution est assez nette. Ainsi la Classe C cru 2014 accentue encore ce côté frondeur qu'on avait déjà aperçu sur la génération précédente. Châssis affûté, trains roulants précis :

rien ne manque. Du coup, on regrette que ce diesel de 170 ch soit aussi placide et surtout que la boîte de vitesses automatique, remarquablement douce, ne soit pas un peu plus rapide.

En matière de confort, la Classe C n'a rien perdu, bien au contraire. Elle se montre encore plus prévenante que par le passé et ce, sur tous les types de terrains. Seul regret, les passagers des places arrière devront se satisfaire d'un espace un peu juste, notamment au niveau de la garde au toit.



L'excellent châssis supporte facilement des puissances supérieures. Bilan : les 170 ch paraissent trop timides.



La position de conduite est excellente. Rigoureuse, la finition aurait pu faire preuve d'un zeste de fantaisie.

PHOTOS YANN LEFEBVRE

01



AUDI S1 SPORTBACK

2.0 TFSI 231 ch

36 800 € (malus 2 200 € inclus) ↳ **Catégorie** Citadines ↳ **L/1/h/empattement**

3,98/1,75/1,46/2,47 m ↳ **Type moteur** 4 cylindres en ligne, essence 231 ch ↳ **Vitesse maxi** 250 km/h
→ **0 à 100 km/h** 6,1 s ↳ **Reprises 90 à 130 km/h en 4°/5°/6°** 5,4/6,3/7,7 s ↳ **Freinage depuis 90/130 km/h** 31/64 m ↳ **Volume de coffre** 212 dm³ ↳ **Consommation moyenne** 8,5 l/100 km

Plaisir d'essence

Sous des apparences de citadine huppée vaguement délurée, cette bombinette cache un tempérament de feu que rien ne vient obscurcir, grâce à la magie de sa traction intégrale permanente aussi discrète qu'efficace dans son action : un argument qu'aucune de ses rivales ne peut revendiquer. Si nous devions résumer d'une phrase cette séduisante créature, nous dirions qu'elle se caractérise autant par son absence de puissance inutile que par le raffinement de tous ses composants qui lui donne une saveur incomparable.

Sobre et suffisamment bien armé pour faire parler la poudre, son moteur est un modèle de souplesse et de puissance qui a le bon goût de ravir vos oreilles grâce à la musicalité très travaillée de ses échap-

pements. Classique, la boîte manuelle à 6 vitesses est parfaitement étagée et le rapport final de transmission relativement court est son complice idéal. Doté d'un coupleur Haldex à embrayage multidisque piloté électroniquement, le système Quattro retenu pour la S1 transmet le potentiel dynamique aux quatre roues avec une intelligence rare, n'hésitant jamais entre une sécurité castratrice et un plaisir aux limites du dangereux. Le freinage se montre à la hauteur des ambitions sportives de la machine. La direction, quant à elle, débarrassée des effets de couple superflus qui perturberaient l'agrément sur une traction musclée, contribue largement à la précision des trajectoires sans pour autant handicaper la S1 en ville par une lourdeur excessive.

La transmission intégrale fait toute la différence, en efficacité comme en facilité d'exploitation.



“Pieuse promesse : la conso ne descend jamais à 2,1 l/100 km. Mais quelle auto !”

Stany Meurer

PHOTOS TBO

BMW i8 362 ch Pure Impulse

142050 € (bonus 4000 € inclus) → **Catégorie** Coupés → **L/I/h/empattement** 4,69 / 1,95 / 1,30 / 2,80 m → **Type moteur** 3 cylindres en ligne, turbo essence + électrique 362 ch (puissance combinée) → **Vitesse maxi** 245 km/h → **0 à 100 km/h** 4,7 s → **Reprises 90 à 130 km/h en Drive** 4 s → **Freinage depuis 90/130 km/h** 34/67 m → **Volume de coffre** 97 dm³ → **Consommation moyenne** 4,5 l/100 km (9,3 l/100 km, batteries vides)

Tour de force technologique

Pied de nez à tous ceux qui pensent que, forcément, une GT ne peut s'apprécier qu'avec un gros moteur thermique multicylindre propulsant les roues arrière, l'i8 nous apparaît comme la révélation de l'année.

D'un encombrement similaire à celui d'une Mustang, l'i8 se distingue par son pavillon culminant à seulement 1,30 m et ses formes plus proches d'un concept car que d'une GT traditionnelle. À bord, l'ensemble est somme toute classique pour un habitué de la marque qui, comme tout un chacun, jugera les plastiques recyclés indignes du prix de la voiture.

En mode électrique, l'i8 est une traction qui vous permettra de parcourir une petite trentaine de kilomètres dans un silence absolu et sans brûler un gramme d'essence : un bonheur total en ville, entaché toutefois d'une visibilité médiocre, surtout vers l'arrière. Mais l'univers d'une GT ne peut se satisfaire de cet environnement limité. Forte de

son moteur thermique central, elle se comporte sur route comme toutes les GT à implantation mécanique similaire, de façon magistrale sur un parcours rapide fait de grandes courbes, et de manière moins souveraine sur un tracé constitué d'épingles. Dans le premier cas, sa gestion des moteurs parfaite et l'équilibre de son châssis, le tout magnifié par un poids raisonnable, nous ont procuré un réel plaisir de conduite, proche des meilleures GT. Dans le second, nous aurions aimé un freinage plus "saignant" et surtout une tendance moins marquée au sous-virage qui arrive un peu trop vite pour la rendre vraiment efficace. Reste à évoquer la consommation qui, si elle est remarquablement basse, s'avère bien loin des 2,1 l/100 km vantés par BMW !

Cette GT à moteur thermique central est la seule de sa catégorie qui peut rouler en traction... lorsqu'elle est animée par son groupe électrique !



Derrière cette silhouette de supercar se cache un ensemble propulseur remarquable qui procure un authentique plaisir de conduite.

MESURES : LES

À Montlhéry, sur notre base de mesures, certaines nouveautés font des étincelles. D'autres se font remarquer différemment. Voici les tops et les flops de l'année.

Par Vincent Coppin
et Frédéric Haas



CHRISTIAN MARTIN

Accélération (1 000 m d.a.)

La palme du missile de l'année est attribuée à la Mercedes E63 AMG, qui devance d'un petit dixième la Jaguar F-Type R. Peu de surprises pour les bonnets d'âne. Smart Fortwo et Volkswagen Polo 60 ch réclament chacune plus de 38 s pour couvrir le 1 000 m d.a.

	TOP	FLOP
MINI-CITADINES	Peugeot 108 VTi 82 ch 33,9 s	Smart Fortwo 71 ch 38,1 s
CITADINES	Audi S1 231 ch 26,4 s	VW Polo 1.0 60 ch 38,8 s
COMPACTES	Audi S3 berline 300 ch 25,2 s	Peugeot 308 1.2 VTi 82 ch 35,8 s
FAMILIALES	BMW 335d xDrive BVA 313 ch 25,9 s	Citroën DS5 BlueHDI 120 ch 34,3 s
MONOSPACES	Mercedes B 220 4Matic 184 ch 28,6 s	Fiat 500L Living 1.6 Mjt 105 ch 36 s
SUV	Porsche Macan Turbo 400 ch 24,6 s	Peugeot 2008 1.2 e-VTi 82 ch ETG5 37,5 s
SPORTIVES	Mercedes E63 AMG 585 ch 22,5 s	Alfa Giulietta Quadrifoglio Verde 240 ch 27,7 s

Reprises (90 à 130 km/h en D ou 4^e)

En reprises, la Jaguar F-Type prend sa revanche sur l'E63 AMG. Défense du blason oblige, le Porsche Macan Turbo met tout le monde d'accord dans la catégorie des SUV. Avec sa boîte pilotée à 5 rapports, le C4 Cactus e-VTi 82 ch réclame plus de 18 s... en Drive !

	TOP	FLOP
MINI-CITADINES	Renault Twingo 0.9 TCe 90 ch 13,2 s	Smart Forfour 71 ch 25,1 s
CITADINES	Audi S1 231 ch 5,4 s	VW Polo 1.0 60 ch 23,2 s
COMPACTES	Audi S3 berline 300 ch 4,6 s	Peugeot 308 1.2 VTi 82 ch 16 s
FAMILIALES	BMW 335d xDrive BVA 313 ch 5,2 s	Citroën DS5 BlueHDI 120 ch 12 s
MONOSPACES	Mercedes B 220 4Matic 184 ch 5,9 s	Citroën C4 Picasso VTi 120 ch 15,6 s
SUV	Porsche Macan Turbo 400 ch 4,6 s	Citroën C4 Cactus e-VTi 82 ch ETG5 18,4 s
SPORTIVES	Jaguar F-Type R 550 ch 3,2 s	Alfa Giulietta Quadrifoglio Verde 240 ch 5,9 s

TOPS ET FLOPS

Freinage (depuis 130 km/h)

Une fois n'est pas coutume : pas de Porsche ! Côté freinage, c'est l'année Peugeot avec une RCZ R qui se permet de passer sous la barre des 60 m sur un freinage à 130 km/h. Les déceptions viennent des modèles hybrides et électriques, qui ne brillent pas sur cet exercice.

TOP

FLOP

MINI-CITADINES	Renault Twingo SCe 70 ch	65 m	Suzuki Alto 1.0 68 ch BVA	74 m
CITADINES	Seat Ibiza 1.4 TSI 140 ch	60 m	Toyota Yaris HSD 100 ch	69 m
COMPACTES	Seat Leon 1.4 TSI 125 ch	61 m	Opel Astra 1.6 CDTI 110 ch	72 m
FAMILIALES	Mercedes C 180 156 ch BVA	62 m	Honda Accord 2.0 CTDi 150 ch	68 m
MONOSPACE	VW Golf Sportsvan 2.0 TDI 150 ch	63 m	BMW i3 170 ch	74 m
SUV	Nissan Qashqai dCi 110 ch	63 m	Skoda Yeti 2.0 TDI 140 ch 4x4	72 m
SPORTIVES	Peugeot RCZ R 270 ch	57 m	BMW i8 362 ch	67 m



Consommation essence

On vous décrit fréquemment les progrès des moteurs essence en matière de consommation. La preuve en image avec des tops qui restent tous sous la barre des 9 l/100 km. Revers de performances : Macan Turbo et E63 AMG engloutissent plus de 12 l/100 km.

TOP

FLOP

MINI-CITADINES	Citroën C1 VTi 69 ch	5,2 l/100km	Suzuki Alto 1.0 68 ch BVA	6,5 l/100km
CITADINES	Toyota Yaris HSD 100 ch	5,4 l/100km	Ford Fiesta 1.25 82 ch	7,4 l/100km
COMPACTES	Lexus CT 200h 136 ch	5,7 l/100km	Mercedes A 250 4Matic BVA 211 ch	8,7 l/100km
FAMILIALES	Peugeot 508 1.6 THP 165 ch EAT6	7,7 l/100km	Mercedes C 200 184 ch BVA	8,1 l/100km
MONOSPACE	VW Golf Sportsvan 1.4 TSI 150 ch DSG7	7,6 l/100km	Mercedes B 220 4Matic 184 ch	8,7 l/100km
SUV	Suzuki SX4 S-Cross 1.6 VVT 120 ch	7,5 l/100km	Porsche Macan Turbo 400 ch	12 l/100km
SPORTIVES	Peugeot RCZ R 270 ch	8,1 l/100km	Mercedes E63 AMG 585 ch	12,7 l/100km



Consommation diesel

Peugeot/Citroën en force avec pas moins de quatre modèles parmi les tops. Excellent rapport consommation/performances pour la BMW 435d xDrive. Déception pour la Mini 5 portes Cooper SD, qui réclame 5,9 l/100 km. On lui pardonne, c'est une BVA !

TOP

FLOP

CITADINES	Peugeot 208 e-HDi 92 ch	4,8 l/100km	Mini Cooper SD 170 ch BVA	5,9 l/100km
COMPACTES	Peugeot 308 1.6 BlueHDi 120 ch	5,1 l/100km	Audi A3 2.0 TDI 150 ch S tronic	6,5 l/100km
FAMILIALES	Skoda Octavia 1.6 TDI 110 ch	5,1 l/100km	BMW 335d GT 313 ch xDrive BVA	8,1 l/100km
MONOSPACE	VW Golf Sportsvan 1.6 TDI 110 ch	6 l/100km	Lancia Voyager 2.8 178 ch	10,2 l/100km
SUV	Citroën C4 Cactus BlueHDi 100 ch	5,1 l/100km	Volvo X60 D5 215 ch AWD BVA	8,7 l/100km
SPORTIVES	BMW 435d 313 ch xDrive	7,9 l/100km	Audi A7 Sportback 3.0 TDI 272 ch	7,9 l/100km

À peine arrivée, la nouvelle Classe C s'offre déjà un break! Pour jauger cette nouvelle version, nous avons convoqué son éternelle rivale, la Série 3 Touring.

Par Pascal Richard Photos Amaury Cibot



Mercedes Classe C Break



PLUS

- Très bon confort
- Qualité de finition
- Consommation sage



MOINS

- Coffre décevant
- Boîte lente
- Prix élevé



L'instrumentation est à la fois complète et très lisible. Ses cercles de chrome donnent une petite touche sportive à l'habitacle.



Agressif et en même temps élégant, le break Classe C développe un comportement routier alerte. Dommage que sa mécanique manque un peu de folie.



Mercedes facture sa boîte 2 350 €; c'est cher mais elle apporte beaucoup en termes de plaisir de conduite.

LA TECHNIQUE

Ces 4 cylindres diesel commencent à avoir des kilomètres au compteur! Cela se traduit par un caractère un peu rude, accentué, sur la BMW, par un stop/start qui manque de discrétion. Heureusement, sur la Mercedes comme sur la BMW, la boîte

Moteur / Transmission

Puissance maxi	170 ch à 3 000 tr/mn
Couple maxi	400 Nm à 1 400 tr/mn
Type	4 cyl. en ligne, turbo diesel
Cylindrée / Puissance fiscale	2 143 cm ³ / 9 CV
Transmission	aux roues arrière
Boîte / nombre de rapports	automatique / 7

Châssis

Direction	à crémaillère, assistée
Diamètre de braquage	11,2 m
Suspensions AV / AR	type McPherson / essieu multibras
Freins AV / AR	disques ventilés / disques
Pneumatiques AV / AR	225/50 R17
Roue de secours	kit anticrevoison

Dimensions / Poids

L / l / h / empattement	4,70 / 1,81 / 1,46 / 2,84 m
Poids / tracteur freiné	1 740 kg / 1 800 kg

LA CONDUITE

Dans la gamme Mercedes, la Classe C a toujours eu un caractère frondeur, la dernière mouture ne change pas d'état d'esprit! Elle va même plus loin en proposant aujourd'hui un comportement très joueur. De son côté, la Série 3 Touring nous récite

Performances / Freinages

1000 m d. a.	29,9 s
90-130 km/h en D	8,5 s
Vitesse maxi	218 km/h
Depuis 50 / 90 / 130 km/h	10 / 31 / 64 m



BMW Série 3 Touring

NB : notre reportage photo a été réalisé avec une BMW Serie 330d Touring.

auto arrondit les angles avec brio. Malgré son coût élevé (plus de 2000 € dans les deux cas), nous ne saurions trop vous la conseiller. Le diamètre de braquage de la Classe C Break est assez court (11,2 m).

ÉGALITÉ

Moteur / Transmission

Puissance maxi	■ 184 ch à 4 000 tr/min
Couple maxi	■ 380 Nm à 1 750 tr/min
Type	4 cyl. en ligne, turbo diesel
Cylindrée / Puissance fiscale	1 995 cm ³ / 10 CV
Transmission	aux roues arrière
Boîte / nombre de rapports	automatique / 8

Châssis

Direction	■ à crémaillère, assistée
Diamètre de braquage	■ 11,8 m
Suspensions AV / AR	■ type McPherson / essieu multiribas
Freins AV / AR	■ disques ventilés / disques
Pneumatiques AV / AR	■ 225/50 R17
Roue de secours	■ runflat

Dimensions / Poids

L / l / h / empattement	■ 4,63 / 1,82 / 1,43 / 2,81 m
Poids / tractable freiné	■ 1 637 kg / 1 800 kg

à la perfection une partition que nous connaissons bien et dont on ne se lasse pas. Deux griefs toutefois : sur la Mercedes, la boîte est un peu lente, sur la BMW, le freinage manque de conviction.

LE GAGNANT BMW

Performances / Freinages

1 000 m d. a.	■ 29,4 s
90-130 km/h en D	■ 8,1 s
Vitesse maxi	■ 218 km/h
Depuis 50 / 90 / 130 km/h	■ 11 / 33 / 66 m



- PLUS**
 - Équilibre dynamique
 - Performances
 - Faible appétit
- MOINS**
 - Coffre décevant
 - Freinage juste correct
 - Prix élevé

Moins rock'n'roll que celle de la Classe C Break, l'instrumentation de la Serie 3 Touring est elle aussi très lisible.



La boîte automatique à 8 rapports est coûteuse (2 200 €) mais quasi indispensable.



Sur le plan dynamique, la Serie 3 Touring fait étalage de son talent. À son volant, on ne s'ennuie jamais et, surtout, cette voiture sait parfaitement s'adapter à l'humeur de son conducteur.



Si l'espace au niveau des jambes est suffisant, la largeur aux coudes et la garde au toit manquent de générosité.

La présentation de la Classe C Break a un petit accent sportif agréable à l'œil. La qualité de finition est nettement au-dessus de la moyenne.



La forme du coffre, régulière, est pratique, tout comme la hauteur de seuil, très basse (59 cm). Mais le volume (405 dm³) est décevant.



En matière de confort, le break Classe C offre un bilan des plus flatteur. Côté pratique, on regrettera que les flancs et les boucliers ne soient pas mieux protégés.

La Classe C Break est pleine de charme mais son coffre est un peu plus juste.

LA VIE À BORD

Côté habitacle, on a connu des paysages moins avantageux que ceux proposés par nos deux protagonistes ! Agréables à l'œil, les deux planches de bord affichent en outre une qualité de finition très nettement au-dessus de la moyenne. On mettra également au crédit de ces deux autos un haut ni-

Habitabilité/coffre

Longueur aux jambes AR	27 cm
Largeur aux coudes AV / AR	148 / 147 cm
Volume du coffre	405 dm³

Niveau sonore

Au ralenti / 90 / 130 km/h	45,6 / 63,5 / 67,8 dB
----------------------------	-----------------------

LE BUDGET

Avec Mercedes comme avec BMW, on est toujours certain d'une chose : le passage à la caisse sera un moment... douloureux ! Dans les deux cas, la barre des 40 000 € est très allègrement franchie. Ce qui fait un peu cher pour des breaks certes chic mais

Prix	47 200 €
Loyer** (2 ans, 20 000 km)	861 €
Bonus / malus (CO ₂)	0 € (114 g/km)
Garantie	2 ans, km illimité

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

Équipements de série

7 airbags, aide au stationnement semi-automatique avec radar AV/AR, autoradio avec lecteur de CD/mp3, caméra de recul, climatisation automatique, connexion Bluetooth, déclenchement automatique des phares et des essuie-glace, GPS, jantes alliage, régulateur de vitesse, rétroviseurs électriques/dégivrants, vitres électriques AV/AR...

Options

Boîte automatique (2 350 €), peinture métallisée (1 000 €), sellerie cuir (2 000 €), sièges avant à réglages électriques (1 350 €)...

Consommations

Moyenne	6,2 l/100 km
Ville / Route / Autoroute	7,3 / 6 / 5,4 l/100 km
Autonomie / Réservoir	1 065 km / 66 l

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

Pays de fabrication: Allemagne

LA NOTE TECHNIQUE



Ce moteur n'est pas un monstre de douceur mais il est sobre. La boîte auto est douce, le châssis et les trains roulants sont particulièrement réussis.

Le choix de Pascal Richard

**BMW SÉRIE 3
TOURING**

Qu'elle soit break ou berline, la Série 3 est une des autos les plus agréables à conduire du marché.

veau de confort, qui est malheureusement associé à une habitabilité un peu décevante sur la Mercedes. La BMW n'est pas exempte de reproche dans ce domaine mais elle fait tout de même un peu mieux que sa rivale et son coffre se montre plus généreux.

LE GAGNANT BMW

Habitabilité/coffre

Longueur aux jambes AR	27 cm
Largeur aux coudes AV / AR	149 / 148 cm
Volume du coffre	473 dm ³

Niveau sonore

Au ralenti / 90 / 130 km/h	47,4 / 64,3 / 68,1 dB
----------------------------	-----------------------

équipés d'une mécanique tout de même assez commune. Pour faire passer la pilule, ils affichent, eu égard à leur niveau de performances, des consommations très sages.

LE GAGNANT BMW

Prix	45 250 €
Loyer** (2 ans, 20 000 km)	642 €
Bonus / malus (CO ₂)	0 € (123 g/km)
Garantie	2 ans, km illimité

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

Équipements de série

6 airbags, aide au stationnement AR, autoradio avec lecteur de CD/mp3, clim auto., connexion Bluetooth, déclenchement automatique des phares et des essuie-glace, GPS, jantes alliage, régulateur de vitesse, rétroviseurs électriques/dégivrants, sellerie mixte cuir/tissu, vitres électriques AV/AR...

Options

Boîte automatique (2 200 €), aide au stationnement semi-automatique (430 € + 300 € de radar AV), caméra de recul (450 €), peinture métallisée (950 €), sellerie cuir (1 250 €)...

Consommations

Moyenne	6,4 l/100 km
Ville / Route / Autoroute	7,3 / 6,2 / 5,7 l/100 km
Autonomie / Réservoir	890 km / 57 l
■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie	

Pays de fabrication: Allemagne

LA NOTE TECHNIQUE



Ici aussi, le moteur diesel est un peu rude mais son association avec la boîte auto à 8 rapports est réussie. Les trains roulants n'appellent que des louanges.



Si la BMW Série 3 Touring s'impose trois fois sur quatre, elle le fait à chaque fois d'une très courte tête face à une nouvelle Classe C Break aussi inspirée que la berline. Mais le manque de générosité de son coffre et de ses places arrière lui joue ici un vilain tour.

pascal.richard@mondadori.fr



À côté de celle du break Classe C, la planche de bord de la Série 3 Touring semble bien sérieuse! Là aussi, la finition est sans reproche.



Un peu plus de volume ici avec 476 dm³ mais la forme est moins régulière et le seuil de chargement un peu plus haut (63 cm).



Comme le break Classe C, le Touring Série 3 manque un peu de largeur à l'arrière. La place centrale est rendue inutile par l'imposant tunnel de servitude.



Côté confort, la Série 3 n'a rien à envier à la Mercedes. Là aussi, on notera que la carrosserie et les boucliers sont très – pour ne pas dire trop – exposés.

→ NÉE EN 2008

Cette timide i20 offrait des prestations dignes de ses rivales européennes.



Hyundai i20

Peu connue en France, cette citadine m'avait pourtant impressionné lorsqu'elle est apparue, comme en témoigne l'article que je lui avais consacré dans L'AJ n°778 du 4 juin 2009. Par Stany Meurer Photos Yann Lefebvre

Fer de lance de l'offensive Hyundai en championnat du Monde des rallyes, l'i20 est née comme une placide citadine à qui a été attribuée un peu fortuitement cette tâche prestigieuse. Car s'il faut voir une empreinte européenne dans cette épopée sportive, la variante civile a été étudiée en Corée, dessinée en Allemagne puis fabriquée... en Turquie. Plutôt jolie, cette rivale des Clio et autres Polo a surtout été critiquée pour sa présentation qui faisait un peu trop la part belle aux plastiques durs. L'i20 laissera toutefois

l'image d'un produit honnête, sans défaut rédhibitoire, sans qualité marquante non plus. Bref, une citadine parmi tant d'autres et qui ne bénéficiait pas encore de garanties longues susceptibles d'emporter l'adhésion des plus hésitants. Quand celles-ci sont enfin apparues, il était trop tard. Il restait à l'i20 à tracer le chemin de sa remplaçante. Pour s'assurer que celle-ci démarre sa carrière sous les feux de la rampe, Hyundai a choisi à nouveau la voie de la compétition, un chemin qui pourrait se métamorphoser en autoroute de la gloire...



→ FIN DE CARRIÈRE 2014

Si cette génération s'en va sur la pointe des pieds, c'est pour mieux laisser le champ libre à sa remplaçante, qui affiche de sérieuses prétentions.

Biographie

SITE DE PRODUCTION

Izmit (Turquie) pour l'Europe, **Chennai** (Inde) pour la Grande-Bretagne

EXEMPLAIRES VENDUS

5 990 en France en 2013, contre 103 170 Renault Clio

MOTORISATIONS

Diesel de 75 ch à 90 ch*

Essence de 78 ch à 100 ch*

MODÈLE

LE PLUS VENDU

i20 1.2 Inventive

Sa seconde vie en occasion

LA MEILLEURE VERSION

1.4 CRDi 90 ch

En essence, une 1.2 suffit largement. En diesel, la variante 1.4 90 ch s'impose facilement : c'est aussi, et probablement, la version la plus polyvalente de la gamme.

*Motorisations 1.6 essence (126 ch) et diesel (115 et 128 ch) non commercialisées en France.

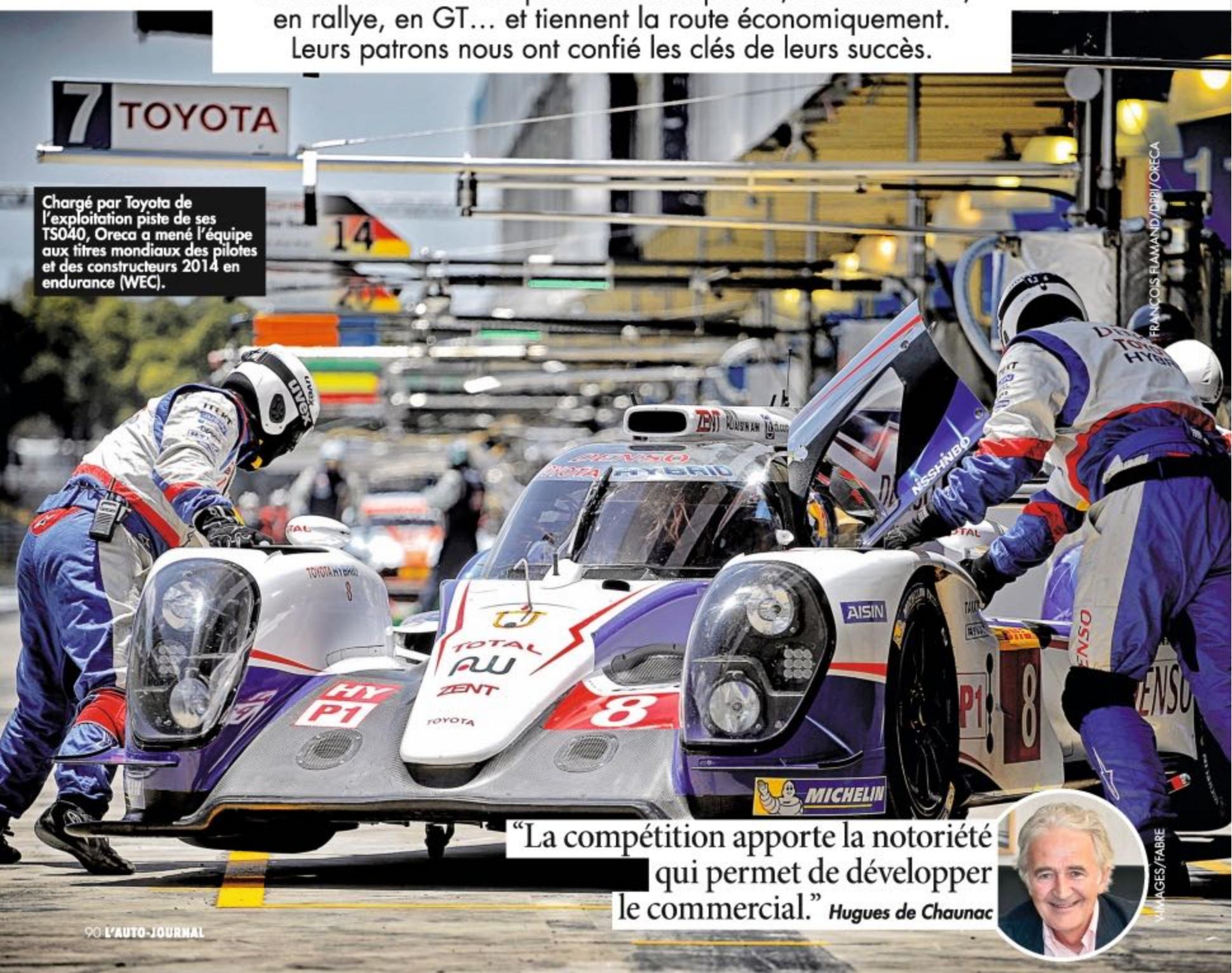
Oreca, DAMS, ART Des réussites d'exception

Dans un monde du sport automobile aux accents anglais et allemand, ces entreprises françaises trustent les victoires dans nombre de championnats monoplaces, en endurance, en rallye, en GT... et tiennent la route économiquement. Leurs patrons nous ont confié les clés de leurs succès.

7 TOYOTA

Chargé par Toyota de l'exploitation piste de ses TS040, Oreca a mené l'équipe aux titres mondiaux des pilotes et des constructeurs 2014 en endurance (WEC).

FRANÇOIS FLAMAND/DPI/ORECA



“La compétition apporte la notoriété qui permet de développer le commercial.” *Hugues de Chaunac*





En quelques chiffres

ORECA

(ORGANISATION
EXPLOITATION COMPÉTITION
AUTOMOBILE)



- **Fondée en 1973**
- **PDG:** Hugues de Chaunac (né en avril 1946), ancien professeur de mathématiques
- **Environ 200 employés**
- **50 millions d'euros** de chiffre d'affaires annuel (1/3 technologie, 2/3 commercial)
- **Pilotes:** A. Prost, J. Laffite, R. Arnoux, D. Pironi, J. Alesi, Y. Muller, J. Ickx, S. Buemi, A. Davidson, S. Sarrazin...

ORECA LE MANS, L'E-COMMERCE

Nous sommes en 1973, en plein choc pétrolier, Hugues de Chaunac crée une petite équipe de Formule 3, Oreca: "C'était la voie d'accès à la Formule 1 et nous avions des commanditaires qui étaient dans cette stratégie, dont Elf. Ce qui m'a permis de faire courir des pilotes comme Laffite, Pironi, Arnoux, Tambay, Prost..." Des débuts brillants qui ont donné de la crédibilité à son équipe. En clair, il fallait disposer de gens performants pour gagner très vite et aussi avoir le sens du business pour signer les bons contrats.

Mais gagner est une chose, se maintenir au sommet est une autre tâche, ardue. Renouveler les disciplines est rapidement devenu impératif: "Nous nous sommes attaqués au Super Tourisme en France, puis au Dakar, au Trophée Andros, à l'endurance, au rallye, pour élargir notre palette de compétences. Le but était aussi de travailler avec des grands constructeurs et de les faire gagner." Une diversification qui prend son véritable essor au début des années 90: "Aujourd'hui, la société comporte quatre divisions: Oreca Technology et Racing, pour la course et la construction de voitures de course; Oreca Store, qui distribue des accessoires et des produits dérivés; Oreca Event, qui s'occupe d'événementiel et de marketing; et une filiale spécialisée dans les moteurs installée à Magny-Cours. Nous avons également ouvert un bureau de représentation à Hong Kong et un autre suivra en 2015 à Charlotte, aux États-Unis." Ligne directrice: réduire la dépendance aux résultats de la branche compétition et s'affranchir, grâce au e-commerce, d'un marché français (75 % du chiffre actuel) en régression.



Dans les ateliers de Signes, au bord du circuit Paul-Ricard, Oreca Technology construit des prototypes LMP2 pour des équipes d'endurance.



DAMS

GP2, FORMULE E, FORMULE RENAULT 3.5

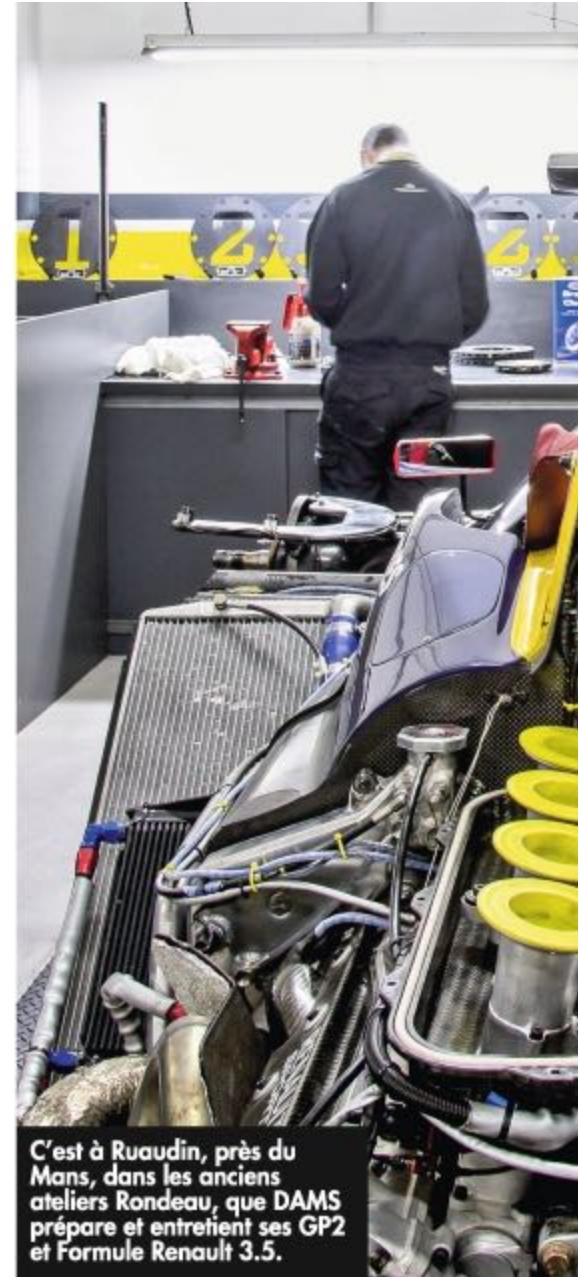
À propos du lancement de DAMS, fin 1988, Jean-Paul Driot se souvient : « Nous étions une douzaine et avons attaqué directement la F3000, dernière étape avant la F1 pour les pilotes. Avec Érik Comas, nous étions vice-champions en 1989 puis champions en 1990. » Puis Driot joue la carte de l'endurance : « Nous avons construit et fait courir la Panoz à moteur avant pour les 24 Heures du Mans 1997, puis les Cadillac en 2000 et 2001. Mais notre activité de base est restée la monoplace. » La vie de l'équipe n'a pas toujours été un long fleuve tranquille. Lorsque DAMS s'est retiré de la F3000 pendant deux ans, Jean-Paul Driot a eu une idée originale : « En 2002, j'ai réussi à convaincre le producteur du film Michel Vaillant de nous confier la préparation et l'exploitation des voitures pour le tournage. Cela a été une belle expérience et a permis de garder l'équipe en activité. » Une activité liée pour beaucoup aux sponsors. Une saison de GP2, par exemple, coûte environ 3,5 millions d'euros pour deux monoplaces. Il faut ici préciser la différence de DAMS. Le métier premier de Jean-Paul Driot, courtier en pétrole, lui a offert une certaine liberté. Il ne prend ainsi ni salaire ni dividende chez DAMS et assume seul ses frais de déplacement avec l'équipe. C'est même lui qui a financé la saison 2011 de GP2 pour Romain Grosjean, couronné cette année-là. Ce qui ne l'empêche pas de toujours envisager les développements possibles. Il s'est ainsi associé avec son ami Alain Prost pour fonder l'équipe e-dams, engagée dans le nouveau championnat FIA de Formule E : « Mon moteur, c'est la victoire, mais je garde les yeux ouverts sur le fonctionnement de la société en général, et le concept des monoplaces 100 % électriques ne pouvait que m'attirer. »

En quelques chiffres

DAMS (DRIOT ASSOCIÉS MOTOR SPORT)



- **Fondée** en 1988 (avec René Arnoux)
- **PDG** : Jean-Paul Driot (né en octobre 1950), diplômé de l'IECE (Institut économique de commerce européen), courtier en pétrole
- **Environ 30 employés**
- **Entre 7 et 8 millions d'euros** de chiffre d'affaires annuel
- **Pilotes** : R. Grosjean, O. Panis, K. Magnussen, C. Sainz Jr, É. Comas, F. Montagny, S. Bourdais...



C'est à Ruaudin, près du Mans, dans les anciens ateliers Rondeau, que DAMS prépare et entretient ses GP2 et Formule Renault 3.5.



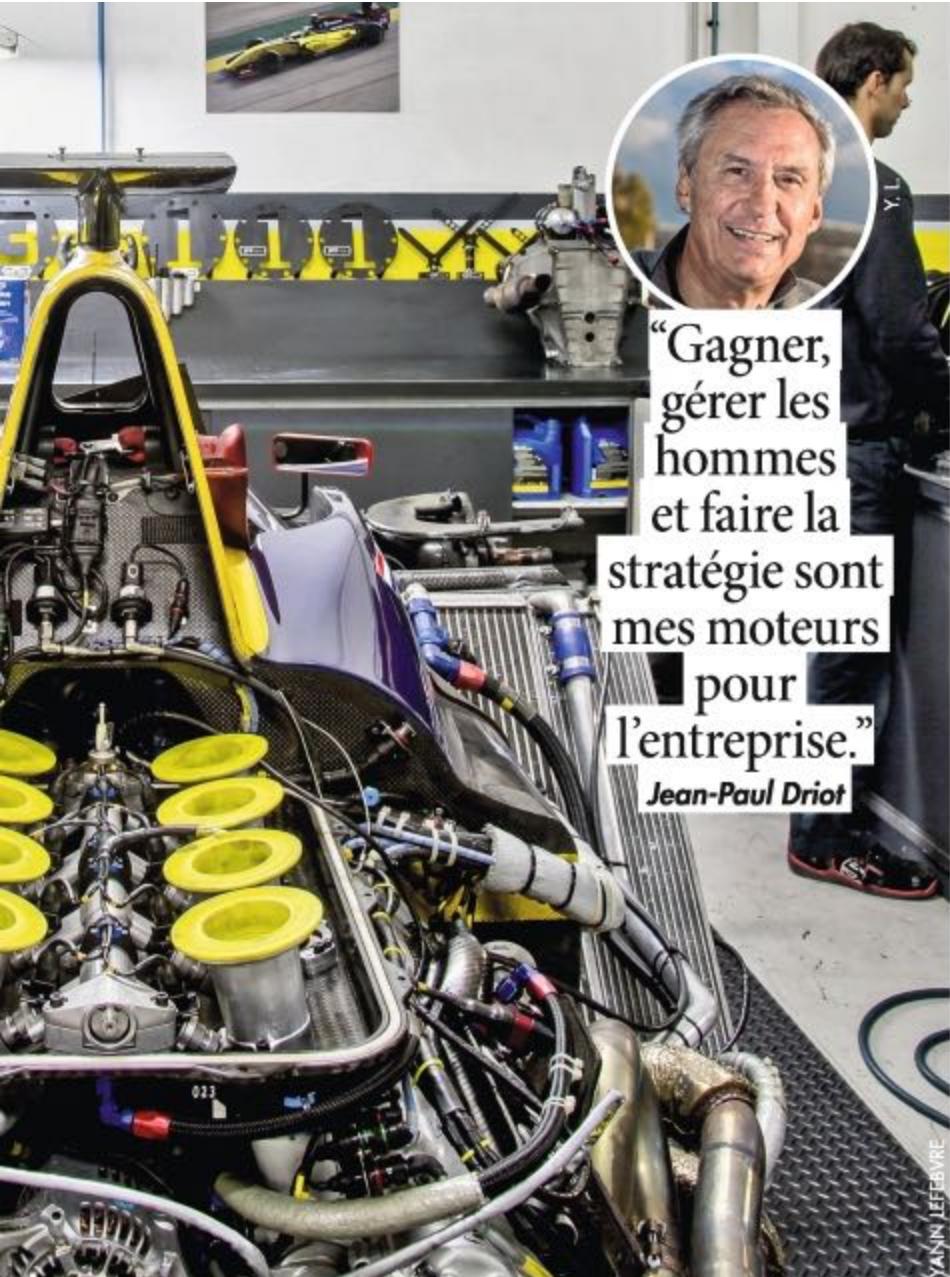
Dans les ateliers de Villeneuve-la-Guyard (Yonne), les trophées surplombent les McLaren MP4-12C du championnat GT.



Trois fois champion du GP2 avec Rosberg, Hamilton et Hülkenberg, ART est encore 2^e en 2014 avec le protégé de McLaren F1, Stoffel Vandoorne.



“Pour une activité profitable, il faut un partenariat avec un constructeur.” *Frédéric Vasseur*



En quelques chiffres

ART GRAND PRIX



- Fondée** en 1996 sous le nom d'ASM. Fusion avec ART (création 2004) en 2007, association avec Nicolas Todt

- PDG** : Frédéric Vasseur (né en mai 1968), ingénieur diplômé de l'Estaca

- Environ **40 employés**

- **12 millions d'euros** de chiffre d'affaires annuel

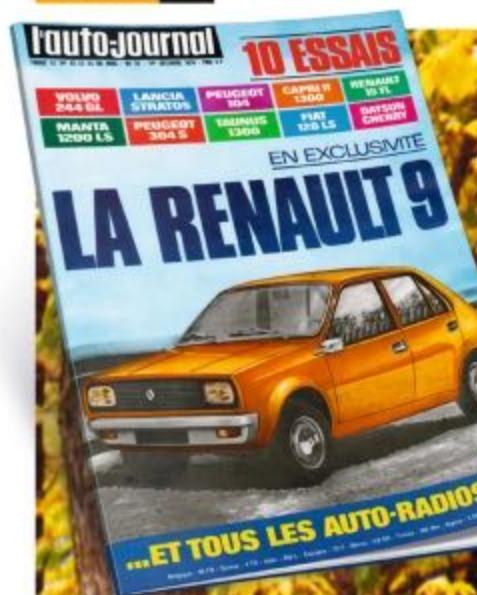
- **Pilotes** : L. Hamilton, N. Rosberg, S. Vettel, R. Grosjean, J. Bianchi, V. Bottas, A. Sutil, N. Hülkenberg...

ART GRAND PRIX GP2, DTM, DRONES

Frédéric Vasseur a suivi une trajectoire identique à celle de DAMS avec l'écurie ASM – plus tard rebaptisée ART – en championnat de France de F3 en 1996 : «Très tôt nous avons eu le soutien du pétrolier Fina et un partenariat avec Renault pour les moteurs. Et nous avons gagné le championnat de France avec le pilote belge David Saelens en 1998. Cela nous a apporté la reconnaissance et aussi un positionnement à l'international.» Mais c'est encore de la diversification que va venir le développement. «Nous avons récemment ouvert notre champ d'action au GT, et depuis ce mois de décembre au championnat allemand DTM avec Mercedes, pour nouer un partenariat avec un constructeur et avoir une division berlines profitable.» Comme son homologue de chez DAMS, le boss d'ART a été branché par la formule électrique au point de lancer, en 2012, une nouvelle société, Spark Racing Technology, vouée dans un premier temps à la construction des 45 monoplaces de la Formule E : «Nous avons un contrat avec l'organisateur du championnat, Formula E. Mais la pérennité de Spark sera assurée par notre capacité à développer des projets sur l'électrique, la construction de drones par exemple.»

Réussites particulières, ces trois entreprises doivent beaucoup aux qualités de stratégies de leurs chefs et au talent de leurs forces humaines. Pourtant, aujourd'hui, si l'horizon d'Oreca semble dégagé grâce à son orientation commerciale, l'avenir de DAMS et ART garde et gardera forcément un peu de flou à moyen terme, lié aux résultats en piste. Mais c'est aussi pour cette part de risque et pour la compétition qu'elles vivent.





En 1975, L'Auto-Journal essayait la

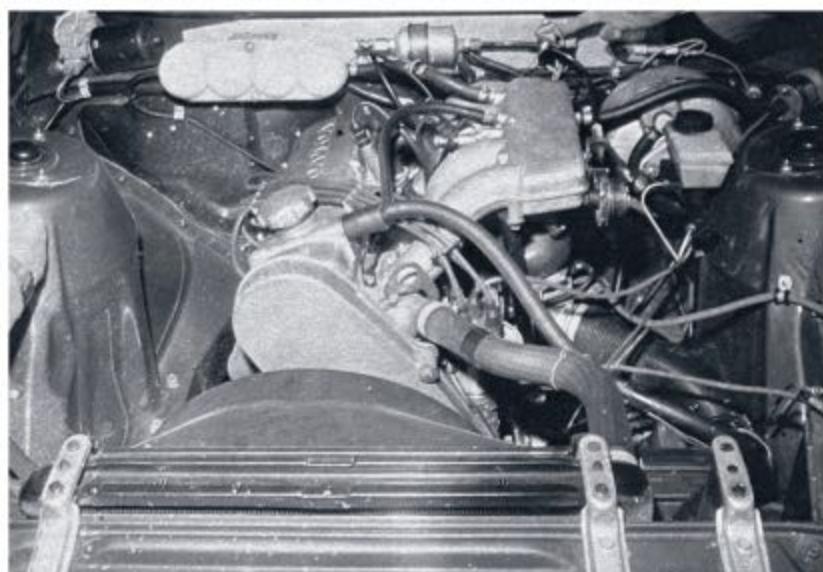
VOLVO 244 GL

Depuis les années 50, Volvo se fait l'apôtre de la sécurité. En 1966, il lance la 140, gracieuse comme un tank, suivie en 1975 par la série 200, qui bénéficie de 2000 modifications, dont l'apparition d'un moteur 2,1 l à injection.

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



Sur la 244 Grand Luxe, le toit ouvrant manuel est livré de série.



La 244 découvre le modernisme avec ce nouveau 2.1 de 123 ch doté d'une injection Bosch et d'un arbre à cames en tête.



Les phares H4 sont puissants mais pas équipés, comme en Suède, de balais d'essuie-glace.

Les gros pare-chocs proéminents protègent parfaitement les feux arrière rectangulaires.



Extraits...

"En Suède, Volvo poursuit une politique qui lui a fort bien réussi jusqu'à présent, faite de prudence technique, de contrôles à tous les stades de fabrication, et surtout de sécurité passive. Pour les voitures 1975 entièrement repensées, on annonce pas moins de 2000 nouveautés mais... toujours la même caisse et le même pont arrière rigide."

"Le moteur à injection et à arbre à cames en tête n'est pas la seule innovation, puisque le train avant est tout nouveau, du type McPherson, et que la direction est maintenant à crémaillère et non plus à boîtier."

"La carrosserie présente un aspect différent grâce à une calandre inclinée permettant d'intégrer partiellement les gros pare-chocs proéminents, chers à la marque. Tout le centre de la caisse n'a pas été modifié et, sur la bascule, nous avons trouvé un poids plutôt élevé de 1 300 kg."

"Pour le style, Volvo ne sacrifie ni à la mode ni à l'élegance, et ses voitures présentent toujours un aspect massif très caractéristique."

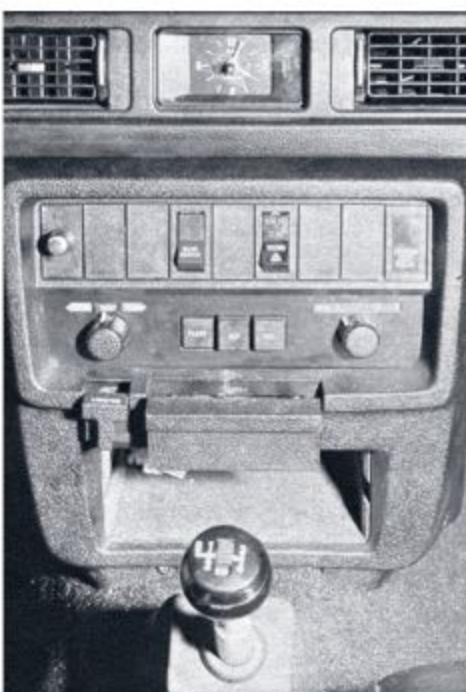
"En vitesse de pointe, première déception : la voiture ne dépasse pas 158,7 km/h en 5^e overdrive. Un essai parallèle en 4^e permet d'atteindre 166,1 km/h, soit une nette amélioration au prix d'un régime s'élevant à plus de 6 000 tr/mn."



Le tableau de bord est, à l'image de la carrosserie, taillé à la serpe et sans fioriture. Il est cependant rembourré pour amortir les chocs en cas d'accident.



Le coffre, large et très profond, permet d'engloutir huit de nos valises, soit 444,2 dm³!



Au sommet du levier de vitesses trône un commutateur permettant d'enclencher l'overdrive, semblable à une 5^e vitesse.



Malgré une longueur de 4,90 m, la 244 souffre de recycler une ancienne caisse, pas très habitable rapporté à l'encombrement.

Extraits...

QUALITÉS

TRÈS BON FREINAGE

"Le freinage est très supérieur à la stabilité. Les quatre disques, la bonne répartition des masses, l'assistance bien dosée se complètent pour donner des ralentissements spectaculaires."

BONNE DIRECTION

"Le volant est ferme à l'arrêt et se durcit en virage, mais il autorise des manœuvres assez rapides : on peut placer la voiture exactement où il faut sur la route."

ÉQUIPEMENT TRÈS COMPLET

"Nous avons eu à l'essai la version GL, la plus luxueuse et la mieux équipée puisqu'elle dispose, de série, de l'injection d'essence, d'un overdrive, d'un toit ouvrant et même d'un intérieur en cuir naturel."

DÉFAUTS

CONSOMMATION TROP ÉLEVÉE

"La consommation a été la deuxième déception, mais nous nous y attendions un peu, bien que l'injection devrait apporter un peu plus d'économie. À 70 km/h de moyenne, sur le parcours type de consommation, nous avons enregistré 9,8 l aux 100 km."

PERFORMANCES DÉCEVANTES

"Les accélérations ne sont guère convaincantes non plus. Départ arrêté, les 400 m sont franchis en 18 secondes 2/5 et les 1 000 m en 34 secondes 3/5, soit des temps habituels à des voitures beaucoup plus modestes."

TENUE DE ROUTE DIFFICILE SUR SOL MOUILLÉ

"Le fossé est profond entre le comportement très honnête sur route sèche et la tenue aléatoire par temps de pluie. Dans ce dernier cas, le porte-à-faux arrière entraîne des glissades difficiles à contrôler."



La 244 paye sa conception ancienne : à l'arrière, l'espace aux jambes est mesuré. La sellerie est en cuir naturel.



L'accès aux places avant est difficile à cause de l'étroitesse relative de la portière, et si les sièges sont réglables dans tous les sens, la console centrale gêne le conducteur.

“Quand on parle Volvo, il faut quand même traiter de la sécurité passive, qui est l’obsession de la marque.”



Extraits...

“Sur autoroute, sans dépasser les fatidiques 140 km/h, nous avons consommé 15 l très exactement à 135 km/h. Dans ces conditions, le réservoir de 60 litres doit être considéré comme à peine suffisant pour une grande routière.”

“Les pare-chocs de la 244 résistent... aux chocs, sa carrosserie peut se retourner sans dommage, les portes et les serrures sont très solides, le réservoir est protégé entre les roues arrière. Tout cela donne au possesseur de Volvo un dangereux sentiment de supériorité.”

“Sur les pavés gras, la conduite devient franchement dangereuse, sauf à des allures très modérées. Pour cela, il faut regretter que Volvo n’ait pas cru devoir faire les frais de roues arrière indépendantes bien étudiées, dans le style des dernières Mercedes.”

“La suspension a été considérablement adoucie, ce qui donne un confort en très net progrès. Sur mauvais revêtement, le débattement est suffisant aussi bien à l'avant qu'à l'arrière, et l'amortissement est efficace, bien que pas très rapide.”

Vu d'aujourd'hui

Le temps de “mon tank bien-aimé” appartient à un lointain passé. Depuis la 850, lancée en 1992, Volvo a fait sa révolution en passant à la traction et en concevant des voitures au comportement plus rigoureux. Désormais sous pavillon chinois, le constructeur suédois poursuit sa révolution culturelle en proposant des autos autant dynamiques à conduire qu'agréables à regarder. Seule constante : cette obsession permanente de la sécurité, au point d'imaginer une voiture complètement autonome, sans conducteur !

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!**

Jean-Yves Astouin nous parle de sa **BMW i3 URBAN LIFE**

Achetée neuve en novembre 2013

5000 km parcourus, consommation : 6 l de carburant depuis l'achat!



“À chaque sortie, la voiture fait tourner les têtes. Au moindre arrêt, on nous pose plein de questions !”

“Après mûre réflexion, nous avons choisi comme seconde voiture une BMW i3 avec prolongateur d'autonomie – le but est de parcourir avec cette auto 25 000 km en quatre ans, essentiellement en ville, avec quelques excursions le week-end. La voiture est superbe dans sa finition Urban Life, avec le toit ouvrant et des couleurs et matières d'habitacle futuristes. Elle est très agréable à conduire et son rayon de braquage vous met vite en confiance en ville. La puissance rassure et l'autonomie est réelle : en mode Confort les 220 km sont facilement atteints avec le prolongateur. Même la gendarmerie a arrêté ma femme sur la route pour un contrôle, et a avoué que c'était pour voir la voiture... Mon père, qui a 80 ans, n'aurait jamais imaginé pouvoir conduire une voiture électrique et être bluffé à ce point ! Le seul point noir aujourd'hui est le délai pour avoir le contrôle de l'installation électrique. Pour la borne de recharge, trois mois après nous n'avons toujours pas le devis de l'installation par BMW France !”

Sa ligne de vie

Bon de commande de la BMW i3. Nous n'avons pas été trop de trois pour faire la commande, refaite 3 fois !

Remise des clés avec la formation au véhicule : accueil parfait à la concession !

Un mois d'utilisation pour ma femme et la découverte d'une conduite zen, sans bruit. Elle a très vite appris à ne plus freiner systématiquement, mais à décélérer.

Début de la saison touristique à Saint-Rémy-de-Provence et Avignon : attention aux touristes qui ne nous entendent pas arriver dans les rues de la ville !

Fin de l'été : 4 100 km depuis l'achat et seulement 9 € de dépenses. Hélas, il y a encore trop peu de bornes de recharge rapide dans les villes !

Départ à la mer avec l'i3 : les 220 km annoncés sont réalisables avec le prolongateur.

En (%), l'indice de satisfaction

27 novembre 2013

10 mars 2014

avril 2014

mai 2014

juillet/août 2014

septembre 2014

aj L'avis de Brice Perrin



l'i3 fait tourner les têtes, mais c'est la moindre de ses qualités : cette citadine est innovante, douce et vive à la fois, son habitacle est très agréable, et grâce au prolongateur d'autonomie elle affiche une polyvalence rassurante. Pour avoir essayé à plusieurs reprises cette BMW, je ne peux que partager l'enthousiasme de Jean-Yves.

Jean-Marc Poncin nous parle de sa TOYOTA AURIS HYBRIDE

Achetée neuve en octobre 2013

20000 km parcourus



"Après une Prius II bleue et une Prius III rouge, j'avais envie de vert. Pas disponible! Comme d'habitude, j'ai opté pour un bas de gamme. Bilan : un engin de 136 ch BVA pour 19 600 €. Par rapport à la Prius, j'ai perdu l'affichage tête haute et le réglage de la climatisation au volant. J'ai gagné la caméra de recul, des sièges plus confortables et un tableau de bord plus soigné. La consommation baisse (4,65 l/100 km), et elle est plus silencieuse et confortable."

Coup de gueule

"Notre C4 Coupé de 2006 avec 118 000 km est reprise 4 500 € par Citroën... et 2 500 € chez Peugeot! Super, la politique commerciale PSA!"
Thierry Naets



Alain Bouldouyre nous parle de sa 500 ABARTH ESSEESSE

Achetée neuve en mai 2009

95000 km parcourus

"Cet été, elle a franchi le cap des 90 000 km à... 200 km/h, sur une autoroute allemande! Après un périple en Allemagne, Slovénie, Bosnie, Croatie et Monténégro, ma 500 Abarth Esseesse totalise 95 000 km. Toujours avec le même embrayage, ce qui a l'air d'étonner tout le monde! J'en suis ravi, mais je demeure effrayé par le coût d'une nouvelle 500 Abarth avec les mêmes performances... Je vais attendre de dépasser les 100 000 km pour, peut-être, envisager un remplacement."



Vaillante petite 500 Abarth qui avale les kilomètres, ici sur l'Autobahn...

Vos autos nous intéressent

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

Vos problèmes, nos solutions

Pneus hiver

Quand puis-je monter des pneus hiver?

Guy Larue, e-mail

La plupart des manufacturiers préconisent de chauffer des pneus hiver quand la température descend en dessous de 7°C. Sous ce seuil, les gommes éteintes deviennent moins adhérentes.

Malus annuel

Un malus écologique entraîne-t-il une taxe annuelle par la suite?

Joaquim Da Silva, e-mail

Oui si votre voiture se classe parmi les plus émettrices de CO₂.

Un montant de 160 €/an s'applique aux modèles émettant plus de 250 g/km mis en circulation en 2009, plus de 245 g/km pour ceux sortis en 2010 et 2011 et plus de 190 g/km pour ceux mis en circulation depuis 2012.

Vice caché

J'ai acheté, en juillet 2013, un Peugeot 3008 HDi et, depuis le premier jour, je rencontre des problèmes de vibrations entre 110 et 130 km/h. Malgré plusieurs interventions le problème perdure. Que dois-je faire?

Hervé Dubosq, e-mail

Une lettre recommandée doit être adressée au service commercial de la marque pour demander une intervention dans le cadre de la garantie contractuelle. Au-delà de cette garantie, ce type de défaut relève de la garantie des vices cachés. À ce titre une action peut être engagée. Elle doit être exercée dans un délai de deux ans à compter de la révélation du vice. À vous de démontrer via une expertise.

Vous avez un problème?

Envoyez votre courrier à:
autojournal@mondadori.fr



C. CHOUJOT

Le chef des essais VOUS RÉPOND...

Par Guy L'Hospital

DS3 PURETECH AVEC BVA

Après avoir doté la DS3 du moteur PureTech 110 ch S&S, Citroën prévoit-il d'adapter sur ce modèle une transmission ETG6 (BVR) ou EAT6 (BVA) dans les prochains mois ? Ou, mieux encore, le moteur PureTech 130 ch accouplé à la boîte EAT6 ? **E. Causeret, e-mail**

Oui, la DS3 devrait profiter du nouveau moteur dans les deux niveaux de puissance 110 ch (à l'essai dans *L'Auto-Journal* en début d'année prochaine) et 130 ch. Le plus puissant des deux devrait être associé en premier à la boîte automatique EAT6. Il n'est pas question, pour l'instant, d'associer ces motorisations à la boîte ETG.



Mazda CX-5



INGO BARENSCHEE

MAZDA CX-5 OU CITROËN C4 PICASSO ?

Entre un Mazda CX-5 150 ch boîte auto AWD (pour lequel il m'est consenti un rabais d'environ 11 % sur le prix neuf) et un C4 Picasso Intensive 150 ch BlueHDi EAT6, où va votre préférence ? **R. Fessler, e-mail**

Pour son confort et sa consommation mesurée, mon choix se porterait naturellement sur le Citroën C4 Picasso. Toutefois, vous habitez en Auvergne à une altitude relativement élevée ; en hiver, le Mazda CX-5 sera beaucoup plus efficace et rassurant.

CAS ISOLÉS OU RAPPEL À VENIR ?

J'ai lu avec intérêt et... inquiétude votre article sur la Peugeot 308 1.2 PureTech 130 ch dans le dernier numéro de *L'AJ*. Vous faites état de plusieurs cas d'encrassement des injecteurs. Quelles sont les conséquences pour les utilisateurs ? Nettoyage ou remplacement ? **Sous garantie ? J.-C. Jaffres, e-mail**

Contacté, le constructeur assure ne pas avoir connaissance, à ce jour, de cas d'encrassement d'injecteurs sur la 308 1.2 PureTech 130 ch. Aucun rappel n'est donc prévu à ce sujet pour l'instant. La procédure générale pour ce genre de panne prévoit simplement le nettoyage des bougies et le contrôle du circuit d'alimentation en carburant.



Peugeot 308

CHRISTIAN MARTIN

À ne pas manquer

RAMPAGE = USURE ?

Merci pour votre article, très clair, sur les boîtes automatiques disponibles. Il me reste malgré tout une question. Est-il exact de dire que la seule boîte automatique qui permet, sans aucune usure, de "manœuvrer" très lentement sous charge, en pente et sur une bonne distance, est la boîte avec convertisseur de couple ? J.-F. Morel, e-mail

La fonction "rampage" est effectivement source d'usure du ou des embrayage(s) avec des boîtes de vitesses robotisées. Cette fonction, appréciable, a d'ailleurs été ajoutée par les constructeurs au fil des générations. Mais aujourd'hui les garnitures d'embrayages ont fait des progrès en termes de longévité. C'est aussi une des raisons pour lesquelles certaines boîtes robotisées possèdent jusqu'à 7 vitesses ; la première est tellement courte qu'elle s'engage "entièrement" dès le démarrage, ce qui ne fait pas patiner le ou les embrayages. Reste que si l'on tracte souvent une caravane en montagne, l'usure risque d'être plus rapide.

Volvo V60



QUELLE VOITURE POUR REMPLACER MA VOLVO V60 ?

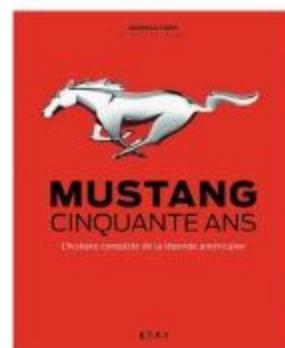
Je roule actuellement en Volvo V60 Summum diesel automatique de 136 ch. Je désirerais changer pour un monospace ou SUV essence d'environ 150 ch avec une boîte auto ou robotisée, doté d'un coffre d'environ 500 dm³ et présentant un bon rapport plaisir de conduite/confort. G. Dupérat, e-mail

Nombre de modèles correspondent à votre description. Mes préférés : Volkswagen Golf Sportsvan 1.4 TSI 150 ch, Citroën C4 Picasso 1.2 PureTech 130 ch (modèle à venir), Mazda CX-5 2.0 165 ch, BMW Série 2 Active Tourer 218i 136 ch et Peugeot 3008 1.6 THP 155 ch.

BIBLIO

Un cheval et beaucoup de chevaux

Cette traduction de l'ouvrage écrit par l'Américain Donald Farr, grand amateur et spécialiste reconnu de la Mustang, est aussi opportuniste que judicieuse, puisque ce modèle emblématique de Ford fête cette année son demi-siècle. Documents d'époque et anecdotes sont complétés par une riche iconographie, qui ne vous épargnera d'ailleurs rien des errements du modèle dans les années 1980 et 1990... Une belle lecture. *Mustang, cinquante ans*, par Donald Farr, éd. ETAI, 258 p., 59 €.



Focus aj JEUX VIDÉO



Un sacré terrain de jeu !

Imaginez un jeu de course massivement multijoueur, avec un terrain de jeu de 5 000 km² – les États-Unis à échelle réduite – avec 6 000 km de routes à parcourir et une douzaine de villes à explorer, plus de 50 bolides à

préparer pour les circuits, les routes et les pistes... C'est ce qu'offre *The Crew*, qui compense des graphismes perfectibles et un pilotage plaisant mais hélas trop peu réaliste par une sensation de liberté impressionnante et un aspect communautaire plaisant et soigné.

The Crew, éd. Ubisoft, sur PC, PS4, Xbox One, dès 50 €.

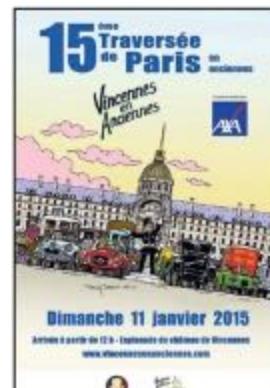
Sans limites

Sorti à l'automne 2013, *Grand Theft Auto V* est de retour sur les consoles les plus récentes : les graphismes sont plus léchés que jamais, la modélisation des véhicules (encore plus nombreux) est de haut vol et la vision subjective (une première pour la série GTA)

renforce l'immersion. Ambiance déjantée et violence sans limite font toujours partie des ingrédients.

Incontournable... pour les plus de 18 ans !

Grand Theft Auto V, éd. Rockstar, sur PS4 et Xbox One, dès 50 €.



LE 11 JANVIER, LA TRAVERSÉE DE PARIS

Une promenade capitale

Quinzième édition pour cette traversée hivernale de Paris, organisée avec un brio constant par l'association Vincennes en anciennes. Que vous décidiez d'y participer avec votre auto ou d'assister au spectacle en tant que simple curieux, vous êtes assuré de passer un très agréable moment ! Les 700 véhicules participants sont attendus de bon matin sur l'esplanade du château de Vincennes, avant de partir à la conquête des grandes artères parisiennes.

www.vincennesenanciennes.com/

LE NOUVEAU MERCEDES CLASSE B

NON**Pas pour ses prix**

Le Classe B, qui n'était déjà pas donné, voit les tarifs de sa version restylée augmenter de 600 € à 3 000 € ! Cela place l'entrée de gamme à 26 700 € tandis que le modèle le plus cher s'affiche à 48 400 € – ça commence à faire cher pour un monospace compact. Enfin, les options nombreuses permettent de composer la voiture idéale mais leur tarif est souvent excessif : 800 € la peinture métallisée, 1 400 € le toit ouvrant panoramique, de 2 150 € à 3 450 € pour le système multimédia...

OUI**Pour ses équipements**

Des projecteurs à LED font leur apparition et le nouveau dispositif Collision Prevention Assist Plus intègre une "fonction de freinage partiel autonome".

OUI**Pour son habitacle**

C'est à l'intérieur que le Classe B évolue le plus : il peut recevoir un grand écran de 8 pouces et s'agrémenter d'un éclairage d'ambiance déclinable en douze tons. Vous pouvez également opter pour le système d'accès et de démarrage mains-libres.

**NON****Pas pour ses moteurs**

La gamme de moteurs ne bouge pas. Elle inclut toujours le 1.5 dCi d'origine Renault (en 90 ch et 110 ch) ; les versions 200 CDI et 220 CDI restent bruyantes et le 2.2 turbo diesel manque de souplesse. Bon point, en revanche : il est désormais possible d'opter pour une transmission intégrale (4Matic), et une version électrique (180 ch, 340 Nm) fait son apparition, unique dans la catégorie !

NON**Pas pour sa ligne**

Mercedes annonce de nouveaux pare-chocs et une grille de calandre revisée avec deux lamelles. Soyons francs : le restylage est plus que léger et il est loin de justifier l'achat de cette version remaniée. Cela étant, le Classe B possède une ligne réussie qui n'avait pas vraiment besoin d'être retouchée.

CELUI QU'IL REMPLACE

Après la première version commercialisée de 2005 à 2011, Mercedes a renouvelé son monospace compact au Salon de Francfort 2011. Il est commercialisé depuis 2012. Vendu à 12 300 exemplaires l'an passé, et 8 100 unités sur les neuf premiers mois de 2014, il va désormais devoir affronter la concurrence du BMW Active Tourer.



IN

J. LEJEUNE

Couleurs en solde

Les teintes optionnelles du C4 Cactus sont, chose rare, plutôt abordables : 300 € pour les couleurs vives (jaune, rouge, bleu...) et 550 € pour les peintures nacrées.

OUT

Y. LEFEBVRE

Allô, la Nasa ?

Douze boutons et deux molettes : voilà ce que j'ai découvert avec les commandes de clim à bord de l'Opel Astra GTC. Une insulte à l'ergonomie !

Le top 3 de la quinzaine

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

LES PLUS BEAUX BOUTONS DE DÉMARRAGE**1 Lamborghini Huracán**

Pour démarrer le V10, c'est comme pour tirer un missile depuis un avion de chasse : il faut d'abord soulever la sécurité. Ambiance...



INGO BARENTHKE

2 Ferrari F458

Démarrer un V8 Ferrari s'accompagne d'un cérémonial qui commence avec une pression sur le bouton Engine Start.



INGO BARENTHKE

3 Nouvelle Mini

Les basculeurs de la Mini contribuent réellement au charme de son habitacle. L'imposant bouton de démarrage n'est pas peu fier...



YANN LEFEBVRE

Et pourquoi pas l'essence ?

MINI COOPER

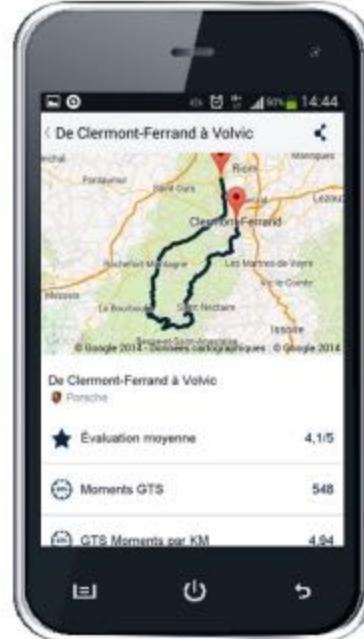
YANN LEFEBVRE

	ESSENCE	DIESEL
	Mini Cooper	Mini Cooper D
Prix (à partir de)	20 200 €	21 850 €
Conso. moyenne.	6,6 l/100 km	5,1 l/100 km
Bonus / malus	0 €	0 €
Puissance maxi	136 ch à 4500 tr/mn	116 ch à 4000 tr/mn
Couple maxi	220 Nm à 1250 tr/mn	270 Nm à 1750 tr/mn
Type moteur	3 cyl. en ligne, turbo	3 cyl. en ligne, turbo
0 à 100 km/h	8,2 s	9,8 s
90-130 km/h en 4°	9,2 s	9,2 s

La fin de la collaboration avec PSA sur les moteurs n'a pas fait de miracle : le 3 cylindres diesel 100% BMW de la nouvelle Mini est bruyant et son stop/start est une source de vibrations désagréables. Pas mauvais en reprises et plutôt sobre, il est cependant ridiculisé en accélération par la Mini Cooper essence, dont le moteur, également sobre, plein de tonus et au couple disponible très tôt, est bien plus en accord avec la philosophie de l'auto.

VERDICT

Non, non et non ! On n'achète pas une auto aussi originale que la Mini pour devoir ensuite subir les trépidations d'un 3 cylindres diesel ! Alors, certes, il ne faut que 55 000 km pour rentabiliser l'achat d'une Cooper D. Mais un kart qui roule au gazole, franchement...

**ÇA VIENT DE SORTIR****L'application Porsche des belles routes**

Dévorer des lacets de montagne, s'affranchir des limitations de vitesse sur une portion déserte d'Autobahn, découvrir des paysages splendides... et discuter du sujet avec une communauté de passionnés : c'est ce que propose l'application GTS Routes de Porsche. Elle vous permet de découvrir, dans le monde entier et bien sûr en France, des itinéraires réservés aux amoureux de la conduite, notés, commentés et parfois enrichis de photos. Vous pouvez évaluer les propositions existantes et soumettre vos propres tracés !

Notre avis ★★★★☆

Qui mieux que les passionnés de virages et de belles routes pour vous conseiller sur des itinéraires ? Personne, et c'est la raison d'être de cette application gratuite, ergonomique et bien présentée. Une initiative judicieuse, il faut simplement espérer qu'elle perdure. Vous n'avez pas de smartphone ? Voici la version web : www.porsche.com/microsite/gts/

PRIX	gratuit
TAILLE	10 à 30 Mo
DISPONIBILITÉ	iOS, Android
LANGUE	Français
MISE À JOUR	Octobre 2014

Quelle Renault Twingo choisir ?

Par Pascal Richard Photos Joël Peyrou

Vous n'êtes pas insensible, et c'est bien normal, au charme de la nouvelle Twingo. Reste maintenant à mieux faire connaissance avec elle.

Dans notre paysage automobile, la Twingo tient une place à part. Lorsque nous parlons d'elle, il nous vient immédiatement à l'esprit le modèle original, celui qui, lors de sa présentation au Mondial de l'automobile de Paris en 1992, créa une sorte d'émeute sur le stand Renault. Passée plus inaperçue, la 2^e génération, apparue en 2007, fit prendre conscience à Renault qu'en termes de style, la Twingo devait, pour réussir, apporter une once d'originalité et de fantaisie.

Cette leçon, la toute nouvelle mouture l'a

bien intégrée: craquante, la Twingo 3^e du nom a tout pour plaire. Sur le plan technique, la petite Renault a fait table rase du passé. Née traction, voilà qu'elle nous revient propulsion avec un moteur planqué sous son coffre, comme la Smart... Normal puisque désormais ces deux autos sont cousines. Sur le plan pratique, le principal changement vient de l'adoption de deux portes arrière et de l'absence de banquette coulissante. Les changements sont nombreux; du coup, avant de choisir, une sérieuse revue de détail s'impose!

LA GAMME

Moteurs/Prix	Life	Zen	Intens	Bonus/malus écologique
SCe 70 ch	10 800 €	12 300 €	13 300 €	0 €
SCe 70 ch Stop & Start	-	12 600 €	13 600 €	0 €
Energy TCe 90 ch	-	13 300 €	14 300 €	0 €

LES MOTEURS

SCe 70 ch

Ce petit 3 cylindres de 999 cm³ développe une puissance de 70 ch. Ce chiffre peut sembler bien modeste mais la petite Twingo est un poids plume (975 kg), par conséquent on se dit que cela devrait suffire. Malheureusement, à l'usage, on se

trouve confronté à un sérieux manque de nerf. Qui est le coupable? Le moteur? Non, encore une fois, le rapport poids/puissance n'a rien d'indigne. Là où le bât blesse, c'est du côté de l'étagement de la boîte de vitesses. Le dernier rapport, excessivement long, pénalise les relances et, surtout, l'agrément de conduite. Ainsi, les parcours routiers ne doivent être que l'exception, cette version étant avant tout



Le 3 cylindres est caché sous le coffre. En matière d'agrément, le TCe 90 ch s'impose sans hésitation.





Le profil de la Twingo n'est pas sans rappeler celui de la Fiat 500. Le diamètre de braquage est très court (9,1 m).

La meilleure version **ENERGY TCe 90 ch**

Franchement, il n'y a pas de raison d'hésiter. Le moteur Energy TCe 90 ch, infiniment plus agréable, performant et sobre que le SCe 70 ch, s'impose sans avoir à forcer son talent. Avec ce bloc, la Twingo affiche une réelle polyvalence d'utilisation, vertu pas si fréquente au sein de cette catégorie. À noter que, contrairement à la génération précédente, la Twingo III ne sera jamais déclinée en version diesel.

On a déjà connu des physiques moins avantageux et, surtout, moins souriants.



destinée à la ville. À noter que le système stop/start implique un surcoût de 300 €.

Energy TCe 90 ch

Un peu moins de cylindrée puisqu'on descend ici à 900 cm³, mais ce bloc, toujours à 3 cylindres, a droit au renfort d'un turbo. Avec 90 ch à sa disposition, la Twingo revendique ici un bien meilleur bilan au niveau du chrono, surtout

du côté des reprises, avec un gain de plus de 20 s pour passer de 90 à 130 km/h sur le 4^e rapport. Énorme. Mais c'est surtout l'agrément de conduite qui est le grand bénéficiaire de l'arrivée de cette mécanique. Ainsi motorisée, la Twingo est capable d'évoluer sur route avec aisance. En ville, le tonus est appréciable mais ce bloc est néanmoins sujet à quelques à-coups à bas régimes.

LES TRANSMISSIONS

MANUELLE

L'unique boîte de vitesses manuelle disponible sur la Twingo compte 5 rapports. Alors que Renault nous a habitués, ces dernières années, à des commandes très douces, la Twingo cru 2014 est affublée d'une commande plutôt ferme, voire très ferme au niveau des blocages. C'est dommage car en ville, les changements de vitesses sont nombreux et davantage

de douceur aurait été bienvenue. D'autre part, l'étagement est bien trop long en version SCe 70 ch.

AUTOMATIQUE

La boîte à double embrayage EDC est prévue pour courant 2015. Elle devrait offrir un réel avantage en matière d'agrément de conduite. Le surcoût sera de l'ordre de 1 200 €.

Dimensions (longueur / largeur / hauteur / empattement) : 3,59 / 1,65 / 1,55 / 2,49 m

MOTEURS ESSENCE	SCe 70 ch	SCe 70 ch S&S	Energy TCe 90 ch
Puissance maxi (ch à tr/min)	70 à 6 000	70 à 6 000	90 à 5 250
Couple maxi (Nm à tr/min)	91 à 2 850	91 à 2 850	135 à 2 500
Performances			
Vitesse maxi (km/h)*	149	149	159
Accélération 0-100 km/h (s)	16,3	16,3	12,2
Reprise 90-130 km/h en 4 ^e (s)	24,7	24,7	13,2
Budget			
Consommation moyenne (l/100 km)	6,1	4,2*	5,9

*Données constructeur

LES FINITIONS

Life

Cette finition d'entrée de gamme affiche des parts pris assez curieux en matière d'équipement. Ainsi, on est heureux de voir que l'aide au démarrage en côte, l'ordinateur de bord et la condamnation centralisée font partie de la dotation de base, au même titre que le limiteur de vitesse ou encore le système de détection de perte de la pression des pneus. En revanche, on comprend moins bien que le cache-bagages soit en option (200 €), constat qui vaut également pour l'autoradio avec support téléphone et commandes au volant (300 €). La finition Life est uniquement livrable avec le moteur SCe 70 ch.

Zen

À partir de ce niveau de finition, la Twingo propose une panoplie d'équipements assez complète puisque l'on trouve

ici la climatisation (manuelle), des vitres avant électriques, l'autoradio et le volant réglable (uniquement en hauteur). À cela la version TCe 90 ch ajoute la direction à démultiplication variable et un mode Eco. Passer de la finition Life à la finition Zen implique un surcoût de 1 500 €.

Intens

La plus huppée des exécutions proposées sur la nouvelle Twingo dispose de série de l'alerte de franchissement de ligne, du régulateur de vitesse, des rétroviseurs électriques et dégivrants, du siège conducteur réglable en hauteur, des jantes alliage, des antibrouillards avant et du dossier du siège passager rabattable. La finition Intens est facturée 1 000 € de plus que la Zen. Comme cette dernière, elle est livrable avec les moteurs SCe 70 ch et TCe 90 ch.

LES ÉQUIPEMENTS

Équipements communs à toutes les versions

4 airbags, aide au démarrage en côte, banquette arrière rabattable, condamnation centralisée, direction assistée, limiteur de vitesse, ordinateur de bord, système de surveillance de la pression des pneus.

Équipements/Options

	Life	Zen	Intens
Aide au stationnement arrière	–	–	250 €
Autoradio	300 €	série	série
Cache-bagages	200 €	série	série
Climatisation manuelle	1 000 €	série	série
Vitres avant électriques	–	100 €	série

LES PRINCIPALES OPTIONS

Pack City (350 €)

Voilà un pack d'équipements bien adapté à une citadine puisqu'il comprend notamment le radar de recul et est complété par les rétroviseurs électriques et dégivrants. Certes, vu le format de la Twingo, le radar de recul n'est pas totalement indispensable, mais une étourderie est toujours possible... Plus sérieusement, la lunette arrière étant implantée un peu trop en hauteur, les obstacles bas, fréquents en ville, peuvent être difficiles à repérer.

Conseillé par L'Auto-Journal

Pack Modularité (200 €)

Pour cause d'implantation mécanique (pour mémoire, sous le plancher du coffre), Renault a dû faire une croix sur la banquette arrière coulissante. Pour tenter de compenser, le constructeur propose ce pack qui inclut le réglage en hauteur du siège conducteur et le dossier du siège passager rabattable. Ce pack est en option sur la finition Zen, de série sur Intens.

Conseillé par L'Auto-Journal

Pack Sécurité (300 €)

La Twingo III, comme ses aînées, n'est pas maladroite sur route ; on peut même dire qu'en version Energy TCe 90 ch, elle se montre plutôt convaincante sur ce terrain. Dès lors, si vous êtes amené à quitter régulièrement les centres-villes pour aller battre la campagne, ce pack, qui regroupe le régulateur de vitesse et l'alerte de franchissement de ligne, sera un véritable plus.

Conseillé par L'Auto-Journal



La meilleure finition

ZEN

La finition Life, un peu chiche côté équipements, n'a pas retenu notre attention. De plus, sa présentation manque de fantaisie. Sur ces deux points, l'exécution Zen se montre plus convaincante. Sa dotation d'équipements est bien plus complète et, à bord, on trouve quelques avantages intéressants tant sur le plan de la présentation que sur le plan pratique (banquette fractionnable, boîte à gants fermée, deux miroirs de courtoisie...). Résultat : la Zen s'impose face à l'Intens dont les équipements (voir plus haut) pourront néanmoins intéresser ceux qui font régulièrement des parcours routiers.



Pour se garer à l'œil et non à l'oreille, la caméra de recul (pack Techno, 1 000 €) est un plus... pas indispensable !



La grande nouveauté de la Twingo III : ses portes arrière.



La planche de bord est agréable à l'œil mais la finition de cette nouvelle mouture est plutôt moins convaincante que l'ancienne.



Le toit en toile à commande électrique (1 000 € en option) est agréable et discret, même à haute vitesse.



Le dossier rabattable (200 €), c'est pratique, mais tout de même moins qu'une banquette arrière coulissante.



Pack Techno (1 000 €)

Réserve à la finition Intens, le pack Techno comprend le système R-Link, rebaptisé R-Link Évolution (on peut désormais zoomer sur l'écran), un caisson de basse pour transformer votre Twingo en boîte de nuit, une prise USB et la caméra de recul. Pas totalement intérêtant mais trop cher par rapport au prix de la voiture.

Déconseillé par *L'Auto-Journal*

Toit ouvrant en toile (1 000 €)

Très agréable, ce grand toit en toile à commande électrique recouvre l'intégralité du pavillon. En été, il sera un avantage indéniable. À noter qu'en position fermée, et même à haute vitesse, ce toit n'engendre pas de décibels superflus, chose assez rare avec ce type d'accessoire.

Conseillé par *L'Auto-Journal*

Personnalisation (de 150 € à 200 €)

En matière de personnalisation, on peut dire que la Twingo a la gueule de l'emploi. En effet, le physique de la petite Renault se prête à cet exercice. Le constructeur l'a bien compris et propose différents types de stripings (200 €), joncs décoratifs et coques de rétroviseurs colorés. À bord aussi, la couleur est au programme au niveau du volant, des aérateurs et de la planche de bord. Comptez ici 150 €.

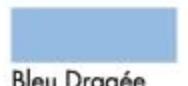
LES TEINTES

Opaque (gratuite)



Blanc Cristal

Opaques (200 €)

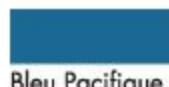


Bleu Dragée



Jaune Éclair

Métallisées (500 €)



Bleu Pacifique



Brun Cappuccino

Métallisée (570 €)



Rouge Flamme

LES JANTES



Enjoliveurs de série sur Life.



Enjoliveurs en option sur Zen (100 €).



Jantes alliage en option sur Zen (500 €).



Jantes alliage de série sur Intens.



Jantes alliage en option sur Intens (500 €).

NOTRE CHOIX

ENERGY TCe 90 ch ZEN

(13 300 € HORS OPTIONS)
Bonus/malus écologique : 0 €

La nouvelle Twingo ne manque pas d'atouts. Mignonne à croquer, elle se montre impériale en ville, terrain sur lequel son diamètre de braquage de 9,1 m fait merveille. Pas maladroite sur route,

elle fait preuve, en version TCe 90 ch, d'une bonne polyvalence d'utilisation. Côté pratique, la présence des portes arrière fait un peu oublier l'absence de banquette arrière coulissante.

Retrouvez l'essai dans *L'AJ* n° 921

La Golf VII utilise une toute nouvelle plate-forme. Résultat, elle essuie les plâtres et rencontre quelques soucis de jeunesse de train avant ou de freinage.

Pour le reste, la mécanique affiche une fiabilité appréciable.

LES INFOS CLÉS

Essence : à partir de 13 900 €

Diesel : à partir de 14 000 €

Version : actuelle (7^e génération)

Commercialisation : depuis septembre 2012

Restylage : aucun

Carrosseries : 3 / 5 portes, break (en 2013), cabriolet (en 2014)

Modèles en circulation : 56 500

La Golf, sur le plan esthétique, évolue toujours par petites touches. Cette 7^e génération ne déroge pas à la règle.



RAPPELS

TRAIN AVANT (juillet 2014)

Sur les Golf et Golf GTI produites entre le 27 janvier 2014 et le 12 mai 2014, une faiblesse de la barre stabilisatrice avant génère, selon les cas, des nuisances sonores voire, au pire, un blocage de la direction.

ÉLECTRONIQUE (mars 2013)

Les Golf VII 4Motion dont le numéro de réception porte les indications 1VE4 95 et 1VE4 98 ont leurs systèmes ESP, ASR, l'indicateur de contrôle de la pression des pneus et la fonction de blocage de différentiel qui risquent de se désactiver inopinément (allumage du témoin d'alerte au tableau de bord). Les voitures reçoivent une remise à jour du logiciel.

AIRBAG (mars 2013)

Sur les modèles fabriqués de janvier à février 2012, remplacement de l'airbag passager en raison d'un risque de dysfonctionnement (soudure défaillante) du générateur de gaz.

VW Golf VII

1 Moteurs essence

Ratés de fonctionnement des 1.2 et 1.4 TSI imposant une mise à jour du logiciel moteur. Reprogrammation de l'indicateur de maintenance. Dysfonctionnement du dispositif de désactivation des cylindres (ACT) sur le 1.4 TSI 140, imposant le remplacement des arbres à cames et des galets.

2 Moteurs diesel

Sur quelques diesels, existe un risque de fuite en raison de la mauvaise fixation de certaines canalisations haute pression au niveau de la rampe et/ou de la pompe d'injection.

Dysfonctionnement de la soupape de régulation du turbo des TDI. Une vérification doit être réalisée.

3 Boîte de vitesses DSG

Problème de passage des rapports, vibrations et bruits de fonctionnement. L'huile synthétique d'origine peut en effet générer de la corrosion et endommager le système électronique de la transmission. Elle est remplacée par une huile minérale.

4 Différentiel

Reprogrammation du logiciel de gestion du différentiel sur les GTI pour corriger des erreurs de répartition.



Côté finition, pas de surprise, la Golf met en avant un bilan pour le moins flatteur et reste, sur ce thème, la référence de la catégorie.

5 Freinage

Risque de dysfonctionnement, de serrage incorrect et/ou de désactivation inopérante du frein électrique de stationnement. Mise à jour du logiciel.

6 Habitacle

Dysfonctionnement de la fermeture centralisée : reprogrammation du calculateur de gestion de fermeture.

7 Toit panoramique

Risque de vibrations, bruits ou claquements en provenance du toit panoramique. La fixation du bandeaup avant doit être revue.

LA GAMME*

Essence

Modèles	Puissance moteur (ch)	Dates de vente	Conso. moy* (l/100 km)	Notre avis	La cote de l'AJ**	Verdict
1.2 TSI	85	depuis 09/12	6	Une petite mécanique peu enthousiasmante, à réserver à un usage urbain.	à partir de 12 395 €	★★★
1.2 TSI	105	depuis 09/12	6	Plus gourmand en vrai que sur le papier, ce bloc est toutefois agréable.	à partir de 13 475 €	★★★★
1.4 TSI	122	depuis 04/14	6,2	Un bon compromis pour cette mécanique essence vraiment polyvalente.	à partir de 14 515 €	★★★★
1.4 TSI ACT	140/150	depuis 09/12	6,2	Avec la désactivation des cylindres (ACT), ce bloc modère son appétit.	à partir de 16 780 €	★★★★
GTI	220/230	depuis 04/13	7	Jubilatoire, cette version fait honneur au mythique logo GTI.	à partir de 25 565 €	★★★★
R 2.0	300	depuis 10/13	8	Une version sportive pour amateurs de sensations fortes.	NC	★★★★
1.6 TDI	90	depuis 04/13	5,8	Pas de quoi pavoiser avec ce bloc qui assure le strict minimum.	à partir de 14 105 €	★★★
1.6 TDI	105/110	depuis 09/12	5,8	Ce diesel convient très bien à un usage mixte route/ville.	à partir de 14 625 €	★★★★
2.0 TDI	150	depuis 09/12	6	Un bon moteur pour ceux qui roulent beaucoup. Bel agrément de conduite.	à partir de 16 985 €	★★★★
2.0 TDI	184	depuis 04/13	6,2	Avec ce bloc, TDI devient presque synonyme de GTI !	à partir de 20 650 €	★★★★

*Retrouvez notre cote détaillée en p. 117.

NOTRE CHOIX

1.6 TDI 105 ch TRENDLINE

de 2012

(1^{er} prix prospecté : 15 900 €)
(41 000 km)

Représentant près des deux tiers des occasions de Golf diesel, le TDI 105 permet une négociation plus facile. Un plus quand on sait que la Golf garde une cote élevée. En outre, cette mécanique, qui ne démerite pas sur route, affiche une sobriété appréciable, ce qui contient le coût d'utilisation.



LA TECHNIQUE

Moteur / Transmission

Puissance maxi	105 ch à 3 000 tr/min
Couple maxi	250 Nm à 1 500 tr/min
Type	4 cylindres en ligne diesel
Cylindrée / Puissance fiscale	1 598 cm ³ / 5 CV
Transmission	aux roues avant
Boîte / nombre de rapports	manuelle / 5

Dimensions / Poids

L / l / h / empattement	4,25 / 1,80 / 1,45 / 2,47 m
Poids / tractable freiné	1 220 kg / 1 500 kg

Châssis

Direction	à crémaillère, assistée
Diamètre de braquage	10,9 m
Suspensions AV/AR	type McPherson / essieu multibras
Freins AV / AR	disques ventilés / disques
Pneumatiques	195/65 R 15
Roue de secours	kit anticrevaison

LA CONDUITE

Performances*

1 000 m départ arrêté	33,5 s
90-130 km/h en 4 ^e / 5 ^e	11,7 / 16,9 s
Vitesse maxi	181 km/h
Freinage à 90 / 130 km/h	33 / 66 m

LA VIE À BORD

Habitabilité / Coffre

Longueur aux jambes AR	26 cm
Largeur aux coudes AV / AR	149 / 146 cm
Volume de coffre	431 dm ³

LE BUDGET

Assurance* : 800 € Carte grise** : 166,50 €

Consommations

Moyenne	5,6 l/100 km
Ville / Route / Autoroute	5,8 / 5,3 / 5,8 l/100 km

Coût de l'entretien (tarifs en euros)

Amortisseurs AV	296	Kit de distribution	255
Amortisseurs AR	250	Embrayage	375
Disques AV	166	Catalyseur	2 300
Disques AR	142	Pneus (1 paire)	200
Plaquettes AV	127	Feu AV	290
Plaquettes AR	80	Feu AR	180
Filtre à air	32	Boudier AV	350
Filtre à huile	16	Boudier AR	412

■ 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 BK	6	0	19 000
0.9 TwinAir 105 ch S/S Exclusive	6	0	19 900
1.4 TB MultiAir 135 ch S/S BK	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 BK	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			
TYPE	CV	B/M*	PRIX
1.4 Jet 105 ch S/S Impression	6	900	21 080
1.4 Jet 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	24 390	
1.6 JTDM 105 ch S/S Distinctive	5	0	26 250
1.6 JTDM 105 ch S/S Exclusive	5	0	29 000
2.0 JTDM 150 ch S/S Distinctive	7	0	28 450
2.0 JTDM 150 ch S/S Exclusive	7	0	31 200
2.0 JTDM 170 ch S/S Distinctive	9	0	30 000
2.0 JTDM 175 ch TCT S/S Distinctive	9	0	32 150
2.0 JTDM 170 ch S/S Exclusive	9	0	32 750
2.0 JTDM 175 ch TCT S/S Exclusive	9	0	34 900

4C			
TYPE	CV	B/M*	PRIX
1750 TBI 240 ch	14	2 200	51 900

AUDI



Audi

Premium Murat

105 bd Murat - Porte de St-Cloud - Paris 16^e
Tél. : 01 40 71 35 30 - www.audi-paris16.com

TYPE			
TYPE	CV	B/M*	PRIX
A1			
1.2 TFSI 86 ch Attraction	5	0	17 280
1.4 TFSI 122 ch Attraction	6	0	19 670
1.4 TFSI 122 ch S tronic 7 Attraction	6	0	21 450
1.4 TFSI 140 ch Ambition	7	0	23 600
1.4 TFSI 140 ch Ambition S tronic	7	0	25 380
1.4 TFSI 185 ch S tronic 7 Ambition	10	250	27 090
2.0 TFSI 231 ch S	14	2 200	33 900
1.6 TDI 90 ch Attraction	4	0	18 840
1.6 TDI 90 ch S tronic 7 Attraction	4	0	20 620
1.6 TDI 105 ch Attraction	5	0	20 380
2.0 TDI 143 ch Ambition	7	0	25 070
Surcoût Ambiente : Attraction + 1 100 €			
Surcoût Ambiente : Ambiente + 1 800 €			
Surcoût S line : Ambiente + 2 000 €			
Surcoût Ambiente Luxe : Ambiente + 3 000 €			

A1 SPORTBACK (5 PORTES)

A3 (3 PORTES)			
TYPE	CV	B/M*	PRIX
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 Ambiente : Attraction + 2 500 €			
Surcoût Ambiente : Ambiente + 50 €			
Surcoût S line : Ambiente + 2 450 €			
Surcoût Ambiente Luxe : S line + 2 550 €			

A3 SPORTBACK (5 PORTES)

A3 BERLINE (4 PORTES)			
TYPE	CV	B/M*	PRIX
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 Ambiente : Attraction + 2 500 €			
Surcoût Ambiente : Ambiente + 50 €			
Surcoût S line : Ambiente + 2 450 €			
Surcoût Ambiente Luxe : S line + 2 550 €			

A3 CABRIOLET

A4			
TYPE	CV	B/M*	PRIX
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	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 Ambiente	10	0	39 690
Surcoût Ambiente : Attraction + 2 300 €			
Surcoût S line : Ambiente + 5 400 €			
Surcoût Ambiente Luxe : Ambiente + 7 650 €			
Surcoût boîte Multitronic : BVM + 2 000 €			

A5 COUPE			
TYPE	CV	B/M*	PRIX
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 7 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	18	4 000	57 910
S5 333 ch	23	6 500	69 690
R8 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 At.	10	250	44 130
3.0 V6 TDI 204 ch Ambiente	14	0	45 390
3.0 V6 TDI 245 ch Quattro Ambiente	14	1 600	51 360
3.0 V6 TDI 245 ch Quattro S tronic 7 Ambiente	14	1 600	53 560
Surcoût Ambiente : Attraction + 3 000 €			
Surcoût S line : Ambiente + 4 500 €			
Surcoût Ambiente Luxe : Ambiente + 6 750 €			
Surcoût Avis : Ambiente Luxe + 2 800 €			
Surcoût boîte Multitronic : BVM + 2 100 €			

A5 SPORTBACK			
TYPE	CV	B/M*	PRIX
1.8 TFSI 170 ch Attraction	9	250	35 060
2.0 TFSI 225 ch Attraction	12	500	39 430
2.0 TFSI 225 ch Quattro Attraction	12	500	41 930
2.0 TFSI 225 ch Quattro S tronic 7 Attraction	13	2 200	44 130
3.0 TFSI V6 272 ch Quattro S tronic 7 S line	18	4 000	56 110
S5 333 ch	23	8 000	68 980
2.0 TDI 150 ch Attraction	7	0	36 220
2.0 TDI 190 ch Clean Diesel Attraction	9	0	38 730
2.0 TDI 190 ch Clean Diesel Quattro Attraction	10	0	41 230
2.0 TDI 190 ch Clean Diesel Quattro S tronic 7 At.	10	0	43 430
3.0 V6 TDI 204 ch Ambiente	11	0	43 190
3.0 V6 TDI 245 ch Quattro Ambiente	14	500	49 160
3.0 V6 TDI 245 ch Quattro S tronic? Amb.	14	500	51 360
Surcoût Ambiente : Attraction + 1 700 €			
Surcoût S line : Ambiente + 5 400 €			
Surcoût Ambiente Luxe : Ambiente + 7 800 €			
Surcoût Avis : Ambiente Luxe + 2 800 €			
Surcoût boîte Multitronic : BVM + 2 100 €			

A6 RESTYLÉE			
TYPE	CV	B/M*	PRIX
1.8 TFSI 190 ch Ambiente	10	250	41 300
1.8 TFSI Ultra 190 ch Ambiente S tronic 7	10	150	43 600
2.0 TFSI 250 ch Ambiente S tronic 7	15	250	48 000

Surcoût Luxe / M Sport : Modem + 1 850 €.
Surcoût M Sport : Luxe + 800 € (ActiveHybrid).
Surcoût 520/528/530/520d/525d/530d Luxe : Sport Design + 1 700
Surcoût 535/535d Luxe : Sport Design + 1 200 €
Surcoût 520/528/530/520d/525d/530d 535d
Exclusif : Luxe + 6 200 €
Surcoût 535d Exclusive : Sport Design + 6 500 €

SÉRIE 5 TOURING (BREAK)

Surcoût : berline (sauf 540) + 2 500 €; M5 + 2 050 €

SÉRIE 5 GT

535i xDrive 306 ch Lounge Plus 20 ■ 6 500 68 500
520d 184 ch Lounge Plus 10 ■ 250 55 500
530d 258 ch Lounge Plus 15 ■ 1 600 63 000
530d xDrive 258 ch Lounge Plus 16 ■ 2 200 65 600
535d xDrive 313 ch Lounge Plus 20 ■ 2 200 70 500
Surcoût finition Modem : Lounge Plus + 6 800 € (8 450 € 535d xDrive).
Surcoût finition Luxury : Modem + 1 800 € (1 650 € 535d xDrive).
Surcoût M Sport : Luxury + 2 500 € (2 450 € sur 535d xDrive);

SÉRIE 6 COUPE

640i 320 ch Excellis 21 ■ 3 000 80 700
640i 320 ch xDrive Excellis 21 ■ 4 000 84 100
650i 450 ch Excellis 31 ■ 6 500 96 000
650i xDrive 450 ch Excellis 31 ■ 8 000 98 400
M5 560 ch DK7 47 ■ 8 000 134 100
640d 313 ch Excellis 20 ■ 900 83 800
640d xDrive 313 ch Excellis 20 ■ 900 87 200
Surcoût finition Luxe : Excellis + 4 000 €
Surcoût finition Sport Design : Luxe + 4 700 €
Surcoût finition Exclusive : Sport Design + 3 700 €
Surcoût finition Exclusive Individual : Exclusive + 6 700 €

SÉRIE 6 CABRIOLET

640i 320 ch Excellis 21 ■ 3 600 89 850
640i 320 ch xDrive Excellis 21 ■ 4 000 93 200
650i 450 ch Excellis 31 ■ 8 000 104 150
650i xDrive 450 ch Excellis 31 ■ 8 000 107 550
M6 560 ch DK7 47 ■ 8 000 141 600
640d 313 ch Excellis 20 ■ 900 92 950
640d xDrive 313 ch Excellis 20 ■ 1 600 96 350
Surcoût finition Luxe : Excellis + 4 000 €
Surcoût finition Sport Design : Luxe + 4 700 €
Surcoût finition Exclusive : Sport Design + 3 700 €
Surcoût finition Exclusive Individual : Exclusive + 6 700 €

SÉRIE 6 GRANCOUPÉ

640i 320 ch Excellis 21 ■ 3 000 82 200
650i 450 ch Excellis 31 ■ 6 500 96 500
M6 560 ch DK7 47 ■ 8 000 138 900
640d 313 ch Excellis 20 ■ 900 85 300
Surcoût finition Luxe : Excellis + 3 200 €
Surcoût finition Sport Design : Luxe + 5 500 €
Surcoût finition Exclusive : Sport Design + 4 100 €
Surcoût finition Exclusive Individual : Exclusive + 6 700 €
Surcoût xDrive : xDrive + 3 400 €

SÉRIE 7

740i 320 ch Luxe 21 ■ 3 600 89 700
740i 320 ch Exclusive 21 ■ 3 600 99 050
750i 450 ch xDrive Luxe 34 ■ 6 500 106 400
750i 450 ch xDrive Exclusive 34 ■ 6 500 115 750
ActiveHybrid 7 354 ch Luxe 21 ■ 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 20i 184 ch Lounge 11 ■ 2 200 34 600
xDrive 20i 184 ch Lounge 11 ■ 3 000 36 850
xDrive 20i 245 ch Lounge 15 ■ 3 000 44 600
sDrive 16d 116 ch Premiere 6 ■ 0 30 700
sDrive 18d 143 ch Lounge 8 ■ 0 32 700
xDrive 18d 143 ch Premiere 8 ■ 0 34 950
sDrive 20d EfficientDynamics 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
Surcoût Lounge : Premiere + 1 900 €
Surcoût Lounge Plus : Lounge + 4 450 € (sDrive16d, sDrive18d, xDrive18d) + 4 500 €
Surcoût Sport : Lounge 1 850 € (sDrive20d EfficientDynamics) + 1 950 € (sDrive16d, sDrive18d, xDrive18d) + 2 500 €
Surcoût xLine : Sport + 1 600 € (sDrive16d, sDrive18d, xDrive18d); + 1 750 €
Surcoût M Sport : xLine + 2 750 € (sDrive20d, xDrive20d, xDrive25d); + 2 850 €

X3

xDrive 20i 184 ch Lounge 11 ■ 2 200 40 900
xDrive 20i 245 ch Lounge BVA 17 ■ 2 200 48 800
xDrive 35i 306 ch Lounge Plus BVA 20 ■ 6 500 56 700
sDrive 16d 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 35i 313 ch Lounge Plus BVA 20 ■ 2 200 60 100
Surcoût Lounge Plus : Lounge + 3 600 €
Surcoût xLine : Lounge Plus + 5 100 €
Surcoût M Sport : xLine + 800 €

X4

xDrive 20i 245 ch Lounge Plus BVA 15 ■ 2 200 55 850
xDrive 35i 306 ch Lounge Plus BVA 20 ■ 6 500 58 850
xDrive 20d 190 ch Lounge Plus 10 ■ 250 49 800
xDrive 30d 258 ch Lounge Plus BVA 15 ■ 900 58 800
xDrive 35i 313 ch Lounge Plus BVA 2 ■ 2 200 63 350
Surcoût xLine : Lounge Plus + 4 750 €
Surcoût M Sport : xLine + 2 000 €

X5

xDrive 35i 306 ch BVA Lounge Plus 20 ■ 6 500 68 300
xDrive 35i 306 ch BVA Lounge Plus (7 pl.) 20 ■ 6 500 70 750
xDrive 50i 450 ch BVA Lounge Plus 25 ■ 8 000 84 700
xDrive 50i 450 ch BVA 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
Surcoût Lounge Plus : Lounge + 6 400 €
Surcoût xLine : Lounge Plus + 4 500 € (4 550 € xDrive35i et 30d); + 4 200 € (xDrive40d)
Surcoût Exclusive : xLine + 7 550 €
Surcoût 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 NS0d 381 ch 26 ■ 2 200 98 900
Surcoût M Sport : Lounge Plus + 10 200 € (10 700 € sur xDrive30d)

24 CABRIOLET

sDrive18i 156 ch Lounge 9 ■ 2 200 36 900
sDrive 20i 184 ch Lounge 11 ■ 2 200 39 950
sDrive 24i 245 ch Lounge 15 ■ 2 200 45 950
sDrive 35i 306 ch Lounge 21 ■ 8 000 51 300
sDrive 35i 340 ch M Sport DK7 23 ■ 8 000 65 200
Surcoût Lounge Plus : Lounge + 3 750 € (2 650 € sDrive28i) / 2 450 € (sDrive35i)

18

i8 3Pure Impulse* 362 ch 11 ■ 4 000 141 950

CITROËN

TYPE **CV** **B/M*** **PRIX**

C-ZERO

C-Zero Airdream Confort 1 ■ 6 300 29 600
NOUVELLE C1 (3 PORTES)

VII 68 ch Start 4 ■ 0 9 950
e-VII 68 ch Feel 3 ■ 150 13 500
VII 82 ch Feel 4 ■ 0 9 950

Surcoût Live : Start + 200 €

Surcoût Feel : Live + 1 700 €

Surcoût ETG : BMW + 850 €

NOUVELLE C1 (5 PORTES)

Surcoût : 3 portes + 500 €

NOUVELLE C1 AIRSCAPE (3 PORTES)

Surcoût : berline 3 portes + 1 450 €

NOUVELLE C1 AIRSCAPE (5 PORTES)

Surcoût : C1 Airscape + 500 €

C3

VII 68 ch PureTech Attraction 4 ■ 0 13 500
VII 68 ch PureTech Confort 4 ■ 0 15 500
VII 82 ch PureTech Attraction 4 ■ 0 14 100
VII 82 ch PureTech Confort 4 ■ 0 16 100
e-VII PureTech 82 ch Confort ETG 4 ■ 0 16 900
VII 82 ch PureTech Exclusive 5 ■ 0 17 800
e-VII PureTech 82 ch Exclusive ETG 4 ■ 0 18 600
VII 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 Comfort BMP 3 ■ 150 18 450
HDI 90 ch Confort 5 ■ 0 18 350
e-HDI 90 ch Confort 5 ■ 0 18 800
HDI 90 ch Exclusive 5 ■ 0 20 050
e-HDI 90 ch Exclusive 5 ■ 0 20 500
Surcoût BMP / ETG : BMW + 600 € / 900 €

C3 PICASSO

VII 95 ch Attraction 6 ■ 250 16 600
VII 95 ch Confort 6 ■ 250 18 450
VII 120 ch Confort 7 ■ 500 19 100
VII 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
VII 75 ch Start 4 ■ 0 13 950
VII 82 ch Live 4 ■ 0 15 200
e-VII 82 ch Feel ETG 4 ■ 0 17 850
e-HDI 92 ch Feel ETG 4 ■ 0 20 550
BlueHDI 100 ch Live 5 ■ 150 18 900
Surcoût Live : Start + 1 250 €
Surcoût Live : Feel + 1 750 €
Surcoût Shine : Feel + 1 750 €

C CACTUS (5 PORTES)

VII 95 ch Attraction 6 ■ 250 16 600

VII 95 ch Confort 6 ■ 250 18 450

VII 120 ch Confort 7 ■ 500 19 100

VII 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

e-HDI 115 ch S/S Confort ETG 6 ■ 0 23 700

e-HDI 115 ch S/S Exclusive 6 ■ 0 25 700

e-HDI 115 ch S/S Exclusive ETG 6 ■ 0 27 450

THP 155 ch Exclusive BMP6 9 ■ 500 27 200

HDI 90 ch Attraction 5 ■ 0 22 200

HDI 90 ch Confort 5 ■ 0 23 600

HDI 90 ch Exclusive 5 ■ 0 26 650

e-HDI 115 ch S/S Confort ETG6 6 ■ 250 25 700

e-HDI 115 ch S/S Exclusive 6 ■ 250 28 050

e-HDI 115 ch S/S Exclusive ETG6 6 ■ 250 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 Confort + 6 ■ 0 29 450

HDI 150 ch Exclusive + 6 ■ 0 30 800

C BERLINE (5 PORTES)

VII 95 ch Attraction 6 ■ 250 19 200

VII 120 ch Attraction 7 ■ 500 20 700

VII 120 ch Confort 7 ■ 500 22 100

VII 120 ch Exclusive 7 ■ 500 25 150

e-THP 130 ch Confort 7 ■ 0 23 050

e-THP 130 ch Exclusive + 7 ■ 0 27 450

THP 155 ch Exclusive BMP6 9 ■ 500 27 200

HDI 90 ch Attraction 5 ■ 0 22 200

HDI 90 ch Confort 5 ■ 0 23 600

HDI 90 ch Exclusive 5 ■ 0 26 650

e-HDI 115 ch S/S Confort ETG6 6 ■ 250 25 700

e-HDI 115 ch S/S Exclusive 6 ■ 250 28 050

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 Confort + 6 ■ 0 29 450

HDI 150 ch Exclusive + 6 ■ 0 30 800

C4 PICASSO (5 PLACES)

VII 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 ETG6 6 ■ 0 26 300

BlueHDI 150 ch Intensive 7 ■ 0 31 250

Surcoût Confort : Attraction + 1 550 €

Surcoût Intensive : Confort + 2 000 €

Surcoût Exclusive : Intensive + 2 950 €

GRAND C4 PICASSO (7 PLACES)

Surcoût : C4 Picasso + 1 200 €

C4 AIRCROSS

1.3 Multijet 95 ch S/S Pop	4	0	17 560
1.3 Multijet 95 ch S/S Lounge	4	0	19 650
1.3 Multijet 95 ch S/S	4	0	19 950
1.3 Multijet 95 ch S/S Club	4	0	21 450

PANDA

1.2 69 ch Pop	4	0	9 990
1.2 69 ch Easy	4	0	11 540
1.2 69 ch Lounge	4	0	12 540
1.2 69 ch GPL Easy	4	0	13 540
1.2 69 ch GPL Lounge	4	0	14 540
0.9 TwinAir 85 ch S/S Easy	4	0	12 740
0.9 TwinAir 85 ch S/S Lounge	4	0	13 740
0.9 TwinAir 85 ch S/S Trekking	4	0	14 540
0.9 TwinAir 85 ch GW Easy	4	0	15 240
0.9 TwinAir 85 ch GW Lounge	4	0	16 240
1.3 Multijet 75 ch S/S Easy	4	0	14 240
1.3 Multijet 75 ch S/S Lounge	4	0	15 240
1.3 Multijet 75 ch S/S Trekking	4	0	16 040

PANDA 4x4

0.9 TwinAir 85 ch S/S Pop	5	0	14 990
0.9 TwinAir 85 ch S/S Rock	5	0	16 290
1.3 Multijet 75 ch S/S Pop	4	0	16 090
1.3 Multijet 75 ch S/S Rock	4	0	17 390

PUNTO (3 PORTES)

1.2 69 ch Italia	4	0	13 290
1.4 77 ch S/S Italia	5	0	15 790
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	0	16 990

SEDICI

1.6 16V 120 ch Dynamic 4x2	7	0	16 400
1.6 16V 120 ch Emotion 4x4	7	0	19 450
2.0 Multijet 135 ch Dynamic 4x2	7	0	18 800
2.0 Multijet 135 ch Dynamic 4x4	7	0	21 800
2.0 Multijet 135 ch Emotion 4x4	7	0	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	0	35 650
2.0 Multijet 140 ch 4x2	8	0	22 750
2.0 Multijet 140 ch Urban 4x2	8	0	29 250
2.0 Multijet 140 ch Lounge 4x2	8	0	31 250
2.0 Multijet 140 ch Cross 4x2	8	0	32 850
2.0 Multijet 170 ch Urban 4x2	10	0	30 450
2.0 Multijet 170 ch Lounge 4x2	10	0	32 450
2.0 Multijet 170 ch Black Code 4x2	10	0	33 250
2.0 Multijet 170 ch Cross 4x2	10	0	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 SCTI 80 ch Titanium S/S	4	0	16 050
1.25 82 ch Trend	5	0	14 000
1.0 SCTI 100 ch Trend S/S	5	0	15 300
1.0 SCTI 100 ch Titanium S/S	5	0	17 000
1.0 SCTI 125 ch Titanium/ Sport S/S	6	0	17 500
1.6 SCTI 162 ch ST	10	0	24 200
1.5 TDCI 75 ch Ambiente	4	0	14 500
1.5 TDCI 75 ch Trend	4	0	15 800
1.5 TDCI 75 ch Titanium	4	0	17 500
1.6 TDCI 95 ch Trend	5	0	16 650
1.6 TDCI 95 ch Titanium / Sport	5	0	18 350
1.6 TDCI 95 ch Trend S/S	4	0	16 650
1.6 TDCI 95 ch Titanium S/S	4	0	18 350

FIESTA (5 PORTES)

Surcoût : berline 3 portes + 600 €, +950 € (1.25).			
FOCUS RESTYLÉ			

1.6 T-VCT 85 ch Trend	5	0	18 400
1.0 EcoBoost 100 ch S/S Trend	6	0	20 400
1.0 EcoBoost 100 ch S/S Titanium	6	0	22 400
1.0 EcoBoost 125 ch S/S Trend	6	0	21 600
1.0 EcoBoost 125 ch S/S Titanium	6	0	23 600
1.6 Ti-VCT 125 ch Titanium PowerShift	7	0	24 900
1.5 EcoBoost 150 ch S/S Titanium	8	0	24 800
1.5 EcoBoost 180 ch S/S Titanium	10	0	26 000
2.0 EcoBoost 250 ch S/S ST	15	0	29 000
1.6 TDCI 95 ch S/S Trend	5	0	22 200
1.6 TDCI 95 ch Titanium	5	0	24 200
1.6 TDCI 95 ch S/S Titanium	5	0	24 200
1.6 TDCI 105 ch Econetic S/S Trend	5	0	22 800
1.6 TDCI 115 ch S/S Trend	6	0	23 400
1.6 TDCI 115 ch S/S Titanium	6	0	25 400
2.0 TDCI 150 ch S/S Titanium	7	0	26 800
2.0 TDCI 150 ch S/S Titanium PowerShift	8	0	26 800
2.0 TDCI 185 ch S/S ST	10	0	30 500

FOCUS SW (BREAK) RESTYLÉ

TYPE	CV	B/M*	PRIX
B-MAX			
1.4 90 ch Ambiente	5	0	11 990

1.6 SCTI 10 ch EcoBoost Edition	5	0	19 250
1.6 SCTI 125 ch S/S Trend	6	0	19 550
1.5 TDCI 75 ch Ambiente	4	0	19 550
1.6 TDCI 95 ch Trend	5	0	20 400

Surcoût Ambiente + 1 550 € (1.490 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	0	20 990
1.0 EcoBoost 125 ch Titanium	7	0	20 990
1.5 TDCI 90 ch Titanium	5	0	20 990
TYPE	CV	B/M*	PRIX
GRAND 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	0	26 850
1.6 TDCI 80 ch S/S Titanium	8	0	27 600
1.6 TDCI 95 ch Trend	5	0	24 500
1.6 TDCI 95 ch Trend S/S	5	0	24 750
1.6 TDCI 115 ch Trend	6	0	25 500
1.6 TDCI 115 ch Trend S/S	6	0	25 750
2.0 TDCI 115 ch PowerShift Trend	7	0	26 800
2.0 TDCI 140 ch Titanium	8	0	26 650

GRAND C-MAX

Surcoût : C-MAX + 1 300 €			
Malus écologique de 750 € et 500 € pour les essence.			
Bonus/malus neutre pour les diesels (hormis versions PowerShift, avec malus de 500 €)			

NOUVELLE MONDEO (4/5 PORTES)

1.6 EcoBoost 160 ch Titanium	9	0	30

1.6 CRDI 128 ch Active	7	0	24 000
Surcoût Premium : Active + 2 000 €			
Surcoût DCT : BVA + 1 200 €			
CAREN			
1.6 GDI 135 ch ISG Moten	8	500	21 700
1.7 CRDI 115 ch ISG Moton	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 : BVA + 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 Ultima 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 7pl. 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 DPS	4	0	17 700
0.9 TwinAir 85 ch S/S Platinum	4	0	18 000
0.9 TwinAir 85 ch S/S Platinum DPS	4	0	19 100
0.9 TwinAir 85 ch S/S Platinum +	4	0	19 700
0.9 TwinAir 85 ch S/S Platinum + DPS	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 Si4 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 Si04 190 ch Pure	12	900	38 200

EVOQUE COUPE

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	56 600
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 SDV6 340 ch HSE	NC	83 100	
4.4 SDV6 340 ch HSE Dynamic	NC	85 600	
4.4 SDV6 340 ch HSE Autobiography	NC	94 700	
4.4 SDV6 340 ch HSE Autobiography Dyn.	NC	96 700	
3.0 SDV6 340 ch HSE	NC	86 800	
3.0 SDV6 340 ch HSE Dynamic	NC	88 400	
3.0 SDV6 340 ch HSE Autobiography	NC	96 900	



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 puissance de la perfection

MAZ			

MINI COUPE			
Cooper 122 ch	7	0	21 700
Cooper S 184 ch	10	250	26 750
John Cooper Works 211 ch	12	2 200	33 050
Cooper SD 143 ch	7	0	27 350
MINI ROADSTER			
Suroit : Mini coupé + 1 550 €			
CLUBMAN			
Cooper One 98 ch	6	0	18 450
Cooper 122 ch BM6	6	0	21 600
Cooper S 184 ch	10	250	26 500
John Cooper Works 211 ch	12	2 200	32 750
Cooper D 90 ch BM6	5	0	19 900
Cooper D 112 ch	5	0	23 350
Cooper SD 143 ch	7	0	27 100
PACEMAN			
Cooper 122 ch	7	2 200	24 850
Cooper S 184 ch	10	2 200	29 950
Cooper S 184 ch ALL4	10	3 000	31 650
Cooper D 112 ch	6	0	26 850
Cooper D 112 ch ALL4	6	0	28 550
Cooper SD 143 ch	7	0	30 800
Cooper SD 143 ch ALL4	7	0	32 500
COUNTRYMAN			
One 98 ch	6	250	21 550
Cooper 122 ch	7	250	23 950
Cooper S 184 ch	10	500	29 000
Cooper S 184 ch ALL4	11	2 200	30 700
Cooper John Cooper Works ALL4 218 ch	12	2 200	36 900
One D 90 ch	5	0	23 100
Cooper D 112 ch	6	0	26 850
Cooper D 112 ch ALL4	6	0	27 550
Cooper SD 143 ch	7	0	29 600
Cooper SD 143 ch ALL4	7	0	31 300

LEAF			
1.6 DIG-T 115 ch Visia	6	0	18 790
1.5 dCi 110 ch Visia	5	0	21 290
Suroit Acenta : Visia + 1 900 €			
Suroit Connect Edition : Acenta + 800 €			
Suroit 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
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
Suroit boîte Xtronic : BVIA + 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
I-MIEV			
Électrique 69 ch	1	6 300	26 900
SPACE STAR			
1.0 MIVEC 71 ch In	4	0	9 680
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 MRC-T-SST	21	8 000	54 650
ASX			
1.6 115 ch Inform 4x2	6	0	19 900
1.6 115 ch Interno 4x2	6	0	22 600
1.8 Di-D 115 ch Invite 4x2	6	0	23 300
1.8 Di-D 115 ch Interno 4x2	6	0	25 600
2.2 Di-D 150 ch Interno 4x4	8	1 600	34 000
Suroit 4x4 (sur 1.8 Di-D uniquement) : 4x2 + 2 000 €			
OUTLANDER			
2.0 150 ch 2WD Invite	9	1 500	27 600
2.0 203 ch PHEV Intense	NC	4 000	43 900
2.0 203 ch PHEV Intense	NC	4 000	53 900
2.2 Di-D 150 ch 2WD Invite	8	0	29 800
2.2 Di-D 150 ch 4WD Invite	8	0	31 600
2.2 Di-D 150 ch 4WD Intense	8	0	34 600
2.2 Di-D 150 ch 4WD Intense	8	0	39 550
2.2 Di-D 150 ch 4WD Invite BVA	8	100	39 980
PAJERO (3 PORTES)			
3.2 Di-D 200 ch Invite	13	6 000	37 200
3.2 Di-D 200 ch Intense	13	6 000	40 800
3.2 Di-D 200 ch Intense BVA	13	6 000	48 100
PAJERO (5 PORTES)			
Suroit : 3 portes + 2 900 € (Inform) + 3 100 €			

NISSAN



Trouvez votre Nissan sur
www.nissan-avenir.com

TYPE	CV	B/M*	PRIX
MICRA (5 PORTES)			
1.2 80 ch Visia	5	0	11 650
1.2 80 ch Visia Pack	5	0	12 900
1.2 80 ch Acenta	5	0	13 560
1.2 80 ch Connect Edition	5	0	14 860
1.2 80 ch Tekna	5	0	15 800
1.2 DIG-S 98 ch Visia	5	0	13 810
1.2 DIG-S 98 ch Acenta	5	0	14 960
1.2 DIG-S 98 ch Connect Edition	5	0	16 260
1.2 DIG-S 98 ch Tekna	5	0	17 200
NOTE			
1.2 80 ch Visia	5	0	13 650
1.2 80 ch Acenta	5	0	14 850
1.2 80 ch Connect Edition	5	0	16 350
1.2 DIG-S 98 ch Visia	5	0	16 650
1.2 DIG-S 98 ch Acenta	5	0	17 750
1.2 DIG-S 98 ch Connect Edition	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	20 050
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

ASTRA (5 PORTES)			
1.4 100 ch Essentia	6	0	17 190
1.4 Turbo 120 ch S/S Edition	7	250	21 000
1.4 Turbo 140 ch S/S Cosmo	7	250	24 200
1.7 CDTI 110 ch FAP Essentia	6	0	20 890
1.7 CDTI 110 ch S/S ecoFLEX Cosmo	5	0	26 000
1.6 CDTI 110 ch S/S Essentia	6	0	21 190
1.7 CDTI 130 ch FAP S/S Cosmo	7	0	26 200
1.6 CDTI 136 ch S/S Essentia	6	0	26 200
2.0 CDTI 165 ch S/S Cosmo	9	0	27 300
Suroit : Edition : Essentia + 2 010 € (CDTi) ; + 2 510 € (1.4 100 ch)			
Suroit : Cosmo : Edition + 2 400 €			
ASTRA SPORTS TOURER			
1.4 100 ch Edition	6	250	20 800
1.4 Turbo 120 ch Edition	7	500	22 100
1.4 Turbo 140 ch Cosmo	8	500	25 300
1.7 CDTI 110 ch FAP Edition	6	0	24 000
1.7 CDTI 110 ch FAP Cosmo	5	0	26 400
1.7 CDTI 110 ch FAP S/S Cosmo	6	0	27 100
1.7 CDTI 130 ch FAP S/S Cosmo	7	0	27 300
2.0 CDTI 165 ch FAP S/S Cosmo	9	0	28 400
ZAFIRA			
1.8 120 ch Edition	7	2 200	20 990
1.8 140 ch Connect Pack	8	2 200	25 490
1.7 CDTI 110 ch FAP Edition	6	0	23 950
ZAFIRA TOURER			
1.4 100 ch Edition	6	250	20 800
1.4 Turbo 120 ch S/S Edition	7	500	23 950
1.4 Turbo 140 ch Cosmo	8	500	

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	10 880
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 Aventure	5	0	11 790
1.3 WT 92 ch Privilège	5	0	12 760
1.3 WT 92 ch Pack	5	0	14 280
1.3 WT 92 ch Se'City	5	0	14 980
1.3 DDIS 75 ch Privilège	4	0	14 660
1.3 DDIS 75 ch Pack	4	0	16 180
1.3 DDIS 75 ch Se'City	4	0	16 880
Surcoût BVA : BVM + 1 100 €			
NOUVELLE SWIFT (5 PORTES)			
Surcoût : 3 portes + 600 €			
JIMNY			
1.3 80 ch JK	6	0 2 200	13 860
1.3 80 ch JLX	6	0 2 200	15 510
SX4 S-CROSS			
1.6 WT 120 ch Aventure	6	0	18 990
1.6 WT 120 ch Privilège	6	0	20 590
1.6 WT 120 ch Privilège 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 DDIS 120 ch Privilège	6	0	25 590
1.6 DDIS 120 ch Privilège AllGrip	6	0	24 490
1.6 DDIS 120 ch Pack	6	0	24 290
1.6 DDIS 120 ch Pack AllGrip	6	0	26 190
1.6 DDIS 120 ch Style AllGrip	6	0	25 990
1.6 DDIS 120 ch Style AllGrip	6	0	27 890
SX4			
2.0 DDIS 135 ch GL	7	0	17 940
2.0 DDIS 135 ch GLX 4x4	7	0 250	20 270
GRAND VITARA			
1.9 DDIS 129 ch (3 portes)	8	0 2 200	25 790
1.9 DDIS 129 ch (5 portes)	8	0 2 200	26 290
KIZASHI			
2.4 WT 178 ch BVM Sport	11	0 3 600	26 600

TOYOTA			
TYPE	CV	B/M*	PRIX
IQ ICONIC			
1.0 WT-i 68 ch Iconic Multidrive	4	0	15 000
1.0 WT-i 68 ch Iconic Pack Multidrive	4	0	17 000
1.0 WT-i 100 ch Iconic Pack Multidrive	5	0	18 400
NOUVELLE AYGO (3 PORTES)			
1.0 WT-i 68 ch x	3	0 150	10 500
1.0 WT-i 68 ch x-play	3	0 150	12 000
NOUVELLE AYGO (5 PORTES)			
1.0 WT-i 68 ch x	3	0 150	10 900
1.0 WT-i 68 ch x-play	3	0 150	12 400
1.0 WT-i 68 ch x-life	3	0 150	13 500
1.0 WT-i 68 ch x-dusiv	3	0 150	15 000
YARIS RESTYLEE (3 PORTES)			
1.0 WT-i 69 ch Active	4	0	13 500
1.0 WT-i 69 ch Tendance	4	0	14 400
1.0 WT-i 100 ch Style	6	0	17 250
1.4 D-40 90 ch Active	5	0	16 200
1.4 D-40 90 ch Tendance	5	0	17 100
1.4 D-40 90 ch Style	5	0	18 800
YARIS RESTYLEE (5 PORTES)			
1.0 WT-i 69 ch Active	4	0	14 100
1.0 WT-i 69 ch Tendance	4	0	15 000
1.0 WT-i 69 ch Dynamic	4	0	15 700
1.0 WT-i 69 ch Design	4	0	17 000
1.3 WT-i 100 ch Dynamic	5	0	16 850
1.3 WT-i 100 ch Style	5	0	17 850
1.3 WT-i 100 ch Lounge	5	0	19 050
HSD 100 ch Dynamic	5	0 1 650	19 200
HSD 100 ch Graphic	5	0 1 650	20 050
HSD 100 ch Style	5	0 1 740	21 250
1.4 D-40 90 ch Active	5	0	16 800
1.4 D-40 90 ch Tendance	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
Surcoût boîte Multidrive CVT (WT-i 100 ch) : BVM + 2 200 €			
VERSO S			
1.3 WT-i 100 ch Dynamic	5	0	17 600
1.3 WT-i 100 ch SkyView	5	0	19 000
1.4 D-40 90 ch Dynamic	5	0	19 900
1.4 D-40 90 ch SkyView	5	0	21 300
AURIS (5 PORTES)			
WT-i 100 ch Active	5	0	18 350
WT-i 100 ch Dynamic	5	0	21 450
WT-i 132 ch Dynamic	7	0 250	22 250
WT-i 132 ch Style	7	0 250	24 250
HSD 136 ch Dynamic	5	0 2 079	25 450
HSD 136 ch Style	5	0 2 244	27 450
D-40 90 ch Active	5	0	20 000
D-40 90 ch Eco Active	4	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)			
Surcoût : berline 5 p + 1 100 €			
VERSO II (5 PLACES)			
WT-i 132 ch Active	8	0 1 600	23 100
WT-i 132 ch Dynamic	8	0 1 600	23 600
WT-i 132 ch SkyView	8	0 1 600	24 600
WT-i 132 ch Style	8	0 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	0 2 200	29 300
D-CAT FAP 150 ch Style BVA	9	0 2 200	32 100

VERSO II (7 PLACES)			
PRIUS III			
Surcoût : 5 places + 700 €			
	4	0 2 334	28 300
HSD 136 ch Dynamic 15'	4	0 2 384	28 900
HSD 136 ch Lounge 17'	4	0 2 739	33 200
Rechargeable 136 ch Dynamic	4	0 4 000	37 300
Rechargeable 136 ch Lounge	4	0 4 000	37 400
	4	0 2 656	32 200
HSD 136 ch Active	4	0 2 790	33 700
HSD 136 ch Sky View	4	0 2 862	34 700
HSD 136 ch Lounge	4	0 3 073	37 250
	4	0 1 600	27 400
AVENSIS			
WT-i 147 ch Dynamic	8	0 2 50	27 400
D-40 124 ch Dynamic	6	0 2 650	28 650
D-40 150 ch Lounge	8	0 500	35 150
D-CAT 150 ch Lounge BVA	8	0 2 200	36 650
	9	0 2 200	29 500
AVENSIS SW			
Surcoût version 4 portes (essence uniquement) : + 1 000 €			
	9	0 2 200	27 600
RAV4			
WT-i 151 ch Le Cap 4x4	9	0 2 200	27 600
WT-i 151 ch Life 4x4	9	0 2 200	30 590
D-40 124 ch Le Cap	7	0	26 600
D-40 124 ch Le Cap 4x4	7	0 250	28 590
D-40 124 ch Life	7	0	29 500
D-40 124 ch Life 4x4	7	0 250	31 490
D-40 150 ch Life 4x4	8	0 900	32 490
D-CAT 150 ch Life BVA 4x4	9	0 3 000	33 990
	12	0 8 000	37 350
LAND CRUISER (3 PORTES)			
D-40 190 ch Le Cap	12	0 8 000	37 350
D-40 190 ch Life	12	0 8 000	41 950
D-40 190 ch Légende	12	0 8 000	44 450
D-40 190 ch Lounge	12	0 8 000	48 850
	12	0 8 000	63 250
LAND CRUISER (5 PORTES)			
D-40 190 ch Le Cap	12	0 8 000	40 050
D-40 190 ch Life	12	0 8 000	45 550
D-40 190 ch Légende	12	0 8 000	50 050
D-40 190 ch Lounge	12	0 8 000	54 850
D-40 190 ch Lounge Pack Techno	12	0 8 000	63 250
	19	0 8 000	74 600
LAND CRUISER SW			
D-40 286 ch Légende 5pl.	19	0 8 000	77 000
D-40 286 ch Légende 7pl.	19	0 8 000	87 600
D-40 286 ch Lounge 5pl.	19	0 8 000	87 600
D-40 286 ch Lounge 7pl.	19	0 8 000	99 700
	12	0 2 600	30 390
GT86 COUPE			
2.0 200 ch GT86	12	0 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	10 700
1.0 75 ch BlueMotion take up!	4	0	12 520
	4	0	12 850
UP! (5 PORTES)			
1.0 75 ch Cross up!	4	0	15 320
e-up ! électrique 60 kW (82 ch)	2	0 6 300	26 250
Surcoût : 3 portes + 480 €			
NOUVELLE POLO (3 PORTES)			
1.0 60 ch Trendline	4	0	12 900
1.0 75 ch Trendline	4	0	13 600
1.2TSI 90 ch BM Confortline	5	0	16 300
1.2TSI 90 ch BM Sportline DSG7	5	0	17 900
1.2TSI 110 ch BM Sportline DSG7	6	0	19 500
1.2TSI 110 ch BM Sportline DSG7	6	0	21 100
1.4TSI 150 ch ACT BlueGT	NC	0	22 700
1.4TSI 150 ch ACT BlueGT DSG7	NC	0	24 300
1.4TSI 150 ch BM Trendline	8	0 150	15 900
1.4TDI 90 ch BM Confortline	4	0 150	18 400
1.4TDI 90 ch BM Confortline DSG7	4	0	20 000
1.4TDI 105 ch BM Sportline	NC	0	20 900
Surcoût Confortline : Trendline + 1 800 €			
Surcoût Sportline : Confortline + 1 800 €			
Surcoût Confortline : Sportline + 1 800 €			
NOUVELLE POLO (5 PORTES)			
Surcoût : berline 3 p + 650 €			
GOLF VII (3 PORTES)			
1.2TSI 85 ch BlueMotion Trendline			

aj

LA COTE DE L'OCCASION

MODÈLES	VERDICT AJ	13	12	11	10	09	MODÈLES	VERDICT AJ	13	12	11	10	09	MODÈLES	VERDICT AJ	13	12	11	10	09	
ALFA ROMEO																					
MiTo							2.0 TDI 170-177 ch Ambiente	★★★	31315	26780	21105	17185	14880	125i 218 ch Lounge	★★★	23345					
1.4 MPI 70 ch Progression	★★★	10715	9310				2.7 V6 TDI 190 ch Ambiente	★★★		22420	18210	15735			114d 95 ch Lounge	★★★	17665				
1.4 MPI 78 ch s/s Distinctive	★★★	11780	10560	9280	7850	7040	3.0 TDI 204 ch Ambiente Multitronic A	★★★	33655	28775	24895	20135	17365	116d 115-116 ch Lounge	★★★★	18930	14420	12235	9965		
0.9 MiAir 85 ch s/s Distinctive	★★★	12940					2.0 TD 143 ch Ambiente	★★★		25200	23990	19750	16965		118d 143 ch Lounge	★★★	23475	15565	13200	10690	
1.4 MPI s/s 105 ch	★★★	12760	11445	10000	8610		2.0 TD 170-177 ch Ambiente	★★★		27030	25465	21040	18070		120d 177-184 ch Lounge	★★★	25100	16995	14425	12975	
1.4 T-JET 120 ch Distinctive	★★★						2.7 TDI 190 ch Ambiente	★★★		29635	24280				123d 204 ch Confort	★★★	26325				
1.4 TB s/s 135 ch Distinctive	★★★			10235	8840	8355	3.0 TD 204 ch Ambiente Multitronic	★★★	37240	30350	30185	24490	21045	125d 218 ch Lounge	★★★						
1.4 T-JET 155 ch Distinctive	★★★						2.0 TD 140 ch Ambiente /	★★★						120l 170 ch Confort	★★★★	24165	21200	19200	16700		
1.4 T-JET 170 ch QV	★★★	16515	14820	13030	11250	9990	2.0 TD 136 ch Ambiente	★★★						125i 218 ch Confort	★★★	26960	23625	21140	18365	16120	
1.3 JTdm s/s 85 ch Distinctive	★★★★	14000	11990				2.0 TD 170-177 ch Ambiente	★★★						118d 143 ch Confort	★★★★	22585	18730	15645	12565		
1.3 JTdm s/s 95 ch Distinctive	★★★★	14675	11185	9705	8955	8175	3.0 TD 204 ch Ambiente Multitronic	★★★						120d 177 ch Confort	★★★	24515	20290	17040			
1.6 JTdm s/s 120 ch Distinctive	★★★★	15555	13275	11440	9470	8820	2.0 TD 140 ch Ambiente /	★★★						123d 204 ch Confort	★★★	27000	22330	18615	14785	12605	
147							2.0 TD 136 ch Ambiente	★★★						SÉRIE 1 COUPÉ							
1.9 JTdm M-JET 120 ch Distinctive	★★★★						2.7 TDI 190 ch Ambiente	★★★						120l 170 ch Confort	★★★★						
1.9 JTdm M-JET 150 ch Distinctive	★★★★						3.0 TD 204 ch Ambiente Multitronic	★★★						125i 218 ch Confort	★★★						
GIULIETTA							2.0 TD 143 ch Ambiente	★★★						118d 143 ch Confort	★★★★						
1.4 T-JET 105 ch s/s	★★★★	15630					2.7 TD 190 ch Ambiente	★★★						120l 170 ch Confort	★★★						
1.4 T-JET 120 ch s/s Distinctive	★★★	17635	15530	13475	11665		3.0 TD 240 ch Quattro Ambiente	★★★						118d 143 ch Confort	★★★★						
1.4 TB 170 ch s/s Distinctive	★★★	19150	16800	14515	12510		3.0 TD 245 ch Quattro Ambiente S tronic	★★★						120d 177 ch Confort	★★★						
1.6 JTdm 105 ch s/s Distinctive	★★★	17230	14430	12675	10930		3.0 BTDI 313 ch Quattro Ambition Luxe Tiptronic	★★★						123d 204 ch Confort	★★★						
2.0 JTdm 140 ch s/s Distinctive	★★★	17715	14710	12840			A6 ALLROAD QUATTRO							SÉRIE 1 CABRIOLET							
2.0 JTdm 170 ch s/s Distinctive	★★★	19420	16225	14250	12270		2.7 TD 180 ch Ambiente Tiptronic A	★★★						118i 143 ch Confort	★★★★						
159							3.0 TD 204 ch Ambiente	★★★						120l 170 ch Confort	★★★						
1.9 JTdm 120 ch Distinctive	★★★						3.0 TD 245 ch Quattro Ambiente	★★★						118d 143 ch Confort	★★★★						
2.0 JTdm 136 ch Distinctive	★★★	19250	16020	12320	11455		3.0 BTDI 313 ch Quattro Ambition Luxe Tiptronic	★★★						120d 177 ch Confort	★★★						
1.9 JTdm 150 ch Distinctive	★★★	19530	17070	13125	10175	8680	A6 SPORTBACK	★★★★	45770	38820				123d 204 ch Confort	★★★						
2.0 JTdm 170 ch Distinctive	★★★★						3.0 TD 204 ch Ambiente Multitronic A	★★★						SÉRIE 3							
AUDI							3.0 TD 245 ch Ambiente	★★★						318i 122-136 ch Confort	★★★	23595	19870	15540	13965	12300	
Audi Occasion							3.0 TD 245 ch Ambiente S tronic	★★★						318i 143 ch Confort	★★★						
:plus							3.0 TD 245 ch Ambiente S tronic 7	★★★						320i 170-184 ch Confort	★★★	27815	24265	18070	15900	13340	
Aliantis Trocadéro							3.0 BTDI 313 ch Quattro Ambition Luxe Tiptronic 8 A	★★★						325i 218 ch Confort	★★★						
76 rue de Longchamp - Paris 16							3.0 TD 250 ch Quattro Avus Tiptronic A	★★★						330i 272 ch Confort	★★★						
Tél. 01 56 26 12 20							3.0 TD 250 ch Quattro Avus Tiptronic A 6P	★★★						335i 306 ch Confort	★★★	34190	30740	20400	16560	14050	
Aliantis Paris Ouest							4.2 V8 TDI 340 ch Quattro Ambition Luxe Tiptronic A 6P	★★★						346d 115 ch Edition	★★★	26160	21890	14650	12555		
1 pl. Guynemer - 78 St Germain en Laye							4.2 V8 TDI 350 ch Quattro Avus Tiptronic A	★★★						348d 143 ch Confort	★★★	26660	22450	16370	13305	11750	
Tél. 01 39 21 50 50							2.0 TD 140 ch Ambiente	★★★						320d 163 ch Ed Edition	★★★						
www.aliantis.com							2.0 TD 177 ch Quattro Ambiente S tronic	★★★						320d 177-184 ch Confort	★★★	35525	29485	17825	15840	13400	
A1							2.0 TD 143-150 ch Quattro Ambiente	★★★						325d 197-204 ch Confort	★★★	35840	31025	19045	15705	13360	
1.2 TFSI 86 ch Ambiente	★★★	15710	13680	11990			2.0 TD 143-150 ch Quattro Ambiente S tronic	★★★						330d 231-245-254 ch Confort	★★★	36020	32040	20810	17085	14455	
1.4 TFSI 122-125 ch Ambiente	★★★	17635	15340	13440			2.0 TD 140 ch Ambiente	★★★						335d 286 ch Confort A Septronic	★★★						
1.4 TFSI 140 ch Ambiente	★★★	19160					2.0 TD 177 ch Ambiente	★★★						SÉRIE 3 CABRIOLET							
1.4 TFSI 185 ch Ambition Luxe S tronic	★★★	23615	20495	17920			3.0 TD 204 ch Ambiente Multitronic	★★★						320l 170 ch Confort	★★★	28120	24090	20300	17165	14325	
1.6 TD 90 ch Ambiente	★★★	16795	14350	12185			3.0 TD 245 ch Ambiente	★★★						325i 218 ch Confort	★★★	31860	27220	22755	19185	14585	
1.6 TD 105 ch Ambiente	★★★★	17990	15355	13030	11460		3.0 TD 245 ch Ambiente Tiptronic A 7P	★★★						330i 272 ch Confort	★★★★	36040	30540	24070	20380	16340	
2.0 TD 143 ch Ambition	★★★★	20265	17195				3.0 TD 245 ch Ambiente Tiptronic A 7P	★★★						335i 306 ch Confort	★★★★	35880	33680	25260	21045	18670	
A3							4.2 V8 TDI 340 ch Quattro Ambition Luxe Tiptronic A 6P	★★★						320d 184 ch Confort	★★★	29880	24870	19835	16300		
1.2 TFSI 105 ch Ambiente	★★★						4.2 V8 TDI 350 ch Quattro Ambition Luxe Tiptronic A	★★★						325d 184-197 ch Confort	★★★	31160	26685	21085	17285	13585	
1.4 TFSI 122-125 ch Ambiente	★★★	20225	18460	16165	13755	12895	2.0 TD 140 ch Ambiente	★★★						330d 231-245 ch Excellis	★★★	33520	28655	22640	18480		
1.4 TFSI 140 ch Ambiente	★★★	21650					2.0 TD 177 ch Ambiente	★★★						335d 286 ch Confort Septronic	★★★	30420	23605	18985	15300		
1.8 TFSI 160-180 ch Ambiente	★★★	19680	17180	14585	12755		3.0 TD 204 ch Ambiente Multitronic	★★★						SÉRIE 3 GRAN TURISMO							
1.6 TD 90 ch / 1.9 TD 90 ch Ambition	★★★	20150	17180	14675	12290		3.0 TD 245 ch Ambiente	★★★						320i 184 ch Lounge	★★★						
1.6 TD 105 ch Ambiente	★★★	20820	17810	15190	12700		4.2 V8 TDI 340 ch Quattro Ambition Luxe Tiptronic A 6P	★★★			</										

MODÈLES	VERDICT AJ	13	12	11	10	09
640d Cab 313 ch Excellence		69850	57710			
640d Gran Coupé 313 ch Excellence		77575	65945			
SÉRIE 7						
730dA		57840	40395	31060	24915	20635
740d / 745d Exclusive A		70450	51400	40110	32725	
750d Luxe		81030				
X1						
sDrive 16d 116 ch Confort	★★★	26620				
sDrive 18d 143 ch Confort	★★★★	28275	22845	19845	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	★★★★	30955	29570	25915		
xDrive 30d 218-254 ch Confort	★★★★	39050	34480	30620		
Steptronic 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	★★★★★	68110	55430			
X6						
xDrive 30d 235-245 ch Exclusive A		61740	52865			
xDrive 35d 286 ch Exclusive A		64695	55170			
xDrive 40d 306 ch Exclusive A		70950	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 82 LT		7190	7040	5930	4875	
AVEO						
1.2 70 ch		8280	6875	5040	4340	3890
1.2 86 ch LT		9510	7915			
1.4 100 ch LT		10320	9130	6680	5285	4650
1.3 VCDI 75 ch s/s LS		9190	7840			
1.3 VCDI 95 ch s/s LTZ		10900	8600			
CRUZE						
1.6 113-124 ch LS	★★★★	12230	10570	8815	7360	6515
1.4 140 ch / 1.8 141 ch LT	★★★★	15160	11880	9370	7740	6780
1.7 VCDI 130 ch / 2.0 VCDI 125 ch LS	★★★★	16485	11370	9940	8385	7250
2.0 VCDI 150-163 ch LT	★★★★	16745	12655	10375	8980	7740
ORLANDO						
2.0 VCDI 130 ch LT+		19065	14375	12400		
2.0 VCDI 163 ch LTZ		20515	15220	13135		
CAPTIVA						
2.0 VCDI 127 ch Family Pack						
2.0 VCDI 163 ch LS / Family Pack	★★★	21096	17295	14265		
2.0 VCDI 184 ch LTZ	★★★	26275	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
VTR 68 ch Attraction	★★★★	9285				
1.4 Ambiance	★★		8685	7355	6120	5850
VTR 82 ch Attraction	★★★★	9640				
VTR 95 ch	★★★★	11680	10075	8500	6995	
VTR 120 ch Exclusive	★★★★	12820	11090	9355	7630	
1.4 HDi	★★★★	9905	8230	8495	6380	5520
1.6 HDi 90 ch	★★★★	11580	10205	8930	7360	5885
HDi 110-115 ch	★★★★	13735	11265	9715	8295	6945
C3 PICASSO						
VTR 95 ch Attraction	★★★	10905	9475	8215	6995	6240
VTR 120 ch Confort	★★★★	13650	10900	9400	7830	7020
HDi 90 ch Airdream Attraction	★★★★	12120	10380	8545	6950	6015
HDi 110 ch Airdream Confort	★★★★	15435	12215	10100	8055	6885
D53						
VTR 82 ch So Chic		14375				
VTR 95 ch Chic	★★★		11995	10415	8955	
VTR 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						
VTR 95 ch / 1.4 90 ch	★★★★	12530	10030	8280	7395	6485
VTR 120 ch	★★★★	13550	10870	8955	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
D54						
VTR 120 ch Chic	★★★	16885	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 Confort	★★★	17600				
HDi 110 ch Airdream	★★★★	15890	12875	10935	9155	8955
e-HDi 115 ch Attraction	★★★★	18255				

MODÈLES	VERDICT AJ	13	12	11	10	09	
HDI 138 ch Confort BMP6	★★★★				10340	9510	
HDI 150 ch Millennium	★★★★						
C4 AIRCROSS							
HDI 115 ch Attraction			18830	16010			
HDI 150 ch Confort			21385	18175			
C5							
HDI 110-115 ch Attraction	★★★★	15840	12580	10725	9180	7995	
HDI 140 ch Confort	★★★★	19530	15450	13045	11020	9885	
HDI 160-173 ch Exclusive	★★★★	19910	16100	13615	11550	10645	
HDI 200 ch Exclusive	★★★★	23975	19290	15990			
D55							
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	18205	13975	12470	9675
2.2 HDI 160-173 ch Airplay			22600	17830	15385	12270	10615
C-CROSSEUR							
HDI 160 ch Exclusive	★★★★	22905	18865	17750	14900	12000	
DACIA							
SANDERO							
1.2 75 ch / 1.4 MPI 75 ch Ambiance	★★★★	6045	5815	5090	4390	3920	
TCE 90 ch / 1.6 MPI 90 ch Lauréate	★★★★	7740	6975	6080	5530	5790	
1.5 dCi 70 ch Ambiance	★★★	9065	8800	6830	5775	5350	
1.5 dCi 85-90 ch Lauréate	★★★★	10460	9425	7530	6605	6115	
LOGAN							
1.2 75 ch / 1.4 MPI	★★	5760	5165	4610	3770	3325	
TCE 90 ch / 1.6 MPI 90 ch Lauréate	★★★★	7475	6825	5230	4940	4385	
1.5 dCi 70 ch Ambiance	★★★★★	8130	7915	5810	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		
FLAT							
500							
1.2 68 ch	★★★	10435	9085	9150	5960	4770	
0.9 TwinAir 65 ch Lounge	★★★	10700	9315	8430			
1.4 100 ch Lounge	★★★	11705	10005	9190	7765	7120	
1.3 Mjet 75 ch Pop	★★★			6500	5565		
SOOL					</td		

MODÈLES	VERDICT AJ	13	12	11	10	09
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	18765
F-TYPE CABRIOLET						
3.0 340 ch BVA		57250				
3.0 380 ch BVA		66250				
5.0 495 ch BVA		77470				
XJ						
V8 3.0D 275 ch Luxe		58365	43715	34295	28100	
XX						
Coupé 5.0 V8 385 ch BVA		64655	51990	38850	29520	23800
Cabriolet 5.0 V8 385 ch BVA		68975	58645	43615	33395	27225
JEEP						
WRANGLER						
2.8 CRD 177-200 ch Rubicon / Sahara BVA	★★★★★	30710	27240	24325	16940	15890
COMPASS						
2.0 CRD 138-140 ch Limited		21675	18140	15380	11535	10065
2.2 CRD 163 ch Overland		23895	20000	17975		
CHEROKEE						
2.8 CRD Limited A				18865	14425	12710
GRAND CHEROKEE						
3.0 CRD Limited A		34720	30610	25365	18930	15850
KIA						
NOISY AUTOS SERVICES Tél : 01 48 45 59 72						
108, rue Vaillant Couturier - 93130 Noisy-le-Sec						
Contacter : Virginie ou Laurent						
GARGES AUTOS SERVICES - Tél : 01 39 93 60 33						
11, rue Marcel Cerdan - 95140 Garges les Gonesses						
Contacter : Edouard ou Xavier						
Nouveau site : www.nas-kia.com						
PICANTO						
1.0 LX		8820	7820	6825	4450	3890
1.1 EX Pack					5500	4370
1.25 85 ch Premium		9740	8640	7535		
1.1 CRDI 75 ch Active					3815	3355
RIO						
1.2 85 ch ISG Active		8840	7506			

MODÈLES	VERDICT AJ	13	12	11	10	09
JAGUAR						
Marne La Vallée						
Véhicules Neufs & Occasions						
01 64 68 40 00						
www.jaguar-marne-la-vallee.fr						
MODÈLES	VERDICT AJ	13	12	11	10	09
1.4 97-109 ch Active / Premium		13155	11415	8680	5020	4200
1.1 CRDI 75 ch ISG		10845	9235			
1.4 CRDI 90 ch Active		13480	11510			
1.5 CRDI 110 ch Active CEE'D				6910	5645	5255
1.4 90-100 ch Motion	★★★	12760	10940	7935	6730	5960
1.6 20HC CVT Motion	★★★★	15080	12965	9235	7665	6595
1.6 GD1 135 ch Active	★★★★	14455	12420	9905	7565	6390
1.4 90 ch Active / 1.6 CRDI 90 ch Active	★★★★	16250	13990	10380	8230	6720
1.6 CRDI 115 ch Active	★★★★	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	9300	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 GD1 140 ch Active		13095	10940			
1.6 CRDI 128 ch Style		14735	12825	10200	7295	6290
OPTIMA						
1.7 CRDI 136 ch Active		21230	17965			
CARENS						
1.7 CRDI 115 ch Active		20275				
1.7 CRDI 136 ch Active		20735				
2.0 CRDI 140 ch Sport			12390	10165	8245	6930
SORENTO						
2.5 CRDI 170 ch EX Major		21675	18455	15430	11360	9795
2.2 CRDI 197 ch Active						
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	15690	10085	8470
2.0 Mjet 165 ch Oro	★★★★	18820	15810	8850	7470	
1.9 Mjet 190 ch Di Lusso	★★★★★	23125	19895	16685	10440	8630
THEMA						
3.0 V6 Mjet 190 ch Platinum BVA		29785	24355			
3.0 V6 Mjet 239 ch Platinum BVA		32250	26255			
VOYAGER						
2.8 Mjet 163 ch Gold BVA		31290	25280			
LAND ROVER						
FREELANDER						
TD4 HSE BVA		30435	20780	17680	13525	12395
DISCOVERY 4						
TDV6 SE BVA			33120	31000	19795	15680
RANGE ROVER EVOQUE						
TD4 Dynamic	★★★★★	36360	32710	29780		
ED4 Dynamic	★★★★★	34385	30900	28115		
SD4 Dynamic	★★★★★	41135	37080	33800		
RANGE ROVER						
TDV8 HSE BVA					61025	57330
RANGE ROVER SPORT						
TD V6 DPF HSE BVA					56010	48500
LEXUS						
CT						
200h 136 ch Emotion					21235	18430
RX						
350 3.5 V6 Pack Luxe						36020
400h 3.3 V6 Pack President						31465
450h 3.5 V6 Pack President					44025	38770
MAZDA						
1.3 Élegance					10760	9100
1.5 MZR Performance					12240	10290
1.4 MZ-CD Élegance						6145
1.6 MZ-CD Performance					11540	9940
MAZDA3						
1.6 MZR Élegance	★★★★★	14475	12385	10320	8960	7970
2.0 MZR Performance	★★★★★	16985	14500	12000	10465	9360
1.5 MZ-CD 110-115 ch Harmonie	★★★★★	15645	13255	10320	9190	8030
2.2 MZR-CD 183 ch Dynamique	★★★★★	19040	16135			
MAZDAS						
2.0 MZR-CD / DSi 110-115 ch						
7PL Élegance					18000	15620
MAZDA6						
2.2 MZR-CD 125-129 ch Performance					18965	15275
2.2 MZR-CD 163 ch Sport						12010
2.2 MZR-CD 180 ch Dynamique					21465	17180
MX-5						
1.8 Élegance	★★★★★	21440	16995	15105	13215	11445
2.0 MZR Performance	★★★★★	24660	19905	17630	14760	12950
CLASSE A II						
160 BlueEfficiency Classic	★★				12445	10075
170 Classic	★★				14385	11635
200 Classic	★★★				15980	12855
200 Turbo Avantgarde	★★★					10930
160 CDI Classic	★★★				13845	10520
180 CDI Classic	★★★★				14690	11160
200 CDI Avantgarde	★★★★				16715	12855
CLASSE A III						
180 BlueEfficiency Fascination	★★				26635	23245
200 BlueEfficiency Fascination	★★				27650	23955
250 Fascination	★★★				31995	27785
180 CD Fascination	★★★				22450	18940
200 CD Fascination	★★★★				23715	20025
220 CDI Fascination	★★★★				30735	25800

dasweltauto.fr

QUAND VOUS ACHETEZ
UN VÉHICULE D'OCCASION,
VOUS POUVEZ VOUS FIER
À LA TÊTE DU PROPRIÉTAIRE.
OU À LA GARANTIE
DU CONSTRUCTEUR.

Das WeltAuto.
Les Occasions garanties
du Groupe Volkswagen.



*Pour un véhicule d'occasion toutes marques âgé de moins de 3 ans et moins de 90 000 km à sa date d'achat, sont couverts l'ensemble des organes du véhicule par la garantie Das WeltAuto. Premium, à l'exception de certains organes exclus. La Garantie Das WeltAuto

MODÈLES	VERDICT AJ	13	12	11	10	09
CLA						
180 BlueEfficiency Inspiration	★★	22570				
200 BlueEfficiency Fascination	★★★	30875				
250 Fascination	★★★	34635				
180 CDI Fascination	★★★	27965				
200 CDI Fascination	★★★★	33740				
220 CDI Fascination	★★★★	37370				
CLASSE B						
160 BlueEfficiency Classic / 150	★★		12980	11315	10420	
180 BlueEfficiency / 170	★★★	19805	16835	14230	12325	10975
200	★★★	22115	18600	15390	1320	11860
250 Design	★★★★	27980	19485			
200 Turbo	★★★			14040	12470	
180 CDI	★★★★	24065	20910	14600	12235	10405
200 CDI	★★★★	23575	20535	16100	13280	11230
CLASSE C						
180 CDI BlueEfficiency Avantgarde	★★	25645	21290	18415	14905	
200 CDI BlueEfficiency Classic	★★★	27065	22355	19140	14885	13675
220 CDI BlueEfficiency Classic	★★★★	28870	23895	20390	15610	13580
250 CDI BlueEfficiency Avantgarde	★★★★	31785	26475	22840	16470	14085
320 / 350 CDI Avantgarde	★★★★	36546	30415	22210	20140	15750
300 CDI BE Avantgarde 4-MATIC A	★★★★	36930	30730			
SLK						
200 K						
250 K BlueEfficiency BVA						
280 / 300						
350						
250 CDI BlueEfficiency BVA						
CLASSE E						
200 CDI Classic	★★	30305	28785	24735		
220 CDI Classic	★★	33135	30425	25830	19560	17170
250 CDI BE Avantgarde Executive	★★★	34925	31980	27135	20510	17975
300 BlueTEC Classic BVA	★★★	37345	34115	28965		
320 / 350 CDI Classic BVA	★★★★	40240	35885	30260	23540	20520
CLASSE E COUPE						
220 CDI BlueEfficiency	★★	34700	28535	24280	20405	
250 CDI BlueEfficiency	★★★	37080	30185	25710	21515	18580
350 CDI BlueEfficiency Executive A	★★★★★	46195	36140	30660	25780	22275
CLASSE CABRIOLET						
220 CDI BlueEfficiency	★★	36915	31270	26120	21785	
250 CDI BlueEfficiency	★★★	38395	32905	27505	22860	
350 CDI BE Executive BVA	★★★★★	47700	38240	30910	25610	
CLS						
250 CDI BlueEfficiency BVA	★★★★	48840	42535	36170		
320 CDI A / 350 CDI	★★★★	52465	45460	35795	24680	21150
CLASSE S						
250 CDI L BlueEfficiency BVA		51865	40280	33385		
350 CDI / 320 CDI		60595	46730	40100	30890	26275
SL ROADSTER						
300 BVA						
350 BlueEfficiency BVA		72730	63170	51125	43840	39250
500 BlueEfficiency BVA		90985	78970	62710	53865	48275
CLASSE R						
300 CDI 7 PL BE BVA			35115	29745	25300	20525
GLK						
200 CDI BlueEfficiency		29490	25615			
220 CDI BlueEfficiency		30785	26715	22445	18550	
250 CDI BlueEfficiency 4MATIC BVA		38390	33355	26435	21910	
350 CDI / 320 CDI		41560	36125	27130	22150	18890
CLASSE M						
300 / 280 CDI BVA				30120	25320	22065
320 CDI BVA				31610	26590	22060
250 BlueTEC BVA		45940	39860			
300 CDI BlueEfficiency BVA		34220	31735	26525		
350 BlueTEC BVA		49745	43175			
GL						
320 CDI A / 350 CDI		56265	50990	43975	36875	32730
420 CDI A / 450 CDI			47985	40000	35845	
MINI						
MINI CABRIOLET						
One 95-98 ch	★★★	13340	12045	11020	8760	7640
Copper 120-122 ch	★★★	13550	12160	10960	9315	8135
Cooper S 184 ch	★★★★	16050	14370	12940	10675	9340
211 ch John Cooper Works	★★★★	20655	18405	16515	13060	11145
D 110 ch Cooper	★★★★	24525	21960	19750	15710	13855
SD 143 ch Cooper S	★★★★	15035	13360	11840	9840	8510
MINI COUPÉ						
122 ch Cooper	★★★★★	17460	15605			
184 ch Cooper S	★★★★	20980	18585			
211 ch John Cooper Works	★★★★	25105	22285			
SD 143 ch Cooper S	★★★★	20500	17595			
MINI CLUBMAN						
95 ch One	★★★	14480	12930	11625	9940	8685
120 ch Cooper	★★★★	17475	15520	13885	11165	9785
184 ch Cooper S	★★★	21310	18930	16835	12665	12275
211 ch John Cooper Works	★★★★	25210	22415	19660	15515	13665
D 90 ch One	★★★	14880	12940	11280		
110 ch Cooper	★★★★	18380	15960	13975	10190	8660
SD 143 ch Cooper S	★★★★	20795	18030	15880		
MINI PACEMAN						
122 ch Cooper	★★★★	21450				
184 ch Cooper S	★★★★	24660				
211 ch John Cooper Works	★★★★	28565				
D 90 ch One	★★★★	24490				
SD 143 ch Cooper S	★★★★	26070				
MINI COUNTRYMAN						
96 ch One	★★★	17340	15570	14135		
122 ch Cooper	★★★★★	19270	17260	15540		
184 ch Cooper S	★★★★	23615	21080	18910		

MODÈLES	VERDICT AJ	13	12	11	10	09
CLA						
218 ch John Cooper Works	★★★★	29690				
D 90 ch One	★★★★	18830	16865	15100		
0 112 ch Cooper	★★★★	21060	18720	16740		
D 143 ch Cooper S	★★★★	24110	21470	19380		
ASX						
1.8 0-D Instyle		21205	17070	16500		
1.8 0-D Instyle 4x4		23185	20475	17170		
OUTLANDER						
2.2 DI-D 156 Instyle TC-SST		29840	23310	19065	15905	
2.2 DI-D 177 Instyle		23390	16910			
PAJERO LONG						
3.2 DI-D Instyle BVA		36940	31365	26185	22405	19215
MITSUBISHI						
PIXO						
1.0 68 ch Acenta		6540	5580	4705	3990	
MICRA						
1.2 65 ch Acenta	★★			6175	4950	
1.2 80 ch Acenta	★★★	10000	8100	6550		
1.4 88 ch Lolla Lempicka	★★★			7355	6310	
1.2 96-S Acenta	★★★	10075	8145			
1.5 dCi 86 ch Lolla Lempicka	★★★			6415	5545	
NOTE						
1.4 88 ch Visia		11970	10365	8640	8015	
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	
DUKE						
1.4 94 ch Duke		12870				
1.6 117 ch Acenta	★★★	17160	14745	11140		
1.6 DGT 190 ch Acenta	★★★	20820	17855	12235		
1.6 Turbo Nismo	★★★★	22925				
2.0 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		

MODÈLES	VERDICT AJ	13	12	11	10	09	MODÈLES	VERDICT AJ	13	12	11	10	09	MODÈLES	VERDICT AJ	13	12	11	10	09
RENAULT																				
WIND							MÉGANE III CC							LEON						
TCE 100 ch Dynamique		8875	7675	6490	6415		dCi 110 ch	★★	17290	13430	11495	9530		1.2 TSI 105 ch Reference	★★	16450	12175	9920	8005	
TWINGO II							dCi 90 ch	★★★★	19655	15300	12000	9975		1.4 TSI 125 ch Reference	★★★★	15965	11155	9080	7210	6340
1.2 60 ch	★★★						dCi 160 ch	★★★★						1.8 TSI 180 ch FR	★★★★★	18260	14325	12700	8845	7745
1.2 LEV 75 ch Access	★★★★	8385	7785	5760	4930	4495	Z.E. Expression		12710	10155				1.6 TDI 90 ch / 1.9 TDI 90 ch Reference	★★★★★	11365	9830	8555	7965	7040
1.2 TCe 100 ch GT	★★★★		8975	7490	6485	5345	dCi 90 ch Expression				8115	6095		1.6 TDI 105 ch Reference	★★★★★	18385	12185	10595	8885	7515
1.6 133 ch RS	★★★★	11685	10110	9020	7135	6200	dCi 110 ch Dynamique		11270	8225	7240			2.0 TDI 140 ch Style	★★★	21100	13305	11575	9870	8666
1.5 dCi 65 ch Authentique	★★★						dCi 110 ch							2.0 TDI 170 ch FR	★★★	15985	13990	12145	10140	8890
1.5 dCi 75 ch Authentique	★★★★	8835	7640	6230			1.5 dCi 110 ch Black Edition	★★★★	16600	13140	11370	10340	9050	ALTEA						
1.5 dCi 85 ch Intégrale	★★★★	11185	9380	7470			2.0 dCi 130 ch Black Edition	★★★	18010	13760	12565	10665	9340	1.6 TDI 90 ch / 1.9 TDI 90 ch Reference						
CLIO II CAMPUS							2.0 dCi 150 ch Base Edition	★★★	18660	14650	13875	12430	9565	1.6 TDI 105 ch / 1.9 TDI 105 ch Gran Via	★★★★	18345	12300	9960	7820	6445
1.2 Authentique	★★						2.0 dCi 175 ch Base Edition	★★★★	19580	16905	14195	13085	9860	2.0 TDI 135-140 ch Gran Via		16770	13335	11005	8435	7325
1.2 75 ch Authentique	★★		5750	5195	4825	4175	SCÉNIC III							2.0 TDI 170 ch FR		17120	15380	13060	11180	7860
1.5 dCi 65 ch Sport Way	★★						dCi 85-95 ch Authentique	★★★	14920	12005	11370	8940	7625	EXEO						
1.5 dCi 85 ch Authentique	★★★						dCi 105-110 ch Authentique	★★★★	16155	12670	12000	8685	7405	2.0 TDI 120 ch Gran Via		18245	12525	10640	9100	
CLIO III							dCi 130 ch Dynamique	★★★★	18795	15940	12600	10400	8800	2.0 TDI 143 ch Gran Via		19740	16200	13700	11540	
1.2 75 ch Authentique	★★						dCi 150 ch Privilège	★★★★	21800	17015	13270	11015	9330	2.0 TDI 170 ch Sport		20205	16705	12750	10945	
TCE 100 ch Dynamique	★★★						dCi 160 ch Jade	★★★						ALHAMBRA						
1.6 110 ch Dynamique	★★★★	8750	7530	6435	5640		1.9 dCi 110 ch 25 ans	★★★	22930	18740	13560	11230	8700	2.0 TDI 110 ch 115 ch Styline		22860	18950	16355	11340	7725
1.6 128 ch GT	★★★★	10345	9080	7890	6870		2.0 dCi 130 ch 25 ans	★★★★	24005	17510	14680	11875	9835	2.0 TDI 140 ch Styline		23350	19875	16975	12050	8000
1.5 dCi 70 ch Authentique	★★★★		10530	9245	7985	6485	2.0 dCi 175 ch 25 ans	★★★	25935	20165	17085	15520	10450	2.0 TDI 170 ch Style L		26715	21825	18600		
1.5 dCi 85-90 ch Dynamique	★★★★		8070	6760	5850	4570	SAAB							CITIGO						
1.5 dCi 90-95 ch	★★★★	9215	7815	6165	5455		2.0 dCi 150 ch Base Edition	★★★	19390	16565	12960	11000	10330	1.0 MPI 60 ch Active						
CLIO IV							2.0 dCi 175 ch 4x4 Exception	★★★	24245	20880	14980	12845	11390	1.0 MPI 75 ch Active						
1.2 75 ch Life	★★	10135					9-3 SPORT HATCH							FABIA						
TCE 90 ch Intens	★★★	13710					1.9 TID 120 ch Linear							1.2 60 ch Pep's / Classic	★★	8670	7170	5770	4750	4125
TCE 120 ch EDC GT	★★★★	19245					1.9 TTD 160 ch Griffin							1.2 70 ch Ambiente	★★	9995	8040	6935	5765	5270
dCi 75 ch Life	★★	13700					1.9 TTD 180 ch Aero							1.2 TSI 85 Active / 1.4 85 ch Ambiente	★★★★	12170	9325	7250	6025	5475
dCi 90 ch Intens	★★★	14885					1.9 TTD 150-160 ch Griffin							1.2 TSI 105 / 1.6 105 ch Confort	★★★					
MÉGANE III							2.0 TTD 190 ch Aero							1.2 TDI 75 / 1.4 TDI 80 ch Ambiente	★★★★★	12115	10400	8580	6315	5290
TCE 115 ch	★★★★	13380	12715				SEAT							1.6 TDI 90 ch Active	★★★★	12055	10390	8920		
TCE 130 ch Base	★★★★	15810	11445	10705	8270	7505	MII							1.6 TDI 105 / 1.9 TDI 105 ch Ambiente	★★★★★	13445	11045	9090	7515	5505
dCi 90 ch Caméléon	★★	13510	9535	9185	8305	6395	IBIZA							1.2 TSI 85 ch Classic	★★★	13185	11065	9165	7740	
dCi 105-110 ch Authentique	★★	14125	12100	10090	9000	7460	1.21 60 ch Preference	★★	9785	8690	8070	5565		1.2 TSI 105 ch Classic	★★★	14035				
dCi 130 ch Caméléon	★★★★	15695	12290	10910	9185	7960	1.21 12V 70 ch Reference	★★	10205	9055	7575	6105	5370	1.4 TSI 122 ch Classic	★★★★					
dCi 150-160-165 ch Dynamique	★★★★	18935	15195	12630	10000	8450	1.41 85 ch Collector	★★★	10580	9390	8400	7085	5250	1.4 TSI 140 ch Active	★★★★	17280				
							1.2 TSI 105 ch Gran Via / 1.6 105 ch	★★★	12310	10910	10830	8810	6090	1.6 TDI 105 / 1.9 TDI 105 ch Ambiente	★★★★	15635				
							1.2 TDI 75 Gran Via /	★★★	14400	12770				2.0 TDI 140-150 ch Ambiente	★★★★	18740	15035	13215	10480	9345
							1.4 TDI 80 ch Preference	★★★	10425	9120	8980	6935	4735	2.0 TDI 170-184 ch PS	★★	22235	16840	13525	10935	9660
							1.6 TDI 90 ch Style	★★★	10580	9175	8855	7095	6070	ROOMSTER						
							2.0 TDI 143 ch FR	★★★★	13975	12060	10150	8085	6145	1.2 TDI 75 ch Pep's /		12680	10585	8735	6670	
													1.4 TDI 80 ch Ambiente		13490	10565	9090	7545		
													1.6 TDI 90 ch Ambition		14285	11750	9760	8105		

Modèles récents

Garantie constructeur jusqu'à 18 mois

Véhicules de 1^{re} main

Faibles kilométrages



MOTION & EMOTION

PEUGEOT
L'AUTO-JOURNAL 121

DIRECTION - ÉDITION

Directeur de la publication : Carmine Perna

Directeur exécutif : Stéphane Hauet

Éditrice : Agnès Nicolas

DIFFUSION

www.vendezplus.com

Directeur diffusion : Jean-Charles Guérault

Responsable diffusion marché : Philippe Merrien

Responsable diffusion : Nicolas Chanliau

MARKETING

Directrice marketing : Sylvie Sigaret

Responsable marketing : Frédérique Gasbarian

Abonnements : Johanne Gavarini, Agnès Tran

PUBLICITÉ

Tél. : 01 41 33 53 52. Fax : 01 41 33 57 03

Directeur commercial : Christophe Bonnet

Directrice Groupe Commercial : Caroline Soret

Assistante de publicité : Christine Chesse

Équipe commerciale : Paul Bellaïche, Thibault Cocardon,

Anne Buré-Emmel, Olivier Lamotte, Christian Touzay

Opérations spéciales : Grégory Gounse

Exécution : Stéphane Durand

Planning : Angélique Consoli (5352)

ANNONCES CLASSÉES

Tél. : 01 41 33 55 54

Directeur commercial : Jean-Michel Godet

Directeur de publicité : Marc Queille

Commerciale : Julie Alabado

Assistante/maquettiste : Sylviane Ragusa

Maquettiste : Alexandre Guillard

FABRICATION

Directeur des opérations industrielles : Dominique Aymard

Directeur de la fabrication : Isabel Delanoy

Chefs de fabrication : Isabelle Simon-Mezari (1062), Henri Tuquetbarbe (2253)

Responsable service presse : Sylvain Bouarand (2988)

Adjoint responsable service presse : Christophe Guérin (4919)

FINANCE

Finance manager : Guillaume Zaneski

Éditeur : Éditions Mondadori Axel Springer "EMAS" SNC

Siège social : 8, rue François-Ory - 92543 Montrouge Cedex

Co-gérants : Carmine Perna et Patrick Wehrmann

Actionnaires principaux : Mondadori France SAS

et Axel Springer France SAS

Imprimeur : Maury, BP 12, Route d'Étampes, 45331 Malesherbes

N° ISSN : 0005-0768

Commission paritaire : 0318 K 82833

Dépôt légal : décembre 2014



Abonnement

Vous souhaitez vous abonner ou vous avez besoin d'un renseignement sur votre abonnement ? Contactez-nous.

Par téléphone : 01 46 48 48 75.

Par courrier : Service abonnements L'Auto-Journal - CS 50273 - 27092 Évreux Cedex 9

Par internet : en tapant dans votre navigateur abo.lautojournalmag.fr

Abonnement France : 64 € (1 an, 26 numéros dont Spécial Salon), 78 € (1 an, 26 numéros + 5 hors-séries).

Prix de vente incluant T.V.A. à 2,10 %.

Belgique (Edigroup Belgique Sprl, tél. : 070 233 304, abobelgique@edigroup.org) : 89,95 € (1 an, 27 numéros).

Suisse (Edigroup S.A. Tél. : 022 860 8401, abonne@edigroup.ch) : 139 CHF (1 an, 26 numéros).

MODÈLES	VERDICT AJ	13	12	11	10	09
SUPERB						
1.6 TDI 105 ch Ambiente	****	19880	15640	12365	9280	7940
2.0 TDI 140 ch Ambiente	*****	22470	18465	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	*****	18955	14150	11815	9890	
2.0 TDI 140 ch 4x4 Ambition	*****	20175	16965	14180	11915	
SMART						
FORTWO COUPÉ						
1.0 61 ch Pure	**	7830	6710	5800	4460	3860
1.0 71 ch MID Passion	*****	9900	8425	6910	5825	4940
1.0 84 ch Passion	***	10215	8895	7980	6915	4870
1.0 102 ch Brabus	***	14240	12070	9785	8580	
0.8 CDI 45-54 ch Pulse	*	9615	8035	6780	3740	2870
SUBARU						
SWB Croissy Marne la Vallée						
Véhicules neufs & Occasions		01 64 68 40 00				
		croissy@subaru.fr				

MODÈLES	VERDICT AJ	13	12	11	10	09
GOLF						
1.2 TSI 85 ch / 1.4 80 ch Trendline	****	15865	12275	10665	9045	7925
1.4 TSI 105 ch Trendline	*****	19035	16205			
1.4 TSI 122 ch Trendline	*****	24915	21210			
1.4 TSI 140 ch Confortline	*****			15100	13100	11660
1.4 TSI 160 Confortline	*****	19235	14105	12165	9960	8315
1.6 TDI 90 ch Trendline	*****	22610	14625	12840	12215	10960
2.0 TDI 110 / 1.6 TDI 105 ch Confortline	*****	21875	16985	14350	12050	11355
2.0 TDI 140-150 ch Confortline	*****	26780	20650	17980		
2.0 TDI 170-184 ch GTD DSG6	*****					
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	8790	7155
1.6 102 ch Carat	**			10970	9715	8450
1.9 TDI 105 ch	****			11435	9400	7605
COCCINELLE						
1.2 TSI 105 ch Vintage	*****	18580				
1.4 TSI 160 ch Vintage	*****	21270				
1.6 TDI 105 ch Vintage	*****	20845				
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						
1.4 165 TSI 122 ch				21030	18415	14980
1.4 165 TSI 160 ch Carat				29350	25680	20895
2.0 TDI 140 ch Carat				24080	19975	16990
PASSAT						
1.6 TDI 105 / 2.0 TDI 110 ch Confortline	*****	19880	17290	15135	9830	8605
2.0 TDI 140 ch Carat	*****	21885	18900	16984	13615	11920
2.0 TDI 170-177 ch Carat	*****	27885	22230	19325	13284	11535
CC / PASSAT CC						
2.0 TDI 140 ch	*****	25355	23045	17215	14105	12285
2.0 TDI 170 ch	*****	28820	26300	19895	15470	13515
TOURAN						
1.9 TDI 90 ch Trendline	***	18960	16480	13635	11165	9515
1.9 TDI 105 ch Confortline	***	21585	18735	15310	12160	10305
2.0 TDI 140 ch Confortline	****	26730	23300	19480	13405	11450
2.0 TDI 170 ch Sportline	****	28035	23300	19125		
SHARAN						

**Référent sur le marché
de l'automobile premium**

aj LES PROFESSIONNELS S'AFFICHENT



**UNE ÉQUIPE
À VOTRE ÉCOUTE :**

- Directeur de publicité : Marc Queillé • Assistante : Sylviane Ragusa 01 41 33 55 54 •
- Directrice de clientèle : Julie Aldabo 01 41 33 55 45 - julie.aldabo@mondadori.fr •
- Graphiste : Alexandre Guillard - alexandre.guillard@mondadori.fr • www.autojournal.fr •

AUTOOTHÉRAPIE N° 11
« Adoptez une nouvelle allure »

©adkeys *La Confiance en Mouvement.

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.

**NOUVELLE GAMME
SUBARU XV**
à partir de 22 950 €

Élégance, maîtrise absolue,
voici la Nouvelle Subaru XV.



WWW.SUBARU.FR
REJOIGNEZ-NOUS SUR FACEBOOK



AUTOMOTION

Automotion Paris Ouest

57, Boulevard Richard Wallace - 92800 PUTEAUX

Tel : 01.46.25.00.80

JAPAUTO
AUTOMOBILES
1^{er} distributeur Honda de France
depuis 1966

HONDA
The Power of Dreams[®]

★ LES OFFRES JAPAUTO DE NOËL ★

jusqu'à 6 500 € d'économie⁽¹⁾
sans aucune condition de reprise



EQUIPEMENTS

Boîte automatique * Sellerie CUIR * Toit panoramique vitré * Climatisation auto
Jantes alu * Peinture métallisée

Jazz
HYBRID
EXCLUSIVE

17 340 €⁽²⁾

sans condition de reprise

**BONUS
ÉCOLOGIQUE**

1 650 €⁽⁴⁾

INSIGHT
HYBRID

EXECUTIVE

18 490 €⁽²⁾

sans condition de reprise

**BONUS
ÉCOLOGIQUE**

1 660 €⁽⁴⁾



EQUIPEMENTS

Boîte automatique * Climatisation auto * Régulateur de vitesse
Aide au stationnement AR * Jantes alu * Peinture métallisée

(1) Exemple d'une économie de 6 552 € sur INSIGHT HYBRID 1.3 i-VTEC Executive Auto, composé d'une remise Japauto de 4 890 €, sans aucune condition de reprise, à laquelle s'ajoute le bonus écologique de 1 662 €. (2) Tarif au 01/07/2014. Prix de la JAZZ HYBRID 1.3 i-VTEC Exclusive Auto au prix catalogue de 23 060 €, peinture métallisée incluse, hors frais d'immatriculation, et déduction faite d'une remise Japauto de 4 070 €, à laquelle s'ajoute le bonus écologique de 1 650 €. Offre non cumulable, réservée aux particuliers, valable sur JAZZ HYBRID 1.3 i-VTEC Exclusive Auto, immatriculée le 30/10/2014, ayant parcouru au maximum 50 km. Consommation cycle mixte : 4.5 l/100 km. Emissions de CO2 : 104 g/km (C). (3) Tarif au 01/07/2014. Prix de l'INSIGHT HYBRID 1.3 i-VTEC Executive Auto au prix catalogue de 25 040 €, peinture métallisée incluse, hors frais d'immatriculation, et déduction faite d'une remise Japauto de 4 890 €, à laquelle s'ajoute le bonus écologique de 1 662 €. Offre non cumulable, réservée aux particuliers, valable sur INSIGHT HYBRID 1.3 i-VTEC Executive Auto, immatriculée le 28/11/2014, ayant parcouru au maximum 50 km. Consommation cycle mixte : 4.3 l/100 km. Emissions de CO2 : 99 g/km (B). (4) Bonus écologique gouvernemental d'un montant de 8.25% du prix de vente TTC ou 1 650 € minimum pour l'achat d'un véhicule hybride neuf émettant au maximum 110 g/km de CO2 (selon décret 2013-971 du 30/10/2013 et sous réserve d'éventuelle modification). Offres valables jusqu'au 31/12/2014 chez Japauto Automobiles, dans la limite des stocks disponibles. Photos non contractuelles. *Donnez vie à vos rêves.



HONDA À PARIS

PARIS - Grande Armée
29, avenue de la Grande Armée - 16^e
01 45 00 14 51

PARIS - Porte de Saint Cloud
147, boulevard Murat - 16^e
01 53 84 20 30

PARIS - République
32, avenue de la République - 11^e
01 43 14 38 38

COURBEVOIE
100, boulevard de Verdun
01 41 88 30 30

Retrouvez nos offres sur www.japauto.com



BMW PREMIUM
SELECTION
Voitures d'occasion

www.neubauer.bmw.fr



Le plaisir de conduire

NEUBAUER
DISTRIBUTEUR

BMW PREMIUM SELECTION. VOITURES D'OCCASION.

118d xDrive M-SPORT	
Caméra de recul, Toit ouvrant, PDC Av/Ar, Bi-xénon, GPS Pro, RTTI...	
1 ^{ère} immat.	Kilométrage
01/2014	19 216 km
Prix	30 900 €

318da M-SPORT	
Toit Ouvrant, Caméra de recul, GPS Pro, Suspension adaptative, Bluetooth...	
1 ^{ère} immat.	Kilométrage
01/2014	16 905 km
Prix	36 900 €

330da xDrive Touring M-SPORT	
Pack innovation, RTTI, Toit Ouvrant panoramique, GPS Pro, vitrage californie...	
1 ^{ère} immat.	Kilométrage
03/2014	3 026 km
Prix	57 900 €

X1 xDrive 20da M-SPORT	
Caméra de recul, Toit ouvrant panoramique, Volant M avec palettes, Vitrage californie...	
1 ^{ère} immat.	Kilométrage
08/2013	19 103 km
Prix	39 500 €

X3 xDrive 20da Excellis	
GPS, Radar de recul Av/Ar, Bluetooth, USB, Combox Cuir noir...	
1 ^{ère} immat.	Kilométrage
08/2013	30 468 km
Prix	39 990 €

X4 20da xDrive Lounge Plus	
Accès confort, Sièges avant Advanced, kit de rangement, Pack innovation, Sièges Av chauffants, Toit ouvrant...	
1 ^{ère} immat.	Kilométrage
05/2014	4 087 km
Prix	56 500 €

NEUBAUER CHAMBOURCY
33 route de Mantes 78240 Chambourcy

NEUBAUER LE CHESNAY
46 - 48 rue Moxouris 78150 Le Chesnay

> Tél: 06.66.29.09.39

Anciennes et Modernes



ASSURANCE COLLECTION

à partir de 20 €

Garantis RC + Déf. Pénales et Recours +
Prêt du Volant + Trajet Travail Occasionnel
pour un véhicule d'avant 1974.
Tarif au 01.12.2014. Hors coût de police.



DEVIS EN LIGNE
www.quattro.fr
05 65 100 100

ASSURANCE MODERNE TOUS RISQUES

à partir de 273 €

Tarifs minimum annuels en cours
le 01.12.2014, pour une New Beetle,
s'adressant à un homme de
39 ans vivant à Toulouse (31), conduite
couple, utilisant son véhicule pour se
rendre à son lieu de travail et la
promenade, bénéficiant d'un bonus
de 50%, entre autres critères.

CAT - Société de Courtage en Assurances
Siège Social : 128, rue La Butte - 75008 PARIS
RCIS : Paris B 350 684 046 - N° ORIAS : 07 061 752 - www.orias.fr

ILS LES ASSURENT A PETIT PRIX !



POUR 29 €/AN PRÉSERVEZ VOTRE PERMIS

- Retour à domicile en Taxi en cas d'impossibilité de conduire (exemple : une soirée exceptionnellement arrosée !!)
- Envoi d'un chauffeur en cas d'immobilisation de la voiture suite à un excès de vitesse supérieur à 40 km/h
- Organisation et prise en charge d'un stage de récupération de points
- Informations réglementaires sur le permis à points

Rendez-vous sur www.assistancepermis.fr
ou au 05 65 100 100



MESSAGERIE

En partenariat avec MONDIAL et Quattro ASSURANCES

LES PROFESSIONNELS S'AFFICHENT

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)

les Voitures DE L'ANNÉE

**Mercedes - BMW
Audi - VW**

Direction et Collaborateur ALLEMAGNE

www.lesvoituresdelannee.com

06.09.78.09.20

aupe@lesvoituresdelannee.com

**Véhicules de direction
Véhicules du Personnel
Usine de POISSY**

PEUGEOT & CITROËN

**Tél : 01 30 19 22 00
01 30 19 72 27
Fax : 01 30 19 52 10**

du lundi au vendredi de 8h30 à 17h00
samedi sur rendez-vous
www.info-auto.org



AUDI 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



• Mercedes C220 CDI 19 000 €
04/08/2008, 61 000 km, BVA, Finition Avantgarde Optimum, GPS, bluetooth, régul./limit de vitesse, allum auto feux/essuie glaces, Ref921[2]... 01 30 90 79 10 après 19h



• Peugeot 508 Allure HDi 163 cv 19 000 €
2012, 40 000 km, Bleu Bourrasque, 4 pneus neufs, sièges électrique chauffants, radar AV/AR, roue de secours, 1^{ère} main, Ref921[2]. 06 82 14 63 87



• Tesla roadster 55 000 €
10/2010, version hard top, 35 000 km, pneus avant changés, révision et entretien par Tesla, dépt 62. Ref921[2]. 06 49 87 14 66



• 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

JUSQU'AU 31 DÉCEMBRE 2014

**CRÉDIT AUTO 1,9%
TAEG FIXE**

SUR 24 MOIS⁽¹⁾

SUR LA GAMME CIVIC

TAUX 1,9%

**CIVIC DIESEL À PARTIR DE 19 490 €⁽²⁾
MOTORISATION 1.6 i-DTEC - GARANTIE 1 MILLION DE KM⁽³⁾**

HONDA
The Power of Dreams*



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

(1) Pour l'exemple d'un montant emprunté de 10 000 € en crédit accessoire à une vente, avec une première échéance à 60 jours, vous remboursez 24 mensualités de 425,56 € hors assurance facultative. Le montant total dû est de 10 213,44 €, incluant les intérêts de report et les frais de dossier de 200 €**. Taux Annuel Effectif Global (TAE) fixe de 1,90 % soit un taux débiteur fixe de 0,117 %. Durée totale de votre crédit de 25 mois. Le coût mensuel de l'assurance facultative Sécurisive est de 17,00 € et s'ajoute aux échéances ci-dessus. Taux Annuel Effectif de l'Assurance de 3,650 %. Montant total de l'assurance facultative 408,00 €. **Frais de dossier de 2,00% du montant de l'emprunt.

Offre réservée aux particuliers jusqu'au 31/12/14. Dans le cadre de votre financement vous disposez d'un droit de rétractation, sous réserve d'acceptation du dossier par CA Consumer Finance, sous la marque HONDA Finance, SA au capital de 433 183 023 €, rue du bois sauvage, 91038 Evry cedex, RCS Evry 542 097 522, intermédiaire d'assurance inscrit à l'Orfeas sous le N°070080079 (consultable sur www.orfeas.fr). Cette publicité émane de Honda Motor Europe Limited (France) - Allée du 1er Mai - B.P. 46 - Croissy-Beaubourg - 77312 Marne-la-Vallée cedex 2 - Tél. +33 1 60 37 30 00 - Fax +33 1 60 37 30 99, et est diffusée par votre Concessionnaire Honda qui agit en tant qu'intermédiaire de crédit non exclusif de CA Consumer Finance. Cet intermédiaire apporte son concours à la réalisation d'opérations de crédit sans agir en qualité de prêteur.

(2) 19 490 € : prix d'une Civic 1.6 i-DTEC Elegance après réduction de 2 120 € de remise Concessionnaire et de 1 600 € d'aide à la reprise + autres marques + aide réservée à la reprise d'un véhicule d'une autre marque conditionnée à l'acceptation de la reprise par votre Concessionnaire Honda participant. Tarif au 01/07/2014. Offre réservée aux particuliers chez les Concessionnaires participants et dans la limite des stocks disponibles pour toute immatriculation avant le 31/12/14. Prix catalogue des modèles présentés : Civic Tourer 1.6 i-DTEC Executive avec option peinture métallisée (560 €), option Pack Krypton (1 350 €) : 32 270 €. Consommation et émissions du modèle présenté : 3,9 l/100 km en cycle mixte et 103 g/km de CO₂. Civic 1.6 i-DTEC Exclusive Nav avec option peinture métallisée (560 €), option Pack Krypton (1 350 €) : 32 270 €. Consommation et émissions du modèle présenté : 3,7 l/100km en cycle mixte et 98 g/km de CO₂.

(3) Offre valable pour toute commande d'une Civic 1.6 i-DTEC neuve immatriculée en France métropolitaine avant le 31/12/14 (hors ventes à sociétés de transport de personnes ou de marchandises et aux loueurs Courte et Longue durée). Garantie moteur 10 ans, kilométrage limité à 1 000 000 km, sur les éléments suivants : moteur, distribution et accessoires de distribution, refroidissement, alimentation, composants électriques moteur. Garantie assurée par Icare Assurance selon conditions générales n°21409053, conditions détaillées sur honda-civic-icare-assurance.com, entreprise régie par le code des assurances, S.A. au capital de 1 276 416 € - RCS Nanterre B 327 061 330. GARANTIE LIMITÉE À UNE DURÉE DE 10 ANS COMPOSÉE DE LA GARANTIE CONSTRUCTEUR ET D'UNE EXTENSION DE GARANTIE. EXTENSION DE GARANTIE ASSURÉE PAR ICARE ASSURANCE SELON CONDITIONS GÉNÉRALES N°21409053, EFFECTIVE À LA FIN DE LA GARANTIE CONSTRUCTEUR QUI COUVRE CHAQUE HONDA PENDANT 3 ANS OU 100 000 KM, SELON LES CONDITIONS DÉCHIFFRÉES DANS LE CARNET DE GARANTIE HONDA. *Donnez vie à vos rêves. www.honda.fr

GARAGE DU CLOS

47 av. du Général de Gaulle - 91 Villebon sur Yvette - 01 69 31 55 00
Z.A.E de Linas - 2 av. Ettore Bugatti - 91 Linas - 01 69 80 72 80



• Corvette C7 6.2 V8 BVM 460ch 91 195 €
GPS, cuir Nappa, toit transparent, caméra.

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



• 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



A partir de

18 151 € TTC
RENAULT SCENIC

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

jusqu'à
-38%



A partir de
11 693 € TTC
ALFA NOUVELLE MITO

jusqu'à
-33%



www.auto-ies.com

FORD KUGA



jusqu'à
-20%

SKODA NOUVELLE SUPERB COMBI



jusqu'à
-27%

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 Ancises 03300 CREUZIER LE NEUF, RCS CUSSET 449 120 799 - FR 11449120799-APE4511Z. Meilleure remise en date du 03/12/2014. 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

LIVRAISON sur toute la France

MOTOCULTEUR

A partir de
780 € TTC



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 : 533 017 133 00018 // Crédit : LilaVert.com

AUTO JOURNAL

Coupon à retourner : SARL LE COMPTOIR DES FORGES -133 ZA LE CLOS, 74130 VOUGY

LES PROFESSIONNELS S'AFFICHENT

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

R.C.S. Tours 343 469 419 - ORIAS N°0703299 Visual constructeur non contractuel
Concessionnaire titulaire (1200 km) et agent des CGP (8 km). Immobilier en cours - 12/2016

AUTOMOBILES CHASSAY - 11 BOULEVARD ABEL GANCE - 37 100 TOURS - 02 47 40 60 60 - CHASSAY.FR



Aramisauto.com

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

L'APPLICATION "E-CONSTAT" DÉSORMAIS DISPONIBLE SUR LES SMARTPHONES

ALORS, CAUSE DE L'ACCIDENT:
"JE TÉLÉPHONAISS EN CONDUISANT"



DANS L'AUTO-JOURNAL
DU 24 DÉCEMBRE 2014
N° 923

- 1ers ESSAIS: Volkswagen Polo GTI, Suzuki Vitara



VW Polo GTI

- DOSSIER ESSAIS: quelle est la meilleure compacte essence du moment?
- FACE-À-FACE: Mercedes Classe B / BMW Série 2 Active Tourer
- CONFIGURATEUR: Porsche 911

[ET AUSSI...
EN KIOSQUE]

Et où que vous
soyez, sur
SMARTPHONE
et
TABLETTE

ACTUELLEMENT

MAXI-TESTS PAR L'AUTO-JOURNAL

Retrouvez le meilleur des
essais de L'Auto-Journal!
10 000 km, comparatifs,
face-à-face passent au
crible les stars de l'année.



IDÉE
CADEAU

À NOËL, UN SOMMELIER ARRIVE
SOUS VOTRE SAPIN !



ABONNEMENT DE VIN
À PARTIR DE 19,90€

Recevez, dégustez et découvrez tous les mois
deux délicieuses bouteilles sélectionnées
par un ancien Chef Sommelier du Ritz,
JEAN-MICHEL DELUC.

LE PETIT
BALLON

WWW.LEPETITBALLON.COM



L'abus d'alcool est dangereux pour la santé, à consommer avec modération.



TOUJOURS
MIEUX
TOUJOURS
PLUS LOIN

L'HYBRIDE C'EST TRÈS SIMPLE.
ON RÉCUPÈRE UN MAXIMUM D'ÉNERGIE
POUR POUVOIR SOULEVER
LES PLUS GROS TROPHÉES

TOYOTA
CHAMPION DU MONDE
PILOTES ET CONSTRUCTEURS
2014



Toyota a toujours eu une longueur d'avance sur la concurrence en matière d'Hybride.
Cet adage se vérifie également sur les circuits puisque Toyota vient de remporter avec la TS040
les championnats du monde pilotes et constructeurs FIA WEC 2014.

Un grand bravo à tous nos pilotes et aux équipes techniques.

TOYOTA
HYBRID