

l'auto-journal

N°921 DU 27 NOVEMBRE AU 10 DÉCEMBRE 2014



DS 4 II
(EUROPE)

DS À LA CONQUÊTE DU MONDE !

DS 6WR (ÉTATS-UNIS)



DS 9 (CHINE)

1^{er} ESSAI

AUDI A6 RESTYLÉE
Meilleure en tout point



ESSAI 10 000 km

RENAULT TWINGO
Douée pour la ville... mais ailleurs ?



FACE-À-FACE



PORSCHE 911 / BMW i8
Le mythe en difficulté

REPORTAGE



CARROSSERIE BRANDOLI
Sculpteurs de Ferrari



M 0117 - 921 - F: 3,50 €
BEL: 3,90 € - ESP: 4 € - GR: 4 €
DOM: 5,4 € - DOM A: 5 €
ITA: 4 € - LUX: 3,90 €
PORT CONT: 4 € - CAN: 6 \$CAN
MAG: 4\$ CAN - TOM S: 600 CFP
TOM A: 1000 CFP - CH: 6 PS
TUN: 7,90 DTU



Gamme Audi TT : consommation en cycle mixte (l/100 km) : 4,2 - 7,5. Rejets de CO₂ (g/km) : 110 - 220.



Nouvelle Audi TT Coupé.

You Dare or You Don't*.

LES MONTRES SEIKO
LE CHOIX DES SPORTIFS.



NOVAK DJOKOVIC




PROSPEX
Chronographe solaire

SEIKO

À LA RECHERCHE DE LA PERFECTION

TOUS LES PLAISIRS DE L'AUTOMOBILE

64



1^{er} ESSAI | Toujours reine des villes, la Fortwo gagne en qualités routières. Mais quel manque de nervosité!



88
REPORTAGE | Chez les Brandoli, les tôles de Ferrari sont travaillées à l'ancienne.

44



10 000 KM | La petite Twingo, tout au long de cet impitoyable test, s'est-elle montrée polyvalente?

80



1^{er} ESSAI | Revue en profondeur, l'Opel Corsa reçoit un tonique et performant 3 cylindres.

DÉCOUVRIR

Nouveautés

- 14 Audi Prologue
- 18 Mazda CX-3
- 20 Dossier DS: DS 4, DS 3, DS 5 restylée, DS 6, DS 6WR, DS 9 EN COUVERTURE

COMPRENDRE

Les acts de la quinzaine

- 34 Renault sauvé pas ses concurrents?
- Au volant avec**
- 40 Marc Ouayoun, directeur général de Porsche France

CONDUIRE

10 000 km EN COUVERTURE

- 44 Renault Twingo 0.9 Energy TCe 90 ch
- 1^{ers} essais** EN COUVERTURE
- 60 Audi A6 2.0 TDI 190 ch Ultra S tronic 7
- 64 Smart Fortwo 1.0 71 ch
- 80 Opel Corsa 1.0 Ecotec Turbo 115 ch
- Grand angle**
- 70 Alfa Romeo Giulietta 1.8T 240 ch
- Face-à-face** EN COUVERTURE
- 72 BMW i8 362 ch/Porsche 911 Carrera 350 ch
- Les experts**
- 84 Mercedes Classe S Coupé 63 AMG 585 ch
- Dernier essai**
- 87 Volkswagen Jetta

VIBRER

Reportage EN COUVERTURE

- 88 La carrosserie Brandoli
- Sport**
- 92 Le business de la F1
- Rétro**
- 94 Fiat Ritmo 125 TC Abarth

PARTAGER

Vos autos

- 98 Skoda Yeti 2.0 TDI 110 ch
- Courrier des lecteurs**
- 100 Le chef des essais vous répond

S'OFFRIR

Préférez l'occasion...

- 102 Toyota Auris hybride/Yaris hybride
- Configurateur**
- 104 Mercedes Classe C
- Fiche occasion**
- 108 Peugeot 208
- Tentations**
- 111 Le shopping de Noël
- Les professionnels s'affichent**
- 131 Petites annonces

ABONNEMENTS

RETROUVEZ TOUTES NOS OFFRES P. 125
ET SUR WWW.KIOSQUEMAG.COM

Ce numéro contient un encart abonnements, broché au centre du magazine, diffusion vente au numéro France; ainsi qu'un encart de 4 pages Bose jeté sur la 4^e de couverture, diffusion abonnés France.

MICHEL
HERBELIN



© HERBELIN



NEWPORT YACHT CLUB
Mouvement automatique, Fond transparent,
Verre saphir, Etanche 100M, Swiss Made

GARANTIE 5 ANS
pour tout achat du 7 novembre au 6 janvier
www.michel-herbelin.com

On a aimé, cette quinzaine





Rugir dans le désert

Carlos Tavares, le nouveau patron de PSA, aime les défis et la compétition. Pas étonnant, donc, de voir Peugeot reprendre la piste de l'aventure avec un grand A, et de s'afficher à nouveau au départ du Dakar le 4 janvier prochain à Buenos Aires. Le constructeur alignera trois voitures confiées à des pilotes aux palmarès dorés sur tranche : Stéphane Peterhansel (11 victoires dont 6 à moto), Cyril Despres (5 victoires à moto) et Carlos Sainz (1 victoire en auto et 2 titres de Champion du monde). Le Lion ne se contentera pas de faire de la figuration et vise ni plus ni moins que la plus haute marche du podium... Comme au temps des Dakar africains, où il avait signé 4 victoires d'affilée en 1987, 1988, 1989 et 1990 avec les 205 et 405 T 16 menées de mains maître par les Finlandais Ari Vatanen et Juha Kankkunen.

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



LES INFOS CLÉS

Commercialisation : automne 2015

Prix estimé : à partir de 17 000 €

Renault peaufine bel et bien une Twingo R.S.

UNE PROPULSION AVEC MOTEUR À L'ARRIÈRE, FORCÉMENT, ÇA FAIT PÉTILLER LES YEUX DES NOSTALGIQUES DE LA R8 GORDINI... LA TWINGO III ADOPTE CETTE ARCHITECTURE ET POURRAIT BIENTÔT RECEVOIR UN MOTEUR PLUS PUISSANT. UN VRAI JOUET!

Noël est dans moins d'un mois et si vous voulez faire plaisir à un fan d'automobile, orientez-vous vers une propulsion moteur arrière, vous serez certain de votre coup. Si votre budget est limité, Renault pourrait avoir une solution pour vous avec la Twingo III R.S. Certes, lorsque nous avons rencontré Laurens van den Acker, patron

du style Renault, au Mondial de Paris en octobre dernier, il nous avait confié que la firme ne disposait pas de moteur pour pouvoir développer une version sportive de la Twingo et qu'il n'était pas envisageable qu'une telle auto développe moins de 130 ch (puissance de la précédente version). Pourtant, au vu des clichés pris par notre

photographe espion, il semble que les ingénieurs aient trouvé la solution. La double sortie d'échappement ainsi que l'assiette rabaissée l'attestent. Impossible de penser que Ford ou PSA puissent tirer 125 ou 130 ch de leurs 3 cylindres et que Renault n'en soit pas capable... La batterie d'assistants à la conduite ne sera certainement pas de trop pour maîtriser cet engin trop haut (1,55 m) pour prétendre être une vraie sportive. Nous serons toutefois bien loin des 320 ch tirés du V6 3,5 l de la Twin'Run, présentée en 2013 et que seul Jean Ragnotti pouvait dompter... La Twingo rejoindrait ainsi l'Abarth 500, seule mini-citadine à franchir la barre des 135 ch. Un beau match en perspective, surtout si Renault associe son 3 cylindres 0,9 cm³ à la boîte EDC... Qui a dit que le père Noël n'existait pas ?

TWIN'RUN

RENAULT DESIGN



Le concept Twin'Run (2013) était équipé d'un V6 3,5 l de 320 ch d'origine Nissan.



INGO BARENSCHKE

TECHNOLOGIE

VOLKSWAGEN JOUE À LA PASSE À DIX

Après les DSG 6 et 7, voici la version 10. Basée sur la "grosse" DSG 7 (celle de l'Audi TT RS à bain d'huile), la nouvelle boîte robotisée à double embrayage n'est pas plus encombrante et pèse 5 kg de plus seulement, malgré l'ajout d'un pignon. Le système peut aller jusqu'à 17 rapports différents mais les ingénieurs n'en ont retenu que 10. Toutefois, selon l'usage, elle peut recevoir une gamme courte (pour un SUV) ou un 11^e rapport plus long (pour une sportive). Cette boîte est disponible avec les moteurs transversaux (MQB) fournissant jusqu'à 550 Nm de couple. Elle pourrait être inaugurée par la Passat 2.0 bi-TDI 272 ch (avec compresseur électrique), prévue courant 2015.



INDUSTRIE

LE B-MAX EN BERNE

Ford se voit contraint de réduire de 20% ses effectifs dans son usine roumaine de Craiova, en raison de la faible demande sur le B-MAX, assemblé sur place depuis 2012. Sur les neuf premiers mois de l'année, le petit monospace au concept ingénieux de porte arrière coulissante sans montant central a vu ses ventes chuter de 21% par rapport à la même période en 2013.



Bien dit

"La technologie de la pile à combustible devient moins coûteuse et sera commercialement viable pour la série en 2025." Wolf-Henning Scheider, patron de Bosch

Des propos tenus à l'occasion du lancement, par Toyota, de son premier modèle doté d'une pile à combustible, la Mirai (fin 2014 au Japon et fin 2015 dans quelques pays), pour laquelle le constructeur japonais s'est fendu d'un design... particulier. Même si la production d'hydrogène est gourmande en énergie, les piles à combustible ont le double avantage de proposer un véhicule zéro émission à l'échappement avec une autonomie de modèle thermique conventionnel.



CLÉMENT MARIN/DPP

SPORT

TOM KRISTENSEN RACCROCHE LE VOLANT

Nonuple vainqueur des 24 Heures du Mans (record), Tom Kristensen, 47 ans, met un terme à sa carrière de pilote à la fin de la saison. Le Danois est arrivé en 1999 au sein de l'écurie Audi et a participé à sept succès de l'équipe allemande (le dernier en 2013), plus un autre sur une Bentley (filiale du groupe VW). Il détient également le record de victoires consécutives (six) dans l'épreuve mancelle.

TWEETS

QUELLES MARQUES FONT LE BUZZ ?

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

1	RENAULT	↗	12 595
2	AUDI	↘	11 296
3	MERCEDES	↗	7 881
4	BMW	↘	6 443
5	PEUGEOT	↘	6 407



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



BADAWI NASREDDIN/ICONE

RENAULT S'INSTALLE EN ALGÉRIE

Une fois n'est pas coutume, Renault a créé le buzz, cette quinzaine, avec l'annonce de l'ouverture d'une usine en Algérie. Situé à Oran, le site assemblera 25 000 unités par an d'une version de la Dacia Logan, baptisée localement Renault Symbol.

Suivez l'actualité
EN DIRECT sur

autojournal.fr

et sur

facebook

C'EST OFF

Porsche met son projet de V8 en attente

Alors qu'une rivale de la Ferrari 458 semblait en préparation chez Porsche, la direction a recentré ses priorités sur le renouvellement des modèles existants : restylage des Boxster, Cayman, 911 (2015) et Panamera II (2016), dont la plate-forme (MSB) servira à toutes les limousines du groupe. Mais le projet de coupé V8 n'est pas abandonné...

Volvo se concentre sur trois gammes

En 2020, Volvo aura recentré son offre autour de trois gammes : 40, 60 et 90, qui se déclineront en berline, break et SUV. La plus petite reposera sur une plate-forme inédite baptisée CMA (Compact Modular Architecture) développée avec le concours de Geely, sa maison mère.

Bugatti développe la Veyron II

Si le concept Galibier (2010) ne sera jamais commercialisé, Bugatti travaille sur la remplaçante de la Veyron (2005). Des prototypes reprenant sa carrosserie sont actuellement en pleins tests dans le sud de l'Europe. La version définitive pourrait être dévoilée fin 2015...

Millétoile

Les Occasions du réseau Mercedes-Benz.



Découvrez Millétoile, une galaxie de services exclusifs

178
points de
contrôle
techniques
et esthétiques

24 mois
de garantie
kilométrage
illimité ⁽¹⁾

30 ^{Jusqu'à} ans ⁽²⁾
d'assistance
mobilité



Retrouvez tous les détails sur
www.occasions.mercedes.fr

(1) À compter de la date de livraison du véhicule. Kilométrage illimité (sauf injecteur et catalyseur qui sont limités à 100 000 km).



**Carnet
d'entretien
à jour**
historique connu

**Entretien
effectué
avant
livraison**

**Essai
possible**
sur rendez-vous
dans les 24 h



Mercedes-Benz

AUDI PROLOGUE

Par Florian Chopin

UN COUP DE NEUF

LES INFOS CLÉS

Prix estimé : à partir de 100 000 €

Commercialisation : 2016

V8 essence 605 ch, 4 roues directrices

Interface entièrement tactile, 4 écrans

Le bloc moteur est un V8 biturbo 4.0 TFSI délivrant 605 ch pour un couple pouvant grimper jusqu'à 750 Nm. Il dispose d'un algorithme d'alternance de démarrage en guise de stop/start.

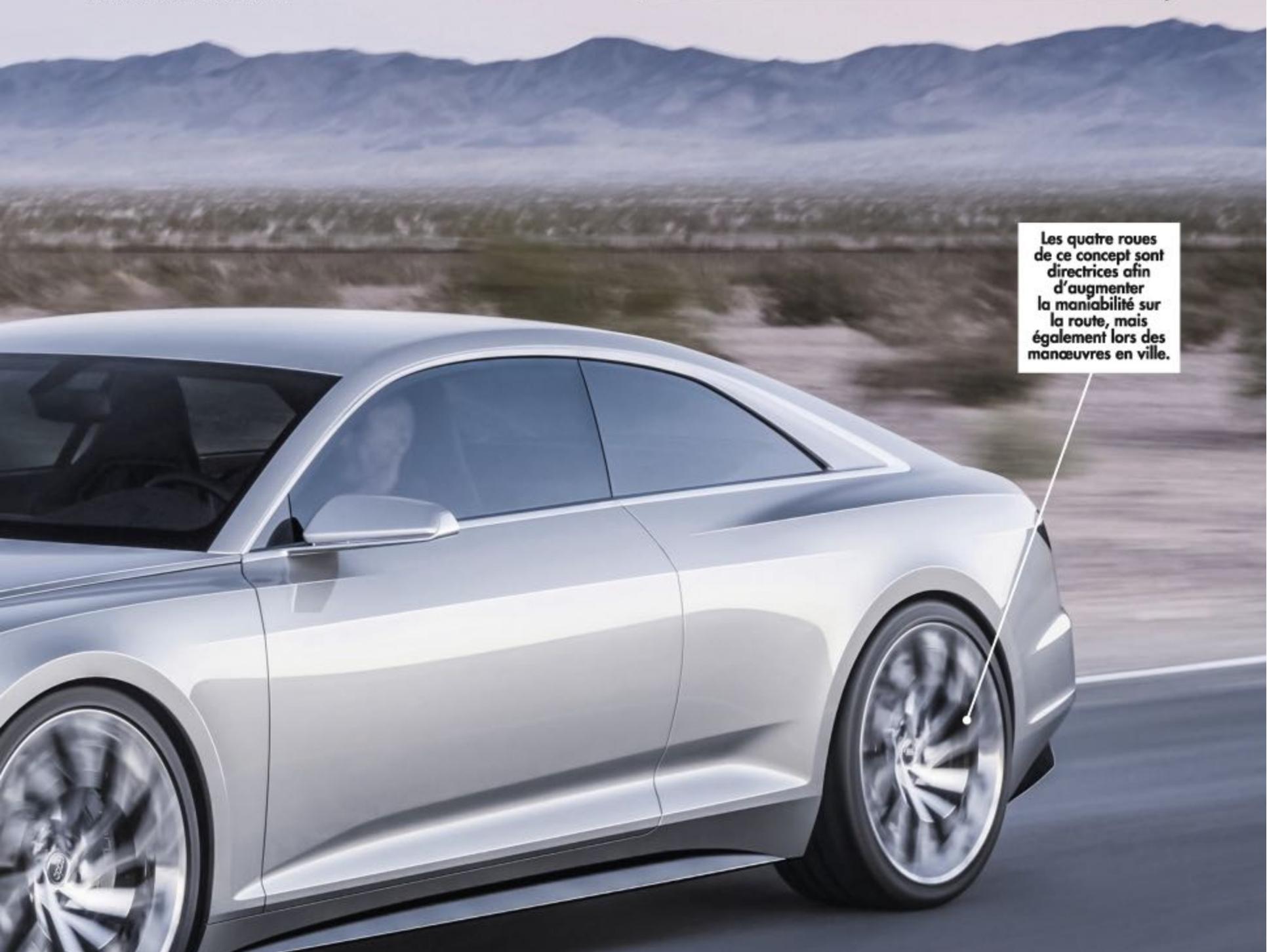
Le dessin des optiques a été revu pour obtenir une signature lumineuse plus élégante grâce à la technologie laser, à laquelle s'ajoutent des feux utilisant un faisceau de fibre de verre.

Audi casse son style, jugé trop souvent redondant, avec ce concept qui annonce également un tout nouveau grand coupé dans la gamme, l'A9. Présentation.

Il n'aura pas fallu longtemps à Marc Lichte, nouveau responsable du style Audi arrivé en février 2014, pour apposer sa patte. C'est une révolution ! Tout en conservant l'ADN de la marque : ceinture de caisse haute, calandre Singleframe, musculature imposante, il est parvenu à faire bouger des lignes qui semblaient figées. La calandre reprend des formes connues mais elle est plus large, placée plus bas, et possède un contour plus élégant. La signature lumineuse est moins clinquante, grâce à la technologie laser associée à des lentilles alimentées par un faisceau en fibre de verre.

Les flancs offrent un galbe subtilement rehaussé par des ailes légèrement marquées, rappelant la Quattro Sport des années 1980. Les passages de roue sont parfaitement remplis par des jantes de 22 pouces. La poupe offre des rondeurs qui reviennent au goût du jour. Les feux sont à LED et donnent une vraie sensation de 3D. Notez que la lunette est incurvée à la façon de celle d'une Citroën C6. Ce n'est d'ailleurs pas le seul détail rappelant une française (voir encadré p. 16).

Avec ses 5,11 m de longueur, ce concept Audi, futur concurrent de la Mercedes Classe S Coupé (5,03 m), peut recevoir quatre passagers dans



Les quatre roues de ce concept sont directrices afin d'augmenter la maniabilité sur la route, mais également lors des manœuvres en ville.

Audi fait enfin évoluer son design extérieur en adaptant des codes rappelant certaines icônes de son passé...



La présentation intérieure est très horizontale et le constructeur allemand cède aux écrans tactiles.

DÉJÀ-VU

Audi s'inspire-t-il de Peugeot?

Qui l'eût cru? Ce que le concept d'Audi annonce, Peugeot l'a déjà initié. L'organisation horizontale du tableau de bord du Prologue rappelle celle de l'Exalt, présenté au Salon de Pékin au printemps dernier. Il ne manque que le petit volant! Sans oublier l'appellation de ce concept Audi, Prologue... Peugeot l'a utilisé à plusieurs reprises dans le passé dont la dernière fois, en 2008, pour annoncer le 3008.



Peugeot Exalt



Ce concept Prologue mesure 5,11 m de longueur, soit à peine plus que la Mercedes Classe S Coupé.

un confort royal. Ainsi sont-ils accueillis par un majordome virtuel qui les identifie via leur smartphone et règle les assises, la climatisation et l'info-divertissement en fonction de leurs préférences. La planche de bord affiche une présentation très horizontale semblant flotter dans l'habitacle. Le conducteur retrouve un *virtual cockpit*, comme sur le TT III, mais, cette fois, le passager dispose aussi d'écrans.

UN QUATUOR D'ÉCRANS TACTILES

Le tableau de bord est équipé de trois écrans tactiles. Une première pour Audi! L'un d'eux fait face au passager qui peut ainsi configurer la navigation et, d'un geste de balayage, transmettre les informations sur les écrans du conducteur. Un quatrième moniteur, situé sur la console basse, est flexible grâce à la technologie OLED (LED organiques). La majorité des boutons physiques ont disparu de l'habitacle... Audi délaisse sa molette MMI, pourtant très pratique, pour gérer ses commandes sans quitter la route des yeux.

Sous le capot, loge un V8 biturbo 4.0 TFSI de 605 ch offrant un *boost* de 15 s durant lesquelles le couple passe de 700 à 750 Nm. La boîte automatique à 8 rapports transmet la puissance aux quatre roues. Pour contenir la consommation à 8,6 l/100 km de moyenne, ce bloc dispose d'un nouveau stop/start par altermo-démarrreur. La coupure se fait à l'arrêt mais aussi lors des phases en roue libre. L'auto dispose également d'une suspension pneumatique adaptative, ainsi que de quatre roues directrices pour une meilleure maniabilité, à haute vitesse ou lors des manœuvres.



L'avis de Florian Chopin

Le style d'Audi tournait tellement en rond depuis quelques années qu'il était compliqué de distinguer les modèles. Espérons que la rupture initiée par ce concept gagne l'ensemble de la future gamme.

Modèle présenté : Sac à dos Outland Cuir de vachette vieilli 8366 Marron



Boutique Gérard Hénon
82, boulevard Haussmann 75008 PARIS
+33 (0)1 42 94 83 78
www.gerard-henon.com

Gerard Henon



MAZDA CX-3

Par Thierry Emptas

Un sérieux prétendant

Mazda vient de présenter le CX-3, un SUV compact qui devrait permettre au constructeur de sortir enfin de l'anonymat sur ce segment en pleine expansion.

LES INFOS CLÉS

Prix estimé : à partir de 19000 €

Commercialisation : été 2015

Moteurs essence 2 l et diesel 1,5 l

Transmission intégrale reprise du CX-5

Mazda est davantage réputé pour ses coupés sportifs que pour ses véhicules de loisirs. Mais pour vivre, il faut se plier aux exigences du marché, actuellement gourmand de SUV. Après le CX-5 lancé en 2012, le constructeur japonais dévoile aujourd'hui son cadet, le CX-3, aux ambitions mondiales mais particulièrement bien calibré pour l'Europe. Long de 4,27 m pour une largeur de 1,76 m et une hauteur de 1,55 m, il affiche le gabarit d'un Opel Mokka, des mensurations a priori favorables à une bonne habitabilité. Le style à la fois souple et harmonieux est proche de celui du CX-5,

tandis que les ailes habillées de protections noires apportent la petite touche baroudeuse et abritent des roues de 18 pouces. À bord, le style est également très sobre, avec une planche de bord dégagée où trône simplement au centre l'écran du système de navigation. À l'arrière, les sièges sont légèrement rehaussés et recentrés pour permettre aux passagers de voir le panorama à travers le pare-brise.

Les clients européens auront le choix entre un moteur 2 l essence Skyactiv de 120 et 165 ch et un 1,5 l diesel de 105 ch. Deux boîtes à 6 vitesses, manuelle ou automatique, seront au programme, tandis qu'une version intégrale complétera l'offre. Le détail des équipements sera précisé au moment de la commercialisation mais on sait déjà que le CX-3 fera la part belle à la connectivité et à la sécurité.



L'avis de Thierry Emptas

Si l'on se réfère aux qualités affichées par le CX-5, on peut d'ores et déjà prédire que le CX-3 offrira un réel agrément d'usage et constituera une offre à ne pas négliger dans le segment des SUV compacts.

thierry.emptas@mondadori.fr



Le CX-3 est vraiment le petit frère du CX-5. Il en reprend l'allure, ramenée dans un gabarit de 4,27 m.



Le style de la planche de bord est très sobre. Notez les aérateurs ronds, qui apportent une touche rétro.

Et l'impossible devient possible.



NOUVELLE FORD FOCUS

> Active Park Assist*

149 € / mois⁽¹⁾ avec Active Park Assist offert⁽²⁾.

Offre exclusive aux 1000 premières commandes.
Titanium 5 portes 1.0 EcoBoost 100 ch

Entretien compris** sans condition de reprise.

LOA IdéeFord 25 mois, 1^{er} loyer majoré de 4 579,40 €, suivi de
24 loyers de 149 €. Montant total d⁰ en cas d'acquisition : 19 131,40 €.

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

*Active Park Assist : Système de parking semi-automatique. (1) Location avec option d'achat d'une Nouvelle Focus Titanium 5 portes 1.0 EcoBoost 100 ch Stop&Start Type 09-14. Prix maximum au 01/09/14 : 22 400 €. Prix remisé : 18 400 € incluant 4 000 € de remise. Kilométrage standard 15 000 km/an. Apport : 5 500 € dont Premier Loyer 4 579,40 € et Dépôt de Garantie de 970,60 € suivi de 24 loyers de 149 € (Entretien compris**). Option d'achat : 10 976 €. Montant total d⁰ en cas d'acquisition : 19 131,40 €. Assurances facultatives. Décès-Incapacité à partir de 12,88 €/mois en plus de la mensualité. Offre réservée aux particuliers pour toute commande de cette Nouvelle Focus neuve, du 03/11/14 au 31/12/14, dans le réseau Ford participant. Sous réserve d'acceptation du dossier par Ford Credit, 34 rue de la Croix de Fer, 78174 St-Germain-en-Laye. RCS Versailles 392 315 776. N° ORIAS : 07031709. Délai légal de rétractation. **Entretien optionnel à 8 €/mois. (2) Option Active Park Assist offerte aux 1000 premières commandes d'une Nouvelle Focus finition Titanium neuve dans le réseau Ford participant. Modèle présenté : Nouvelle Focus Titanium 5 portes 1.0 EcoBoost 100 ch S&S avec Active Park Assist offert⁽²⁾ et Peinture métallisée, Active City Stop, Vitres arrière surteintées, Jantes 18" et phares bi-Xénon Dynamiques, au prix après promotion de 20 830 €, Apport, Dépôt de Garantie et option d'achat identiques. Coût total : 21 595 €, 24 loyers de **251,65 €/mois.**
Consommation mixte : 4,6 l/100 km. Rejet de CO₂ : 105 g/km.

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



Go Further

DS

À LA CONQUÊTE DU MONDE!

Pour atteindre son objectif et réaliser la moitié de ses ventes hors d'Europe dès 2017, DS, marque haut de gamme du groupe PSA, doit multiplier les modèles fabriqués et disponibles en Asie (en attendant l'Amérique...). Actuellement, la gamme chinoise se compose de trois offres (DS 5, DS 5LS et DS 6WR), tout comme l'europpéenne (DS 3, DS 4 et DS 5). À terme, les deux marchés proposeront chacun six modèles. Certains seront spécifiques, comme la DS 3 (Europe) ou la DS 5LS (Chine), d'autres seront communs (DS 6 et DS 6WR). L'Auto-Journal vous propose de vous projeter dans l'avenir de la marque.

Dossier réalisé par Florian Chopin
Illustrations Jean-François Hubert



DS 4 II

▶ **EN BREF** Le positionnement décalé de la première DS 4 (compacte/coupé/SUV) n'a pas fait mouche. Elle s'est vendue à seulement 105 000 exemplaires depuis son lancement en mars 2011 (21 % des ventes totales de DS). Celui, plus classique, de la 2^e mouture se calque sur les références premium du segment. Un choix de raison.

▶ Prix estimé : à partir de 23 000 €

Commercialisation : 2016

Retour à une physionomie plus conventionnelle

Base technique de la Peugeot 308 II

L'inattendue



Il y a encore peu, la remplaçante de la DS 4 semblait enterrée. Mais impossible pour DS d'être absent d'un des plus importants segments au monde. Elle y reviendra donc avec une proposition plus classique.

LE FUTUR SUV

Le concept Divine ne préfigure en rien la future DS 4." Thierry Metroz, patron du design DS, a été clair sur la question lorsque nous l'avons rencontré au Mondial de Paris, en octobre dernier. Soit. Mais présenter un concept mesurant 4,21 m de long (l'actuelle DS 4 affiche 4,28 m) et aux formes compactes a pu laisser le visiteur quelque peu songeur. Notre interlocuteur en convient mais il maintient ses positions: "Divine appartient au segment C, l'un des marchés les plus importants au monde, mais il ne s'agit que d'un manifeste." Comprenez par là que de nombreux détails seront repris par la suite sur différents modèles, comme ces chromes le long des flancs ou ces sabres sur le capot moteur... En revanche, lorsque M. Metroz nous dit qu'il est nécessaire "d'avoir de la cohérence et de la constance dans le temps, et ne pas changer à chaque génération de voiture", nous avons du mal à imaginer que la DS 4 II reprendra l'esprit de l'actuelle version.

DE PLUS EN PLUS ÉLOIGNÉE DU STYLE DE LA CITROËN C4

Car la DS 4 aura bel et bien une descendance. Toutefois, la future génération abandonnera le positionnement bâtard de sa devancière. Fini l'esprit mi-berline, mi-SUV et, surtout, l'auto va s'émanciper du style de la Citroën C4 II. Hauteur plus conventionnelle, poignées de portières arrière apparentes, la DS 4 II rentrera dans le rang. Sa calandre DS Wing Evo reprise du concept Divine s'inspire d'Audi. Le capot moteur s'allonge, les flancs se sculptent de façon plus élégante mais le chrome est toujours présent. C'est une marque de fabrique.

À l'intérieur, l'agencement sera proche de celui de la Divine DS avec

DS 4CS

DS veut concurrencer la Mini Countryman avec un SUV, cousin technique du Peugeot 2008. Disponible en Chine dès 2016, il ne recevra alors qu'un 3 cylindres PureTech de 130 ch. Il arrivera en Europe en 2017. Malgré sa taille de SUV urbain, DS souhaite l'intégrer à la gamme de sa compacte en le baptisant DS 4CS.

DS小型SUV 与同级车型动力参数对比		
DS小型SUV		MINI COUNTRYMAN
VS		
动力参数		
发动机排量	1.2L	1.6L
发动机技术	涡轮增压	自然吸气/涡轮增压
最大功率(kW)	81/96	72/98/90/115
最大扭矩(N·m)	195/230	153/160/190/240

un mobilier très enveloppant présentant "des formes fluides tout en continuité (...) pour mettre en valeur des matériaux rarement vus dans l'automobile", nous explique le designer. S'il n'y aura pas de cristaux Swarovski dans la DS 4 II, elle ne se bornera pas au cuir, au bois et au plastique. "Nous voulons explorer des territoires et les offrir très vite sur les véhicules de production; DS est le symbole automobile du luxe à la française", martèle notre interlocuteur. Sous le capot, ce luxe devra se contenter de 3 et 4 cylindres (de 110 à 270 ch) associés à une boîte à 6 rapports. Les éléments techniques seront identiques à ceux de la Peugeot 308. En 2017 débarquera une nouvelle BVA à 8 vitesses. Pour séduire et se mettre au niveau de la concurrence du segment, la DS 4 doit rentrer dans le rang sur le plan du style et surtout monter en gamme sur le plan de la présentation et des matériaux utilisés.

Exclusif
aj



Consolider ses acquis

La DS 3 est le modèle pionnier de la marque et celui qui rencontre le plus de succès. Son renouvellement revêt donc un enjeu capital. Il s'agit de respecter les codes qui ont fait son succès, de moderniser son style et de développer l'offre.

DS 3 II

► **EN BREF** C'est le succès de la gamme. Outre le fait d'être la première DS moderne apparue (début 2010), elle détient le record de ventes du label avec 320 000 unités écoulées depuis son lancement (y compris la version Cabrio), soit 64 % du total. Et l'auto n'est disponible qu'en Europe et en 3 portes seulement!

Prix estimé: à partir de 17 000 €

Commercialisation: début 2018

Plate-forme allégée et modulaire

Disponible en 3 et 5 portes et découvrable

Le temps est venu pour DS d'entrer dans une nouvelle ère, celle de la consolidation. Ainsi, après nous avoir surpris, étonnés, déstabilisés par un style original, décalé, parfois un brin bling-bling, le label haut de gamme du groupe PSA doit affirmer ses marques pour rassurer une clientèle en phase de renouvellement. Et quoi de mieux que de capitaliser sur LA réussite de la marque, la DS 3? Cela implique pour les designers de conserver les codes qui ont fait le succès de cette citadine. D'ailleurs, Thierry Metroz le dit lui-même: "C'est bien de ne pas créer de ruptures trop fortes quand on veut être une marque premium."

Le fameux aileron de requin sera reconduit, de même que la lunette arrière se fondant dans les custodes, donnant l'illusion d'un toit suspendu. Ce dernier pourra toujours recevoir un coloris différent de celui du reste de la carrosserie. La proue adoptera l'évolution de la calandre DS Wing aperçue sur le concept Divine (Mondial de Paris 2014). La base des flancs affichera un modelé en creux, tandis que les angles de l'auto offriront plus de douceur et de rondeurs. La partie arrière disposera de feux moins massifs, plus allongés, et d'un bouclier plus enveloppant

Nouvelle face avant, habitacle inédit et déclinaison 5 portes : la future DS 3 veut confirmer son succès.



intégrant mieux les sorties d'échappement. Outre les versions 3 portes et découvrable (baptisée Cabrio par le marketing DS), la citadine se déclinerait en 5 portes. Un passage obligé pour voir ses ventes s'envoler. Cette carrosserie représente 60 % des ventes de l'Audi A1 en France, et près de 50 % en Europe. Malgré ces deux portières arrière supplémentaires, la DS 3 ne s'affranchira toutefois pas de son aileron distinctif.

UNE TOUTE NOUVELLE PLATE-FORME

Pour la partie mécanique, l'auto inaugurerait la nouvelle plate-forme modulaire EMP1. Elle permettrait d'allonger l'empattement pour offrir aux passagers arrière un surcroît d'espace. À l'avant, la présentation sera bien plus différente de celle de la C3 et disposera toujours d'une personnalisation poussée.

Côté motorisations, la DS 3 céderait aux sirènes du 3 cylindres essence en adoptant les évolutions des VTi et PureTech. Ce ne sera pas le cas pour le diesel : PSA ayant abandonné le projet d'un 3 cylindres HDi jugé trop contraignant à mettre au point, notamment en termes de vibrations, et pas assez rentable en raison des normes antipollution Euro 6 drastiques. Gageons que l'auto disposera d'une nouvelle gamme de boîtes de vitesses, notamment robotisée...

La DS 3 est la pierre angulaire de la marque DS. Son positionnement et son originalité ont immédiatement été appréciés par le public. Sa remplaçante capitalisera sur ses acquis tout en apportant plus d'espace, de technologie embarquée et deux portes supplémentaires.

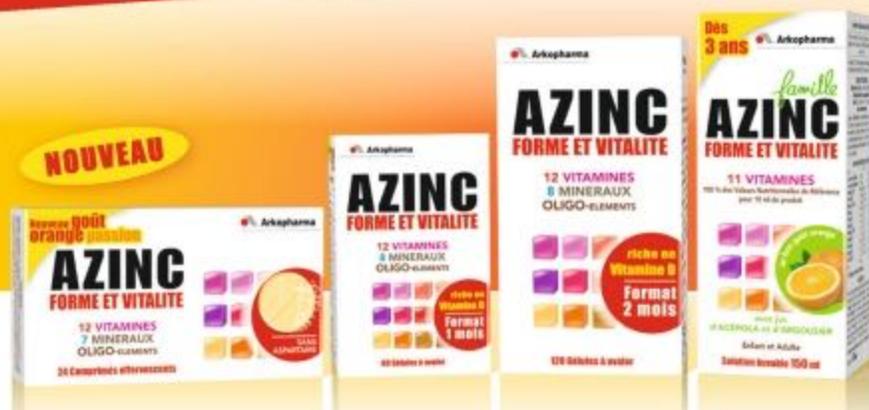
Arkopharma

AZINC

FORME ET VITALITE



Du dynamisme à partager !



VITAMINES MINÉRAUX OLIGO-ÉLÉMENTS

AZINC Le plein d'énergie au meilleur prix !

Compléments alimentaires multivitaminés avec minéraux et oligo-éléments spécialement formulés pour répondre aux besoins des adultes et des adolescents dont le rythme de vie est très actif. Disponibles en pharmacie et parapharmacie.

Offre Spéciale :
1 boîte OFFERTE
avec l'Offre Fidélité
Voir modalités en pharmacie



www.azinc.fr

www.arkopharma.fr La santé naturellement

Pour votre santé, pratiquez une activité physique régulière. www.mangerbouger.fr

Rentrer dans le rang

L'iconoclaste DS 5 sera prochainement restylée, mais il s'agira, pour elle, du chant du cygne. Jugée trop originale par le marché, elle sera remplacée par une berline au style plus conventionnel.

La DS 5 aurait dû être la descendante de la DS originale, notamment grâce à son style décalé par rapport au reste de la production. Mais il lui manquait pour cela deux critères essentiels : un bagage technologique inédit, ou tout au moins haut de gamme, et un confort royal. En leur absence, il lui était difficile de prendre un avantage décisif sur la concurrence allemande. Et ce n'est pas la version restylée, proposée l'an prochain, qui remettra l'auto sur la bonne voie. Tout juste affichera-t-elle un faciès modernisé, avec la calandre DS Wing revisitée, ainsi que des feux intégrant la même technologie à LED que sur la DS 3 récemment restylée.

La plus décalée des DS s'offre un visage modernisé ainsi que des moteurs 3 cylindres essence.

À l'intérieur, la présentation sera conservée. Sans doute l'écran cédera-t-il aux sirènes du tactile, comme sur la Peugeot 508, ce qui devrait simplifier l'ergonomie de la planche de bord. En revanche, n'espérez pas de miracle quant à l'espace disponible pour les passagers arrière.

UNE VERSION SPORTIVE FAÇON RCZ R ?

Sous le capot, l'auto devrait disposer du récent bloc 3 cylindres Pure-Tech de 130 ch en entrée de gamme. On aurait également aimé que la version 270 ch du 1.6 essence (celui de la Peugeot RCZ R) soit présent, mais rien n'est encore certain. L'auto vivra ainsi jusqu'à la présentation de sa remplaçante, prévue pour la fin 2017.



GAMME CHINOISE

DS 5 (RESTYLÉE)

EN BREF La DS 5 s'est écoulée à 75 000 unités seulement dans le monde (dont 7 000 DS 5LS, voir ci-contre). Plus de 60 000 l'ont été en Europe. Cela représente 15% du total des DS vendues depuis 2010. À son lancement (printemps 2011), la DS 5 affichait des objectifs de 40 000 unités par an en Europe.

Prix estimé : à partir de 28 000 €
Commercialisation : printemps 2015

DS 5LS, l'autre DS 5

Première DS entièrement conçue pour l'Asie, la DS 5LS (pour Luxury Sedan) reprend la base de la DS 5 mais s'en distingue par une carrosserie tricorps très conventionnelle. À l'intérieur, seuls les compteurs proviennent de la DS 5, le reste est inédit, avec un écran tactile. À l'arrière, le dossier est incliné pour plus de confort. La gamme ne compte que des blocs essence (VTi 135 et THP 160 et 200 ch). Elle n'est pas prévue pour l'Europe.



STUDIO HARCOURT



La présentation intérieure est identique à celle de la DS 5LS, avec une ergonomie simplifiée et une nouvelle interface tactile.

DS 6WR

▶ **EN BREF** Fabriqué tout d'abord dans l'usine de Chang'an située à Shenzhen (sud de la Chine), le SUV affiche des objectifs ambitieux de 50 000 unités/an. En considérant l'engouement des Chinois pour les SUV, ce chiffre pourrait rapidement augmenter.

▶ Prix estimé : à partir de 33 000 €
Commercialisation : fin 2014 (Chine) - 2016 (Europe)
Plate-forme EMP2 en Europe
Version HYbrid4 diesel prévue en Europe

Vue de haut

C'est en Chine, dans un premier temps, que DS se lance sur le marché des SUV familiaux. C'est pourtant en Europe que cette carrosserie fait cruellement défaut au label haut de gamme de Citroën ! Cette absence sera réparée dans moins de trois ans...

Lancer un SUV en Chine alors qu'ils font actuellement fureur en Europe, voilà qui peut surprendre, au point de soupçonner DS de fonctionner à l'envers. Pourtant, si la marque est bel et bien en retard sur ce marché sur le Vieux Continent, elle est parmi les premières en Asie avec son DS 6WR ! Pour y arriver, les dirigeants ont choisi de développer un véhicule reposant sur une base technologique ancienne : la plate-forme PF2, celle de la DS 5. Étonnant, sachant que Citroën dispose déjà de la nouvelle base EMP2 avec le C4 Picasso II. Pire, le DS6WR ne dispose que de blocs surannés (essence 160 et 200 ch) ; point de 3 cylindres ni d'hybrides, des systèmes que DS réserve à l'Europe. Ainsi, "notre" DS 6WR reposera sur la plate-forme EMP2 permettant, dans un encombrement similaire, de proposer un

empattement rallongé d'une dizaine de centimètres. Un vrai gain pour les passagers arrière. Côté moteurs, on note l'apparition des 3 cylindres turbo essence et du système HYbrid4, mais toujours en diesel.

PLUS DE TECHNOLOGIE DANS LA VERSION EUROPÉENNE

Concernant la présentation, la version européenne reprendra l'agencement de son homologue chinoise. La dotation sera plus technologique avec, notamment, un affichage tête haute.

Arborer des ambitions haut de gamme sans avoir de SUV dans sa gamme frise la faute. Le marché chinois est certes capital pour la survie de la marque, voire celle du groupe PSA, mais il ne faudrait pas négliger l'Europe : c'est encore là que se créent les tendances.



La version chinoise du SUV reprend la base de la DS 5. En Europe, il reposera sur la plate-forme du C4 Picasso II.



170

160

150

140 cm

130

426 753 819

REPARTEZ SANS PAYER

À CHAQUE RÉVISION DE VOTRE OCCASION.



POUR 1€ DE PLUS⁽¹⁾
3 ANS D'ENTRETIEN⁽²⁾
+ 3 ANS DE GARANTIE⁽³⁾
SUR UNE SÉLECTION DE VÉHICULES.

Photo non contractuelle. Crédit photo : Getty Images

RENAULT OCCASIONS 1^{er} RÉSEAU DE FRANCE DE VENTE DE VÉHICULES D'OCCASION AUX PARTICULIERS*

*Source Argus® mai 2014 : volume des ventes réseaux aux particuliers en 2013.

(1) Offre réservée aux particuliers et valable jusqu'au 31 décembre 2014 pour l'achat d'un véhicule d'occasion Renault de moins de 24 mois et moins de 40 000 km bénéficiant d'une Garantie OR et signalé en concession, dans le réseau Renault participant et dans la limite des stocks disponibles. Conditions générales de l'offre disponibles en concession. (2) Entretien de 36 mois ou 60 000 km au premier des deux termes atteint. Entretien proposé par Sigma Services, département de Diac Location, SA au capital de 29 240 988 €. Siège social : 14 avenue du Pavé-Neuf 93168 Noisy-le-Grand Cedex - Siren 329 892 368 RCS Bobigny. (3) Garantie OR de 12 mois à laquelle s'ajoute une extension de garantie de 24 mois. La Garantie OR 12 mois vous permet de profiter de 5 engagements : une garantie de 12 mois, l'essai du véhicule avant l'achat, un contrôle de 82 points du véhicule, un contrôle gratuit à 2 000 km ou 1 mois après l'achat (au 1^{er} des 2 termes souscrits atteint), mais aussi le remboursement de votre acquisition si vous n'êtes pas pleinement satisfait (dans un délai de 5 jours ouvrables et 1 000 km parcourus). L'extension de garantie est souscrite par Diac, société financière et intermédiaire d'assurances au capital de 61 000 000 €. Siège social : 14 avenue du Pavé-Neuf 93168 Noisy-le-Grand Cedex - SIREN 702 002 221 RCS Bobigny - N° ORIAS : 07 004 966 - www.orias.fr, auprès de Covea Fleet, assureur (SA au capital de 93 714 549 € - RCS Le Mans B342815339) - Siège social : 160 rue Henri Champion 72035 Le Mans Cedex 1.



Exclusif
aj

La DS 9 reprendra le meilleur du savoir-faire de PSA: style flamboyant et technologies innovantes.



Lèche-vitrine

Impossible d'intégrer le giron des marques haut de gamme sans une vitrine esthétique et technologique. DS a donc l'obligation de proposer un modèle regroupant tout son savoir-faire. Cette tâche sera confiée à la DS 9.

Le nom DS est connu dans le monde automobile – et même au-delà – pour son esthétique avant-gardiste tout autant que pour sa technologie inédite. On n'en attend pas moins de la future grande DS, celle qui chapeautera la gamme. Mais la barre placée par la concurrence allemande n'est-elle pas trop haute? Leur avance technologique est-elle rattrapable? Probablement, à condition de faire appel aux meilleurs équipementiers pour s'offrir les dernières technologies. Mais cela a un coût et la trésorerie du groupe PSA n'est pas au mieux. En la matière, la marque aura besoin de tout l'appui financier de son nouvel actionnaire Dongfeng. Et DS est déjà au travail. Après l'abandon de la suspension hydropneumatique, Yves Bonnefont, patron de la marque DS, nous l'a affirmé: "Nous allons proposer des innovations technologiques qui offriront un excellent confort."

LE DESIGN N'EST RIEN SANS LA TECHNOLOGIE

La DS 9 devrait donc recevoir une suspension adaptative. Sans oublier une boîte automatique digne de ce rang. Une version à 8 rapports de la récente EAT6 fournie par le japonais Aisin sera disponible courant 2017. De quoi ne pas perdre de vue la concurrence. Affichage tête haute, infodivertissement connecté, aide au stationnement automatique, multiples assistants de conduite ainsi que motorisations hybrides (essence et diesel) devront parer cette DS 9. Côté style, si le concept Numéro 9, présenté au Mondial de Paris 2012, a posé les jalons, il se pourrait que DS s'inspire d'un futur véhicule qui sera dévoilé début 2015. La marque fêtera, à cette occasion, les 60 ans du

DS 9

▶ **EN BREF** Avec la DS 9, la marque ne vise pas les volumes mais l'image. La voiture sera un porte-drapeau du savoir-faire maison. Et si le résultat est à la hauteur des ambitions de la direction, le prestige de ce modèle devrait rejaillir sur le reste de la gamme.

▶ Prix estimé: à partir de 40 000 €
Commercialisation: 2017 (Chine)/2018 (Europe)
Modèle le plus long de la gamme DS
Versions hybrides essence et diesel

modèle originel en révélant un prototype inédit. Certains s'attendent à une DS revisitée mais il s'agira probablement davantage d'une version moderne habillée de détails qui ont fait la légende de l'auto... Faisons confiance à l'équipe de Thierry Metroz pour nous proposer un style intégrant tout l'ADN de DS dans ce futur porte-étendard. C'est davantage sur le plan technologique que la marque a un sacré travail à effectuer pour se mettre au niveau.

Mes cadeaux. Mon Service.

Avec la Boutique Mercedes-Benz,
vous êtes sûr de faire plaisir pour Noël !

Profitez de 15% de réduction
jusqu'à fin décembre sur toute la Boutique
avec le code **NOEL2014**



Mercedes-Benz France SIREN 622 044 287 RCS VERSAILLES.



Pour découvrir les produits Boutique,
rendez-vous sur <http://boutique.mercedes.fr>
ou flashez directement ce code.

Réduction valable sur le tarif du Réparateur Agréé, dans la limite des stocks disponibles.



Mercedes-Benz

LA FUTURE GAMME DS

EN EUROPE   **EN CHINE**



DS 4CS
 Lancement 2016 (Chine) ←
 Lancement 2017 (Europe) ←



DS 5LS
 → Lancement 2014 (Chine)



DS 3 II
 Lancement 2018 ←
 (Europe)



DS 4 II
 → Lancement 2017 (Chine)
 → Lancement 2016 (Europe)



DS 6
 Lancement 2017 (Chine) ←
 Lancement 2018 (Europe) ←



DS 6WR
 → Lancement 2014 (Chine)
 → Lancement 2016 (Europe)
 → Lancement 2020 (États-Unis)

L'Europe adoptera les versions compactes et urbaines, sans oublier les SUV.

La Chine privilégiera le confort des longues berlines à trois volumes et des SUV.



DS 9
 → Lancement 2017 (Chine)
 → Lancement 2018 (Europe)

LA CHINE N'EST QU'UN DÉBUT...

L'avenir de DS n'est pas en Europe. De 80/20 en faveur de l'Europe en 2013, le rapport des ventes de la marque doit passer à 50/50 avec la Chine en 2017. Pour cela, outre le développement de la gamme (voir ci-dessus), le réseau DS doit également s'étendre. En Europe, il s'appuiera dans un premier temps sur celui, existant, de Citroën, en attendant le déploiement des DS Store. En Chine, la marque vole déjà de ses propres ailes et les concessions arborant le label fleurissent dans les grandes villes (Pékin, Shanghai...). "En 2020, la marque DS sera présente dans 200 des plus

grandes métropoles du monde", affirme Yves Bonnefont, directeur général de DS. Y compris aux États-Unis? "C'est encore le premier marché premium au monde, nous ne pouvons pas ne pas y être." Et si DS réussissait là où Renault et Peugeot ont échoué... conquérir l'Amérique? Mini s'y emploie déjà et le label DS dispose d'une aura internationale bien établie, grâce au modèle originel qui fêtera en 2015 ses 60 ans. L'occasion pour DS de le célébrer comme il se doit, pourquoi pas en exposant un show car lors des différents Salons internationaux prévus l'an prochain...

N'hésitez pas à déléguer.



Nouvelle Passat. Avec assistant à la conduite dans les embouteillages. Sans concession.

Grâce à l'assistant à la conduite dans les embouteillages*, la Nouvelle Passat s'adapte automatiquement à la vitesse de la voiture qui la précède, se maintient au centre de la voie, accélère et freine automatiquement dans les embouteillages, et ce, jusqu'à 60 km/h. Cet impressionnant système rend votre conduite plus confortable et écarte surtout les risques de collision. Mais c'est aussi très pratique si vous souhaitez vous concentrer sur le très grand écran tactile de 8 pouces ou vous laisser guider en toute sécurité.



Das Auto.

Volkswagen recommande **Castrol EDGE Professional**

Volkswagen Group France - s.a. - R.C.S. Soissons B 602 025 53B

* Uniquement sur boîte DSG. **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'. **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

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

Audi A1 restylée

Il vous faudra d'excellents yeux pour distinguer la version restylée de la précédente A1. Les boucliers avant et arrière ont été redessinés et agrandissent l'auto de 2 cm (3,98 m). À l'avant, ils intègrent de nouveaux antibrouillards. À l'arrière, les feux affichent un design modernisé. Sous le capot, **l'A1 reçoit ses tout premiers 3 cylindres : essence 1.0 TFSI 95 ch (inédit) et diesel 1.4 TDI 90 ch (Ultra)**. Le reste de la gamme ira jusqu'à 192 ch (1.8 TFSI), excepté la **S1 qui développera 231 ch**. Tous les blocs peuvent recevoir la boîte S tronic à 7 rapports. Le système Audi Drive Select est disponible et permet de régler la nouvelle direction électromécanique. L'auto sera en vente début 2015 (à l'exception du 1.0 TFSI qui arrivera au 2^e trimestre), **à partir de 17 500 € environ**, en version 3 portes. Ajoutez 700 € pour la Sportback.

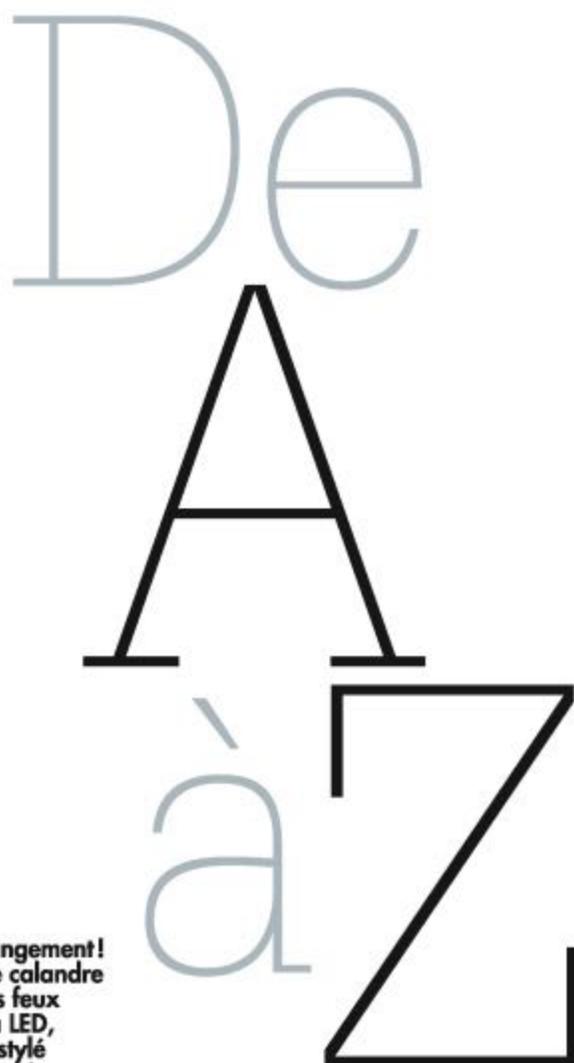
Q3 restylé

Annoncée en 2012 au Mondial de Paris avec le concept Crosslane Coupé, la calandre 3D en aluminium arrive enfin de série et sera étrennée par le **Q3 restylé**. L'auto dispose également de feux de jour à LED de série (phares à LED en option avec clignotants à affichage dynamique). La gamme des moteurs **(de 120 ch à 220 ch)** s'étoffe et compte désormais **trois motorisa-**

Quel changement ! Avec une calandre 3D et des feux de jour à LED, ce Q3 restylé se différencie bel et bien de son prédécesseur.



L'ACTU DE VOTRE MARQUE



Par Florian Chopin

tions essence TFSI (parmi lesquelles la 1.4 à désactivation des cylindres) **et trois blocs diesel TDI**. Sans oublier le RSQ3 et son 5 cylindres 2.5 TFSI de 340 ch. L'auto s'affiche **à partir de 29 500 €** et les premières livraisons interviendront en février 2015.

Fiat Panda Cross



La Panda 4x4 n'est pas assez baroudeuse, à votre goût ? Fiat a la solution avec la version Cross. Au programme : nouveaux boucliers intégrant les antibrouillards avant, des barres de toit redessinées et une garde au sol rehaussée (161 mm sur l'essence et 158 mm sur la diesel). Elle dispose ainsi d'angles d'attaque et de sortie plus avantageux. Outre la transmission intégrale, l'auto reçoit un sélecteur de mode de conduite Terrain Control permettant de gérer l'adhérence en fonction des conditions et du revêtement. **L'auto est disponible avec le 0.9 TwinAir de 90 ch ou avec le 1.3 Multijet de 80 ch**. En plus d'une version 4x4 Rock, elle reçoit la climatisation automatique, des feux de jour à LED, le siège conducteur réglable en hauteur et le kit mains-libres avec commandes au volant, le tout pour **18 440 € en essence et 19 540 € en diesel**.

Mazda 2

Après nous avoir présenté les lignes de sa nouvelle citadine, Mazda nous dévoile aujourd'hui ses motorisations 4 cylindres 1.5 Skyactiv, toutes équipées du stop/start maison. L'auto disposera de **trois blocs essence de 75, 90 et 115 ch** associés à une boîte manuelle à 5 ou 6 rapports. La version 90 ch peut recevoir une transmission automatique à 6 rapports. **La gamme diesel comptera une seule version 105 ch** qui, malgré l'absence de piège à NOx, répond d'ores et déjà aux normes antipollution Euro 6. Quatre finitions sont proposées et l'auto dispose, dès le premier niveau,

du contrôle de la pression des pneus, de la climatisation, du démarrage mains-libres... L'écran de navigation est disponible sur le troisième niveau et l'affichage tête haute sur le haut de gamme. Les tarifs s'échelonnent de **14 450 € à 20 800 €**. Les premières livraisons auront lieu début avril.

Porsche Panamera Exclusive

La plus chère des Panamera, la version Turbo S Executive, s'affiche à 200 045 €. Il est pourtant possible d'aller bien plus haut. C'est le rôle de l'Exclusive Series. Basée sur cette même Turbo S et son V8 de 570 ch, **l'auto repose sur une version à empattement rallongé** permettant d'offrir une habitabilité arrière digne d'une limousine. Esthétiquement, elle se distingue par sa robe bicolore (noir/brun) et ses jantes de 20 pouces. L'habitacle reçoit un cuir de haute qualité associé à des bois précieux et des finitions Piano Laqué. Mais le petit plus, ce sont les écrans tactiles de 10,1 pouces avec lecteur DVD, placés au dos des sièges avant.

Mazda2



La Mazda2 s'offre des airs de petite Mazda3. Sous le capot, elle dispose de blocs 4 cylindres 1,5 l de 75 à 115 ch, essence et diesel.

La production est limitée à 100 unités pour le monde au prix de **253 967 €**.

Volvo V60 Cross Country

La gamme S60/V60 sera complétée avec l'arrivée, début 2015, de la Cross Country, appellation qui désigne les baroudeuses de la marque. Développée sur le break, l'auto est surélevée de 65 mm par rapport à la version standard, de

quoi lui permettre de s'engager hors des sentiers balisés, et reçoit des protections de bas de caisse et de passages de roue. Elle se distingue par une double sortie d'échappement rectangulaire et des roues de 18 ou 19 pouces. Sur le marché nord-américain, le seul moteur disponible sera le 5 cylindres essence de 240 ch avec la transmission intégrale; **en Europe, les versions diesel (de 115 à 215 ch) seront privilégiées.** Les tarifs devraient s'afficher à **partir de 32 000 €, environ.**

Q clicpeugeot.com

Modèles récents | Garantie constructeur jusqu'à 18 mois | Véhicules de 1^{re} main | Faibles kilométrages



PEUGEOT RECOMMANDE TOTAL. Consommation mixte (l/100 km) : 2008 : 4,9; 308 : de 3,7 à 5,8 (avec roue 17" ou 18"); 3008 : 6,7. Émissions de CO₂ (g/km) : 2008 : 114; 308 : de 95 à 134 (avec roue 17" ou 18"); 3008 : 155.

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

MOTION & EMOTION



PEUGEOT

RENAULT

sauvé par ses concurrents ?

Dès 2016, les usines françaises du groupe vont assembler, en plus des modèles Renault, des véhicules badgés Nissan, Fiat, Bolloré, Mercedes, Opel... Stratégie délirante ou décision salvatrice ?

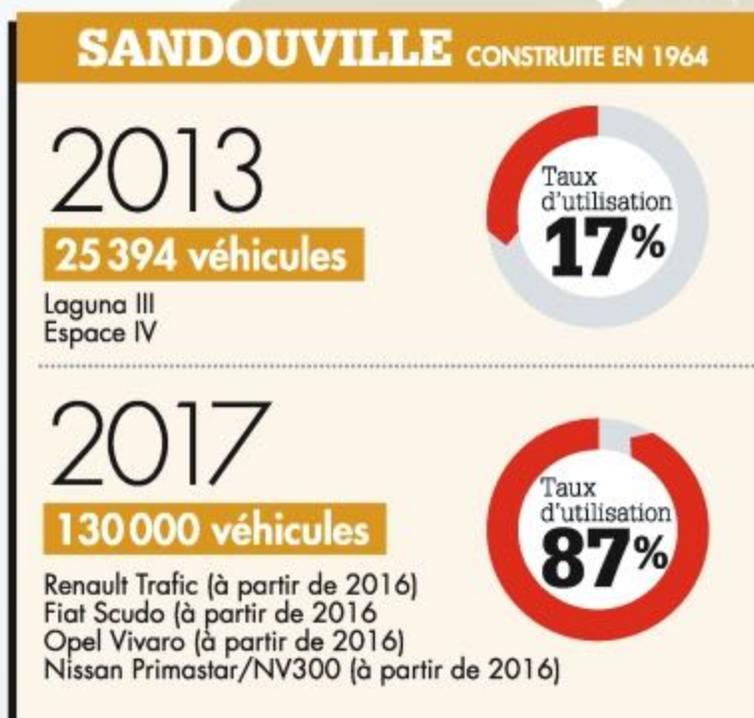
Par Brice Perrin

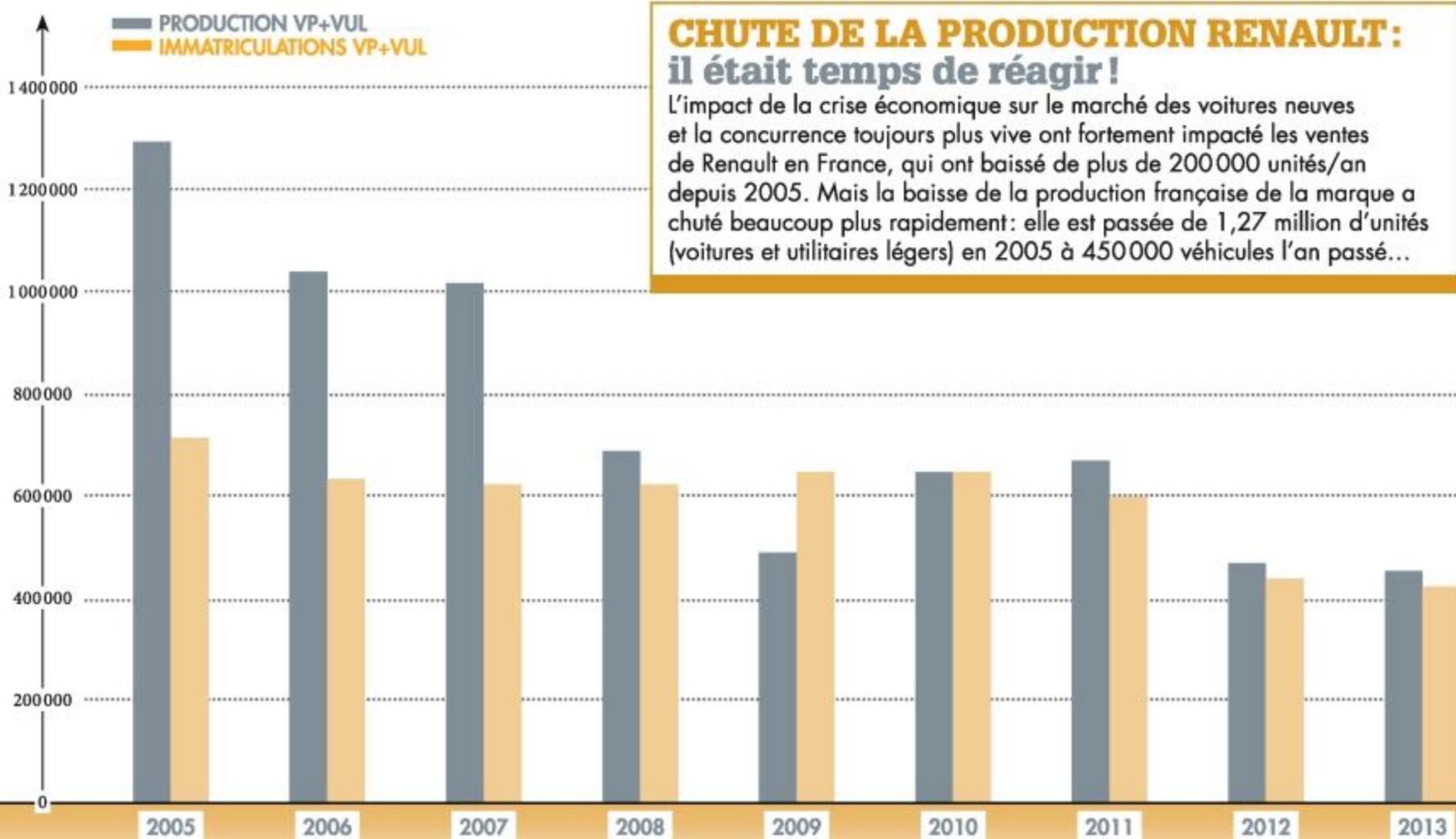


Une augmentation de 33 % de sa production en France: voilà l'engagement pris par Renault au printemps 2013, avec le gouvernement pour témoin. Celui-ci s'agissait de voir le taux d'assemblage des véhicules français sur le territoire inexorablement baisser: entre 2005 et 2013, celui du groupe Renault (voitures et utilitaires) a été divisé par 2,5! Et la crise n'explique pas tout, car les immatriculations de la marque au losange ont chuté moins rapidement que la production: elles ont été divisées par 1,5 sur la même période.

L'an passé, la signature du pacte de responsabilité promet donc une inversion de la vapeur, au prix de sacrifices pour les salariés. Oui, mais impossible de relocaliser la production des modèles fabriqués à l'étranger sans dépenser des sommes folles dans l'outil de production, ni sans rogner une marge déjà fragile.

La solution? Fabriquer des voitures pour d'autres constructeurs! C'était déjà le cas pour certains utilitaires, comme l'Opel Movano et le Nissan NV400 qui sont des sosies du Renault Master; ou le Mercedes Citan, le frère jumeau étoilé du Kangoo. Et ce n'est que le début.





CHUTE DE LA PRODUCTION RENAULT: il était temps de réagir!

L'impact de la crise économique sur le marché des voitures neuves et la concurrence toujours plus vive ont fortement impacté les ventes de Renault en France, qui ont baissé de plus de 200 000 unités/an depuis 2005. Mais la baisse de la production française de la marque a chuté beaucoup plus rapidement: elle est passée de 1,27 million d'unités (voitures et utilitaires légers) en 2005 à 450 000 véhicules l'an passé...

L'entente sur les utilitaires avec GM et Nissan n'était que l'étincelle. Renault va désormais aller beaucoup plus loin: le Losange a signé des accords pour la production de modèles concurrents supplémentaires dans ses sites industriels français, en vue d'améliorer le taux d'utilisation de ses chaînes.

La situation la plus préoccupante est assurément celle de Sandouville, qui ne tourne aujourd'hui qu'à 17% de ses capacités maximales (150 000 véhicules/an). Un taux qui, chez la plupart des constructeurs, entraînerait la fermeture de l'unité de production. Cette usine historique des hauts de gamme de Renault vivait avec la production de l'Espace IV, qui vient de s'arrêter, et de la Laguna III, qui stoppera au printemps 2015. Reconverti aux utilitaires, le site produira des modèles sous quatre marques (Renault, Nissan, Opel et Fiat) avec, à terme, plus de 100 000 unités/an, contre moins de 25 000 aujourd'hui.

DES PARTENARIATS SALVATEURS

Flins, pour sa part, souffre de l'échec commercial de la Zoe et n'assure plus qu'un quart de la production de la Clio IV, le reste sortant des chaînes turques du groupe. C'est la Nissan Micra qui viendra au secours du site avec la promesse de plus de 100 000 unités/an produites. Revers de la médaille, Renault pourrait en profiter pour accentuer discrètement la délocalisation de la Clio IV vers la Turquie, sans réduire le nombre d'heures travaillées. Bousculés par les SUV, les monospaces compacts ont moins le vent en poupe. Cela se

Renault a produit 506 000 véhicules en 2013, dont moins de 7% pour d'autres marques. En 2017, ce sera 770 000 véhicules dont 30% pour des constructeurs concurrents!

ressent sur les ventes du Scénic, auquel le nouvel Espace et la prochaine Laguna viendront prêter main-forte sur les chaînes de Douai, dans le Nord. Les trois modèles partagent d'ailleurs la même nouvelle plate-forme baptisée CMF, aussi utilisée par Nissan.

Enfin, à partir de 2016, la Bluecar de Bolloré, voiture électrique utilisée pour des réseaux d'autopartage et qui était auparavant fabriquée en Italie, sera désormais assemblée à Dieppe, aux côtés de la Clio R.S. et de la future Alpine. Un sacré choc des cultures! Mais, à moins d'un miracle commercial, ces arrivées ne permettront d'alimenter l'usine qu'à 30% de ses capacités; d'autant que Caterham s'étant retiré du projet Alpine, la totalité de l'investissement est désormais supportée par Renault.

En revanche, aucun changement n'est prévu pour les sites de Batilly et de Maubeuge, consacrés eux aussi aux utilitaires.

Maladie industrielle contemporaine dans une Europe dont le marché automobile mature peine à sortir de la crise, la surcapacité

des usines épargne d'autant moins la marque qu'elle a d'un côté délocalisé, et de l'autre fait face à des contre-performances commerciales. Renault a ainsi misé sur le véhicule électrique, dont l'échec semble aussi virulent que durable. Les Zoe et Kangoo Z.E., tous deux assemblés en France, ont cumulé 11 000 ventes mondiales en 2013 et 9 000 immatriculations depuis le début de l'année 2014. Pas de quoi occuper trois équipes sur une chaîne de montage.

LE SUCCÈS DES NOUVEAUX MODÈLES

Le constructeur pâtit aussi du vieillissement de sa gamme (Mégane, Laguna, Espace). Heureusement, le plan produit est solide et les derniers lancements sont des succès (Clio, Captur). En attendant de connaître le destin de la nouvelle Twingo ou du dernier Espace, la politique d'assemblage pour d'autres marques permettra à Renault d'ajouter 200 000 unités/an, dès 2017. Ainsi, les six sites d'assemblage tourneraient à 85% de leurs capacités, contre 54% aujourd'hui.

HONDA S'ENGAGE :
**MOTEUR GARANTI
1 MILLION DE KM⁽¹⁾**
EN COMPLÉMENT DE LA GARANTIE CONSTRUCTEUR



NOUVEAU
CR-V

TECHNOLOGIE
DIESEL
1.6 i-DTEC

4 400 €
D'AVANTAGE CLIENT⁽³⁾

GAMME CR-V À PARTIR DE
23 490 €⁽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'un CR-V 1.6 i-DTEC neuf immatriculé 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/crv - Icare Assurance, entreprise régie par le code des assurances, S.A. au capital de 1 276 416 € - RCS Nanterre B 327 061 339.

(2) 23 490 € : prix du CR-V 1.6 i-DTEC 2WD Comfort après déduction de 2 130 € 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) 4 441 € : avantage client total composé de 2 130 € 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 711 €. 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 CR-V 1.6 i-DTEC Executive Navi avec option peinture métallisée (610 €) : **33 010 €**. Consommation et émissions du modèle présenté : 4,7 l/100 km en cycle mixte et 124 g/km de CO₂. *Donnez vie à vos rêves. www.honda.fr

INSOLITE

Un toboggan pour chevronnés

Sur l'avenue des Champs-Élysées, à Paris, le C_42 est la vitrine officielle de Citroën. Vous pouvez y découvrir les modèles de la marque sur plusieurs niveaux. Et pour passer du dernier étage au sous-sol, en moins de 15 s, le C_42 vous propose désormais un superbe toboggan de 26 m de hauteur et de 63 m de longueur ! L'accès à l'animation est toutefois facturé 2 €.



NICOLAS ZWICKEL

EN CHIFFRES

LE MARCHÉ EUROPÉEN EN OCTOBRE

*Immatriculations de voitures neuves par rapport à octobre 2013

+6,5%*

1 072 837

C'est le nombre de voitures neuves immatriculées en octobre en Europe, soit 10,65 millions depuis début 2014, en hausse de 6,1 % par rapport à 2013.

+25,1%

C'est la progression de Dacia en octobre, qui confirme ainsi son impressionnante santé. Depuis janvier, ses immatriculations ont grimpé de 28,7 % par rapport à 2013.

+14,2%

C'est la hausse des immatriculations au Royaume-Uni en octobre. Ce marché encore morose l'an passé est repassé entre-temps devant le marché français.

SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Les portiques écotaxe transformés en radars ?

Abandonner l'écotaxe ne suffit pas à Ségolène Royal: pour éviter à l'État de démonter à grands frais les 173 portiques déjà installés, elle a proposé sur France 5 d'en confier l'exploitation à la gendarmerie "pour mesurer les embouteillages, prévenir les intempéries, etc." Sauf que des outils très efficaces existent déjà, et la gendarmerie a d'autres missions à assurer ! La ministre n'a pas suggéré de convertir ces portiques en radars, mais gageons qu'un de ses collègues, soucieux d'améliorer les rentrées fiscales, tentera une proposition de ce genre...



THIERRY GACHON/PHOTOPOR

TECHNO

Pratique, la voiture transparente !

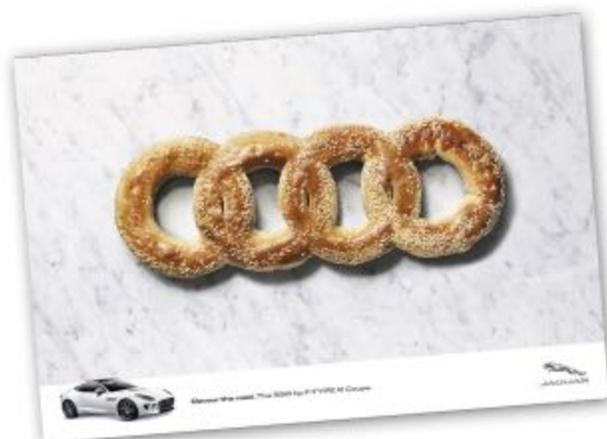
Point de magie dans cette innovation présentée par une équipe de l'université Keio de Yokohama (Japon), mais une caméra fixée sur le hayon qui filme à l'arrière du véhicule, et un projecteur qui transmet une image dans un habitacle recouvert d'une surface réfléchissante spécifique. Cette solution améliore la sécurité des manœuvres et supprime les angles morts. Les chercheurs sont en contact avec des constructeurs pour une éventuelle suite commerciale.



PUB

Jaguar met les pieds dans le plat

"Dévorez la route", annonce cette publicité canadienne pour Jaguar. Sur les trois visuels, les logos de BMW, Mercedes et Audi ont été transformés en aliments: une façon d'annoncer que, quel que soit le modèle, le félin britannique ne fait qu'une bouchée de ses concurrents ?



TELEPHONEZ EN TOUTE SECURITE

APPEL MAINS LIBRES : GARDEZ LES MAINS SUR LE VOLANT



APPEL MAINS LIBRES

Autoradio équipé
du système **Bluetooth**



KMM-BT34

74,90 €

Ticket E.Leclerc -15€*
avec la carte**



KENWOOD



Existe
sans kit
Bluetooth

KMM-261

49,90 €

Ticket E.Leclerc -5€*
avec la carte**

**La Carte E.Leclerc fonctionne dans tous les magasins participants et vous permet de cumuler des bons d'achats en "Ticket E.Leclerc" sur présentation de la Carte E.Leclerc en caisse. Les "Tickets E.Leclerc" sont valables dès le lendemain de leur obtention, cumulables sur la Carte E.Leclerc, et utilisables sur tous les produits de l'ensemble des centres E.Leclerc participant au programme de fidélité. Les offres bénéficiant d'un Ticket E.Leclerc seront limitées à 15 produits par foyer par opération. Si une carte E.Leclerc n'est pas utilisée durant 14 mois, les Tickets E.Leclerc seront automatiquement supprimés de la carte. Le montant de vos achats doit être supérieur ou égal à celui de vos "Tickets E.Leclerc" dans le cas contraire, il n'y aura pas de rendu de monnaie. Les avantages consommateurs Ticket E.Leclerc et remises immédiates en caisse attribués par le fournisseur sont délivrés pour son compte aux consommateurs par les centres E.Leclerc. Pour tout renseignement complémentaire sur les "Tickets E.Leclerc", adressez-vous en magasin.

Voir conditions sur www.e-leclerc.com

www.kenwood-electronics.fr

Au volant avec... **MARC OUAYOUN**

DIRECTEUR GÉNÉRAL DE
PORSCHE FRANCE



+23% depuis le début de l'année: le Macan booste les ventes de Porsche.

“Nos clients jugent le prix légitime.”

L'arrivée du Macan permet à Porsche d'afficher une insolente réussite commerciale... sans brader ses valeurs.

L'Auto-Journal: Douze ans séparent le Cayenne du Macan. Pourquoi avoir attendu aussi longtemps?

Marc Ouayoun: L'entreprise a été en difficulté dans les années 90 et reste petite en taille. À chaque lancement de gamme, il nous faut le temps de “digérer” l'investissement. En 2009, on a lancé la Panamera. Quatre ans après, on présente le Macan, qui a nécessité 500 millions d'euros d'investissement, hors coûts de conception.

L'AJ: Si c'était à refaire, lanceriez-vous le Macan avant?

M. O.: Non. Il était important de montrer que Porsche n'était pas uniquement une marque de sportives et de SUV.

L'AJ: Succès assuré, le Macan n'est-il pas volontairement cher?

M. O.: Il y a une valeur de marque qui justifie un positionnement au-dessus de nos concurrents, de l'ordre de 10 à 15%. Quand un client qui vient de la concurrence monte à bord du Macan, il achète sans vraiment se soucier du prix car il le considère comme légitime au vu des qualités du véhicule.

L'AJ: Le Macan est-il le modèle le plus rentable?

M. O.: Difficile à dire vu les investissements. Mais chez Porsche, chaque modèle doit être rentable.

L'AJ: Quelle typologie de client voyez-vous venir?

M. O.: Le Macan fait 90% de conquête. Les nouveaux clients viennent de partout, pas uniquement de SUV rivaux et quasiment pas du Cayenne. C'est une typologie plus jeune et plus féminine.

L'AJ: Ce SUV va-t-il faire passer Porsche à une autre dimension?

M. O.: Avec un prix moyen de 80 000 €, le Macan est sur un petit segment et reste quand même très exclu-

**OUI/
NON**

L'arrivée du Macan rend-elle la marque plus accessible?

non

Le barème du malus vous fait-il perdre des ventes?

non

Maintiendrez-vous toujours une certaine rareté?

oui

Travaillez-vous à simplifier l'ergonomie de vos modèles?

oui

sif. Cela devrait nous permettre de nous rapprocher, en France, des 5000 voitures annuelles contre 3000 en 2012. Cela ne change pas fondamentalement la physionomie de la marque.

L'AJ: Comment se porte la 911?

M. O.: Ses ventes baissent de 8% mais sa part de marché progresse. Elle va représenter 50% de son segment!

L'AJ: Le Cayman sera-t-il toujours dans l'ombre de la 911?

M. O.: Non, c'est en train de devenir un classique. Alors que la 911 a gagné en polyvalence, le Cayman est devenu la référence des petits coupés sportifs. Si on repense à la 911 des premières années, son positionnement était assez proche de celui du Cayman actuel.

L'AJ: Quel bilan sur votre offre hybride rechargeable?

M. O.: L'hybride grignote des parts au diesel et permet à Porsche d'intéresser à nouveau les entreprises. Sur le Cayenne, on a désormais 30% d'hybride.

L'AJ: Et sur le reste de la gamme?

M. O.: On est en phase de tests. Si on arrive à marier le cahier des charges d'une sportive avec cette technologie, dans un budget maîtrisé, on le fera.

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

M. O.: Je dirais Hermès, pour l'héritage et la capacité à se renouveler. Et Apple, pour l'équilibre forme/fonction.



Porsche cultive la rareté et préserve sa valeur résiduelle en ajustant offre et demande.

SES 3 VOITURES



PEUGEOT 205 GTI
La première



PORSCHE PANAMERA GTS
L'actuelle



PORSCHE 356 PRÉ-A
Le rêve

Fiat avec



NOUVELLE PANDA CROSS LE 4x4 DE POCHE.



GAMME FIAT PANDA 4x4 À PARTIR DE **12990€⁽¹⁾** SOUS CONDITION DE REPRISE

(1) Somme restant à payer pour l'achat d'une Fiat Panda 4x4 Pop 0.9 Twinair Turbo 85 ch Start/Stop™ neuve, déduction faite de 1600 € de remise Fiat et de 550 € de prime EcoFlat pour la reprise d'un véhicule de plus de 8 ans. Version présentée : Fiat Panda 4x4 Cross 0.9 Twinair Turbo 90 ch Start/Stop™, incluant l'offre : 16290 €. Offre non cumulable, valable jusqu'au 31/12/2014 dans le réseau Fiat participant. Tarif conseillé au 01/07/2014.

CONSOMMATION MIXTE (L/100 KM) ET ÉMISSIONS DE CO₂ (G/KM) : 4,9 et 114.



FABRICANT
D'OPTIMISME

L'équipe de L'Auto-Journal

LES ESSAYEURS



Guy L'Hospital



Mélina Priam



Stany Meurer



Pascal Richard

LES TECHNICIENS



Frédéric Haas



Vincent Coppin

Tous les modèles à l'essai

Alfa Romeo Giulietta.....	p. 70
Audi A6.....	p. 60
BMW i8.....	p. 72
Mercedes Classe S.....	p. 84
Opel Corsa.....	p. 80
Porsche 911.....	p. 72
Renault Twingo.....	p. 44
Smart Fortwo.....	p. 64
Volkswagen Jetta.....	p. 87

10000 km RENAULT TWINGO ■ p.44

“La Twingo fait son festival à Salzburg. Plus que la sonorité plaisante de son 3 cylindres, ce sont ses lignes qui attirent les regards.” *Stany Meurer*



YANN LEFEBVRE

1^{er} essai OPEL CORSA ■ p.80

“Cinq générations de front. De quoi mesurer les progrès réalisés par la nouvelle Corsa.” *Alan Froli*



PILOU

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



EN DIRECT DE MONTLHÉRY



CLÉMENT CHOULOT

“Batteries chargées, la BMW i8 permet de battre des records de consommation avec 4,5 l/100 km. Pas mal pour un coupé de 362 ch!” *Frédéric Haas*

“Dans un mouchoir ! Avec la Smart Fortwo, vous aurez la sensation unique de faire un demi-tour sur place...” *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 Flowtronic précis au 100^e de litre. La base de données AJ compte plus de 5 000 modèles.

Essai 10 000 km

RENAULT TWINGO ■ 0.9 Energy TCe 90 Intens ■ 14 300 €* ■

NOUVELLE GÉNÉRATION ■ *Bonus/malus inclus

En montagne,
le moteur s'est
montré courageux,
et la direction
au diamètre très
court s'est révélée
un atout.



Le pari de Renault d'offrir une nouvelle
Twingo radicalement différente
de ses devancières est audacieux.
Et pas gagné d'avance...



Un mois en Renault Twingo

Petite Twingo, peux-tu, à l'instar de tes devancières, te prévaloir d'une vraie polyvalence d'utilisation? Le discours de Renault l'affirmant se veut aussi rassurant que lénifiant. Alors nous avons tenu à le vérifier en infligeant à la Twingo 3 ce test impitoyable.

Par Stany Meurer Photos Yann Lefebvre

Ça y est, nous sommes enfin partis pour une aventure qui avait commencé autour d'une table par un débat concernant la version que nous allions utiliser pour cet essai hors norme, marque de fabrique de *L'Auto-Journal*. La question du jour? Fallait-il choisir la mécanique de base de 70 ch ou se tourner vers la 90 ch? Cette dernière, mieux taillée pour aborder notre test longue durée, où elle aurait à avaler beaucoup de kilomètres en ville, sur des routes de campagne mais aussi de montagne et sur autoroute en un laps de temps réduit, avait contre elle un tarif élevé. Notre dévolu s'est finalement porté sur la 90 ch, motivé par le critère d'une plus grande polyvalence d'utilisation sur le papier. Une qualité mise à mal dès le départ où il est apparu rapidement que, privée de coffre avant et d'un compartiment arrière modulable via une banquette coulissante chère à ses devancières, la nouvelle Twingo peinait à accueillir nos bagages. Comme nous n'étions que deux, notre tâche a été facilitée en condamnant l'espace réservé aux passagers arrière, facilement accessible grâce aux deux portes arrière,



Plus sucrée que salée, la Twingo? Probablement, et cela était voulu par Renault qui souhaitait lui offrir des qualités imbattables en ville, quitte à sacrifier d'autres aspects.



La silhouette de la Twingo est faite de courbes douces, à l'image de l'architecture novatrice de la gare de Liège, qui compte parmi les plus intéressantes au monde.



“La position de conduite est... particulière. Avec le plancher très haut, j’ai les jambes presque allongées!” **Florian Chopin**, rédacteur Nouveautés

inédites sur le modèle. À quatre personnes, évidemment, ce voyage aurait pris une tout autre tournure...

Définir une bonne position de conduite ne pose aucun souci pour autant que vous aimiez être assis haut. La faute en incombe au double plancher creux, très épais, imposé dès la conception (voir encadré p. 54).

UN CRUEL MANQUE DE RANGEMENTS

En voulant vider ses poches et ranger une petite bouteille d'eau, Yann, notre photographe, a constaté le manque de rangements flagrant infligé aux passagers avant. Le constat n'est d'ailleurs guère plus brillant à l'arrière, à une petite exception près: chaque contre-

porte peut accueillir deux grandes bouteilles d'eau. Faut-il voir là une mesure préventive pour éviter le risque de déshydratation pour les occupants arrière assis près du moteur?

Il faisait noir dans le garage, et encore plus à l'arrière de la Twingo! Si le plafonnier disposé près du rétroviseur éclaire bien la partie avant (il éblouit même le conducteur, à l'usage!), à l'inverse, il plonge dans l'obscurité la plus totale l'espace arrière: sa lumière ne pouvant passer le barrage des imposants sièges avant dont les dossiers massifs encombrant le champ de vision des passagers arrière.

En revanche, bon point pour la garde au toit généreuse disponible aux quatre places et mention “mesquine économie” pour l'absence de

À LA LOUPE

Four à bagages



Le compartiment moteur de la version 90 ch dispose d'un ventilateur qui est utilisé uniquement en phase de ralenti ou à l'arrêt du 3 cylindres dans des ambiances très chaudes. Son but? Réduire la température de l'essence dans la rampe d'injection. Alors que la température extérieure durant cet essai n'a jamais dépassé 24°C, celle relevée dans le coffre excédait en permanence la température de l'habitacle de 3°, avec des pointes comprises entre 12° (montagne) et 15° (ville)! Autant dire que nos bagages étaient chauds à l'extérieur comme à l'intérieur... Pour info, sous la mousse épaisse de 2,5 cm, la tôle nous a gratifiés d'une température comprise entre 35° et 66°. Tout cela ne laisse rien présager de bon en cas de fortes chaleurs et de canicule, ou après un passage au rayon des surgelés...



Le système stop/start est très paresseux. Il entre rarement en action. En revanche, il se révèle progressif et doux à l'usage. Beaucoup plus que ne l'est la pédale d'accélérateur.



La hauteur du seuil de chargement est importante (80 cm). Pratique pour appuyer les sacs à manipuler, beaucoup moins pour le reste.

poignée supérieure facilitant l'accès et la sortie du véhicule aux personnes les plus âgées. Circuler dans un parking souterrain s'apparente à un jeu d'enfant pour la Twingo. Pour peu, on prendrait un malin plaisir à jouer du petit volant (37 cm de diamètre) avec méplat inférieur pour essayer différents emplacements. Ces qualités, on les retrouve intégralement dans le cadre d'un parcours urbain. Bien aidée par un moteur suffisamment vif à bas régime, une boîte à la commande agréable (déjà vue sur des générations anciennes de

Clio et revue et adaptée pour tirer le meilleur profit du moteur arrière incliné à 49°) et une direction au diamètre ultracourt, la Twingo fait des miracles. Assez curieusement, le stop/start nous est apparu paresseux, coupant le moteur dans de trop rares occasions. L'insonorisation du petit moteur 3 cylindres turbocompressé est correcte alors que le confort de suspension se révèle à deux vitesses. Si les trains roulants digèrent bien la majorité des obstacles avec des mouvements de caisse nonchalants, ils supportent très mal



La vitre du hayon bénéficie d'un cadre de renfort. Plus solide mais aussi plus étanche et donc favorisant une meilleure insonorisation.

les saignées, cassis et autres pièges transversaux: l'avant secoue fortement et l'arrière rebondit, pas assez contrôlé en amortissement; le tout accompagné de bruits troublants! Dans ces conditions, le confort ne peut plus être considéré comme ferme, il devient tout simplement mauvais!

UN ABS CHATOUILLEUX MAIS EFFICACE

Sous l'emprise des puces électroniques, le freinage, efficace en termes de distance, du moins sur sol sec, ne pose aucun problème, sans pour autant s'affirmer comme un modèle de progressivité. En cas d'urgence (hypothèse d'un rond-point abordé trop rapidement, par exemple), il n'est pas facile de doser ses efforts sur la pédale centrale avec, pour résultat, un blocage des roues avant intempestif entraînant une amorce de "tout droit" rapidement contrecarrée par l'ABS. Dans la pratique, il n'y a guère de danger, même s'il plane une impression désagréable.

Une petite remarque au passage sur la course de l'accélérateur qui, dans l'état actuel, ne favorise pas une conduite harmonieuse mais plutôt hachée. Conscient du phénomène, Renault avoue travailler sur le problème. Toutes les remarques faites en ville s'appliquent à la conduite sur route, où la Twingo se révèle plutôt bien adaptée. La tendance au sous-virage et au combat permanent de l'électronique pour contrecarrer cette seconde nature – imposée par les réglages de châssis, la répartition des masses spécifique (45 % du poids seulement sur l'avant à vide), le moteur



Le toit ouvrant est remarquablement silencieux aux vitesses autorisées. Son étude soignée a également évité les courants d'air trop virulents.



OUBLIEZ LA TOUCHE

Le mode Eco est une fonction qui optimise la consommation de carburant et limite les émissions polluantes. Il agit principalement sur le moteur et la climatisation au prix d'une conduite vraiment molle.



PARFAIT... À L'ARRIÈRE

Si les prises USB et autres sont mal placées pour les passagers avant (car trop en amont sur la console centrale inférieure), elles sont parfaitement situées pour les occupants arrière.



MONTÉ SOUPLE

Le rangement central nomade bouge beaucoup et quitte son logement dès qu'un genou le touche. Creusé, son couvercle éjecte tous les objets déposés au premier virage: pas pratique.



FANTAISIE DE SÉCURITÉ

Pas de système d'aide au freinage d'urgence mais une alerte de franchissement de ligne qui fonctionne... à la demande et sur commande. Celle-ci se manifeste alors par un petit bruit discret que certains trouveront inaudible.



UN MUST
Le pack Confort (400 €) comprend la climatisation automatique et les capteurs de pluie et de luminosité. Une option que nous ne pouvons que vous recommander.

PAS VARIABLE

En version TCe 90, la Twingo dispose d'une direction à démultiplication variable qui la rend plus douce en ville et plus ferme ailleurs. Bien vu.

Présentation flatteuse... en apparence

Ce qu'on remarque d'emblée, c'est le petit volant à jante épaisse qui ne détonnerait pas sur une sportive, le pommeau du levier de vitesses issu du même univers et la forme sympathique du combiné d'instruments, réduit au minimum, mais suffisant, et de son encadrement.

La qualité des matériaux utilisés fleurant bon l'économie ne présage pas un excellent vieillissement : c'est regrettable sur une voiture qui s'affiche tout de même à près de 15 000 €.

Le rangement central nomade masque les

portegobelets, difficiles d'accès. L'emplacement choisi pour le kit anticrevaison est délirant et surtout impossible à deviner pour l'utilisateur occasionnel. Il se trouve sous le tapis de sol, côté passager, et il est abrité sous un couvercle fixé par deux vis ! S'il est possible de le dévisser facilement sans se contorsionner exagérément, le remettre en place relève du jeu de patience. De nuit, oubliez tout de suite l'exercice et rangez l'ensemble dans le coffre... ! En accessoire, Renault propose un accoudoir central fort pratique.

PROFIL DÉMÉNAGEUR

Si le dossier du conducteur s'incline via une molette, celui du passager préfère un levier. Le but ? Pouvoir le rabattre et autoriser ainsi le chargement d'objets longs (jusqu'à 2,30 m). Pas mal sur une voiture de 3,60 m de longueur !

Pas grand-chose à surveiller sinon la vitesse, le contenu du réservoir de carburant, une information sélectionnée sur l'ordinateur et l'allumage éventuel d'un voyant.



placé à l'arrière et la monte pneumatique (pneus nettement plus larges à l'arrière qu'à l'avant) – ne pouvant que se confirmer. Cette mise sous tutelle électronique est particulièrement flagrante sur sol mouillé, avec des interventions permanentes pouvant induire des effets castrateurs: on finit par se demander qui conduit vraiment le véhicule...

Il reste à s'interroger sur les capacités de la Twingo sur sol enneigé. Là, contrairement à ses devancières qui se jouaient de la difficulté, le nouveau modèle devrait se montrer sous un jour nettement moins flatteur si l'on en juge par les prestations limitées, dans ces conditions, des petites Smart avec qui elle partage une même logique d'implantation.

MÉCANIQUE DE BONNE VOLONTÉ

Sur les routes nationales, le confort de la Twingo reste très correct, à une remarque près: l'assise trop courte des sièges et leur implantation dans la coque font que les cuisses sont insuffisamment soutenues.

Juste un petit mot sur le système d'alerte de franchissement de ligne retenu. Fonctionnant sur commande (il faut l'enclencher manuellement à chaque redémarrage), donc quand vous prévoyez de vous... endormir (!), il ne corrige en rien les écarts de cap, se contentant de vous les signaler fort discrètement via un signal sonore presque inaudible! Voilà qui contraste singulièrement avec les interventions musclées des autres aides électroniques à la conduite.

En montagne, même au-delà des 2 500 m d'altitude du Grossglockner (en Autriche), où



Le confort des sièges avant n'est pas mal, il serait meilleur encore si leur assise soutenait davantage les cuisses. On note la disparition des appuis-tête réglables en hauteur.



La hauteur du seuil de chargement (80 cm) est supérieure à la moyenne, au contraire de la hauteur sous la tablette, nettement inférieure à celle de ses rivales. La largeur, en revanche, est intéressante.



C'EST OÙ, LA ROUTE?

Le format imposant des dossiers des sièges avant limite fortement le champ de vision vers la route des passagers arrière. Claustrophobes s'abstenir...

FIXE, HÉLAS!

La conception même de la Twingo empêche la possibilité d'une banquette arrière coulissante.

4 PLACES

La Twingo est homologuée pour 4 places seulement. La console centrale est là pour vous le rappeler.

PMU.FR

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



Téléchargez les **APPLICATIONS PMU.fr**

PMU (S.L.) - GREEN 75 507-958 - ILES PAYSIS

Disponible sur
pmumobile.fr

Disponible sur
App Store

JOUER COMPORTE DES RISQUES : ISOLEMENT, ENDETTEMENT... APPELÉZ LE 09 74 75 13 13 (APPEL NON SURTAXÉ).

elle nous a gaillardement emmenés, la Twingo nous a favorablement impressionnés par la bonne volonté de son moteur (il aurait fait mieux encore avec des rapports de transmission plus courts) et son agilité magnifiée par sa direction, qui constitue un véritable atout là où on ne l'attendait pas.

Bravo encore pour son éclairage, puissant et bien réparti. La Twingo marque, semble-t-il, une aversion aux divers remplissages. Passe encore pour ceux peu fréquents des bouchons des liquides de lave-glaces, frein et circuit de refroidissement – réalisables après avoir manœuvré le capot avant (pourquoi ne pas avoir choisi la solution de trappes, infiniment plus pratiques?) –, mais être resté fidèle à la formule d'un bouchon fermé à clé pour celui du carburant nous est apparu comme une solution technique héritée du siècle dernier!

L'AUTOROUTE ? TRÈS PEU POUR ELLE

Jusque-là, tout va bien et le bilan se dessine plutôt positif. Il reste à aborder l'épreuve de l'autoroute, un exercice pour lequel la Twingo n'a de toute évidence pas été conçue. Et cela se confirme d'emblée, non seulement par d'importants bruits de vent provenant de turbulences autour des rétroviseurs, mais

“J'ai trouvé cette Twingo particulièrement à l'aise en ville : elle se faufile, braque comme un vélo et ne manque pas de vitamines !” **Brice Perrin**, chef de la rubrique Actualités



HIGH-TECH TACTILE, COMPLET MAIS LENT



R-LINK AVEC PACK TECHNO

En finition Intens, la Twingo est équipée du système R&Go, moins sophistiqué que le R-Link. Ce dernier est facturé 1 000 € avec le pack Techno (qui comprend, entre autres, la caméra de recul).



ON VIENT DE RATER LA SORTIE...

Le système de navigation tarde à donner les informations, surtout en ce qui concerne les changements de direction. Celles-ci arrivent parfois trop tard, vous induisant en erreur.



INTÉRESSANT OU CULPABILISANT

Cet écran affiche la consommation mais vous informe aussi sur votre façon de rouler. Ce qui peut s'avérer une aide à la conduite responsable devient franchement culpabilisant si vous êtes pressé.



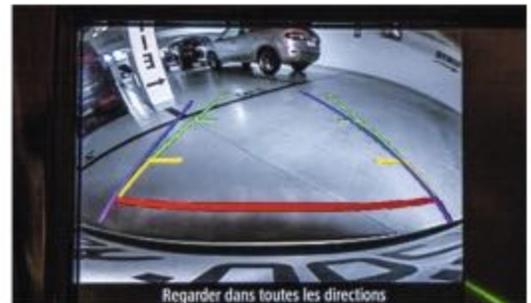
APPLICATIONS UTILES

Des pages jaunes à la météo en passant par l'actualité, la Twingo n'est pas avare en renseignements. La plupart des applications doivent être utilisées lorsque le véhicule est à l'arrêt.



CHASSEUSE DE RADARS

C'est l'application qui a fait le succès de R-Link. Très utile par les temps qui courent, Coyote Series peut fonctionner en arrière-plan. Il faut prendre le temps de définir les alertes.



L'ŒIL DE MOSCOU

Même si la qualité de l'image n'est pas d'une haute définition, la caméra de recul se révèle d'une aide appréciable lors des manœuvres. Elle fait partie du pack Techno, disponible en option (1 000 €).

Préservez tous les plaisirs
du Roquefort SOCIÉTÉ®
comme dans sa cave.



Cave Saveur SOCIÉTÉ®



Nouvelle fermeture plus pratique - Conservation idéale - Plateau de service



GOÛTEZ TOUS LES PLAISIRS DE LA LÉGENDE



Floquez notre recette
de Muffins aux raisins





Le grand toit ouvrant dégage largement le pavillon. À l'usage, les passagers arrière en profiteront au moins autant que ceux de l'avant.



Il ne faut pas beaucoup de place à la Twingo pour se parquer. Et à peine plus d'espace pour réaliser les manœuvres. Imbattable sur ce terrain.

plus précisément lors du dépassement du premier camion venu. L'effet de "déventage" vous impose à apporter une correction de trajectoire. La tenue de cap s'avère donc délicate ! Pour le conducteur, ce n'est non seulement pas agréable, mais cela se complique avec une direction électrique au ressenti peu naturel, avec un rappel perfectible et un autocentrage qui pratique le flou. À moins d'être un adepte de la conduite des américaines des années 60, dont la manipulation du cerceau s'apparentait à celle du frisbee, ou de se souvenir d'une balade passée derrière le volant de la Dauphine de grand-papa, il y a peu de chance que vous appréciiez cette conduite sur le fil du rasoir, en état de veille permanent, avec d'incessantes corrections à apporter sur le volant.

TECHNIQUE

Pas d'électrique...

Le plancher creux d'une épaisseur de 18,4 cm a été conçu pour intégrer des batteries... qui n'habiteront jamais cet espace dans la Twingo mais que, accord industriel oblige, pourra accueillir la cousine Smart pour sa variante électrique ! Chantre de la voiture électrique, Renault a donc offert à son partenaire Mercedes une plate-forme spécifique dont il ne tirera personnellement aucun profit direct !

Le toit ouvrant en toile (en option, 1 000 €) se montre silencieux en position fermée comme ouverte (beaucoup plus en tout cas que celui des Citroën C1 et Peugeot 108). Il ne peut, en revanche, être manipulé que jusqu'à 110 km/h (120 km/h pour le tandem PSA). Dernière précision : ses dimensions sont plus réduites (71 cm en largeur et 68 cm en longueur, contre respectivement 80 cm et 76 cm).

UNE VITESSE MAXI BRIDÉE

Après notre escapade en montagne, mon cou, balayé par le froid, a souffert. Et je tousse. La Twingo aussi, sur cette autoroute allemande en pente... Que se passe-t-il ? Renault ne s'en est pas vanté mais il a bridé sa vitesse maximale à 160 km/h ! Si vous arrivez progressive-

"À vive allure, la tenue de cap de la Twingo manque de sérénité. Et je ne vous parle pas de dépasser un camion..." **Guy L'Hospital**, rédacteur en chef adjoint





Bien campée sur ses roues en 16 pouces (impossibles à chaîner en hiver), la Twingo révèle un comportement sûr, voire amusant. Le prix du remplacement des pneus sera, lui, moins drôle...



Plancher haut, lunette inclinée et chaleur ambiante font que toutou est interdit de séjour dans le coffre de la nouvelle Twingo!



PLUS

- Diamètre de braquage exceptionnel
- Moteur courageux
- Agilité en ville



MOINS

- Guère adaptée à l'autoroute
- Modularité revue à la baisse
- Plancher de coffre "chauffant"

Attention aux bordures de trottoirs : les pneus à profil bas et les jantes à bord affleurant se montrent très vulnérables à ces obstacles.

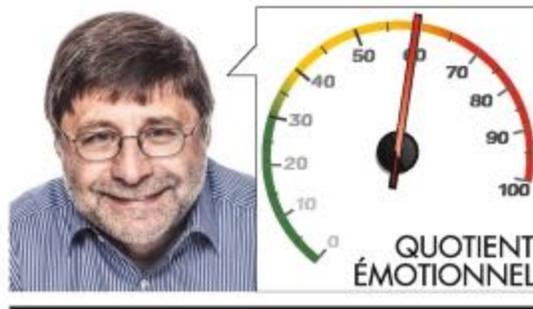
ment à cette vitesse, le système vous ralentit de façon presque imperceptible. En revanche, si vous franchissez rapidement la limite, le rupteur intervient brutalement. Certes, on s'habitue à tout et aussi à la conduite particulière de la Twingo sur l'autoroute, y compris à l'approche de sa vitesse maxi, là où cela est autorisé. Mais tout cela manque de naturel, de quiétude. En un mot, de sérénité. Alors que les Twingo précédentes pouvaient être mises entre toutes les mains, celle-ci réclame une sorte d'apprentissage et vous oblige à appliquer des gestes amples ainsi qu'une conduite coulée.

Si toutes les voitures apprécient un bon rodage, la Twingo se montre davantage sensible à cet usage. C'est un des enseignements majeurs appris lors de ce long voyage.

À l'issue de notre boucle, où nous avons consommé en moyenne 6,7 l/100 km (rien d'exceptionnel pour une citadine), elle s'est révélée sous un jour nettement plus favorable, avec un moteur plus volontaire et plus doux. Le freinage, pour sa part, a montré d'étranges signes prématurés de fatigue, avec des disques voilés au terme d'un périple mené à une allure soutenue mais en aucun cas éloignée d'un usage que l'on pourrait qualifier de normal.

L'avis de Stany Meurer

Pour la ville, elle est parfaite. Sur route, elle se défend avec les honneurs. Sur autoroute, la nouvelle Twingo n'est clairement pas dans son élément. Vous voulez que je vous dise ? La nouvelle Twingo ? Elle a tout... d'une petite, n'en déplaise à Renault !



stany.meurer@mondadori.fr

EN DÉTAIL

La conduite

AGRÈMENT ★★★★★

Moteur volontaire mais bridé ; boîte à 5 rapports longs dont la commande est précise. Direction au rendu peu naturel mais au diamètre de braquage très court. Tenue de cap délicate sur autoroute.

SÉCURITÉ ★★★★★

Rien à craindre pour la conception de la coque et la protection des passagers. La voiture est contrôlée par des aides électroniques qui entrent en action très tôt. Sur sol glissant, l'affaire se corse.

PERFORMANCES ★★★★★

La Twingo se défend mieux à l'accélération qu'en reprises. Passé les 400 m, le moteur s'essouffle rapidement. La vitesse maxi est bridée à 160 km/h.

La vie à bord

CONFORT ★★★★★

Les suspensions sont correctes sauf sur des saignées et autres cassis. Les assises des sièges sont trop courtes. Insonorisation perfectible, bruit du moteur quelconque et vibrations importantes au ralenti.

HABITABILITÉ ★★★★★

C'est bien. À l'avant comme à l'arrière les passagers disposent de beaucoup de place pour les jambes. La garde au toit est généreuse. Le volume de coffre est médiocre et sa modularité quelconque.

QUALITÉ ★★★★★

Pas terrible, ni pour les matériaux utilisés (uniquement des plastiques durs, vite griffés), ni pour la qualité de fabrication, avec des mousses éprises de liberté et un bac de rangement nomade qu'un simple coup de genou suffit à déloger...

Budget

COÛT À L'ACHAT ★★★★★

Plus de 15 000 € avec le toit ouvrant, l'addition est salée pour une voiture à vocation essentiellement citadine et dont la polyvalence d'utilisation reste à démontrer. En outre, sa présentation intérieure relève plutôt du domaine du low cost.

COÛT À L'USAGE ★★★★★

La consommation n'est pas géniale, 6,7 l/100 km en moyenne durant cet essai. Certains consommables comme les pneus réservent des surprises désagréables. Côté garantie, c'est le minimum légal.



LA TECHNIQUE

Placé à l'arrière, le 3 cylindres a été incliné de 49° pour abaisser le centre de gravité. Le train arrière est d'inspiration Smart et revu par Renault pour encaisser le couple du moteur. Par rapport à sa devancière, l'amplitude de braquage des roues est passée de 30° à 45°.

Moteur

Puissance maxi	■ 90 ch à 5 500 tr/mn
Couple maxi	■ 135 Nm à 2 500 tr/mn
Type	3 cyl. en ligne, turbo essence
Cylindrée / Puissance fiscale	898 cm ³ / 4 CV

Transmission

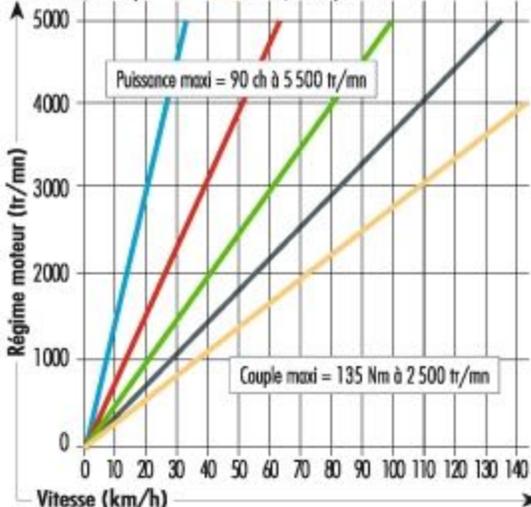
Type	aux roues arrière
Boîte / nombre de rapports	manuelle / 5

→ **Diagramme des vitesses**

Si les trois premiers rapports permettent d'évoluer sereinement en ville, les deux derniers s'allongent exagérément. Impossible de tenter un dépassement sans user de la boîte de vitesses.

Vitesse à 1 000 tr/mn

En 1^{re} = 7,12 km/h En 2^e = 12,96 km/h En 3^e = 20,09 km/h
En 4^e = 27,46 km/h En 5^e = 35,96 km/h



Châssis

Direction	à crémaillère, assistance électrique
Diamètre de braquage	■ 9,1 m
Suspensions AV	pseudo-McPherson, ressorts hélicoïdaux + barre antiroulis
Suspensions AR	essieu rigide type DeDion, ressorts hélicoïdaux
Freins AV / AR	disques ventilés / tambours
Pneumatiques AV / AR	185/50 HR 16 / 205/45 HR 16
Roue de secours	kit anticrevaillon

Dimensions / poids

L/l/h/empattement	3,60 / 1,65 / 1,56 / 2,50 m
Poids / tractable freiné	1 006 kg / non homologué

LA CONDUITE

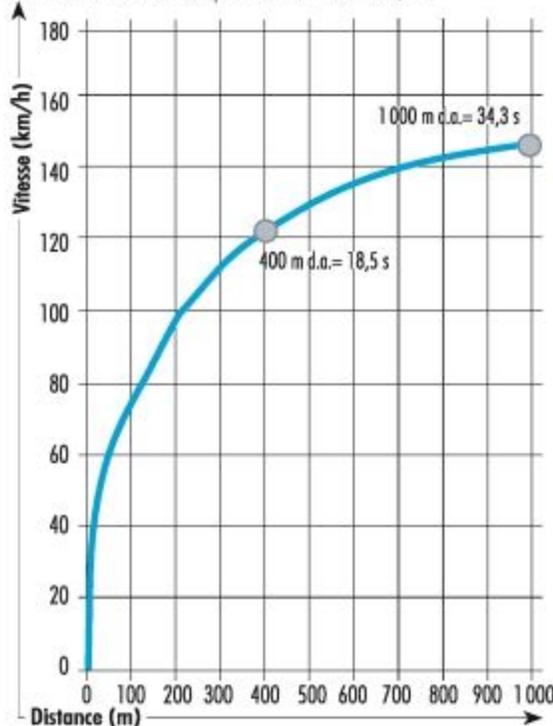
Vibrant au ralenti, le moteur se montre plus souple et vif à bas régime que vraiment puissant. La boîte de vitesses, au rapport final fort long, est plutôt précise et agréable à manipuler. Remarquable en ce qui concerne son diamètre de braquage, la direction manque de précision alors que son autocentrage autour du point zéro et son ressenti peu naturel laissent à désirer. La tenue de cap reste très perfectible : un défaut flagrant sur autoroute.

Performances

1 000 m départ arrêté	■ 34,3 s
400 m départ arrêté	■ 18,5 s
0 à 100 km/h	■ 12,2 s
Vitesse maxi*	■ 159 km/h*

→ **Courbe d'accélération**

Sur les premiers rapports de boîte, la Twingo donne le change. Hélas, à partir de la 4^e vitesse, la démultiplication exagérée calme les ardeurs du petit 3 cylindres. Notez que la vitesse maxi est bridée électroniquement à 159 km/h.



Reprises

90 à 130 km/h en 4 ^e /5 ^e	■ 13,2 s / 20,3 s
Temps minimum pour dépasser un camion roulant à 90 km/h en 4 ^e	■ 15,4 s
Distance minimum pour dépasser un camion roulant à 90 km/h en 4 ^e	■ 482 m

Freinages

Depuis 50 km/h	■ 10 m
Depuis 90 km/h	■ 33 m
Depuis 130 km/h	■ 67 m

→ **Tests sécurité aj**

ÉVITEMENT EN VILLE

Ce test simule un évitement en ville (ouverture d'une portière), en freinant sur sol mouillé. Freinage long (13,5 m) jusqu'à 50 km/h puis échec ensuite. Ce n'est pas terrible et démontre les limites de cette implantation mécanique. En hiver, il faut s'attendre à pire encore sur sol enneigé. **VERDICT** ■



LEVER DE PIED EN COURBE

Toujours sur sol humide, ce test consiste à lever brutalement le pied de l'accélérateur en virage. Sous contrôle strict de l'électronique, l'ESP a ruiné notre test en limitant d'emblée la vitesse à 47 km/h, rendant impossible la manœuvre dans les conditions de l'exercice. La Twingo réussit donc l'épreuve mais bien en dessous de la vitesse désirée. **VERDICT** ■



ÉVITEMENT SUR AUTOROUTE

Ce test reproduit un brusque changement de file. Il est effectué entre 100 km/h et 120 km/h. Jusqu'à 110 km/h, aucun problème majeur sinon des amorces de sous-virage (en entrée) puis de survirage (en sortie) corrigées par l'ESP. À partir de 120 km/h, le survirage devient très prononcé. À 130 km/h, la voiture ne passe pas l'épreuve. **VERDICT** ■

FACE À LA CONCURRENCE

	Hyundai i10 1.2 87 ch Pack Sensation	Peugeot 108 1.2 VTi 82 ch Allure
Puissance maxi (ch à tr/mn)	87 à 6 000	82 à 5 750
Couple maxi (Nm à tr/mn)	120 à 4 000	116 à 2 750
Moteur	4 cyl. en ligne, essence	3 cyl. en ligne, essence
L/l/h/empattement (m)	3,66 / 1,66 / 1,50 / 2,38	3,48 / 1,62 / 1,46 / 2,34
1 000 m d. a. (s)	34,3	33,9
Vitesse maxi (km/h)	163	164
90/130 km/h en 4^e / 5^e (s)	16,2 / 24,3	13,6 / 19,9
Prix / bonus-malus (€)	13 200 € / 0 (114 g/km)	14 400 € / 0 (99 g/km)
Conso. moyenne (l/100 km)	6,6	5,7
Le verdict de L'Auto-Journal	★★★★☆	★★★★☆



Son 4 cylindres manque un peu de répondant, la consommation reste élevée, mais l'i10 progresse en finition, confort et habitabilité.



L'ambiance intérieure est plaisante, l'équipement moderne. Le petit 3 cylindres fait du bon travail mais le confort reste ferme.

A0. 50 critères de performances pour 2 lettres de noblesse.



A0 : pneumatiques d'Origine Audi

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

LA VIE À BORD

En habitabilité, la Twingo ne redoute aucun adversaire. À l'avant comme à l'arrière, la garde au toit est somptueuse. Si le volume de coffre est correct par rapport à la concurrence, il n'offre pas les mêmes possibilités d'utilisation que ses devancières.

Coffre

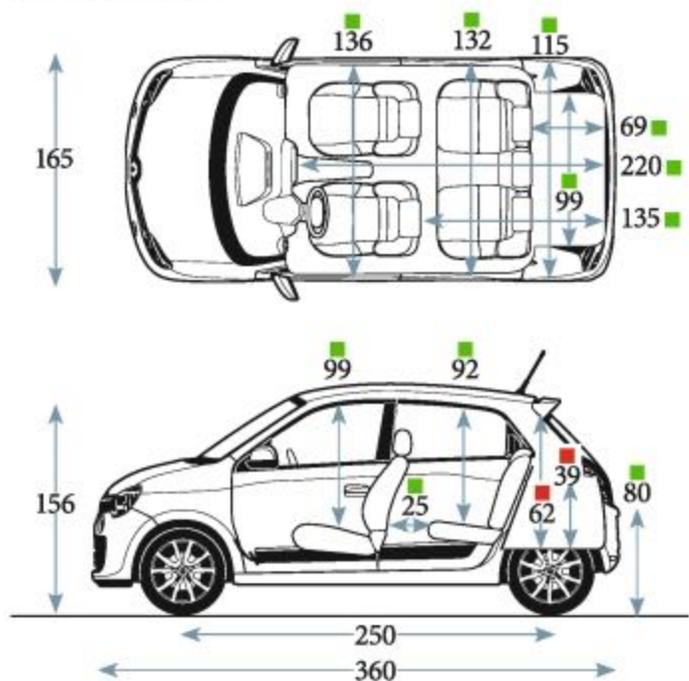
Volume	■	205-225 dm ³ *
--------	---	---------------------------

*Dossiers inclinables.

Niveau sonore

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

Dimensions (en cm)



Test éclairage aj

Type projecteurs	halogène
Puissance codes (à 25 m) / phares (à 70 m)	44 lux / 20 lux



ARNAUD SAUNIER

Les projecteurs de la Twingo sont efficaces, aussi bien en codes qu'en phares. On notera que lors du passage de codes en phares, une coupure franche a lieu sur la partie basse au profit d'un faisceau plus puissant sur longue distance. Bien entendu, sur une citadine de cette catégorie, pas question de xénon ou de phares directionnels, mais on s'en passe très bien et surtout on ménage son portefeuille en cas de réparation!

VERDICT ■

Test climatisation aj

De série, la finition Intens comprend la climatisation manuelle. En option moyennant 400 €, le pack Confort vous offre la climatisation automatique monozone ainsi que les capteurs de pluie et de luminosité : un supplément raisonnable sur lequel il serait vraiment dommage de faire l'impasse. Le système s'est révélé facile à utiliser et relativement efficace (il n'a rien pu faire... pour contrer la montée en température dans le coffre!), étant entendu que ce parcours ne s'est pas déroulé par temps de canicule. **VERDICT** ■

LE BUDGET

La Twingo 0.9 Energy TCe 90 Intens s'affiche à 14 300 €. C'est excessif pour une petite citadine de grande série à l'usage limité. Renault est donc gourmand, une théorie qui se confirme en examinant le tarif de certaines options, comme le toit ouvrant en toile proposé à 1 000 €. À l'usage, la Twingo ne se distingue pas par une consommation basse (5,9 l/100 selon nos mesures, soit la consommation moyenne d'un... Nissan Qashqai 1.5 dCi 110!). Quant aux garanties, le constructeur se contente du minimum légal.

Prix	■	14 300 €
Loyer** (2 ans, 20 000 km)	■	314 €
Bonus / malus (CO ₂)	■	0 € (99 g/km)
Garantie	■	2 ans, kilométrage illimité

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

Équipements de série ■

4 airbags, aide au démarrage en côte, alerte de franchissement de ligne, banquette AR rabattable 50/50, contrôle de pression des pneus, ESP, feux de jour à LED, fixations Isofix, jantes en alliage 15 pouces, mode Eco, ordinateur de bord, phares antibrouillard, radio Connect R&Go avec support téléphone et commandes au volant, régulateur/limiteur de vitesse, rétroviseurs extérieurs dégivrants à réglages électriques, siège conducteur réglable en hauteur, siège passager à dossier rabattable, stop/start, vitres AV électriques, volant réglable en hauteur...

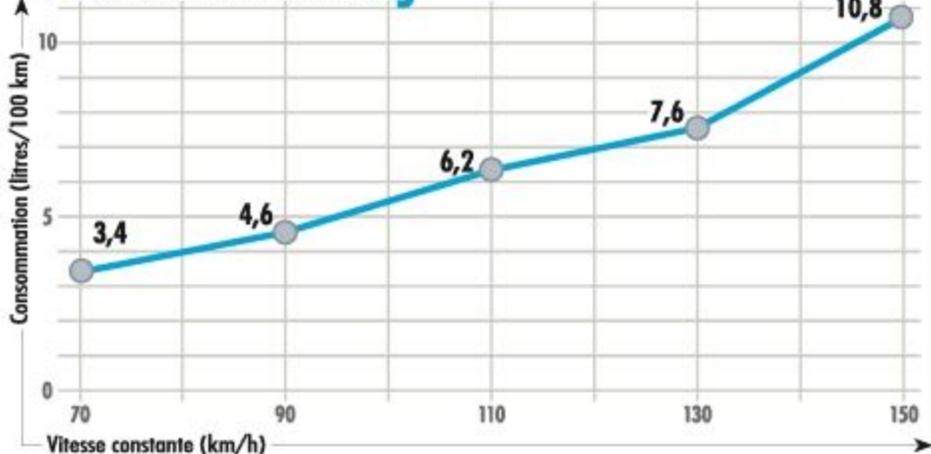
Options

Aide au parking AR	250 €
Élargisseurs d'aile	500 €
Jantes 16 pouces	300 €
Pack Confort (1)	400 €
Pack Techno (2)	1 000 €
Peinture spéciale ou métallisée	de 200 à 570 €
Prééquipement service connecté	150 €
Toit ouvrant en toile	1 000 €

(1) Climatisation automatique + capteurs de pluie et luminosité.

(2) R-Link Evolution, 2 HP + 1 caisson de basses, rangement central avec prise USB et caméra de recul.

Test consommations aj



Moyenne (l/100 km)	■	5,9	Ville (l/100 km)	■	6,1	Route (l/100 km)	■	5,5
Autoroute (l/100 km)	■	6,2	Autonomie	■	593 km	Capacité du réservoir	■	35 l

Comme on peut le constater, la courbe de consommation grimpe très rapidement au-dessus de 110 km/h, ce qui confirme la médiocre polyvalence d'utilisation de la Twingo et, en tout cas, sa réticence à être utilisée à grande vitesse sur autoroute. Dans tous les cas, les chiffres ne sont pas exceptionnels et le petit 3 cylindres ne brille par aucune qualité en matière de consommation. En ville, la relative paresse du stop/start ne l'aide guère. Sur route et autoroute, il n'est avantagé ni par la carrosserie étroite et haute ni par les pneumatiques à larges sections. La concurrence fait mieux. **VERDICT** ■

LA GAMME

Moteurs / Prix (en €)	Life	Zen	Intens	SL Edition One
SCe 70	10 800 €	12 300 €	13 300 €	—
SCe 70 stop/start	—	12 600 €	13 600 €	—
Energy TCe 90	—	13 300 €	14 300 €	15 700 €

Pays de fabrication : Slovénie

19 novembre > 27 décembre 2014



~~119€90~~
99€90 - 30€ remboursés⁽¹⁾ soit **69€₉₀**

JVC KD-R852BT

4x50W. Lecture, pilotage et charge iPod® / iPhone® / smartphone Android*. Kit mains-libres Bluetooth® avec fonction audio-streaming et micro déporté. (152800)



109€90
-25€ remboursés⁽²⁾ soit **84€₉₀**

SONY MEX-N5000BT

4x55W, MP3, WMA. Lecture, pilotage et charge iPod®/iPhone®/Android*. Téléphonie mains-libres Bluetooth® avec micro déporté. Connectez votre smartphone grâce aux technologies NFC par simple contact et Bluetooth® pour profiter de toutes vos musiques numériques ! (152258)



~~149€90~~
139€90 - 40€ remboursés⁽³⁾ soit **99€₉₀**

PIONEER DEH-X5700BT

4x50W. Lecture, pilotage et charge iPod®/iPhone®, smartphones Android*. Kit mains-libres Bluetooth® avec fonction audio streaming et micro déporté. Fonction Mixtrax : effets de lumière et mix audio DJ. (157274)

iPod®, iPhone® sont des marques d'Apple inc., déposées aux Etats-Unis et dans d'autres pays. *Android : lecture via USB, compatible avec les appareils Android disposant du mode MTP (marque Pioneer) ou du mode stockage de masse (autres marques). (1) Offre de remboursement différée de 30€ pour l'achat d'un autoradio JVC KD-R852BT, du 19/11/2014 au 18/01/2015. Voir conditions en magasin ou sur feuvert.fr (2) Offre de remboursement différée de 25€ pour l'achat d'un autoradio Sony MEX-N5000BT, du 01/11/2014 au 31/12/2014. Voir conditions en magasin ou sur www.sony.fr/nos-promotions (3) Offre de remboursement différée de 40€ pour l'achat d'un autoradio Pioneer DEH-X5700BT, du 15/11/2014 au 03/01/2015. Voir conditions en magasin ou sur www.pioneer.fr

FEU VERT S.A.S. / RCS LYON B 327 359 980 - ©GIS - ©sp4764 - ©podsolnykh - Fotolia.com

Musicalement
c'est parfait,
économiquement
c'est encore mieux !



FeuVert

Retrouvez toute notre sélection et nos conseils sur FeuVert.fr

Plus de 310 centres auto en France

1^{er} essai **AUDI A6** ■ 2.0 TDI 190 Ultra S tronic 7 S line ■ **50750 €*** ■ **RESTYLAGE** ■

(*Bonus/malus inclus)



Le plus impressionnant dans l'A6 ? La capacité de la jauge à ne pas



Discrète évolution

La nouvelle A6 n'est pas vraiment... nouvelle. Il s'agit d'une douce évolution du type, dont les améliorations majeures portent essentiellement sur l'esthétique et l'infodivertissement. Mais pas uniquement.

Par Stany Meurer Photos Denis Meunier

La nationale est belle, son tracé est fait de courbes rapides et le trafic s'avère peu dense. Le genre de route que la légère A6 – moins de 1 700 kg pour une berline de cette catégorie, c'est remarquable – affectionne particulièrement. Car elle peut y faire étalage de tout son talent, notamment de sa facilité déconcertante à avaler les kilomètres, sa jauge à carburant semblant condamnée à l'immobilisme. À bord, tout en m'appliquant à la conduite, mes neurones fonctionnent à plein rendement. Dans ma tête, les idées se bousculent. Tantôt au sujet de cette A6, tantôt au sujet d'Audi. Une marque qui fait rêver dans la galaxie automobile et alimente volontiers toute conversation. Pour son image en or qui lui vaut un succès planétaire mais aussi pour son destin exceptionnel, qui la vit passer du quasi-anonymat à la référence du marché des premium. La nouvelle A6 s'inscrit parfaitement dans la logique que le constructeur donne à son appellation Ultra: l'excellence générale et, plus particulièrement, la meilleure efficacité possible en termes de performances et de consommation.

UN DIESEL MIRACULEUX

Avec une A6 animée par un 4 cylindres 2 l turbo diesel développant 190 ch et consommant à peine plus de 4 l/100 km en moyenne (chiffre constructeur), on se dit qu'ils sont décidément très forts, du côté d'Ingolstadt, et qu'ils n'usurpent pas les appellations... Lors d'accélération débridées, le moteur, costaud, sollicite à ce point le train avant pourtant équipé de plantureux pneus de 255 mm de large – et de 19 pouces de diamètre: aïe la facture! – que ce dernier en vient à bégayer sous les effets de couple. Au chapitre des critiques, puisque nous y sommes, signalons également que la boîte automatique S tronic n'est pas aussi onctueuse qu'on le rêverait (son "lissage" a été quelque peu sacrifié sur l'autel



bouger alors que les kilomètres défilent...



L'A6 2.0 TDI 190 Ultra est taillée pour la route. C'est une grande berline faite pour durer, en osmose parfaite avec son époque.

PLUS

- Moteur puissant et économique
- Comportement routier
- Finition remarquable

MOINS

- GPS piégeux
- Boîte un peu sèche
- Prix costaud

des normes écologiques) et que le système de navigation annonce un peu trop tardivement les changements de direction.

La cure de jouvence opérée sur l'A6 vise à remettre à jour le modèle pour lui permettre de mieux supporter les attaques des BMW Série 5 et Mercedes Classe E. Sur le plan esthétique, la nouvelle Audi est plus longue de 17 mm que la précédente version. Elle voit sa calandre modifiée, ainsi que ses feux avant et arrière, sans oublier la forme des prises d'air, des bas de caisse et des sorties d'échappement. À noter: l'arrivée des phares à LED ou à faisceau matriciel en option. En matière d'infodivertissement, le système MMI a lui aussi progressé avec l'arrivée d'un microprocesseur deux fois plus puissant.

Sous le capot, les moteurs ont été revus pour respecter la norme Euro 6, et leur taux d'émission a été réduit jusqu'à 22 % dans l'hypothèse la plus favorable. On notera encore l'arrivée d'une nouvelle boîte manuelle à 6 rapports et la disparition de la Multitronic, souvent critiquée pour sa fiabilité, remplacée par une S tronic à 7 vitesses.

DES RESSORTS EN PLASTIQUE

Mais la plus belle trouvaille, Audi la réserve dans un premier temps à la seule variante A6 Avant 2.0 TDI Ultra de 190 ch, sous la forme de ressorts hélicoïdaux en matière plastique renforcée de fibres de verre (une première mondiale), développés par le groupe italien Sogefi, montés en lieu et place des éléments en acier. Par rapport à ceux-ci, le gain de poids obtenu est d'environ 4,4 kg. Une innovation technique qui devrait, à n'en pas douter, se généraliser prochainement et équiper toutes les autres versions. Quant aux motorisations hybrides, Audi les annonce pour le milieu de l'année prochaine.



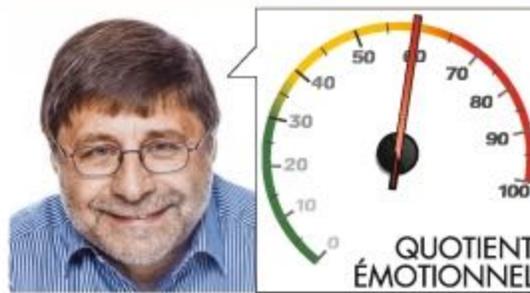
La boîte robotisée double embrayage S tronic à 7 rapports remplace avantageusement la Multitronic, qui n'était pas très convaincante.



La finition S line offre un peu de fantaisie à la présentation austère de l'A6. Sans excès, la touche sportive sied bien à cette berline.

L'avis de Stany Meurer

L'évolution subie par l'A6 est trop timide pour qu'on en soit retourné. Celle-ci reste une valeur sûre, idéale sur le plan fiscal et à la pompe dans cette version 2.0 TDI Ultra 190. Pas de grand frisson, juste la satisfaction de rouler dans un produit bien fait.



stany.meurer@mondadori.fr

**Audi A6 2.0 TDI
190 Ultra S tronic 7 S line**

LA TECHNIQUE

Moteur puissant et économique. Boîte robotisée double embrayage à 7 rapports. Transmission sur les roues avant. Disques ventilés à l'avant seulement.

Moteur / Transmission

Puissance maxi	■ 190 ch de 3 800 à 4 200 tr/mn
Couple maxi	■ 400 Nm de 1 750 à 3 000 tr/mn
Type	4 cylindres en ligne diesel, turbo
Cylindrée / Puissance fiscale	1 968 cm ³ / 10 CV
Transmission	aux roues avant
Boîte / nombre de rapports	robotisée double embrayage / 7

Châssis

Direction	crémaillère, assistance électromécanique
Diamètre de braquage	■ 11,9 m
Suspensions AV / AR	double triangulation / essieu à bras trapézoïdaux
Freins AV / AR	disques ventilés / disques
Pneumatiques AV / AR	255/40 R 19
Roue de secours	temporaire

Dimensions / Poids

L/l/h/empattement	4,94/1,88/1,46/2,92 m
Poids / tractable freiné	1 660 kg / 2 000 kg

LA CONDUITE

Moteur tonique, au point de saturer le train avant. Boîte agréable. Direction bien calibrée. Freinage qui inspire confiance. Châssis efficace.

Performances*

0 à 100 km/h	■ 8,2 s
Vitesse maxi	■ 232 km/h

LA VIE À BORD

Finition Audi rendant tout commentaire superflu. Voiture encombrante et pourtant peu spacieuse à l'arrière. Coffre volumineux.

Coffre*

Volume du coffre	■ 530 dm ³
------------------	-----------------------

LE BUDGET

Prix élevé, équipement complet, options nombreuses et coûteuses. Pas de malus. Faible consommation. Attention au budget pneus. Garanties minimales.

Prix	■ 50750 €
Loyer (2 ans, 20 000 km)	■ NC
Bonus / malus (CO ₂)	■ 0 € (113 g/km)
Garantie	■ 2 ans, kilométrage illimité

Équipements de série ■

6 airbags, aide au stationnement AV/AR, capteurs luminosité/pluie, contrôle de la pression des pneus, clim auto bizona, GPS, jantes alliage 19 pouces, projecteurs Xénon Plus, régulateur de vitesse, rétros ext. rabattables à réglages élec., rétro intérieur électrochrom., sellerie cuir/Alcantara, volant cuir multifonction réglable en hauteur et en profondeur...

Options

Accès/démarrage sans clé (405 €), affichage tête haute (1 690 €), assistance maintien de trajectoire (675 €), lecture panneaux de signalisation (190 €), Park Assist (485 €), peinture spéciale (1 110 à 3 220 €), phares à LED (1 725 €), régul. de vitesse adaptatif (1 790 €), sellerie cuir (1 050 €), surveillance angles morts + correction (615 €), suspension pneum. (1 885 €), toit ouvrant (1 390 €)...

Consommations

Mixte	■ 4,3 l/100 km
Urbaine / Extra-urbaine	■ 4,8 / 4 l/100 km
Autonomie / Réservoir	■ 1 690 km / 73 l

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

*Données constructeur

Pays de fabrication : Allemagne

LA NOTE TECHNIQUE ★★★★★

Ensemble moteur/boîte parfait pour un gros rouleur. Faible consommation. Insonorisation remarquable et excellent confort. Comportement routier efficace.



Sur le plan esthétique, les retouches sont subtiles, histoire de ne pas déclasser le modèle original.

EN CE MOMENT, BEAU TEMPS SUR VOS PROJETS.

DÉCOUVREZ
AUSSI
L'ASSURANCE
AUTO CETELEM*



35°

VENT :
E à 10 km/h



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 proposé par BNP Paribas Personal Finance, S.A. au capital de 453 225 976 € Siège social : 1, boulevard Haussmann - 75318 Paris Cedex 09 - 542 097 902 RCS Paris, agissant en qualité de Société de courtage d'assurances sans obligation d'exclusivité : liste des entreprises d'assurances partenaires disponible sur simple demande - N° ORIAS 07 023 128 : registre des Intermédiaires d'assurance (ORIAS) librement accessible au public 1, rue Jules Lefebvre - 75431 Paris Cedex 09 et sur le site www.orias.fr. Sociétés soumises à l'Autorité de Contrôle Prudentiel et de Régulation : 61, rue Taitbout - 75009 Paris. Cetelem est une marque de BNP Paribas Personal Finance.

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

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



Rendez-vous sur
cetelem.fr

(coût de connexion selon opérateur)



PLUS RESPONSABLES, ENSEMBLE



Appelez nos conseillers au
0 800 200 100

(appel gratuit depuis un poste fixe)

Fidèle à ses principes

Produit de la collaboration entre Renault et Daimler, la nouvelle Smart Fortwo prend cependant bien soin de ne pas altérer la formule qui a fait son succès. Cela ne l'empêche pas de surprendre son monde, pour le pire mais aussi pour le meilleur.

Par Camille Pinet Photos Christian Martin



GAMME

Fourfour : le retour inattendu

Qui se souvient de l'éphémère Smart Fourfour, une citadine polyvalente, produite de 2004 à 2006, qui partageait sa plate-forme et sa mécanique avec la Mitsubishi Colt? Smart ressort pourtant le patronyme pour un dérivé à 4 portes de la Fortwo, encore plus proche de la Renault Twingo avec qui elle partage le même empattement. Elle s'en distingue cependant par un positionnement un peu plus haut de gamme, avec notamment un catalogue d'options beaucoup plus fourni. Mais que reste-t-il à la petite Renault?



La Fortwo reste une Fortwo mais son profil évolue considérablement, avec l'apparition d'un petit capot, qui se dépose à la main, comme sur la Renault Twingo. Son gabarit, lui, ne change pas.



Les sièges, eux aussi communs avec ceux de la Twingo, se montrent plutôt fermes.



La Fortwo conserve son hayon en deux parties. La partie inférieure supporte 100 kg.

surprendre ceux qui sont habitués à sa forme monovolume. Elle ne grandit pas pour autant, sa longueur restant fixée à 2,69 m. La Fortwo reste la voiture la plus courte du marché, et en ville c'est un atout imparable. Si elle reste prisonnière des embouteillages, elle réduit à néant la corvée du stationnement: il y a toujours une place pour elle et son rayon de braquage record (7,3 m) permet de s'y glisser en un minimum de temps.

UN CONFORT ENFIN CORRECT

En ville et sur la route, la Smart a perdu de la vivacité qui faisait sa légende. Certes, la direction reste toujours aussi directe, mais les accélérations se montrent réellement lymphatiques. La faute à une démultiplication beaucoup trop longue, qui fait même de la 1^{re} une "vraie" vitesse que l'on utilise plus que de raison. Heureusement, le 1.0 71 ch d'origine Renault est très docile à bas régime, acceptant de reprendre sur les rapports supérieurs sans caler. Malheureusement, il est plus vibrant que jamais dans la Fortwo, qui est prise de tremblements au ralenti.

Le terrain sur lequel la Smart réalise d'énormes progrès, c'est sur route et autoroute. Ce n'est pas sa vocation première, me direz-vous, mais on en connaît qui ont déjà tenté le Paris-Marseille à bord de cette fille de Lilliput. À 120 km/h, le moteur ne fait pas trop entendre sa voix et le confort à

bord apparaît très acceptable. Seuls des bruits d'air persistants au niveau des rétroviseurs et, bien sûr, les reprises anémiques gâchent la fête. L'amortissement reste ferme mais n'est jamais figé; il préserve plutôt bien les vertèbres des passagers, compte tenu de l'empattement très réduit de l'auto. Même constat dans les enchaînements de virages: la Smart s'y comporte comme une "vraie" voiture, le sous-virage n'intervenant qu'à vitesse relativement élevée sur le sec. Il n'y a guère que lors des freinages appuyés qu'elle perd de sa superbe, l'avant louvoyant assez sévèrement. Mais les distances d'arrêt mesurées se révèlent bonnes. À noter que l'ESP et l'antipatinage sont bien calibrés et n'interviennent pas trop tôt. Il en résulte une conduite naturelle, même si, sur le mouillé, la Fortwo est capable de dériver un peu de l'arrière avant l'intervention de la fée électronique.

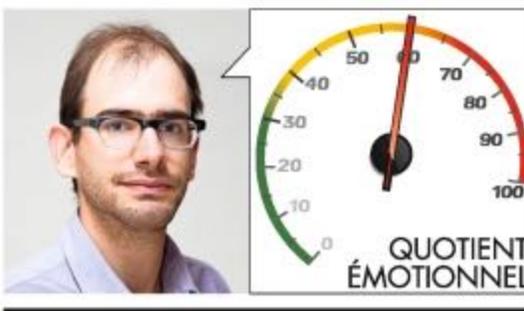
ÉLÉMENTS D'ORIGINE RENAULT

Dans l'habitacle, à l'instar des lignes extérieures, la continuité est de mise. Les couleurs gaies et la planche de bord en forme de vague restent d'actualité, de même que la finition perfectible. Les assemblages sont très moyens; certains accastillages en plastique semblent tout prêts à se déboîter. Les plus connaisseurs reconnaîtront les éléments d'origine Renault: le pommeau de levier de vitesses est le même que celui de la Clio; les sièges ainsi que de

nombreux boutons sont communs avec la Twingo. Dommage que la Smart n'ait pas le sens pratique. Les rangements sont peu nombreux, se limitant à un porte-gobelet et un range-pièces au milieu de la console centrale. La boîte à gants propose une contenance ridicule et le frein à main manuel prend toute sa place entre les deux sièges. Heureusement, les équipements de bord se montrent efficaces: le téléphone se connecte au Bluetooth en moins de temps qu'il ne faut pour le dire et la climatisation remplit son office rapidement grâce à des aérateurs généreusement dimensionnés.

L'avis de Camille Pinet

La Smart Fortwo conserve sa couronne de reine des villes, et c'est tant mieux. Elle acquiert certaines compétences routières... mais n'en devient pas parfaite pour autant: sa finition médiocre et son manque de nervosité rendent son tarif toujours difficile à digérer.





Il ne manque qu'une transmission aux rapports plus courts pour faire de la Smart Fortwo 1.0 71 ch une arme absolue en ville. Car, pour se garer, elle est toujours la meilleure.

LA TECHNIQUE

En raison d'un étagement de boîte trop long, la Smart manque vraiment de nervosité, même si l'on considère sa faible puissance. Elle se rattrape par son rayon de braquage record et un amortissement assez prévenant vu son empattement réduit.

Moteur

Puissance maxi	■	71 ch à 6 000 tr/mn
Couple maxi	■	91 Nm à 2 850 tr/mn
Type		3 cyl. en ligne essence
Cylindrée / Puissance fiscale		999 cm ³ / 4 CV

Transmission

Type	aux roues arrière
Boîte / nombre de rapports	manuelle / 5



Un 3 cylindres 1.0 vibrant mais élastique.

Diagramme des vitesses

Smart n'ayant pu (ou voulu) nous fournir les rapports de boîte et de vitesses, nous ne pouvons pas calculer ce diagramme. Ce qui ne doit pas nous empêcher de qualifier d'exagérément longue la démultiplication finale.

Châssis

Direction	à crémaillère, assistance électrique
Diamètre de braquage	■ 7,3 m
Suspensions AV	pseudo-McPherson, ressorts hélicoïdaux + barre antiroulis
Suspensions AR	essieu De Dion, ressorts hélicoïdaux
Freins AV / AR	disques ventilés / tambours
Pneumatiques AV / AR	165/65/R 15 / 185/60/R 15
Roue de secours	kit antirevaison

Dimensions / poids

L/l/h/empattement	2,70/1,67/1,56/1,88 m
Poids / tractable freiné	887 kg / non autorisé

LA CONDUITE

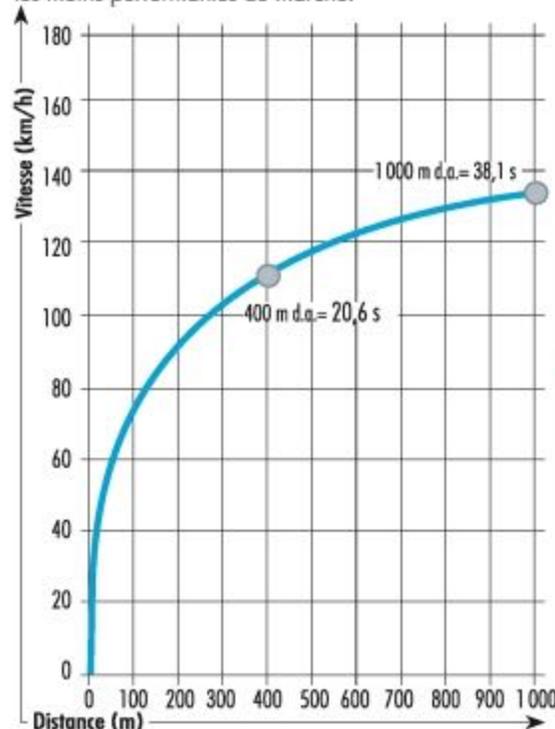
Grâce à un moteur très élastique, la longueur de la transmission ne se fait pas trop sentir sur le plat. Malgré ses accélérations lymphatiques, la Fortwo se révèle très amusante à conduire grâce à sa direction très directe et sa maniabilité hors du commun.

Performances

1 000 m départ arrêté	■	38,1 s
400 m départ arrêté	■	20,6 s
0 à 100 km/h	■	16,4 s
Vitesse maxi	■	133 km/h

→ Courbe d'accélération

Ses résultats, en dessous de la moyenne dans toutes les épreuves d'accélération, en font l'une des voitures les moins performantes du marché.



Reprises

90-130 km/h en 4 ^e	■	36,2 s
90-130 km/h en 5 ^e	■	non réalisable
Temps pour dépasser un camion roulant à 90 km/h (en 4 ^e)	■	21,4 s
Distance pour dépasser un camion roulant à 90 km/h (en 4 ^e)	■	630 m

Freinages

Depuis 50 km/h	■	10 m
Depuis 90 km/h	■	32 m
Depuis 130 km/h	■	66 m

LA VIE À BORD

Bien entendu, la Smart Fortwo reste une stricte 2 places. Peu logeable, le coffre est néanmoins pratique grâce à l'ouverture en deux parties du hayon, qui permet d'y glisser quelques courses en n'ouvrant que le volet supérieur. Dommage que l'habitacle compte si peu de rangements.

Habitabilité

Largeur aux coudes AV	■	143 cm
Garde au toit AV	■	99 cm

Coffre

Volume	■	128 dm ³
Seuil de chargement	■	70 cm

Niveau sonore

Au ralenti / 90 / 130 km/h	■	48,5 / 68 / 72 dB
----------------------------	---	-------------------

LE BUDGET

La Fortwo n'est pas devenue bon marché, même si dans cette finition Passion, à 12 800 €, la dotation de série est plutôt généreuse. Fidèle à la tradition Mercedes, elle fait valoir un catalogue d'options très complet qui peut sévèrement alourdir la facture...

À l'achat

Prix	■	12 800 €
Loyer (2 ans, 20 000 km)	■	NC
Bonus / malus (CO ₂)	■	0 € (93 g/km)
Garantie	■	2 ans, km illimité

Équipements de série

5 airbags, autoradio CD-mp3, clim auto., Isofix, jantes en alliage 15 pouces, ordi. de bord, régulateur/limiteur de vitesse, rétroviseurs électriques chauffants, système audio 2 HP, vitres AV électriques, volant cuir multifonction réglable en hauteur.

Options

Alarme (310 €), autoradio numérique (310 €), avertisseur de franchissement de ligne (390 €), caméra de recul (350 €), compte-tours et horloge (160 €), éclairage d'ambiance (160 €), navigation embarquée (600 €), pack Vision: allumage automatique des phares et essuie-glaces + feux de jour à LED + projecteurs antibrouillard (520 €), peinture métal. (400 €), radar anticollision (260 €), rétro. élec. (200 €), sièges chauffants (270 €), système audio JBL (550 €), toit panoramique (400 €).

Consommations

Moyenne	■	5,9 l/100 km
Ville / Route / Autoroute	■	5,7 / 5,5 / 6,4 l/100 km
Autonomie / Réservoir	■	35 km / 593 l

→ Consommation à vitesse stabilisée

Malgré ses rapports de boîte très longs, la Fortwo n'établit aucun record de sobriété. Avec son petit réservoir de 35 l, elle peut toutefois parcourir pratiquement 600 km sans ravitailler.



Pays de fabrication: France

LA NOTE TECHNIQUE ★★★★★

Les progrès sont évidents sur route grâce à un amortissement bien conçu et une insonorisation correcte. Reste deux points noirs: l'étagement de boîte trop long et le caractère très vibrant du 3 cylindres.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

NOUVEAU

Lamborghini



COLLECTION

LA SÉLECTION DES PLUS BEAUX MODÈLES



VOTRE MAGAZINE



+

LE FASCICULE

+

VOTRE MODÈLE DE COLLECTION

LA MURCIÉLAGO LP 670-4 SV

(2009)

OFFRE DE LANCEMENT

LE N°2 **6€99**

SEULEMENT !

EN + DE VOTRE AUTO PLUS



ÉCHELLE
1/43^e

Collection
LUXE
inédite !



EN VENTE ACTUELLEMENT CHEZ VOTRE MARCHAND DE JOURNAUX AVEC

OU DÈS MAINTENANT SUR

www.miniatures.hachette.autoplus.fr



VOTRE MAGAZINE



+

LE FASCICULE

+

VOTRE CLASSEUR OFFERT

+

VOTRE MODÈLE DE COLLECTION

LA MIURA P 400

(1966)

NE MANQUEZ PAS
VOTRE N°3
LE 5 DÉCEMBRE



OBJET DE COLLECTION POUR ADULTES

Ne convient pas aux enfants de moins de 14 ans.

automobili
Lamborghini

The trademarks copyrights and design rights in and associated with Lamborghini, Lamborghini with Bull and Shield Device, are used under license from Automobili Lamborghini S.p.A., Italy.

Hachette Collections SNC, 43 Quai de Grenelle 75905 Paris Cedex 15 - 395 291 644 RCS PARIS.

hachette

Visuels non contractuels. Matière et dimension : métal injecté et plastique. La taille des modèles varie de 7 à 9 cm. Les modèles présentés sont vendus sur leur socle.

De l'appétit

Censée consommer en moyenne 7 l/100 km, la Giulietta QV avalerait plutôt 9,2 l/100 km en moyenne, selon nos mesures, voire 9,6 l/100 km en mode Dynamic. Le tout va de pair avec des émissions de CO₂ de 162 g/km assorties d'un malus de 2 200 €.

Puissance maîtrisée

Le différentiel autobloquant électronique améliore la motricité pour transmettre les 240 ch au train avant. La direction se montre incisive et précise et le freinage plutôt mordant. En revanche, le comportement routier manque à la fois de confort (suspensions sèches en compression) et d'efficacité (mouvements de caisse sur les déformations).

Un trèfle plus vivace

Au sommet de la gamme, la version sportive de la Giulietta a gagné quelques chevaux en adoptant le moteur de la 4C. Elle reçoit par la même occasion une boîte robotisée à double embrayage. Les sensations sont-elles au rendez-vous ?

Par François Stagnaro Photos Pilou



Atmosphère, atmosphère...

À défaut de proposer une qualité de finition irréprochable, Alfa Romeo a soigné la tonalité sportive de l'habitacle : les sièges baquet en cuir et Alcantara, avec appui-tête intégré, sont superbes, les compteurs arborent désormais le Quadrifoglio Verde, tandis que le volant sport, aplati dans sa partie inférieure, domine un pédalier en aluminium. Pour parfaire l'ambiance, un système acoustique diffuse dans l'habitacle la sonorité à l'échappement.



Rapide !

La Quadrifoglio Verde troque son ancien bloc de 235 ch contre celui de la 4C. Plus puissante de 5 ch, cette mécanique "tout alu" est aussi plus légère de 22 kg. De quoi compenser en partie le surpoids dû à la boîte auto. Les chronos s'améliorent légèrement mais l'agrément de conduite profite surtout de la transmission à double embrayage : douce au quotidien, elle devient rapide et réactive en mode Dynamic ou en prenant la main via les palettes au volant. Elle dispose en outre d'une fonction Launch Control pour optimiser le départ arrêté.

Giulietta 1.8T 240 Quadrifoglio Verde



LA TECHNIQUE

Le fonctionnement du bloc tout alu et de la transmission à double embrayage est asservi au mode de conduite choisi via le sélecteur DNA.

Moteur / Transmission

Puissance maxi	240 ch à 5 750 tr/mn
Couple maxi	300 Nm à 1 850 tr/mn (340 Nm à 2 000 tr/mn en mode Dynamic)
Type	4 cyl. en ligne, turbo essence
Cylindrée / Puissance fiscale	1 742 cm ³ / 14 CV
Transmission	aux roues avant
Boîte / nombre de rapports	robotisée double embrayage / 6

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 AV / AR	225/45 R 17
Roue de secours	roue galette

Dimensions / Poids

L/l/h / empattement	4,36 / 1,80 / 1,47 / 2,64 m
Poids / tractable freiné	1 468 kg / 1 000 kg

LA CONDUITE

Les performances s'améliorent (0,5 s de moins au 0 à 100 km/h et au 1 000 m d.a. selon nos mesures), sans pour autant battre de record.

Performances

1 000 m départ arrêté	27,7 s (27,3 s)
90-130 km/h en D	5,9 s (5,6 s)
Vitesse maxi	244 km/h
Freinage à 50 / 90 / 130 km/h	10 / 31 / 67 m

LA VIE À BORD

La Giulietta joue la carte de la séduction. Dommage que la finition manque de soin...

Habitabilité / Coffre

Longueur aux jambes AR	24 cm
Largeur aux coudes AV / AR	150 / 142 cm
Volume de coffre	358 dm ³

Niveau sonore

Au ralenti / 90 / 130 km/h	43,9 / 67,5 / 70,7 dB
----------------------------	-----------------------

LE BUDGET

À 36 600 € (malus inclus), l'Alfa Romeo s'affiche au même prix que la VW Golf GTI.

Prix	34 400 €
Loyer** (2 ans, 20 000 km)	586 €/mois
Bonus / malus (CO ₂)	malus 2 200 € (162 g/km)
Garantie	2 ans, km illimité

Équipements de série

6 airbags, aide au stationnement AV/AR, clim auto, différentiel autobloquant électronique, jantes alliage 17 pouces, phares et essuie-glaces automatiques, sellerie cuir/Alcantara, sièges AV et volant sport, suspensions sport, vitres AR surteintées...

Options

Pack Lusso : phares au xénon + toit ouvrant panoramique + système hi-fi (2 650 €), pack Exclusive : jantes 18 pouces + sellerie cuir + sièges AV élec. et chauffants + GPS (2 900 €)...

Consommations

Moyenne	9,2 l/100 km (9,6 l/100 km)
Ville / Route / Autoroute	8,5 / 8,6 / 10,5 l/100 km
Autonomie / Réservoir	652 km / 60 l

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

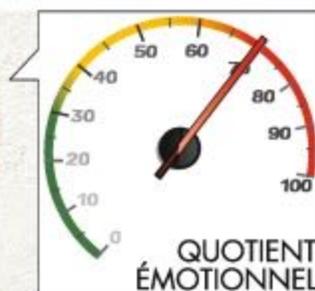
() Mesures en mode Dynamic. **Chiffre loueur longue durée (apport 10% du prix).

Pays de fabrication : Italie

LA NOTE TECHNIQUE



Des progrès mais il manque encore un peu de rigueur au niveau des liaisons au sol ni très confortables, ni vraiment sportives.



L'avis de François Stagnaro

Certes, la plus musclée des Giulietta gagne quelques chevaux. Mais c'est surtout la boîte TCT qui fait la différence, ainsi que la sonorité à l'échappement, rauque à souhait à mi-régime. Pour espérer détrôner la VW Golf GTI ou la Renault Mégane R.S., il lui aurait fallu un châssis plus efficace et homogène.

Face-à-face **BMW i8** ■ 362 ch Pure Impulse ■ 142050 €* ■ **NOUVEAU MODÈLE** ■

PORSCHE 911 ■ Carrera 350 ch PDK ■ 102283 €* ■ (*Bonus/malus inclus)

La proie pour l'ombre ?

D'un côté, la 911, citadelle a priori imprenable, éloge absolu de la GT. De l'autre, l'i8, promesse d'une alternative crédible et sérieuse, empreinte d'écologie. Le début d'une nouvelle ère ?

Par Stany Meurer *Photos* Tibo



N'en déplaise aux plus intégristes des écologistes, l'automobile continue non seulement de faire rêver mais aussi d'entretenir la passion pour ce qui reste le synonyme de liberté par excellence. Toutefois, les attaques permanentes sur ce merveilleux moyen de locomotion ne peuvent évidemment pas rester sans effets. Si, chez certains, elles conduisent à un désintérêt teinté de rejet pour la chose automobile, au sein de la communauté des épicuriens de la voiture, elles ont fait naître un sentiment de culpabilité souvent accompagné d'une forme de repli sur les valeurs passées. Avec

pour corollaire un attachement très conservateur à tout ce qui touche aux modèles les plus sportifs. Et quand bien même les hautes sphères du sport automobile se sont depuis longtemps ouvertes aux nouvelles technologies – avec une Formule 1 qui roule hybride et des prototypes du Mans qui s'abreuvent de diesel –, le client type d'une GT considère que cette dernière ne peut abriter sous son capot (avant ou arrière) qu'un moteur thermique multicylindre à essence de forte cylindrée, seul propulseur à même, selon lui, d'offrir un authentique plaisir de conduite. On peut voir là une attitude rebelle face au climat hostile

entretenu autour de l'automobile, mais aussi, et plus simplement, une réponse naïve aux rêveries d'adolescent. À partir de ce constat, l'attraction fatale d'une Porsche 911 sur cette clientèle n'est pas étonnante.

Pour autant, faut-il vouer aux gémonies l'approche radicalement novatrice de BMW avec son i8, qui se veut une alternative réaliste à cette référence absolue en matière de GT? Placer ces deux phénomènes face à face, c'est forcément organiser une rencontre historique et, par-delà, une guerre d'étoiles. Alors, demain meilleur qu'hier? Ou différent?

Deux silhouettes
et deux philosophies
radicalement différentes,
mais un même objectif:
procurer un plaisir de
conduite maximum.



Sur la route

Si la 911 actuelle n'a plus rien du format compact du modèle originel, l'i8 impressionne par son gabarit: c'est une "grosse" voiture et sa largeur ne pourra que constituer un obstacle sur un parcours sinueux ou étroit, sans même parler de la ville. Deuxième différence importante: alors que la Porsche s'appuie sur des enveloppes épaisses, la BMW tente le pari de pneumatiques étroits (3 cm de moins à l'avant, 5 cm à l'arrière!) pour favoriser la consommation. On trouve assez facilement une bonne position de conduite dans la Porsche et presque aussi aisément dans la BMW, dont le réglage du volant se fait manuellement.

En ville, la 911 se conduit dans un climat de franc anonymat. Les choses se passent différemment avec l'i8 qui, pour la majorité des personnes rencontrées, s'apparente plus à un concept car qu'à une GT: les flashes crépitent, les pouces se lèvent et les questions fusent au premier feu rouge. Tout cela ne simplifie pas la vie à bord d'une machine de près de 2 m de large, écrasée comme une limande et dont la

visibilité serait parfaite... s'il s'agissait d'un tank! Ajoutez à cela un diamètre de braquage excessif et vous comprendrez mieux les gouttes de sueur qui perlaient sur mon front. Côté positif: l'i8 évolue en site urbain avec nettement plus de douceur et de silence que la 911, et ce quel que soit le mode utilisé (électrique en traction ou hybride).

DES SUPRISES SUR PETITES ROUTES

Sur autoroute, il ne se passe pas grand-chose dans ces deux autos, en tout cas rien qui mérite d'être mentionné sinon la meilleure insonorisation de la BMW, plus reposante à vivre sur un long trajet. Les deux GT atteignent en toute facilité 250 km/h. Au moment de dépasser, la BMW atomisera la 911 avec des reprises d'un autre monde. La tenue de cap des deux voitures est irréprochable, ce qui n'était pas une évidence sur des architectures aussi atypiques. La route promettait donc d'être le juge final. Et elle l'a été, non sans son lot de surprises. Commençons par évacuer le sujet 911. Le comportement du dernier modèle a à ce point progressé qu'il en devient difficile d'imaginer que ce résultat a été obtenu avec un gros moteur implanté à l'arrière, façon sac à dos.

Pour autant, poussée dans ces derniers retranchements, la Porsche reste une voiture virile qui vous fera découvrir vos limites en matière de pilotage avant les siennes... La BMW répond à une autre école, celle des berlinettes à moteur central, toujours très à l'aise sur un parcours rapide ponctué de courbes larges et beaucoup moins sur un tracé sinueux regorgeant d'épingles. Avec une facilité déconcertante, une gestion des moteurs parfaite et un châssis remarquablement équilibré, l'i8 nous a procuré un réel plaisir de conduite. Il ne s'agit donc pas d'une "GT de bobo" mais bien d'une noble réalisation qui valide totalement la magnifique démonstration technologique. Un sérieux bémol toutefois – outre un freinage trop tendre et qui souffre bien évidemment la comparaison avec celui de la 911, époustouflant d'efficacité et d'endurance: le train avant articulé autour de maigrichons Bridgestone de 215 de large seulement trahit (beaucoup) trop rapidement une tendance trop marquée au sous-virage.

VERDICT SUR LA ROUTE

PORSCHE 911



Si la Porsche est une pure propulsion, quelles que soient les circonstances, la BMW peut même rouler... en simple traction !

BMW i8

TECHNOLOGIE EMBARQUÉE



Monde virtuel

Le bloc instrumental est **indigne d'une pareille sportive**, qui se veut un parangon de technologie. Il distribue ses informations **avec parcimonie**, l'ensemble n'est pas spécialement lisible et le changement de couleur en fonction du mode adopté relève plus du gadget qu'autre chose. Bien vu, en revanche, le système de lecture tête haute, refusé à la Porsche 911.



Si l'accès n'est pas des plus commodes et réclame un minimum de souplesse, la position de conduite ne souffre aucune critique. Bien pensée, l'ergonomie vous installe aux commandes... comme dans une classique Série 3!



Il s'agit bien d'une 911, à l'ergonomie parfois surprenante. En conduite sportive, on regrettera l'implantation basse du GPS, obligeant à quitter la route des yeux. Pour le reste, le baquet est un pur bonheur...

PORSCHE 911

TECHNOLOGIE EMBARQUÉE



Plus traditionnel tu meurs...

Depuis les années 60, rien n'a vraiment changé sinon l'arrivée d'un écran de GPS accolé au compte-tours. Ce dernier, toujours disposé au centre du bloc instrumental, est un véritable **pousse-au-crime**: de voir son aiguille grimper de façon aussi allègre qu'inépuisable, le tout accompagné d'une symphonie à vous retourner les tripes, est **une ode permanente à la performance**... et une incitation au vice, du moins vu sous l'angle du législateur. Porsche est resté fidèle à un **système classique avec des aiguilles**, une démarche que nous ne pouvons que saluer: sa lisibilité est parfaite.

La vie à bord

La 911 se pratique comme n'importe quelle auto, avec un coffre (situé à l'avant) relativement grand, des espaces de rangement corrects et une accessibilité à bord normale. L'histoire n'est pas la même dans l'i8. Tout d'abord parce que celle-ci dispose d'un capot avant "qui ne doit être ouvert que par le service" – dit le manuel de bord – et que son coffre arrière affiche une capacité lilliputienne. Ensuite parce que l'accessibilité à bord impose une souplesse de félin. Encore parce que les places arrière serviront plus à accueillir une veste ou une mallette qu'un passager supplémentaire (sur ce point, la BMW rejoint la Porsche, guère mieux lotie). Enfin parce que les espaces de rangement sont comptés. Côté finition, traque au gramme de trop et engagement écologique obligent, l'i8 vous dépitiera par la qualité médiocre de ses plastiques recyclés à la présentation très bas de gamme ainsi que par l'absence surprenante, à ce niveau de prix, de certains raffinements (pas de miroir de courtoisie éclairé et réglage de volant manuel, par exemple). En matière d'er-

gonomie, la 911 accuse l'âge de sa conception et n'a jamais été citée en exemple, à l'image de son barillet de contact placé à gauche du volant et de la disposition pas toujours très logique des divers boutons et commandes. En revanche, rien à dire concernant la lisibilité de son bloc instrumental, très classique.

UN BLOC INSTRUMENTAL PARTICULIER

Dans l'i8, rien de dépayçant dans l'ensemble, avec un levier de vitesses qui ne détonnerait pas sur une berline, surtout pour l'habitué de la marque. L'interface est elle aussi semblable à celle des autres produits du constructeur. La surprise vient du bloc instrumental issu du monde des jeux électroniques. En décodé, cela pêche par une lisibilité discutable et manque singulièrement de cachet sur une GT affichée à près de 150 000 €. Au passage, notons que l'instrumentation ne change pas uniquement de couleur en fonction du programme choisi, elle change aussi de graphisme. À l'usage, la Porsche vous offre une excellente visibilité périphérique pour une voiture de cette catégorie, un avantage tiré du dessin de sa silhouette tracé au début des années 60. Le constat est tout différent sur l'i8 qui, en la matière, a singé les travers des supercars à mo-

teur central dont la surface vitrée, pare-brise exclu, est ridiculement faible. Le conducteur n'aura donc pas d'autre choix que de regarder vers l'avant.

Contrairement à BMW, qui livre l'i8 relativement complète de série et pratiquement sans option, Porsche offre un équipement de base sommaire : même le régulateur de vitesse est en option ! Un défaut qu'il est évidemment possible de corriger via une liste interminable d'options souvent coûteuses. Ce que certains qualifieront de personnalisation sera ainsi appelé abus de faiblesse voire escroquerie par d'autres.

Sur les deux voitures, et étant donné leur niveau de performances, le confort peut être considéré comme bon, l'avantage revenant à la BMW pour la discrétion de son ensemble mécanique et la prévenance de ses suspensions. Juste un détail relevant davantage de la vie au quotidien : si la carrosserie lisse comme un galet de la 911 sera d'une évidente simplicité à nettoyer, les formes complexes de l'i8 compliquent la tâche.

VERDICT LA VIE À BORD

PORSCHE 911



L'i8 a été pensée en regardant le futur, la 911 en regardant le passé.
Dans les habitacles, cette différence de philosophie est criante.



Faisant la part belle aux matériaux recyclés, la présentation des plastiques n'est pas géniale. Plus ennuyeux : l'absence quasi totale de rangements.



Il faut compter 2 heures de charge sur une prise de 16 A. L'i8 pourra alors parcourir une trentaine de kilomètres en tout-électrique.

L'i8 est une voiture très large. À bord, chacun aura ses aises, séparé par une console imposante qui accueille un levier de vitesses typé BMW.

BMW i8



PLUS

- Consommation basse
- Équilibre routier
- Plaisir de conduite



MOINS

- Tendance marquée au sous-virage
- Distances de freinage
- Diamètre de braquage



La visibilité périphérique à bord de la 911 est bien meilleure que dans l'i8. Pour les équipements, tout est possible... si le portefeuille suit!



Signe des temps ou concession à l'écologie, la 911 a reçu un stop/start déconnectable. Indispensable pour faire rugir le moteur au feu rouge...

Vision de rêve, certes, mais, l'instant de bonheur passé, on tâtonnera pour repérer toutes les commandes. L'ergonomie est celle d'une GT des années 60.

PORSCHE 911



PLUS

- Plaisir de conduite
- Sonorité mécanique
- Freinage exceptionnel



MOINS

- Équipement de série
- Options nombreuses et coûteuses
- Pilotage imposant de l'expérience



BMW i8 362 ch Pure Impulse PORSCHE 911 Carrera 350 ch PDK



LA TECHNIQUE

Ensemble hybride constitué d'un moteur électrique placé sur les roues avant et d'un petit moteur thermique situé au centre sur la BMW, contre légendaire flat 6 sur la Porsche. Transmission automatique sur la première, robotisée sur la deuxième.

Moteur	BMW i8	Porsche 911
Puissance maxi	362 ch (puissance combinée) (1)	350 ch à 7 400 tr/mn
Couple maxi	570 Nm (valeur combinée) (2)	390 Nm à 5 600 tr/mn
Type	3 cyl. turbo essence + électrique	6 cylindres à plat
Cylindrée / Puissance fiscale	1 499 cm ³ (moteur thermique) (3) / 11 CV	3 436 cm ³ / 24 CV

Transmission	BMW i8	Porsche 911
Type	intégrale semi-permanente	aux roues arrière
Boîte / nombre de rapports	automatique / 6	robotisée double embrayage / 7

Châssis	BMW i8	Porsche 911
Direction	crémaillère, assistance électrique	crémaillère, assistance électromécanique
Diamètre de braquage	12,6 m	11,1 m
Suspensions AV	triangles superposés	McPherson
Suspensions AR	essieu multibras	essieu multibras
Freins AV / AR	disques ventilés / disques ventilés	disques ventilés / disques ventilés
Pneumatiques AV / AR	215/45 WR20 / 245/40 WR20	245/35 ZR20 / 295/30 ZR20
Roue de secours	kit anticrevaillon	kit anticrevaillon

Dimensions / poids	BMW i8	Porsche 911
L/l/h / empattement	4,69 / 1,95 / 1,30 / 2,80 m	4,50 / 1,81 / 1,31 / 2,45 m
Poids	1 548 kg	1 474 kg

(1) Thermique : 231 ch à 5 800 tr/mn ; électrique : 131 ch à 4 800 tr/mn
(2) Thermique : 320 Nm à 3 700 tr/mn ; électrique : 250 Nm à 0
(3) Moteur électrique / batteries : synchrone hybride ; batteries lithium-ion de 7,1 kWh ; durée de charge de 2 heures à 16 A.

LA CONDUITE

La Porsche est une pure sportive mais la BMW fait mieux que se défendre : elle apporte un plaisir de conduite différent mais bien réel. Les distances records de freinage de la 911 sont loin d'être égalées par l'i8.

Performances	BMW i8	Porsche 911
1 000 m d. a.	24 s	23,7 s
0 à 100 km/h	4,7 s	4,8 s
400 m d. a.	13 s	13 s
Vitesse maxi	245 km/h	287 km/h

Reprises	BMW i8	Porsche 911
90-130 km/h en 4 ^e /5 ^e /6 ^e	4,3 / 5 / 5,5 s	6 / 7,8 / 10,1 s
Temps en 4 ^e pour dépasser un camion roulant à 90 km/h	8,7 s	8,4 s

Freinages	BMW i8	Porsche 911
Depuis 50 km/h	11 m	9 m
Depuis 90 km/h	34 m	29 m
Depuis 130 km/h	67 m	59 m

LA VIE À BORD

Classicisme dans la Porsche, originalité dans la BMW, qui se distingue hélas par des plastiques de piètre qualité visuelle. Les deux voitures sont des biplaces. Coffre et rangements divers offrent une plus grande polyvalence à la 911.

Habitabilité	BMW i8	Porsche 911
Longueur aux jambes AR	18 cm	17 cm
Largeur aux coudes AV	154 cm	141 cm
Largeur aux coudes AR	133 cm	123 cm
Garde au toit AV	96 cm	97 cm
Garde au toit AR	77 cm	77 cm

Coffre	BMW i8	Porsche 911
Volume	97 dm ³	165 dm ³
Seuil de chargement	93 cm	63 cm

Niveau sonore	BMW i8	Porsche 911
Au ralenti / 90 / 130 km/h	54,1 / 64,9 / 71,4 dB	50,9 / 70,8 / 74,6 dB

LE BUDGET

Si l'on se réfère au prix d'achat, la Porsche s'impose sans coup férir. Moins lorsque l'on puise dans l'interminable liste d'options. À l'usage, la BMW consommera moins (à condition de recharger les batteries !) et vous fera bénéficier de quelques avantages fiscaux. En conduite sportive, la consommation explose dans les deux cas. Les garanties, minimales, sont indignes de la catégorie.

À l'achat	BMW i8	Porsche 911
Prix	146 050 €	95 783 €
Loyer (2 ans, 20 000 km)	NC	NC
Bonus / malus (CO ₂)	bonus 4 000 € (49 g/km)	malus 6 500 € (194 g/km)
Garantie	2 ans, km illimité	2 ans, km illimité

Équipements communs

Airbags frontaux, latéraux avant et rideaux, antidérapage ESP, avertisseur de perte de pression des pneus, capteurs de pluie et de luminosité, climatisation automatique, feux diurnes à LED, jantes en alliage, ordinateur de bord, rétroviseurs extérieurs électriques, système multimédia et hi-fi, vitres AV électriques, volant en cuir réglable en hauteur et en longueur.

Options	BMW i8	Porsche 911
Aide au parking AR / AV + AR	série	588 / 948 €
Idem + caméra	série	1 608 €
Affichage tête haute	série	-
Affichage des limitations de vitesse	série	420 €
Essuie-glace arrière	-	348 €
Freins en céramique	-	8 580 €
Jantes 20 pouces	série	de 1 440 à 2 760 €
Peintures spéciales	de 360 à 1 800 €	de 1 188 à 2 676 €
Projecteurs au laser	9 600 €	-
Régulateur de vitesse / idem adaptatif	série / série	396 € / 2 340 €

Consommations	BMW i8**	Porsche 911
Moyenne	4,5 l/100 km (9,3)	10,3 l/100 km
Ville	0 l/100 km (9,5)	12,2 l/100 km
Route	6 l/100 km (9,5)	9,8 l/100 km
Autoroute	7,4 l/100 km (8,8)	8,8 l/100 km
Autonomie	933 km	621 km
Capacité du réservoir	42 l	64 l

**En ville, la consommation est nulle sur 30 km ; entre parenthèses, la consommation réalisée batteries vides.

BMW i8

PORSCHE 911

Pays de fabrication : Allemagne

Pays de fabrication : Allemagne

LES NOTES TECHNIQUES

BMW i8 ★★★★★

Hybride plug-in, batterie lithium-ion, cellule carbone, châssis en aluminium, phares au laser en option, l'i8 ne fait pas semblant. Grosse facture en cas de problème. Rapport performances/consommation exceptionnel.

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

PORSCHE 911 ★★★★★

Moteur à la hauteur de sa réputation. Boîte PDK remarquable. Direction parfaite. Distances de freinage records et endurance du système. Châssis redoutable qui a beaucoup progressé pour faciliter son exploitation.

1^{er} essai

OPEL CORSA ■ 1.0 Ecotec Turbo 115 ch ■ 18 590 €*

NOUVELLE GÉNÉRATION ■ Commercialisation : janvier 2015

(*Bonus/malus inclus)



Si la Corsa a souvent souffert de la comparaison avec ses rivales, le nouveau modèle est bien armé, surtout avec le nouveau 3 cylindres essence de 115 ch.



LA CORSA SUR DE BONS RAILS

Une toute nouvelle auto? À quoi bon? À l'image de ce que fait Volkswagen avec certains de ses modèles phares, Opel a préféré revoir sa citadine en profondeur. Et le résultat est plutôt séduisant. *Par* Alan Froli *Photos* Pilou



Les améliorations apportées à la direction et aux trains roulants rendent la Corsa plus dynamique.



La finition atteint un très bon niveau à bord. Pour ceux qui souhaiteraient une présentation pimpante, des finitions Color Edition sont au programme.



Cette touche "magique" permet d'alléger la direction en ville. La Corsa compense un diamètre de braquage élevé.

- PLUS**
 - Finition
 - Aspects pratiques
 - Comportement routier
 - Agrément du 1.0 turbo
- MOINS**
 - 1.0 turbo uniquement en Cosmo
 - Pas de GPS intégré

Vendue à quasiment 12 millions d'exemplaires en Europe depuis son apparition en 1982, la Corsa fait partie des citadines les plus emblématiques.

Le coup de crayon, réussi quelle que soit la génération, n'est pas étranger à son succès. Y ont contribué aussi une politique de remises agressive ainsi que la fameuse "Deutsche Qualität" revendiquée par la marque, même si, en la matière, il y a toujours eu à redire. Et c'est à peu près tout. En tout cas pour le modèle actuel, qui n'a pas brillé dans les autres domaines : peu d'aspects pratiques, confort moyen... Pire : on lui a beaucoup reproché ses moteurs mollassons, son châssis passif ainsi que sa direction imprécise.

Autant le dire tout de suite : à la vue des premières images de ce 5^e opus, pas si nouveau que ça avec sa surface vitrée inchangée, ce fut la déception. Le choix d'Opel est compréhensible : à l'origine, la nouvelle Corsa aurait dû partager sa plate-forme avec la Peugeot 208 mais, faute d'accord, la marque a dû repartir

fissa de celle du modèle actuel. Après tout, l'histoire de l'automobile a déjà prouvé que de profondes évolutions valent parfois mieux qu'une révolution...

PLAISANTE À MENER...

Première bonne surprise : la Corsa donne plus de plaisir au volant qu'avant. Sa nouvelle direction s'avère plus précise et consistante et, pour ne rien gâter, elle propose un mode City qui la rend très légère à basse vitesse, donc très agréable dans les centres-ville étroits ou lors des manœuvres de stationnement. Par ailleurs, les améliorations apportées au châssis garantissent davantage de dynamisme. Centre de gravité abaissé, berceau avant rigidifié et nouvelle géométrie de suspensions, entre autres, rendent l'auto plus réactive dans les virages, surtout que notre modèle d'essai disposait d'un châssis sport (imposé avec l'option jantes 17 pouces). Le sourire du conducteur est d'autant plus large que l'on profite ici du nouveau 3 cylindres turbo de 115 ch qui coiffe

la gamme essence, exemplaire à de nombreux égards. Disponible dès 1 500 tr/mn, très discret, assez performant et relativement sobre (5 l/100 km en moyenne selon le constructeur et 6,5 l/100 km sur ce premier essai), il offre une belle polyvalence. Hélas, il n'est disponible qu'en finition Cosmo, donc pas très bon marché. Les petits budgets devront se tourner vers les 4 cylindres atmosphériques, forcément moins vifs (70 et 90 ch), ou 1.4 turbo (100 ch), moins sobre. On reprochera enfin à la nouvelle Corsa de reconduire les deux blocs diesel 1.3 CDTI (75 et 95 ch), bruyants et pas du genre dociles...

... ET AGRÉABLE À VIVRE

Autre bonne surprise : la Corsa a fait d'énormes progrès en qualité de fabrication. L'habitacle est soigné, avec une planche de bord généreusement moussée sur la partie supérieure et des ajustements qui n'ont pas grand-chose à envier à une VW Polo. Surtout, la citadine au *Blitz* est devenue pratique. Ainsi, toutes les versions



Agrément et comportement routier évoluent profondément. La finition progresse mais le style reste un peu timide.



Le coffre propose toujours une contenance très correcte. De quoi assurer les courses hebdomadaires sans crainte...



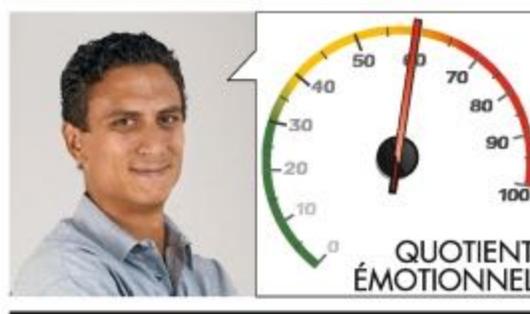
La coque étant reconduite, on retrouve des cotes très proches à bord : satisfaisantes donc, sans plus.

disposent de série d'une banquette dont on peut relever les dossiers à la verticale, ce qui permet d'improviser un gros chargement tout en transportant des passagers. Aussi, elle propose, pour seulement 40 €, un plancher de coffre réglable en hauteur pour compartimenter l'espace et obtenir une surface plane quand les dossiers sont rabattus. Mieux : l'ergonomie compliquée est oubliée grâce à un système multimédia à écran tactile aux menus ultra-simples, offert sur cette Cosmo et pas hors de prix sur les cœurs de gamme (entre 300 et 400 €). Hélas, la Corsa ne propose plus de GPS intégré. Le système se contente de piloter les applications des smartphones, et oublie donc ceux qui n'en possèdent pas. Et hélas, nos premiers essais révèlent quelques lacunes. Les appareils doivent se reconnecter à chaque mise de contact, ce qui prend du temps, et les indications sont tardives. Plus gênant : un bug nous a mis momentanément en difficulté. Le joker high-tech de la Corsa est à chercher ailleurs, avec notamment des options de sécurité habi-

tuellement réservées aux segments supérieurs, tels la lecture des panneaux de signalisation, l'avertisseur de changement de file ou la surveillance des angles morts.

L'avis d'Alan Froli

Si son style provoque peu d'émoi, surtout en 5 portes, la Corsa parvient à donner le sourire au volant grâce à la réactivité de son châssis. Son bloc 1.0 115 ch, tonique avec son turbo et doté d'une sonorité typique d'un 3 cylindres, participe à l'agrément.



alan.froli@mondadori.fr

Opel Corsa 1.0 Ecotec Turbo 115

LA TECHNIQUE

La famille essence est revue. À côté des 1.2 et 1.4 atmos (70 et 90 ch), on trouve deux moteurs turbo : l'ancien 1.4 et cet inédit 3 cylindres de 115 ch.

Moteur / Transmission

Puissance maxi	■ 115 ch à 5 000 tr/mn
Couple maxi	■ 170 Nm à 1 800 tr/mn
Type	3 cylindres en ligne, turbo essence
Cylindrée / Puissance fiscale	998 cm ³ / 6 CV
Transmission	aux roues avant
Boîte / nombre de rapports	manuelle / 6

Châssis

Direction	à crémaillère, assistance électrique
Diamètre de braquage	■ 11 m
Suspensions AV / AR	type McPherson / essieu semi-rigide
Freins AV / AR	disques ventilés / disques
Pneumatiques AV / AR	195/55 R 16
Roue de secours	kit de réparation

Dimensions / Poids

L/l/h / empattement	4,03 / 1,78 / 1,49 / 2,51 m
Poids / tractable freiné	1 214 kg / 1 735 kg

LA CONDUITE

Le moteur fait preuve d'une belle souplesse. Sa nouvelle direction, plus précise et pourvue d'une fonction City, la rend très légère à basse vitesse.

Performances*

0 à 100 km/h	■ 10,3 s
Vitesse maxi	■ 195 km/h

LA VIE À BORD

La Corsa a fait un bond en avant avec une qualité de fabrication très sérieuse et des astuces telles que la banquette à l'inclinaison réglable.

Coffre*

Volume du coffre	■ 285 dm ³
------------------	-----------------------

LE BUDGET

Comme à son habitude, la Corsa est relativement accessible et plutôt bien dotée.

Prix	■ 18 590 €
Loyer (2 ans, 20 000 km)	■ NC
Bonus / malus (CO ₂)	■ 0 € (117 g/km)
Garantie	■ 2 ans, kilométrage illimité

Équipements de série ■

6 airbags, aide au station. AR, antibrouillards, banquette 2/3-1/3, clim auto, contrôle de la pression des pneus, ESP, jantes alliage 16 pouces, phares et essuie-glaces auto., radio avec écran tactile, régul./limiteur de vitesse, rétro intérieur jour/nuit auto., vitres élec. AV, volant cuir multifonction...

Options

Caméra de recul (350 €), pack Opel Eye : lecture des panneaux de signalisation + avertisseur de changement de file (650 €), jantes 17 pouces + suspension sport (380 €), pare-brise chauffant (180 €), phares bixéon (600 €), porte-vélo intégré (650 €), sièges et volant chauffants (300 €), surveillance d'angles morts + Park Assist (400 €)...

Consommations*

Mixte	■ 5 l/100 km
Urbaine / Extra-urbaine	■ 6,1 / 4,3 l/km
Autonomie / Réservoir	■ 900 km / 45 l

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

*Données constructeur

Pays de fabrication : Allemagne, Espagne

LA NOTE TECHNIQUE



La Corsa répond à de nombreuses attentes : alerte, efficace, douce à l'usage et agréable en ville, elle est une citadine accomplie. Elle est fabriquée très sérieusement et offre un espace intérieur convenable.

LES EXPERTS AJ

La vie des experts recèle parfois quelques bonnes surprises. L'essai de ce Coupé Classe S revu et corrigé par AMG en est assurément une. Le charme a-t-il agi? Il y a des chances...



JOËL PEYROU

Ghislain, qui roule tous les jours en ville, est bluffé par les aides à la conduite qui rendent le Coupé Classe S autonome dans les embouteillages.



AMAURY CIBOT

Parfaitement installé et impressionné par la présentation, Franck regrette que le pavé tactile de la console centrale serve de repose-main.



AMAURY CIBOT

Passionné de voitures, Franck est aussi un fin mélomane, en admiration devant la taille du subwoofer. L'installation audio affiche 1 520 watts!

Ce n'est pas le vendeur de chez Mercedes qui explique les équipements à Ghislain mais le rédacteur en chef. Reconversion?



TIBO

MERCEDES CLASSE S COUPÉ

■ 63 AMG 4MATIC Edition 1 ■ 139 000 €
■ Malus: 8 000 €

Le V8 5.5 développe un couple faramineux de 900 Nm! Les performances sont astronomiques.



J. PEYROU



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 CHOUIOT

“Celui qui a ça n'a rien à envier à un possesseur de Ferrari.”

L'AVIS DU PILOTE

“On a l'impression que ce coupé nous dit: « Bienvenue à bord. » La position de conduite, du volant et des commandes est un bonheur. **On a envie « d'attaquer » mais aussi de « tailler la route ». Tout se passe bien jusqu'au moment où on freine fort.** Là, on est tout de suite dans l'ABS à cause de l'inertie. Mais le freinage est bien équilibré malgré la différence de taille entre les disques avant et ceux de l'arrière. La boîte automatique manque de rapidité en mode manuel; il est préférable de la laisser en automatique. **Les suspensions sont très fermes en position Sport, ce qui, sur petites routes, fait rebondir la voiture.** C'est gênant parce qu'on peut se prendre des coups de raquette. En appui, si le revêtement est bosselé, il faut corriger avec le volant. Là, ça devient sportif!”



“Sport ou confort, ce coupé devrait choisir.”

L'AVIS DE L'ESSAYEUR

“Lorsqu'on choisit un V8 essence de 585 ch, ce n'est pas pour le conduire comme un diesel. On s'attend donc à ce qu'il prenne place dans une sportive accomplie, au comportement affûté. **Tout le contraire du Coupé Classe S, qui n'est que luxe, calme et volupté.** On est tellement bien installé dans les sièges chauffants, réfrigérants, massants et dynamiques (ils se gonflent dans les virages), que l'on n'a même pas envie de taquiner la bête tapie sous le capot. Sauvage, d'ailleurs, le V8 5.5 biturbo, puisqu'il expédie ce coupé de 2070 kg de 0 à 100 km/h en 3,9 s. **Et puis il y a le prix: 139 000 € en entrée de gamme, 192 000 € pour la version essayée.** Même si certaines options ne sont pas indispensables, comme celle qui permet de relever la vitesse maxi à 300 km/h, facturée 3 300 €!”



“On touche du doigt la voiture à conduite autonome.”

L'AVIS DU TAXI

“Quelle sensation de luxe! On est comme dans son salon, c'est magique. Je vais avoir du mal à trouver des défauts sur une voiture comme ça... **La prise en main de tous les équipements doit nécessiter une formation spécifique tellement il y en a!** L'insonorisation est tout simplement parfaite; même le moteur, on ne l'entend pas. **D'ailleurs, c'est un piège car on ne sent absolument pas la vitesse; on a l'impression de flotter sur la route.** L'accélération est inimaginable, j'aimerais bien être sur une autoroute allemande! Les aides à la conduite dans les embouteillages sont bluffantes. On s'approche de la conduite autonome. Ce sont vraiment des innovations utiles qui n'ont rien de gadgets. En revanche, je suis déçu par les places arrière. Elles sont toutes petites malgré le gabarit de la voiture.”



NOUVEAU !



Tous les essais

Comparatifs

Matches

**4€
,70**
seulement !

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

- Essais**
- AVRIL TT COUPÉ
 - BMW X4, X6
 - CITROËN C1
 - CA CACTUS
 - FORD ECOSPORT
 - JEEP RENEGADE
 - LEXUS NX
 - MERCEDES C BREAK
 - CLASSE S COUPÉ
 - MINI COOPER SD
 - NISSAN PULSAR
 - OPEL ADAM ROCKS
 - PEUGEOT 108, 308 SW, 508, 508 SW
 - PORSCHE MACAN S
 - TOYOTA AYGO, YARIS
 - VOLVO XC60

- Matches**
- NISSAN A3 BEULMÉ / MERCEDES CLA
 - NISSAN X-TRAIL / MAZDA CX-5
 - YW GOLF SPORTSWAN /
 - CITROËN C4 PICASSO

LE GUIDE INDISPENSABLE DES ACHETEURS
DE VÉHICULES NEUFS



EN VENTE ACTUELLEMENT

→ **NÉE EN 2011**

En France, la Jetta vit dans l'ombre de la Golf, une bien encombrante parente...



Volkswagen Jetta

Au moins une fois dans sa vie, la Jetta aura eu droit à un petit coup de projecteur. Dommage que ce dernier n'arrive qu'à l'occasion de son départ...

Par Pascal Richard Photos Yann Lefebvre

Une Golf avec un sac à dos", "Une malle nécessaire", "Coffre utile", et j'en passe... à travers ces quelques titres qui furent utilisés par certains de mes confrères, on mesure bien à quel point la Jetta a, tout au long de sa carrière, suscité l'enthousiasme! Pourtant, génétiquement parlant, l'auto a quelques arguments puisqu'elle n'a cessé d'utiliser des chromosomes de Golf. Du moteur au châssis, de la planche de bord au bouchon de réservoir, la Jetta est

une Golf... à coffre. Et c'est bien là son drame! Jamais Volkswagen n'a su intégrer harmonieusement cette malle que la pauvre Jetta a, sa carrière durant, traînée comme un boulet. Pour tenter de noyer le poisson, elle a tout essayé, même les changements d'état civil; elle s'est donc tour à tour appelée Jetta, puis Vento, puis Bora, pour finalement revenir à son appellation d'origine, qui sera aussi celle de sa remplaçante. Car tant qu'il y aura une Golf, il y aura une Jetta!



→ **FIN DE CARRIÈRE**

2014

Du coffre, la Jetta n'en manque vraiment pas. Le problème, c'est qu'esthétiquement parlant, on ne voit que lui!

Biographie

SITE DE PRODUCTION
Puebla (Mexique)
EXEMPLAIRES VENDUS

829 en France, en 2013, contre 35 148 VW Golf

MOTORISATIONS
Diesel 105 et 140 ch
Essence de 105 à 200 ch

MODÈLE LE PLUS VENDU
1.6 TDI 105 ch

Sa seconde vie en occasion

LA MEILLEURE VERSION

2.0 TDI 140

Dotée de bonnes qualités dynamiques, confortable, assez vaste et parée d'un coffre immense, la Jetta est une vraie familiale. Par conséquent, choisir une mécanique capable de répondre à tous les types d'utilisation s'impose. Avec ce diesel de 140 ch, aucun problème en ville comme sur route: ce bloc se montre à la hauteur et il propose en plus un bon agrément d'utilisation.





RETROUVEZ LA VIDÉO



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

TEL PÈRE, TEL FILS

Les carrossiers capables de former la tôle ne sont plus très nombreux. Ceux qui possèdent le savoir-faire et le patrimoine nécessaires pour reconstruire intégralement les plus belles Ferrari d'époque sont encore plus rares. La famille Brandoli est de cette veine.

Par Guy L'Hospital Photos Christian Martin

Chez Brandoli, la tôle, on la forme de père en fils. Connue dans le monde entier pour la qualité de ses restaurations, la Carrozzeria Brandoli est surtout une des seules à pouvoir fournir toutes les pièces détachées de carrosserie, de toutes les Ferrari des années 50/60/70. Et pour cause, Edigio Brandoli, le patriarche, son service militaire terminé depuis moins de deux jours, s'est retrouvé à frapper à la porte de Sergio Scaglietti avec l'espoir de travailler sur les prestigieux modèles de Maranello. "À la tête du département restauration, j'ai travaillé sur les 250 GTO, 275 GTB, Dino, 330 Sport, 512,

Daytona... pendant près de vingt ans. Il me suffit de caresser une aile pour reconnaître les yeux fermés n'importe quel modèle." La casquette vissée sur le crâne, batte et tas américain en mains, Edigio prend à peine le temps de répondre. Travaillant le nez refait main d'une Ferrari 275 conduite à droite, il donne des conseils en or à l'arpette.

TÔLES EMBOUTIES OU ÉVASÉES?

Mais le patron, aujourd'hui, c'est Roberto, le fils, qui a su reprendre les rênes de "l'officina". "Former la tôle est un travail manuel qui réclame beaucoup de dextérité mais cela nécessite aussi de faire travailler sa tête. C'est

passionnant et très exigeant", insiste-t-il. Nichée dans les faubourgs de Modène, la façade de la Carrozzeria Brandoli ne fait pas dans l'esbroufe. Ce qui se passe à l'intérieur est pourtant fort impressionnant. Les tôles cisailées et découpées en suivant l'un des précieux patrons – dessinés annotés et rangés par Edigio lui-même dans ce qui ressemble plus à une boutique du souk de Fès qu'à un service archives – passent ensuite sous les coups de butoir des martinets. Embouties ou évasées, voire les deux, elles sont finalement soudées. À l'ancienne, au chalumeau oxyacétylénique! "Par rapport à la soudure électrique, le chalumeau est nettement moins

DIVERSIFICATION

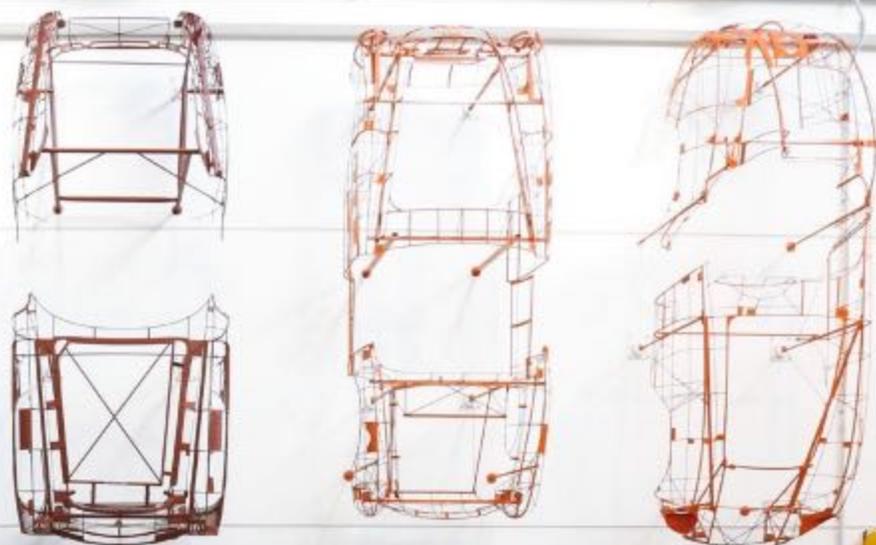


Roberto, sculpteur

La frontière entre la carrosserie et l'art est bien plus ténue qu'on pourrait l'imaginer. Roberto, lui, n'a jamais hésité à passer de l'autre côté de la barrière. Cela ne concerne que 5% de l'activité de l'entreprise, mais le travail du fils Brandoli, mis en exergue par Cecilia, la benjamine de la famille, commence à être apprécié dans les foires internationales d'artisanat d'art. Là encore, un site est dédié à cette activité. Tables, chaises, bracelets, lampes sont présentés. Les plus belles pièces comme cette lampe (photo) sont vendues plus de 10000 €. Il est possible de demander une personnalisation, décoration avec motif spécifique.



Tas et batte en mains, Edigio plane le nez de cette 275 jusqu'à obtenir un rendu parfait. Cela demande beaucoup de patience.



Derrière la Dino, des squelettes de Ferrari et de Maserati permettent de lancer une restauration de grande envergure.



Pour obtenir la forme désirée, les tôliers doivent avoir l'œil et ressentir le moindre défaut dans la paume de leurs mains.



Ici, on s'occupe de la tôle. Peinture et mécanique sont sous-traitées. Une restauration complète peut durer toute une année.



Roberto utilise un encadrement de projecteur comme modèle.



Le trésor d'Edigio: la mezzanine regorge de plans et de gabarits qui permettent de retrouver les bonnes cotes.



La soudure électrique (MIG) pour assembler les gabarits, le chalumeau pour la tôle extérieure.

rapide, mais c'est la seule méthode que l'on connaissait à l'époque. Alors c'est elle que l'on utilise..." précise Edigio.

Pour obtenir la forme désirée, les tôliers doivent avoir l'œil et ressentir le moindre défaut dans la paume de leurs mains, être capables de le corriger en planant ou en effectuant un recuit afin de permettre à la tôle de se rétreindre. Mais l'œil et la sensibilité de la main ne font pas tout. La Carrozzeria possède plusieurs squelettes, élaborés par Edigio et Roberto, qui servent de gabarits et permettent de reproduire les pièces les plus complexes. Pour les positionner, il faut bien souvent avoir recours à l'énorme banc de contrôle tridimensionnel.

Conscient d'être la mémoire de l'entreprise, Edigio s'efforce de transmettre son savoir. Avec un plaisir qu'il ne dissimule pas: "J'ai

créé cette société en 1980. J'étais devenu très proche de Sergio Scaglietti. Lorsque Fiat a pris le contrôle de l'entreprise, les nouveaux « directeurs » ont décidé d'abandonner la branche restauration. Je n'ai pas eu d'autre choix que de lancer ma propre affaire pour continuer à vivre ma passion."

IMPOSSIBLE D'ÉTABLIR UN DEVIS...

"Le plus dur, dans ce métier, est d'instaurer une véritable relation de confiance avec le client et de lui faire comprendre qu'il va devoir être très patient. Il est en effet impossible d'établir un devis précis tant que la carrosserie n'est pas totalement mise à nu, et la remise en forme de certaines pièces nécessite de longues heures de recherche à éplucher les photographies ou plans d'époque." La crédibilité des Brandoli repose beaucoup sur le patrimoine accumulé par

Edigio. Ce fonds, constitué de plans, gabarits, photos d'époque, a permis à la Carrozzeria de développer un véritable service de pièces détachées, avec un site internet dédié. Il suffit d'entrer le nom d'un des nombreux modèles conçus entre 1950 et 1970 et de sélectionner la pièce. Les références les plus communes et fragiles, comme les pare-chocs, sont la plupart du temps en stock.

Dans une annexe de l'atelier, là où sont conservés des squelettes de Ferrari 250, 275, Maserati 3200, se cache un autre savoir-faire maison. Celui-ci appartient à Roberto, l'artiste (voir encadré). À ses heures perdues, le fils Brandoli martyrise les tôles pour en faire des œuvres d'art. Comme quoi, chez les Brandoli, on sait faire du neuf avec du vieux.

Disparition de Marussia, Caterham réduite à la mendicité, Lotus, Force India et Sauber mal en point : la fin de saison témoigne d'une crise sans précédent. Et pourtant, les revenus de la Formule 1 dépassaient le milliard d'euros l'an dernier.

Par François Dauré

A partir du milieu des années 90, la discipline phare du sport automobile s'est voulue de plus en plus un business. Tout a basculé en 1995, lorsque le président de la FIA de l'époque, Max Mosley, a cédé les droits commerciaux de la F1 à la FOA (Formula One Administration) détenue par Bernie Ecclestone, pour une période de quinze ans. En 2000, ce même accord était prolongé pour... cent ans à partir de 2010 ! Cela moyennant un chèque de 220 millions d'euros. En 2010 donc, c'est la FOM (Formula One Management), également dirigée par Ecclestone, qui prenait le relais de la FOA pour la gestion des droits commerciaux. Mais dans l'intervalle, suite à plusieurs opérations de ventes et d'achats, la majorité des parts du business de la Formule 1 dans son ensemble était passée dans les mains d'un des plus gros groupes d'investissement au monde, CVC Capital Partners. Lui-même étant intégré dans une holding, Delta Topco, comprenant plusieurs sociétés basées au Royaume-Uni, à Jersey et au Luxembourg ! En clair, les requins de la finance internationale avaient mis la main sur la Formule 1.

UN GÂTEAU PHARAONIQUE...

Ces flux d'argent sans cesse croissants au début de la décennie 2000 n'ont fait qu'aiguiser les appétits. Ainsi, les revenus globaux de la F1 ont progressé inlassablement jusqu'à atteindre plus de 1 milliard d'euros en 2013. Mais c'est dans le partage de ce gâteau pharaonique qu'est récemment apparue la racine du problème. Jusqu'en 2012, il était régi par les ténébreux Accords Concorde entre la FIA et la FOM. Mais une nouvelle répartition a bouleversé la donne. Sur l'exercice 2013, la part de gâteau redistribuée aux onze écuries se montait à environ 500 millions d'euros. La moitié de cette somme (250 millions) est reversée à parts égales entre les équipes. L'autre moitié est distribuée en fonction de critères plus ou moins fumeux. Les résultats sportifs entrent en jeu, mais pas seulement. Ainsi, chaque team touche une part en fonction de son classement au championnat des

LES DESSOUS DU BUSINESS DE LA F1

FRÉDÉRIC LE FLOCH/DPPI

BUDGET ANNUEL PAR ÉQUIPE EN 2014

(en millions d'euros)



Les écuries tirent leurs revenus des constructeurs, des partenaires techniques, des sponsors, parfois des pilotes, et de l'argent généré par le championnat qui leur est en partie redistribué (cf. ci-contre).

GLOSSAIRE

FOM (Formula One Management)

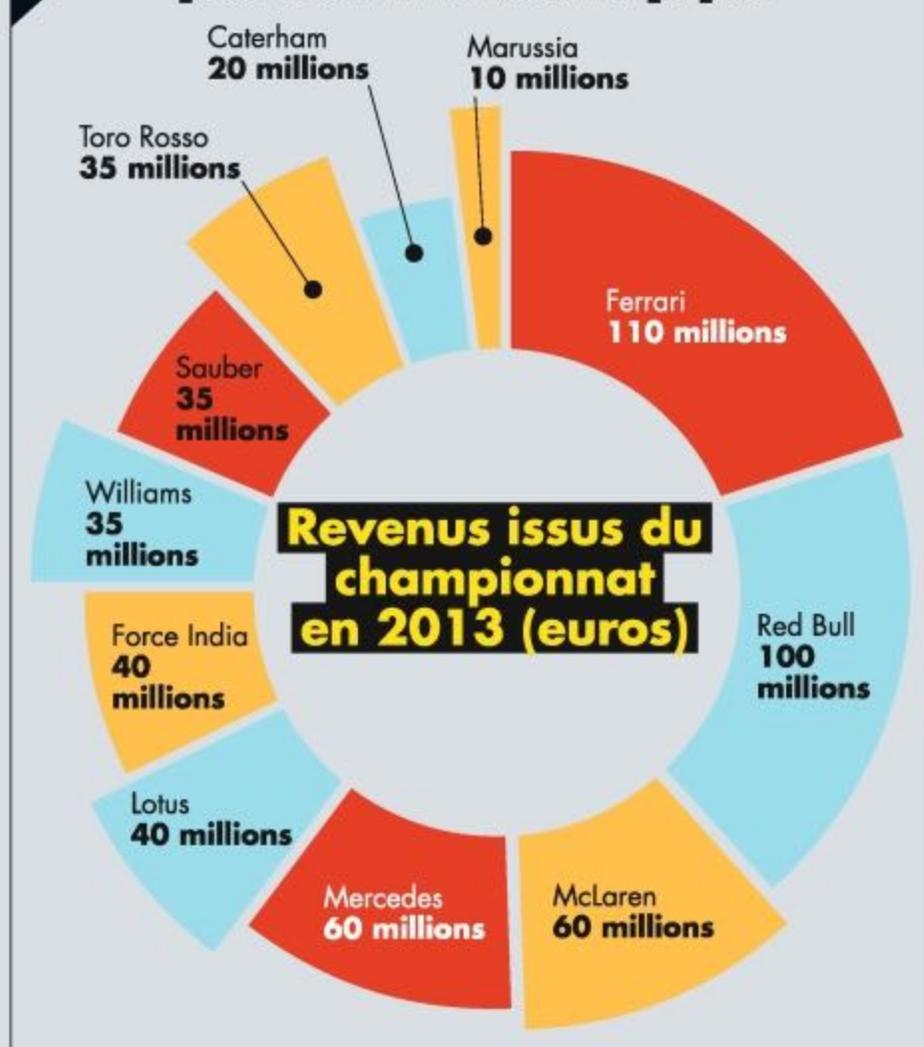
C'est l'entité, dirigée par Ecclestone, qui est chargée par la FIA (depuis 2010 et pour 100 ans) de gérer les droits commerciaux et de promouvoir le championnat du Monde de F1.

CVC Capital Partners

C'est un des plus grands fonds d'investissement du monde qui détient la majorité des parts de la FOM.

REVENUS GLOBAUX DE LA F1 1 milliard € redistribué

pour 500 millions aux équipes



pour 500 millions aux actionnaires (CVC)

- Bernie Ecclestone 5,3% (26,5 millions)
- Bambino Holding (famille Ecclestone) 8,5% (42,5 millions)

Présente depuis 1950, Ferrari reçoit une prime annuelle de 20 millions d'euros.

constructeurs, jusqu'au 10^e. Mais les trois constructeurs totalisant le plus de victoires sur une période de quatre ans jusqu'à 2012 (Red Bull, McLaren et Ferrari) profitent d'un bonus de 60 millions d'euros, soit 20 chacun. De plus, en vertu du fait qu'elle est la seule à participer au championnat du monde depuis sa création, en 1950, Ferrari bénéficie d'une prime annuelle particulière d'environ 20 millions d'euros.

Cet argent reversé par la FOM n'est pas la seule source de revenus des équipes, soutenues aussi par des sponsors et des partenaires techniques. Mais en bas de l'échelle, il est évidemment plus compliqué d'attirer la manne néces-

saire. En outre, en 2014, les nouveaux moteurs ont coûté deux fois plus cher que les années précédentes. Conséquences : les plus fragiles financièrement, Marussia et Caterham, ont été liquidées ou mises sous administration.

LA MENACE SE PRÉCISE SUR LA F1

Quant aux écuries dites de milieu de tableau, Lotus, Force India et Sauber, elles naviguent dans l'incertitude. Devenant même dépendantes de pilotes qui apportent des budgets (Maldonado chez Lotus, Ericsson et Nasr chez Sauber pour 2015, Perez chez Force India). Bilan, la menace se précise sur la Formule 1. Non seulement le nombre des équipes au

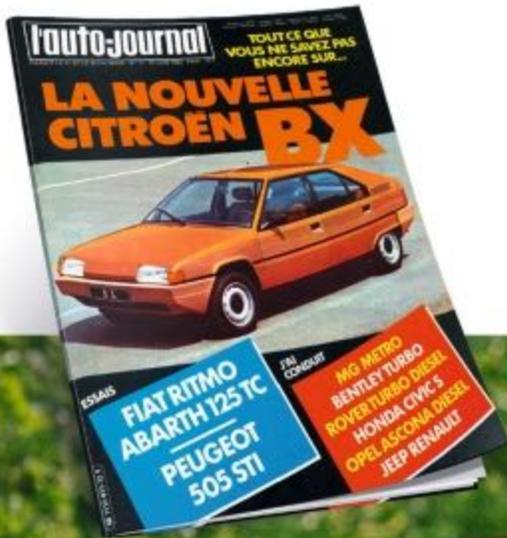
départ en 2015 reste flou, mais la qualité du plateau risque aussi de s'affaiblir. Cela parce que le modèle économique de la F1 ne semble plus d'actualité. Ce petit monde a tellement fermé les yeux sur la réalité extérieure qu'il se trouve fort dépourvu au moment d'affronter la crise. Des patrons d'équipes (Christian Horner pour Red Bull, Marco Mattiacci pour Ferrari) affirment qu'il faut accroître les revenus et non pas les répartir plus équitablement. Mais 500 millions d'euros à partager, n'est-ce pas suffisant ? De même, les actionnaires de CVC se nourrissent sans effort de 500 autres millions. Est-ce logique ? Les équipes de F1 se porteraient sans doute mieux si elles étaient gérées comme des entreprises, avec pour but d'être rentables et non pas de dépenser tous leurs revenus dans une course à l'armement. En continuant avec les mêmes œillères, la Formule 1 court à sa ruine.

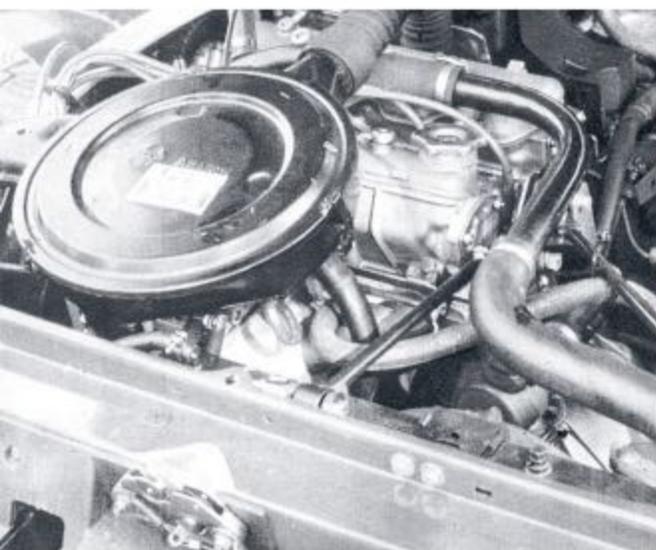
En juin 1982, L'Auto-Journal essayait la

FIAT RITMO 125 TC ABARTH

Fiat et Abarth, c'est une longue histoire d'amour, qui a donné naissance à de beaux enfants... un peu turbulents ! La sage berline compacte Ritmo n'échappe pas à ce mariage, et une fois ensorcelée par Carlos Abarth, elle devient la 125 TC, une sportive de haut niveau.

Par Bernard Carat (1982) / Thomas Riaud (2014)





Ce 4 cylindres entièrement revu atteint 2.0 litres de cylindrée, et avec son carburateur double-corps Weber, il développe 125 ch à 5 800 tr/mn.



La Ritmo Abarth n'est proposée qu'en 3 portes, avec trois teintes au choix: rouge, gris ou noir! Les jantes sont spécifiques et un sticker habille le bas de caisse.



Extraits...

"La Ritmo 125 ne succède pas à la Ritmo 105 mais vient compléter, par le haut, les modèles sportifs de Fiat."

"Tout un travail d'adaptation aux performances a été mené à bien par le bureau d'études Abarth, un département de Fiat. Cette mise au point touche non seulement le moteur, mais aussi la suspension, le freinage, l'embrayage ainsi que la boîte de vitesses."

"Pour la carrosserie, deux éléments nouveaux interviennent: des roues légères d'un dessin très simple et un déflecteur sous la lunette arrière qui permet de gagner 2 km/h."

"Le moteur est toujours un 4 cylindres transversal à deux arbres à cames en tête, mais sa cylindrée passe de 1 600 cm³ à 2 litres grâce à un allongement sensible de la course, qui devient supérieure à l'alésage."

"Abarth a procédé à de nombreuses modifications dont les arbres à cames, les pistons, le carter d'huile cloisonné, l'échappement Abarth en acier inoxydable, l'allumage électronique et, enfin, le radiateur d'huile."

"La suspension a été renforcée mais, surtout, on a adopté un déport négatif, ce qui allège quelque peu la direction: celle-ci était en effet bien lourde sur la 105. Les ressorts sont à flexibilité variable et la barre stabilisatrice est d'un diamètre plus important."

"La dernière Fiat, l'Abarth 125, accueille un puissant 2 l; elle est née sous le signe du scorpion et doit piquer les imprudents venus s'y frotter sur la route."



L'ambiance du tableau de bord n'a guère changé, on retrouve la planche de grande série en plastique et les cadrans à chiffres rouges de la Ritmo 105.



Ce becquet en plastique souple, propre à la TC 125, permet de gagner 2 km/h...



Le volant réglable en hauteur permet à chaque conducteur de trouver une position de conduite idéale.



Sur la 125 TC, la bobine comporte des ailettes de refroidissement.



La roue de secours, trop large pour prendre place sous le capot, migre dans le coffre, ce qui réduit sa capacité à 212 dm³.



Les garnitures sont systématiquement en drap à chevrons uniformément beige.



Les sièges avant avancent facilement et le basculement des dossiers est très aisé.

Extraits...

QUALITÉS

GRANDE STABILITÉ

"Sur le sec, la tenue de route s'est montrée tout à fait à la hauteur des nouvelles performances, aussi bien pour le maintien de cap à grande vitesse que dans les courbes ou en virage."

TRÈS BONS FREINS

"Les freins ont toujours manifesté une redoutable efficacité, ainsi qu'une action rapide dans un bon équilibre. À 100 km/h, avec 20 kg de pression, on immobilise à froid la voiture en 50 m."

PERFORMANCES ÉLEVÉES

"Avec un vent assez fort, la Ritmo 125 a atteint à Montlhéry exactement 184 km/h, alors que la 105 dépassait à peine 170 km/h. Le progrès est donc sensible."

DÉFAUTS

RESSORTS TRÈS SPORT

"Contrairement aux autres éléments, la suspension ne s'est pas améliorée (...). Sur mauvaise route, et en particulier sur l'anneau de Montlhéry, les réactions sont extrêmement sèches, avec un amortissement des plus énergique qui engendre des accélérations verticales fort désagréables à la longue."

CONSOMMATION À GRANDE VITESSE

"Au-dessus de 120 km/h, la consommation grimpe très vite: 12,95 l à 150 km/h, 16,3 l à 170 km/h et se termine à 20 l à 184 km/h, ce qui est évidemment beaucoup."

DIRECTION ENCORE FERME

"La direction a gardé ses 3,5 tours de volant, ce qui n'est pas tellement direct. Pourtant, elle conserve une certaine fermeté, surtout pour les manœuvres à l'arrêt: l'effort au volant a été mesuré à 7,85 kg."



Pour accéder aux places arrière, il faut se glisser, mais l'espace à bord demeure correct.



Les portières sont larges, et donc l'accès aux places avant est extrêmement facile. Les sièges sont plus confortables qu'enveloppants.



“La Ritmo 125 fait bonne figure face à des concurrentes plus musclées, tout en conservant un aspect « grand tourisme » pas du tout superflu.”

Extraits...

“Départ arrêté, nous atteignons les 400 m en 16,3 s et les 1 000 m en 30,6 s. Ces chiffres sont dignes d'une vraie sportive : il suffit de conduire l'Abarth pendant quelques kilomètres pour se convaincre de son tempérament.”

“L'instrumentation est très complète, et il convient de saluer le volant sport bien dessiné, ainsi que la pédale d'accélérateur, large, en métal perforé.”

“Fiat aurait pu faire l'effort d'un nouveau tableau de bord, différent de celui de la 105, d'autant que la différence de prix est importante entre les deux versions : plus de 10 000 F.”

“La suspension doit toujours être considérée comme

très dure, même si elle est compensée, dans une certaine mesure, par de bons sièges.”

“Une fois encore, la magie d'un gros moteur joue à plein. Si l'on ne compte pas l'essence au décilitre, l'augmentation de cylindrée apporte de bien grandes satisfactions.”

“Les centimètres cubes et les chevaux sont là, il faut les abreuver quand ils ont couru très vite.”

“L'Abarth 125 est la vraie réponse de Fiat à l'escalade sportive imposée aux autres constructeurs européens par certaines marques allemandes, qui heureusement pour elles n'ont pas à subir les méfaits de la limitation de vitesse.”

Vu d'aujourd'hui

Contrairement à Renault, qui s'est fourvoyé en galvaudant Gordini, au point de le proposer sur des versions diesel huppées, Fiat a eu l'intelligence de préserver ce qui fait le charme d'une vraie Abarth. La griffe prestigieuse fait les beaux jours de la petite 500, qui roule des mécaniques au point d'offrir jusqu'à 190 ch sur la nouvelle variante Biposto. Une bombinette proposée en série limitée à plus de 40 000 €... déjà devenue un collector, puisque toutes seraient vendues !

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-Luc Menecier nous parle de son **SKODA YETI 2.0 TDI 110 AMBITION**

Acheté d'occasion en juin 2012 (de janvier 2011, à 24000 km)
23000 km parcourus, conso. moyenne: 6 l/100 km



SES PANNES

Une crevaison mais jamais de panne!

SES RÉVISIONS

Juin 2014 (342 €)

SES ACCESSOIRES

4 tapis de sol (45 €)

1 attelage complet (883 €)

2 barres de toit (129 €)

“J’ai déjà été accosté deux fois par des personnes intéressées par le Yeti.”

“Ce Yeti remplace une Corolla D-4D 90 ch de 105 000 km. Je lorgnais du côté du moteur 2.0 TDI 110 ch du groupe Volkswagen et j’avais eu un coup de cœur en voyant le Yeti dans *L'Auto-Journal*. Ce modèle de deuxième main acheté en concession est très bien équipé: jantes de 17 pouces, GPS avec écran couleur tactile, Bluetooth, régulateur de vitesse, etc. Le gabarit est restreint mais l’agencement intérieur s’avère de qualité et j’apprécie la position de conduite surélevée. Que ce soit à vide, en charge ou avec la remorque, le comportement routier est exemplaire. Le moteur, souple et plein de couple, m’apporte un bonheur de conduite rassurant et, assisté du régulateur, il aide à garder ses 12 points en poche. Ce Yeti est un fidèle et authentique compagnon de retraite active!”

Sa ligne de vie

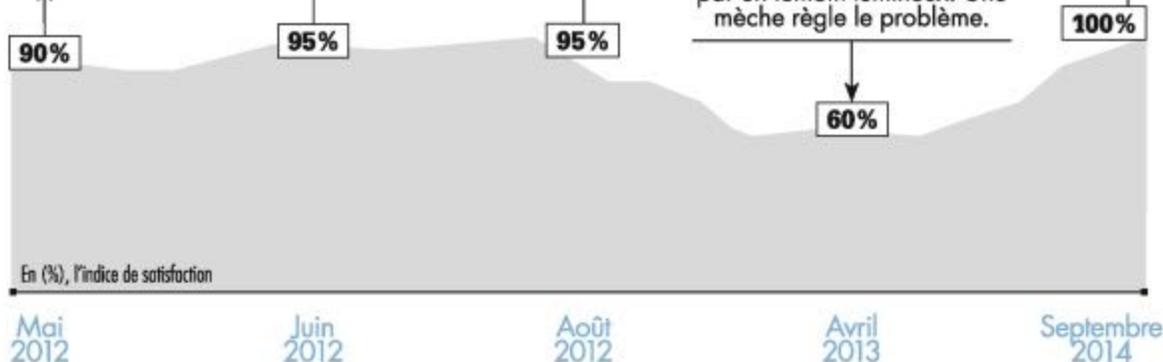
À la recherche de la bête: revues spécialisées, forum sur le Net, dans la rue, sur les parkings: **le Yeti est rare!**

Achat d'occasion chez un concessionnaire. **Accueil, disponibilité et prise en main de qualité.**

1 130 km de vacances en Touraine, à deux avec des bagages: **espace disponible, vivacité et plaisir de conduite.**

Après 22 000 km parcourus, je trouve ce Yeti docile et **m’y attache fortement**: une vraie complicité!

Crevasion lente causée par une vis, signalée au tableau de bord par un témoin lumineux. Une mèche règle le problème.



aj L'avis de Brice Perrin



Le Yeti n'est pas le choix le plus évident, ce qui explique des tarifs d'autant plus alléchants en occasion récente. Agréable, correctement fini et bien équipé, le "gentil monstre" Skoda ne manque pas de charme. À la place de

Jean-Luc, j'aurais même poussé la démarche jusqu'au choix d'une version essence.

Nicolas O'Doard nous parle
de sa **FIAT PUNTO 1.3 MJT 75 ch DYNAMIC**

Achetée d'occasion en novembre 2011 (de juillet 2009, à 32 000 km)
60 000 km parcourus



"J'ai revendu mon excellente Alfa 147 1.6 120 ch en 2011, trop gourmande pour 25 000 km par an en banlieue. Il fallait passer à plus économique... Cette Punto est simple et équipée du minimum vital pour une voiture moderne: climatisation manuelle, deux vitres électriques, radio CD-mp3. Trois ans sans incident; cette voiture ne voit jamais le garagiste, et je la trouve vivante à conduire et économique (4,5 l/100 km sur route). Je la conseille sans hésiter."

**Coup
de
gueule**



"Sur mon Dacia Duster de mars, le ralenti monte et descend et le moteur broute. Dacia est au courant mais ne fait rien! Déjà trois passages en concession..."
Daniel Lanet

**ÇA VOUS EST ARRIVÉ...
CHEZ PEUGEOT**



"J'ai acquis en novembre 2013 un Peugeot 5008 de collaborateur. En mars 2014, départ en vacances, panne moteur au bout de 20 km, à 11 000 km. Un injecteur remplacé. Juin 2014, départ en vacances, panne après 490 km. Remplacement des quatre injecteurs. Véhicule immobilisé 14 jours! Raisons invoquées: délai de livraison, rupture de stock.

Nous avons un véhicule de remplacement... pendant quatre jours. Pourquoi ne pas avoir remplacé les injecteurs à la première avarie?"
Michel Day



Mik Orain nous parle de son **FORD F150 RAPTOR SVT**

Acheté neuf en août 2013
18 000 km parcourus

"Je roule toujours avec mon F150 Raptor: les seuls défauts à mes yeux sont les phares, qui éclairent trop peu (prendre impérativement ceux au xénon!) et les disques de frein, voilés à 10 000 km. Ils ne sont ni ventilés ni renforcés: pour ce type de véhicule, c'est dommage. Je dois de surcroît anticiper quand j'ai besoin de faire une révision car les pièces ne sont pas forcément en stock en France. Je les commande aux États-Unis, avec un stock tampon que je garde dans mon garage: filtre à huile, à essence, plaquettes..."



Vos autos nous intéressent

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

Vos problèmes, **NOS SOLUTIONS**

Par Thierry Emptas et Georges Dartois

Conduite accompagnée avec BVA

Puis-je faire suivre la conduite accompagnée à ma fille avec ma voiture équipée d'une boîte automatique ?

B. Dubreulle, e-mail

Oui, la conduite accompagnée peut être pratiquée avec une voiture à BVA. Mais votre enfant risque d'être pénalisée car l'enseignement en auto-école et l'examen se feront forcément sur une voiture à boîte manuelle.

Délit de fuite

J'ai été accroché par un conducteur indélicat qui s'est enfui. J'ai porté plainte mais, au commissariat, on me dit que c'est à l'assurance de retrouver le coupable. Que dois-je en penser et, surtout, que dois-je faire ?

C. Georges, e-mail

La réponse des policiers est fautive. C'est à eux de retrouver le fuyard mais ils préfèrent souvent "botter en touche" pour s'éviter des recherches. Vous pouvez toutefois faire appel à votre assistance juridique pour les forcer à déclencher les recherches.

Risque de gel de l'AdBlue

J'ai lu que l'AdBlue (un additif pour moteurs diesel) gélait à partir de -11°C.

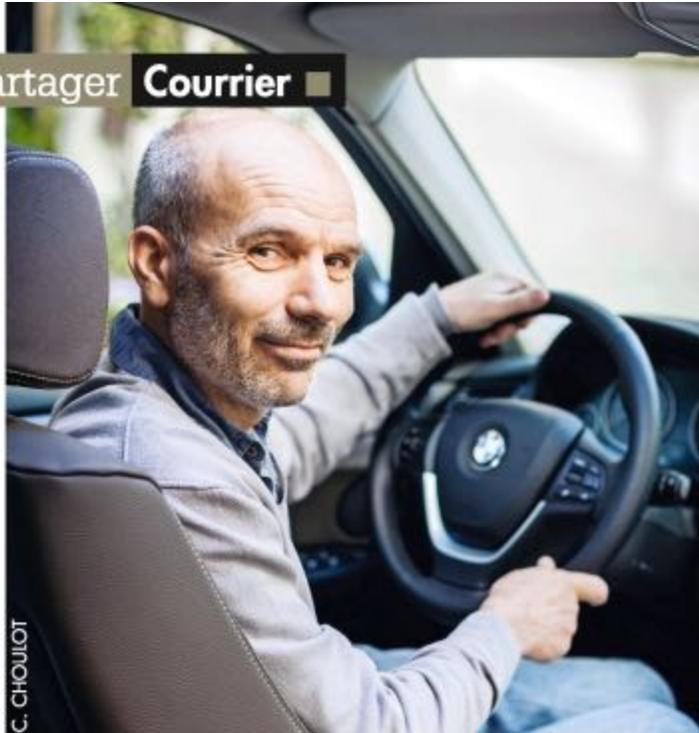
Est-ce que je risque d'être en panne si je laisse ma voiture dehors la nuit en montagne ?

J. Gomes, e-mail

Vous ne courez aucun risque. Les constructeurs ont prévu des résistances pour réchauffer le réservoir et, surtout, le conduit qui amène l'AdBlue au moteur.

Vous avez un problème?

Envoyez votre courrier à:
autojournal@mondadori.fr



C. CHOULOT

Le chef des essais **VOUS RÉPOND...**

Par Guy L'Hospital

MA GOLF, UNE VRAIE FRITEUSE !

Propriétaire d'une Golf TDI 105 achetée neuve, totalisant 17000 km, j'en suis à mon troisième litre d'huile. Le concessionnaire me dit que c'est normal... VW se lancerait-il dans la fabrication de friteuses ?

P. André, e-mail

Vous avez raison de prendre la réponse de Volkswagen avec humour. En effet, nombre de diesels modernes consomment beaucoup d'huile, notamment sur les premiers milliers de kilomètres. Les moteurs Volkswagen ne font pas exception. Le constructeur préconise d'espacer les vidanges, ce qui peut paraître paradoxal. Il faut donc prévoir un contrôle du niveau d'huile à des périodes régulières.

VW Golf



YANN LEBEVRE

VIVEMENT LA PEUGEOT 308 GT

Avez-vous prévu de faire un essai de la 308 GT ? Si oui, quand et avec quelle motorisation ?

Grégoire Rimpe, e-mail

Bien sûr, nous sommes très impatients d'essayer les deux moteurs disponibles sur cette nouvelle finition : le 2.0 BlueHDi 180 ch ainsi que le 4 cylindres essence 1.6 THP de 204 ch. Nous pensons pouvoir publier l'essai de l'une des deux motorisations (sans doute la diesel) en tout début d'année prochaine.

LE MAZDA CX-5 AUX OUBLIETTES ?

Que pensez-vous du Mazda CX-5 2.2 Skyactiv 150 ch 4x2 Dynamique ? Le dernier essai que j'ai consulté date de 2012, dans *L'Auto-Journal Évasion & 4x4*.

Pierre Carcenac, e-mail

Cet essai est toujours d'actualité, la motorisation n'ayant pas évolué depuis. Nous avons publié plus récemment, dans *L'AJ* n° 916 (18/09/2014), un match face au Nissan X-Trail. Très agréable à conduire, économique malgré son moteur de grosse cylindrée, le Mazda CX-5 souffre surtout de ses délais de livraison interminables. Jusqu'il y a peu, il fallait compter six mois ! Concernant la fiabilité, la faible diffusion du modèle ne permet pas d'en tirer des généralités.



CLÉMENT CHOULOT

Mazda CX-5

À ne pas manquer

L'HYBRIDE, MAUVAIS POUR L'ENVIRONNEMENT

Je souhaite acquérir une Auris Touring Sport Hybride. En effectuant des recherches sur internet, j'ai pu lire que les véhicules hybrides ont un mauvais impact environnemental. Qu'en est-il? Jonathan Perdrier, e-mail

En effet, si l'on raisonne du puits à la roue (c'est-à-dire de la production jusqu'à l'usage voire jusqu'au recyclage), l'empreinte des voitures hybrides ou électriques n'est pas aussi verte qu'on veut bien le dire. La production et le recyclage des batteries réclament notamment beaucoup d'énergie et donc de CO₂. Toutefois, dans une comparaison de ce type, le raisonnement doit être aussi appliqué aux carburants fossiles, encore moins écologiques selon ces critères. Dans la famille Auris, je pense que la moins polluante, pour l'environnement comme pour la qualité de l'air, reste la version hybride.

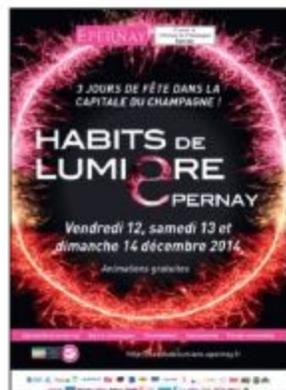
Ford Focus



QUELLE COMPACTE ESSENCE ?

Roulant 10000 km par an, je cherche une essence. Entre Peugeot 308, Mazda3, Citroën C4, Ford Focus, Seat Leon, Nissan Pulsar... où va votre préférence? Pierre Vit, courrier

À l'exception de la Pulsar, dont les premiers essais montrent quelques faiblesses, tous les modèles listés présentent de sérieux arguments. Ma préférence va à la 308 et son nouveau 1.2 PureTech 130 ch, suivie de la Ford Focus 1.0 SCTi 125 ch. Très agréables à conduire, la Mazda3 et la Seat Leon manquent de confort. Quant à la C4, même motorisée comme la 308 elle n'offre pas son dynamisme.



DU 12 AU 14 DÉCEMBRE, LES HABITS DE LUMIÈRE À ÉPERNAY

Noël avant l'heure

C'est devenu une belle tradition. Lors des célébrations de fin d'année à Épernay, la ville champenoise en profite pour rendre hommage à l'automobile de collection en organisant, le dimanche matin, une superbe parade à laquelle prennent part plusieurs centaines de modèles anciens. Un concours d'élégance pour les autos de plus de 40 ans complète les festivités, par ailleurs accessibles à tous.

<http://habitsdelumiere.epernay.fr>

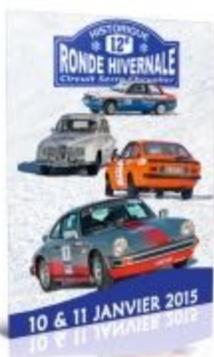
Focus aj

6 ET 7 DÉCEMBRE, TROPHÉE ANDROS À VAL THORENS

Une course au sommet

Quelques jours après le début de la saison de ski, la station de Val Thorens accueillera, comme chaque année, la première épreuve du Trophée Andros, avec de nombreuses courses auto et moto sur glace. Spectacle et animations garantis pour l'épreuve, qui fête cette année son 25^e anniversaire.

www.tropheeandros.com



DU 9 AU 11 JANVIER, LA RONDE HIVERNALE DE SERRE CHEVALIER

De belles patineuses

Le circuit de Serre Chevalier propose une épreuve de régularité réservée aux voitures de plus de 25 ans, "pour que chacun découvre la glisse à son rythme". Ce qui n'empêchera pas les spectateurs de prendre aussi du plaisir à les voir évoluer.

<http://www.circuitserrechevalier.com>

JEU VIDÉO

Va, roule, vole...

Pick-up, motoneige, quad, tuk-tuk, aéroglisseur, gyrocoptère... : le nouveau *Far Cry* propose une palette de véhicules très variée pour explorer le vaste espace de jeu situé dans l'Himalaya. Cet épisode, réservé à un public adulte, à la mise en scène soignée et aux graphismes léchés, est bourré d'aventures, de combats, d'explorations et... de surprises. *Far Cry 4*, éd. Ubisoft, sur PS3, PS4, Xbox 360, Xbox One et PC, à partir de 50 €.



Par Brice Perrin



Préférez l'occasion plutôt que le neuf

L'occasion

TOYOTA AURIS HYBRIDE

La nouveauté

TOYOTA YARIS HYBRIDE



Fraîchement restylée, la citadine hybride de la marque japonaise est pleine de qualités: silencieuse, douce, agréable et bien équipée, elle est une compagne idéale en ville. Mais sa motorisation avoue vite ses limites en dehors de l'environnement urbain. De surcroît, son insonorisation et son confort ne sont pas irréprochables... Or, pour le même tarif (assez élevé, donc), vous accédez à une compacte hybride très récente, plus confortable, habitable et performante, encore mieux équipée et toujours dotée des deux qualités essentielles du système hybride Toyota: sobriété et agrément de conduite hors pair en ville. À méditer!

EN RÉSUMÉ

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

CONDUITE / DIMENS. / TECHNIQUE / BUDGET

	L'occasion*	La nouveauté*
TOYOTA AURIS HSD STYLE**	TOYOTA YARIS HSD STYLE	
Prix (à partir de)	20 000 €	21 250 €
Bonus/malus	-	Bonus 1 750 €
Conso. moyenne	5,7 l/100 km	5,6 l/100 km
Puissance maxi	136 ch	100 ch
Couple maxi	142 Nm à 4 000 tr/mn	111 Nm à 3 800 tr/mn
Type moteur	4 cyl. essence + électrique	4 cyl. essence + électrique
L/l/h/empattement	4,28 m / 1,76 m / 1,46 m / 2,60 m	3,95 m / 1,70 m / 1,51 m / 2,51 m
Coffre	367 dm ³	299 dm ³
1 000 m d. a.	33 s	35,4 s
0 à 100 km/h	10,5 s	14,2 s

*Mesures L'Auto-Journal. **Année 2013, 20 000 km au compteur.

IN

Serrez la pince



Le système R&Go qui permet de connecter son téléphone dans la Twingo III est complété par une pince toute simple mais pratique et ingénieuse. Bravo!

OUT

Au fond, la manette



Mal située et peu pratique, la tirette qui permet de reculer ou d'avancer son siège dans l'A1 n'est pas une réussite... À corriger!

Et pourquoi pas l'essence ?

VOLKSWAGEN PASSAT



YANN LEFEBVRE

	ESSENCE	DIESEL
	1.4 TSI 125 ch	1.6 TDI 120 ch
Prix (à partir de)	25 350 €	28 290 €
Conso. moyenne	5,3 l/100 km	4 l/100 km
Bonus/malus	0	0
Puissance maxi	125 ch à 5 000 tr/mn	120 ch à 3 600 tr/mn
Couple maxi	200 Nm à 1 400 tr/mn	250 Nm à 1 500 tr/mn
Type moteur	4 cyl. en ligne, turbo	4 cyl. en ligne, turbo
1 000 m d. a.	9,7 s	10,8 s
90/130 km/h en 4 ^e	8,5 s	8,5 s

CONDUITE / TECHNIQUE / BUDGET

Les ventes de berlines familiales se font très majoritairement avec une motorisation diesel. Logique ? Oui, si l'on considère qu'une grosse voiture est faite pour avaler des kilomètres par dizaines de milliers. Mais si vous roulez peu et lorgnez sur une Passat de début de gamme, optez pour l'essence. Moteur plus discret, encore plus disponible à bas régime, doté d'une plus grande plage d'exploitation et de meilleures accélérations : à part la conso, il est meilleur partout!

VERDICT

La Passat TDI 120 n'est pas inintéressante mais il faut parcourir 115 000 km avant de commencer à rentabiliser son achat, à cause d'un surcoût de près de 3 000 € ; elle est donc réservée aux gros rouleurs ! À peine moins sobre, plus performante, plus discrète et plus agréable, la version essence est le meilleur choix si vous parcourez 10 000 km/an ou moins.



ÇA VIENT DE SORTIR

Avec l'appli BMW Connected, votre auto est dans la poche !

Récemment mise à jour, cette application est le lien idéal entre votre BMW et votre smartphone. À la maison ou en déplacement, elle vous donne un résumé des infos essentielles (carburant restant, kilométrage) et vous rappelle où vous êtes garé. Une fois installé au volant, elle vous permet de piloter votre smartphone depuis l'écran de navigation. Vous avez ainsi accès à votre fil Twitter, votre compte Facebook, aux radios du monde entier, à Wikipédia version locale et à de nombreuses applications compatibles comme Deezer, Motorsport, Laptimer, etc.

Notre avis ★★★★★

L'intégration est quasi parfaite, que ce soit sur le plan graphique ou en termes d'ergonomie : l'application BMW Connected enrichit réellement votre expérience au volant d'une voiture de la marque. Une réussite !

PRIX	gratuit
TAILLE	23-28 Mo
DISPONIBILITÉ	iOS, Android
LANGUE	français
MISE À JOUR	septembre 2014

Le top 3 de la quinzaine

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

LES COMMANDES DE CLIM LES PLUS ORIGINALES

1 Audi TT

Le nouveau coupé allemand fait dans l'originalité avec des commandes de clim directement intégrées dans les aérateurs : étonnant mais bien vu.



JOËL PEYROU

Nouvelle Mini

Trois grosses commandes rotatives pour le côté rétro, et un affichage digital très lisible en leur centre pour la modernité. La Mini a tout bon !



Y. L.

Peugeot 308

On aime ou on déteste, mais le fait d'intégrer les commandes de clim à l'écran tactile permet d'épurer la console centrale. D'autres s'en sont inspirés...



Y. L.

Quelle Mercedes Classe C choisir ?

Par Pascal Richard *Photos* Clément Choulot

Apparue en début d'année, la nouvelle Classe C propose une gamme aussi séduisante que variée. Pour mieux la connaître, un tour d'horizon s'impose.

Le moins que l'on puisse dire, c'est que Mercedes ne fait pas les choses à moitié en proposant d'emblée plus de quarante déclinaisons de sa nouvelle Classe C. Sur le plan mécanique, la gamme s'articule autour de six versions diesel (de 116 à 224 ch) et six essence (de 156 à 510 ch). Côté finition, on compte cinq variantes possibles (dont la très exclusive AMG réservée aux C 63 et C 63 S). Sur le plan esthétique, cette nouvelle mouture dégage des traits encore plus agressifs

que la version précédente. Et ne croyez pas qu'il s'agit là d'un simple effet de style. En effet, à l'instar de sa jeune sœur, la Classe A, la Classe C propose un comportement sinon sportif, du moins très dynamique. Un trait de caractère qui ne perturbera en rien le confort des passagers même si, à l'arrière, la Mercedes manque toujours un peu de générosité. Mais le design intérieur est plutôt réussi et la finition est toujours aussi soignée. Maintenant que les présentations sont faites, il ne reste plus qu'à choisir...

LA GAMME

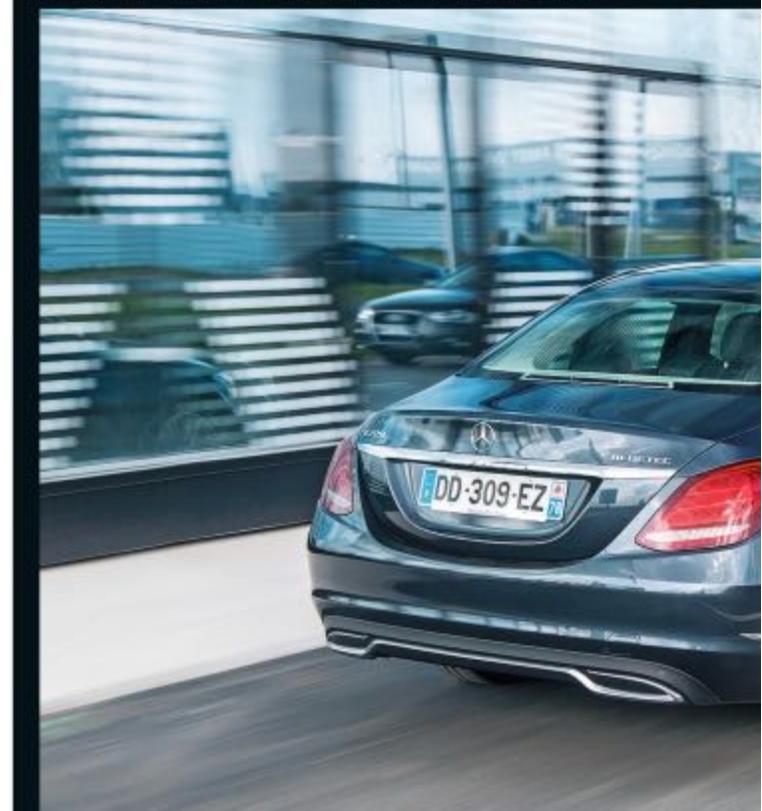
	Moteurs/Prix	Classe C	Executive	Sportline	Fascination	AMG	Bonus/malus écologique
Diesel	C 180 BlueTEC	33 100 €	38 200 €	40 250 €	45 500 €	-	0 €
	C 200 BlueTEC	35 600 €	40 700 €	42 750 €	48 000 €	-	0 €
	C 220 BlueTEC	38 450 €	43 550 €	45 600 €	50 850 €	-	0 €
	C 250 BlueTEC	44 000 €	49 100 €	51 150 €	56 400 €	-	0 €
	C 250 BlueTEC 4Matic	46 400 €	51 500 €	53 550 €	58 800 €	-	0 €
	C 300 BlueTEC Hybrid	48 550 €	53 650 €	55 700 €	60 950 €	-	bonus 3 300 €
Essence	C 180	33 950 €	39 050 €	41 100 €	46 350 €	-	0 €
	C 200	36 600 €	41 700 €	43 750 €	49 000 €	-	0 €
	C 250	40 050 €	45 150 €	47 200 €	52 450 €	-	0 €
	C 400 4Matic	-	58 450 €	60 500 €	66 250 €	-	malus 2 200 €
	C 63	-	-	-	-	89 300 €	malus 6 500 €
	C 63 S	-	-	-	-	97 650 €	malus 6 500 €

NB : pour la version break, ajoutez 1 300 €.



YANN LEFEBVRE

On aurait aimé une mécanique plus pétillante, mais au final, ce 2,1 l diesel de 170 ch se montre agréable.





LES MOTEURS

DIESEL

C 180 BlueTEC

Ce n'est pas avec ce diesel de 116 ch que la Classe C se montre le plus à son avantage.

C 200 BlueTEC

Pour ceux qui cherchent une "roule-toujours", cette version fera l'affaire.

C 220 BlueTEC

Ce 2,1 l de 170 ch se montre convaincant en terme de rapport performances/consommation. Son couple généreux (400 Nm à 1 400 tr/mn) garantit une grande souplesse d'utilisation.

C 250 BlueTEC

Même bloc que précédemment mais la puissance passe à 204 ch et le couple à 500 Nm. Le prix suit la même inflation.

C 300 BlueTEC Hybrid

Le 2,1 l reçoit le renfort d'un moteur électrique qui lui apporte 20 ch de plus. Dommage que cette assistance soit aussi coûteuse malgré le bonus.

ESSENCE

C 180

Le C 180 n'est pas une force de la nature mais ses 156 ch autorisent des prestations honorables... sans plus.

C 200

Plus de cylindrée, plus de muscles avec ce 2 l turbo qui développe de bonnes performances. Des progrès justifiant la petite inflation tarifaire.

C 250

Des progrès du côté des chronos mais la note commence à être salée pour un 4 cylindres...

C 400 4Matic

La totale: arrivée du V6 et de la transmission intégrale, la fiche technique impressionne, la "petite" note aussi.

C 63/C 63 S

Le V8 4 l distille entre 476 et 510 ch: autant dire qu'ici, la Classe C voit rouge... votre banquier aussi!

LES TRANSMISSIONS

MANUELLE

On trouve une boîte manuelle à 6 rapports de série sur les diesels (C 180, C 200 et C 220); pour les essence, seules les C 180 et C 200 en sont équipées. Si l'étagement ne pose pas de problème, la commande n'est pas un modèle d'agrément.

AUTOMATIQUE

La boîte automatique à 7 rapports 7G-Tronic est montée de série à partir de la C 250

(essence comme diesel). Elle apporte un incontestable plus en matière d'agrément de conduite. Les modèles ne l'ayant pas de série peuvent en être équipés moyennant un "petit" supplément de 2 350 €.

INTÉGRALE

Montée de série sur la C 400 et en option (2 400 €) sur la C 250 diesel, cette transmission est véritablement avantageuse en matière de sécurité active.

Dimensions (Longueur/largeur/hauteur/empattement): 4,68/1,81/1,44/2,84 m

MOTEURS DIESEL

	C 180 BlueTEC*	C 200 BlueTEC	C 220 BlueTEC	C 250 BlueTEC*	C 300 BlueTEC Hybrid*
Puissance maxi (ch à tr/mn)	116 à 3 000	136 à 3 800	170 à 3 000	204 à 3 800	204 à 3 800 + 20 élec.
Couple maxi (Nm à tr/mn)	280 à 1 500	300 à 1 500	400 à 1 400	500 à 1 600	500 à 1 600

Performances

Vitesse maxi (km/h)*	205	218	234	247	244
Accélération 0-100 km/h (s)	11,1	10,9	8,7 (8,3)	6,6	6,4
Reprise 90-130 km/h en 4 ^e (s)	NC	8,8	8,2 (7,6)	NC	NC

Budget

Consommation moyenne (l/100 km)	3,9	6,2	5,8 (6,1)	4,3	3,6
---------------------------------	-----	-----	-----------	-----	-----

MOTEURS ESSENCE

	C 180 auto	C 200 auto	C 250*	C 400 4Matic*	C 63*	C 63 S*
Puissance maxi (ch à tr/mn)	156 à 5 300	184 à 5 500	211 à 5 500	333 à 5 250	476 à 5 500	510 à 5 500
Couple maxi (Nm à tr/mn)	250 à 1 200	300 à 1 200	350 à 1 200	480 à 1 600	650 à 1 750	700 à 1 750

Performances

Vitesse maxi (km/h)*	225	237	250	250	250	250
Accélération 0-100 km/h (s)	9,2	7,7	6,6	5,2	4,1	4
Reprise 90-130 km/h en 4 ^e (s)	8,2	7,2	NC	NC	NC	NC

Budget

Consommation moyenne (l/100 km)	8	8,1	5,6	7,3	8,2	8,2
---------------------------------	---	-----	-----	-----	-----	-----

*Données constructeur. () figure les données de la version automatique.

Le look agressif de la nouvelle Classe C va de pair avec un comportement routier très dynamique.

La meilleure mécanique C 220 BlueTEC AUTO

Sans doute manque-t-il un peu de caractère à ce bloc mais, à bien y réfléchir, c'est tout de même lui qui offre le meilleur rapport prix/prestations. La version C 250, équipée d'emblée de la boîte automatique, était tentante mais même en montant cette transmission sur la C 220 (ce que nous vous recommandons), l'écart de prix est significatif. Du côté des moteurs essence, la C 200 est le choix le plus recommandable.

La Classe C cru 2014 soigne son look, mais en matière d'habitabilité, ses lignes fuyantes ne sont pas la panacée.



LES FINITIONS

Classe C

La Classe C tout court propose une dotation d'équipements qui n'a rien de ridicule puisqu'on trouve de série la climatisation automatique, la caméra de recul et deux prises USB. Dans l'ensemble, il ne manque pas grand-chose et c'est tant mieux car les options sont affichées à un tarif très... Mercedes.

Executive

Passer de la finition d'entrée de gamme à la finition Executive implique un très sérieux effort financier puisqu'il faut déboursier 5 100 € de plus. C'est le prix à payer pour bénéficier de l'aide au stationnement active, des feux arrière à LED, d'un système de navigation... et d'une banquette arrière fractionnable.

Sportline

Cette fois, la marche est moins haute

mais il faut tout de même consentir à une rallonge de 2 050 € pour passer de la finition Executive à la Sportline. Cette dernière gagne l'Agility Select, qui offre quatre modes de conduite (Confort, Sport, Eco et personnalisé), un châssis surbaissé, des jantes alliage de 18 pouces et une déco plus... sport évidemment.

Fascination

S'il vous reste encore quelques deniers (autour de 5 000 €), vous pouvez délaissier la finition Sportline et vous offrir la Fascination. Ici, rien ou presque ne manque à l'appel... mais à quel prix!

AMG

Les sportives versions AMG reçoivent une dotation proche de la Fascination avec, en plus, les sièges électriques et chauffants ainsi, bien sûr, qu'une présentation à la hauteur de leur mécanique.

LES ÉQUIPEMENTS

Équipements communs à toutes les versions

7 airbags, aide au démarrage en côte, autoradio avec écran de 7 pouces, Bluetooth, caméra de recul, climatisation automatique, déclenchement automatique des phares et des essuie-glaces, frein de parking électrique, ordinateur de bord + navigateur internet, 2 prises USB, régulateur de vitesse, rétroviseurs électriques et dégivrants, siège conducteur ajustable en hauteur, volant réglable en hauteur/profondeur.

Équipements/options	Classe C	Executive	Sportline	Fascination	AMG
Affichage tête haute	1 200 €	1 200 €	1 200 €	série	série
Banquette AR fractionnable 40/20/40 (de série sur break)	350 €	série	série	série	série
Détecteur d'angles morts	550 €	550 €	550 €	série	série
Ouverture des portes et démarrage sans clé	800 €	800 €	800 €	800 €	800 €
Sellerie cuir	—	2 000 €	1 450 €	série	série
Sièges AV électriques/chauffants	1 600 €/400 €	1 350 €/400 €	1 350 €/400 €	1 350 €/400 €	série/série
Système de navigation	600 €	série	série	série	série
Toit ouvrant électrique (et panoramique sur le break)	1 300 €	1 300 €	1 300 €	série	série

LES PRINCIPALES OPTIONS

Pack Technologie (de 900 à 3 600 €)

Ce pack comprend le Comand Online, un système multimédia doté d'un grand écran de 8,4 pouces, un GPS avec une cartographie Europe 3D (mise à jour gratuite durant trois ans), un lecteur de cartes SDHC... On trouve aussi l'ouverture des portes sans clé, un éclairage d'ambiance (trois couleurs et cinq niveaux d'intensité). À cela, le pack Technologie Plus ajoute la caméra à 360°. Cet ensemble est facturé 3 000 € sur les finitions Executive/Sportline et 900 € sur Fascination/AMG. Avec la caméra, ajoutez dans tous les cas 600 €.

Conseillé par L'Auto-Journal (sur Fascination et AMG)

Pack Agilité Airmatic (de 1 300 à 1 450 €)

Ce pack regroupe la suspension pneumatique Airmatic et le système Agility Select (150 € si commandé seul), qui permet de sélectionner, via une commande située sur la console centrale, l'un des quatre modes de conduite proposés (Eco, Confort, Sport et personnalisé). Ce pack permet ainsi d'avoir plusieurs Classe C en une!

Conseillé par L'Auto-Journal



Y. LEFEBVRE

La meilleure finition EXECUTIVE

Très vite, nous avons mis de côté les exécutions Fascination et AMG, la première étant bien trop coûteuse et la seconde ne s'adressant qu'aux très spécifiques versions C 63. Restaient donc en lice les finitions Classe C, Executive et Sportline. Si vous aimez la conduite sportive, la Sportline s'impose, mais au prix, sachez-le, d'une perte de confort. Pour notre part, nous avons hésité entre la finition d'entrée de gamme et l'Executive... qui finalement s'impose grâce au grand soin apporté à sa présentation, qui convient parfaitement au standing de la Classe C.

La Classe C offre un excellent niveau de confort. Côté équipement, la panoplie livrée d'origine est satisfaisante et c'est tant mieux car les options sont coûteuses.



La commande du système Agility Select (150 €) permet d'accéder à quatre modes de conduite.



Y. LEFEBVRE



Du cuir, du bois, une finition très soignée : la Classe C n'oublie rien des fondamentaux de la marque.



Y. LEFEBVRE

La boîte automatique (2 350 €) se pilote via un levier situé derrière le volant. Pratique.



Inclus dans le pack Technologie (de 900 à 3 600 €), le système Comand est très pratique à l'usage.



Y. LEFEBVRE

Pack d'assistance à la conduite (de 1 500 à 2 050 €)

Disponible sur l'ensemble des finitions, ce pack comprend le régulateur de vitesse actif avec fonction Pre-Safe, le freinage d'urgence Bas Plus, l'avertisseur de franchissement de ligne actif, le détecteur d'angle mort et la détection des piétons. L'ensemble est facturé 2 050 € sur les finitions Classe C, Executive et Sportline. Sur Fascination et AMG, la petite note n'est que de 1 500 €.

Conseillé par L'Auto-Journal

Inserts décoratifs (de 175 à 1 100 €)

Pour rendre l'habitacle de votre Classe C plus cosy ou plus sportif, Mercedes propose toute une gamme d'inserts en bois précieux (frêne noir, tilleul foncé) qui sont généreusement distribués sur la console centrale et les contre-portes. Sur les versions AMG, c'est le carbone et l'aluminium qui sont à l'honneur.

Conseillé par L'Auto-Journal

Sièges avant climatisés (de 900 à 1 300 €)

Voilà une option qui ravira les gros rouleurs. Climatisés et ventilés, ces sièges impliquent forcément la sellerie cuir (nécessairement perforée), ce qui alourdit la facture (entre 2 000 et 1 450 €) sur les finitions Executive et Sportline. Celles-ci en effet – contrairement aux versions Fascination et AMG – ne reçoivent pas ce type de sellerie de série.

Conseillé par L'Auto-Journal (pour Fascination et AMG)

LES TEINTES

Standard (gratuite)



Noir



Blanc Polaire

Métallisées (1 000 €)



Noir Obsidienne



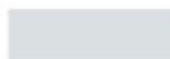
Marron Citrine



Gris Ténorite



Bleu Cavansite



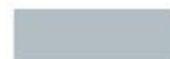
Argent Iridium



Bleu Brillant



Argent Palladium



Argent Diamant

LES JANTES



De série sur Classe C.



De série sur Executive.



De série sur Sportline.



De série sur Fascination.



En option sur Classe C.



En option sur Executive.



En option sur Fascination.



En option sur Fascination.



En option sur Sportline.



En option sur Sportline.

NOTRE CHOIX

220 BlueTEC EXECUTIVE

(43 550 € HORS OPTIONS)
Bonus/malus écologique : 0 €

Plus séduisante que jamais, la Classe C cru 2014 met l'accent sur le plaisir de conduite. Un parti pris qui n'exclut d'ailleurs pas le confort et le savoir-vivre. Côté moteur, le 2,1 l diesel n'est sans doute pas le choix le plus gla-

mour mais, au quotidien, sa polyvalence d'utilisation et sa sobriété sont appréciables. Tout comme la qualité de construction et de finition qui, pour un peu, parviendraient à nous faire oublier le prix de vente.

Retrouvez l'essai dans L'AJ n° 918

La 208 a rencontré moult soucis de jeunesse avec pléthore de rappels. Avant l'achat, il faudra être très vigilant sur les différentes mises à niveau ou vérifications imposées par le constructeur.

LES INFOS CLÉS

Essence: à partir de 8700 €

Diesel: à partir de 9000 €

Version: actuelle, 1^{re} génération

Commercialisation: depuis mars 2012

Restylage: aucun

Carrosserie: 3 et 5 portes

Modèles en circulation: 212.400

RAPPELS

BERCEAU MOTEUR (juin 2014)

L'emboutissage d'une pièce du berceau moteur pourrait être non conforme et altérer sa résistance mécanique sur certaines 208 fabriquées entre le 4 juin 2014 et le 23 juin 2014.

SUSPENSIONS (juin 2014)

Les vis de fixation des triangles de suspension avant pourraient présenter un défaut qui risque de provoquer une rupture sur certaines 208 produites entre le 24 septembre 2013 et le 26 novembre 2013. Les vis doivent être remplacées.

ÉLECTRICITÉ (mars 2014)

Sur les 208 avec moteur THP, contrôle du cheminement du câble positif de la batterie, avec remise en conformité si besoin est.

ALIMENTATION (avril 2014)

Sur les Peugeot 208 1.6 HDi, le couple de serrage des tuyaux de la rampe haute pression de carburant pourrait être insuffisant. Cela risque d'occasionner des fuites de carburant sous le moteur.

BERCEAU MOTEUR (octobre 2013)

Le berceau moteur risque de comporter des défauts de conception sur les Peugeot 208 fabriquées entre le 21 août 2013 et le 3 septembre 2013 car des points de soudure ont peut-être été mal réalisés. Le remplacement du berceau est obligatoire sur les voitures concernées.

TRANSMISSION (mai 2013)

Sur les Peugeot 208 dont le numéro VIN est compris entre VF3 CC8HR0 CT050798 et VF3 CCHMW0 DT001255: les écrous de fixation des moyeux de roue arrière peuvent ne pas être correctement verrouillés et risquent de se desserrer.

ABS (janvier 2013)

Sur les 208 construites du 16 décembre 2011 au 13 janvier 2012, un défaut dans l'assemblage d'un composant du système ABS/ESP peut entraîner une mauvaise régulation de la pression hydraulique et le dysfonctionnement de ces systèmes.

Peugeot 208



1 Moteurs essence

Des cas de pompe à eau défectueuse sur le 1.6 essence. Sur les GTi, dysfonctionnement de la sonde de température moteur.

2 Moteurs diesel

À-coups sur les moteurs de 92 et 115 ch nécessitant une reprogrammation du calculateur d'injection.

3 Boîte de vitesses

Sur les premiers modèles de BVM6, difficulté chronique du passage des rapports (notamment à froid) et/ou jeu important dans le levier de vitesses. La tringlerie de commande doit être réglée. Sifflement de la boîte de vitesses à 5 rapports: pas de solution.

4 Train avant

Sur de nombreux modèles, claquements dans le train avant. Les biellettes de direction doivent être remplacées, parfois la crémaillère entière. Défaut d'alignement du volant sur les premiers modèles.

5 Habitacle

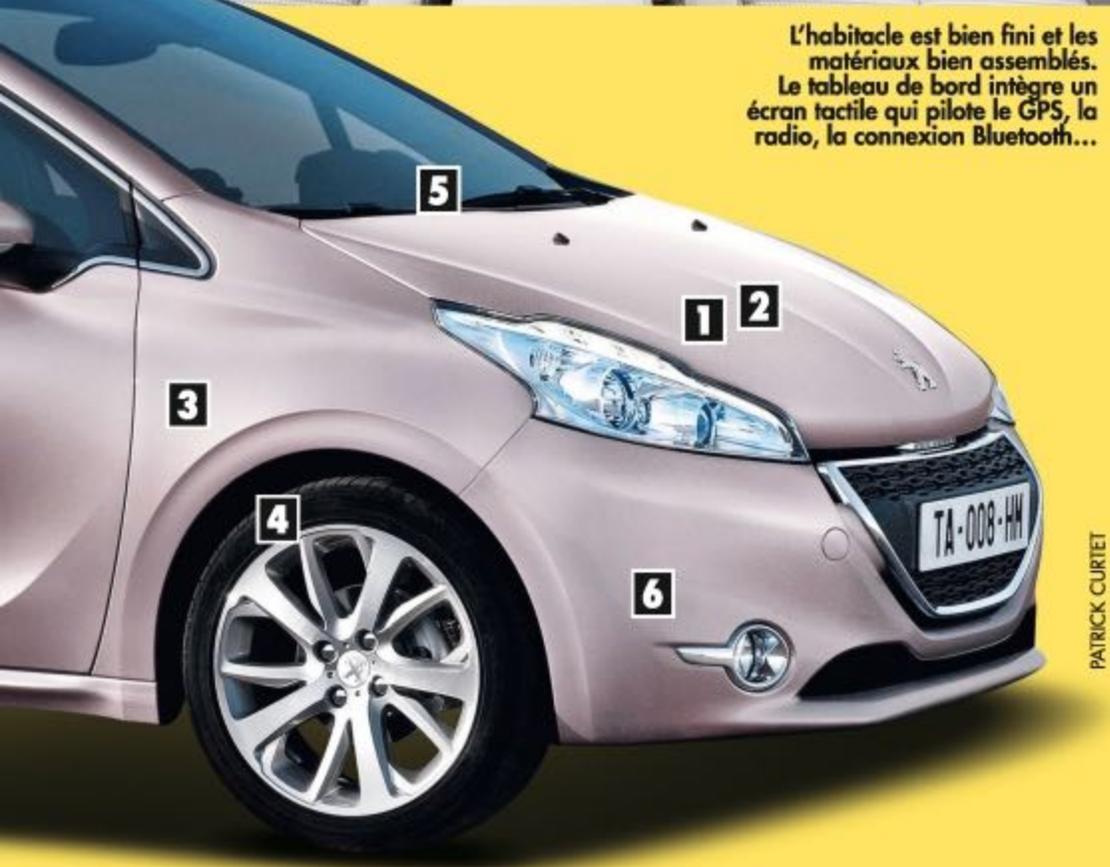
Dysfonctionnement de l'écran tactile du système multimédia: impossibilité de changer de fonction, de connecter un lecteur audio... Gondolement de la moquette au niveau du plancher, surtout devant les sièges avant.

6 Carrosserie

Mauvaise résistance de la peinture sur le pare-chocs avant. Pas de solution proposée.



YANN LEBEVRE



PATRICK CURTET

L'habitacle est bien fini et les matériaux bien assemblés. Le tableau de bord intègre un écran tactile qui pilote le GPS, la radio, la connexion Bluetooth...

La 208 propose un style dynamique qui traduit un comportement du même métal. La conduite de la petite Peugeot est très plaisante.

LA GAMME

Modèles	Puissance moteur (ch)	Dates de vente	Conso. moy* (l/100 km)	Notre avis	La cote de L'AJ**	Verdict
1.0 VTi	68	depuis 03/12	5,5	Un bloc 3 cylindres trop juste pour espérer un usage un minimum polyvalent.	NC	★★★
1.2 VTi	82	depuis 03/12	6	La cylindrée accrue apporte du coffre et de la rondeur. Un bon début.	à partir de 12 150 €	★★★★
1.6 VTi	120	depuis 03/12	6,5	Pas désagréable mais la consommation n'est pas négligeable.	à partir de 14 430 €	★★★★
1.6 THP	155	depuis 04/12	7	Une petite sportive rigolote mais qui n'a pas le brio de sa grande sœur, la GTi.	à partir de 14 115 €	★★★★
GTi	200	depuis 11/12	8	La sportive de la gamme ne démerite pas et offre du vrai plaisir.	à partir de 18 450 €	★★★★
1.4 HDi / 1.4 e-HDi	68	depuis 03/12	5,6	Ce bloc est peu intéressant en termes de performances et de consommation.	à partir de 12 370 €	★★★
1.6 e-HDi	92	depuis 03/12	5,2	Une première version diesel adaptée à un usage mixte ville/route	à partir de 12 040 €	★★★★
1.6 HDi / 1.6 e-HDi	115	depuis 03/12	5,5	Le meilleur compromis qui associe sobriété et agrément à l'usage.	à partir de 16 230 €	★★★★

Essence

Diesel

NOTRE CHOIX

**208 1.6 e-HDi
115 ch 5P.**

de 2012

(1^{er} prix prospecté : **13 490 €**)
(19 500 km)

Avec ce moteur 1.6 e-HDi de 115 ch doté du stop/start, la 208 est aussi à l'aise en ville que sur route. Agréable en toutes circonstances, la petite Peugeot offre un comportement routier efficace et son confort est excellent. Et si l'on adopte une conduite souple, la consommation sera sage.



LA TECHNIQUE

Moteur / Transmission

Puissance maxi	115 ch à 3 600 tr/min
Couple maxi	270 Nm à 1 750 tr/min
Type	4 cylindres en ligne diesel
Cylindrée / Puissance fiscale	1 560 cm ³ / 5 CV
Transmission	aux roues avant
Boîte / nombre de rapports	BVM / 6

Dimensions / Poids

L/l/h / empattement	3,96 / 1,74 / 1,46 / 2,54 m
Poids / tractable freiné	1 090 kg / 1 150 kg

Châssis

Direction	à crémaillère, assistance électrique
Diamètre de braquage	11,4 m
Suspensions AV/AR	type McPherson / traverse déformable
Freins AV / AR	disques ventilés / disques
Pneumatiques	205/45 R 17
Roue de secours	kit anticrevaillon

LA CONDUITE

Performances*

1 000 m départ arrêté	32,6 s
90-130 km/h en 4 ^e / 5 ^e / 6 ^e	10 / 12,2 / 15,1 s
Vitesse maxi	183 km/h
Freinage à 90 / 130 km/h	32 / 66 m

LA VIE À BORD

Habitabilité / Coffre

Longueur aux jambes AR	23 cm
Largeur aux coudes AV / AR	140 / 139 cm
Volume de coffre	332 dm ³

LE BUDGET

Assurance* : 700 €

Carte grise** : 166,50 €

Consommations

Moyenne	5,5 l/100 km
Ville / Route / Autoroute	5,6 / 5,4 / 5,5 l/100 km

Coût de l'entretien (tarifs en euros)

Amortisseurs AV	190	Kit de distribution	290
Amortisseurs AR	150	Embrayage	350
Disques AV	170	FAP	550
Disques AR	150	Pneus (1 paire)	360
Piaquettes AV	80	Feu AV	430
Piaquettes AR	80	Feu AR	180
Filtre à air	30	Bouclier AV	480
Filtre à huile	17	Bouclier AR	390

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

* Base de calcul : automobiliste parisien

avec 30 % de bonus et assuré pour un trajet travail-promenade.

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

*Retrouvez notre cote détaillée en p. 126.

Soyez un homme, jetez vos rasoirs !

Tondeuse multifonctions **X-10**

Une multitude de styles
en une seule tondeuse



32mm

barbe/cheveux



18mm

rasage finition



7mm

détails et contours



nez/oreilles



rasage du corps
+ 1 guide de coupe



E837E

Tondeuse waterproof 10 fonctions

La tondeuse multi-usages X-10 de BaByliss For Men assure à elle seule la stylisation de la barbe, le rasage du corps et la coupe des cheveux.

- La X-10 peut être utilisée avec ou sans fil.
- Entièrement waterproof, elle est aussi idéale pour une utilisation sous la douche.

www.babylissformen.fr

BaByliss FOR men®

C'EST BEAU UN HOMME

UN JEU D'ENFANTS

Réalisation et stylisme Thibault Cocardon Photos Yann Lefebvre

1| **STELLE AUDIO**, enceinte Pillar effet argent brossé, 299,99 € (www.stelleaudio.com/eu).

2| **LE TANNEUR**, couverture format A5 en cuir, 70 € (www.letanneur.com).

3| **TOMMY HILFIGER TAILORED**, cravate en soie aux lignes classiques, 69,90 € (n° lecteur : 01 45 61 54 55).

4| **HERMÈS**, Terre d'Hermès, eau de toilette édition limitée 2014 Flacon H, 100 ml, 90 € (n° lecteur : 01 47 48 97 55 ou www.hermes.com/Parfum).

5| **MICHEL HERBELIN**, modèle City automatic, mouvement automatique, boîte acier, 40 mm, étanche 30 m, 655 € (n° lecteur : 03 81 68 67 67 ou www.michel-herbelin.com).

6| **DIOR**, Dior Homme Parfum, 75 ml, 110,50 € (n° lecteur : 01 49 53 88 88 ou www.dior.com).

7| **TISSOT**, modèle T-Complication Chronometer, mouvement automatique, boîte acier, 43 mm, étanche 50 m, 1 400 € (<http://fr.tissotshop.com>).



L'HORLOGERIE

- 1| SEIKO, modèle SNDF95P1, mouvement chrono quartz, boîte acier, 42,6 mm, étanche 100 m, 229 € (n°lecteur: 03 81 54 24 20 ou www.seiko.fr). 2| MONDAINE, modèle Stop 2 Go Full Black, mouvement unique à deux moteurs, boîte acier, 41 mm, étanche 30 m, 398 € (n°lecteur: 01 47 79 03 47). 3| JACQUES LEMANS, modèle 1-1654F, mouvement quartz, boîte acier, 40 mm, étanche 100 m, 129 € (www.jacques-lemans.com). 4| LOUIS PION, modèle Axel, mouvement quartz, boîte acier, 44 mm, étanche 50 m, 149 € (n°lecteur: 01 42 65 00 43 ou www.louispion.fr). 5| PEQUIGNET, modèle Equus, mouvement quartz, boîte acier, 42 mm, 850 € (n°lecteur: 03 81 67 90 10 ou www.pequignet.com). 6| CASIO, Edifice, mouvement quartz, boîte acier, 75 € (n°lecteur: 0825 88 44 77). 7| PARKER, stylo modèle Ingenuity Large Black Rubber and Metal, 170 € (www.parkerpen.com). 8| CHRISTOFLE, bracelet Duo Complice en bleu nuit, 250 € (n°lecteur: 01 55 27 99 00 ou www.christofle.com). 9| MONTBLANC, étui en cuir et stylet Pix pour Samsung Note, 120 € et 275 € (n°lecteur: 01 53 43 48 00 ou www.montblanc.fr).



LES PARFUMS

1| CERRUTI 1881, *Bella Notte*, 125 ml, 75 € (www.cerruti.fr). 2| MONTBLANC, *Emblem*, 60 ml/55 €, 100 ml/75 € (n° lecteur: 01 53 77 00 00). 3| ISSEY MIYAKE, *Nuit d'Issey*, 75 ml/54 €, 125 ml/76 € (n° lecteur: 0 800 14 04 12). 4| AZZARO, *Chrome United*, 200 ml, 112 € (www.azzaro.com). 5| YVES SAINT LAURENT, *La Nuit de l'Homme*, Édition Collector 2014, 100 ml, 76 € (www.ysl-parfums.fr). 6| BOSS, *Boss Bottled*, 100 ml, 79 € (n° lecteur: 01 40 88 55 11). 7| PACO RABANNE, *Invictus*, 100 ml, 72 € (n° lecteur: 01 40 88 64 02 ou www.pacorabanne.com).



LA MAROQUINERIE

1| DELSEY, collection Enjôleur, portefeuille horizontal en cuir, 80 € (www.delsey.com/fr/home). 2| GUESS MARCIANO, ceinture en cuir bicolore, 63 € (n°lecteur: 01 73 02 54 00 ou www.guess.com). 3| MAISON TEXIER, pochette modèle Drive en cuir de vachette, 289 € (n°lecteur: 02 23 55 18 18 ou www.texier.com). 4| GÉRARD HÉNON, porte-cartes en cuir, 39 € (<http://fr.gerard-henon.com>). 5| EASTPAK, pochette iPad ligne Leather en cuir, 58 € (n°lecteur: 00 377 92 05 35 85 ou www.eastpak.com/eu-fr/). 6| ST DUPONT, porte-billets ligne Défi en cuir carbone, 130 € (www.st-dupont.com). 7| ANTONYME BY NAT & NIN, porte-cartes modèle Paul en cuir, 45 € (www.nat-nin.fr). 8| HEDGREN, porte-cartes collection Utopia, chèque, deux rabats, une poche zippée et deux compartiments en cuir, disponible en noir, 85 € (n°lecteur: 01 42 36 36 97 ou www.hedgren.com). 9| CELIO, duo portefeuille et porte-cartes façon cuir, 22,99 € (www.celio.com).





Le rasage du futur

Découvrez le nouveau **Rasoir Series 9000** et sa technologie révolutionnaire de suivi des contours : le premier rasoir flexible dans huit directions pour épouser toutes les courbes de votre visage et vous assurer un rasage parfait à chaque passage.

Et tentez de gagner votre billet pour l'espace sur philips.fr/challengeespace

innovation ✦ you*



*Innovation et vous

Rasoir
Series 9000

Retrouvez toutes les informations sur philips.fr

PHILIPS

LE HIGH-TECH

- 1| **JABRA**, casque audio Move, 99,99 € (www.jabra.fr). 2| **CORAVIN**, testeur de vin Coravin 1000, incluant une aiguille, deux capsules (contenant de l'argon pressurisé), un support de rangement, une tige de nettoyage de l'aiguille, un guide de démarrage rapide, 299 € + 29,95 € les trois recharges (www.coravin.fr). 3| **LENOVO**, tablette Yoga Tablet 2 Pro, 499 € (n° lecteur : 02 43 16 60 35 ou www.lenovo.com/fr). 4| **SONY**, appareil photo A5100, le plus petit hybride au monde (avec zoom 3x 16-50 mm stabilisé), écran tactile orientable à 180°, 650 € (www.sony.fr). 5| **PHILIPS**, rasoir modèle Shaver Série 9000, de 200 € à 450 € selon les modèles (www.philips.fr). 6| **BABYLISS**, tondeuse barbe et rasoir, le 2 en 1, modèle E890E, 69,90 € (www.babyliss.fr).



spartoo.com

TOUTE LA MODE À VOS PIEDS

Chaussures . Vêtements . Sacs



NOUVELLE COLLECTION

AUTOMNE - HIVER 2014

Plus de **1 000** marques et **70 000** modèles

New Balance, Kickers, Converse, Geox, Clarks, Timberland, Nike, Vans, Jonak, Mellow Yellow, Desigual, Levi's, G-Star Raw, Morgan, Only ...

LIVRAISON & RETOUR GRATUITS
SATISFAIT OU REMBOURSÉ



-10%

pour les lecteurs de
L'Auto Journal !

Flashez le code ci-contre ou
rendez-vous sur www.spartoo.com/Auto-Journal



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 S&K	6	0	19 000
0.9 TwinAir 105 ch S/S Exclusive	6	0	19 900
1.4 TB MultiAir 135 ch S/S S&K	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 TCT 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 S&K	5	0	20 750
1.3 JTDm 85 ch S/S Exclusive	5	0	21 650
1.6 JTDm 120 ch S/S Exclusive	6	0	22 750

GIULIETTA			
1.4 Tjet 105 ch S/S Impression	6	900	21 090
1.4 Tjet 120 ch S/S Distinctive	7	900	23 800
1.4 MultiAir 170 ch S/S Distinctive	9	150	26 800
1.4 MultiAir 170 ch TCT S/S Distinctive	9	0	28 700
1.4 MultiAir 170 ch S/S Exclusive	9	150	29 550
1.4 MultiAir 170 ch TCT S/S Exclusive	9	0	31 450
1.6 JTDm 105 ch S/S Impression	5	0	24 390
1.6 JTDm 105 ch S/S Distinctive	5	0	26 250
1.6 JTDm 105 ch S/S Exclusive	5	0	29 000
2.0 JTDm 150 ch S/S Distinctive	7	0	28 450
2.0 JTDm 150 ch S/S Exclusive	7	0	31 200
2.0 JTDm 170 ch S/S Distinctive	9	0	30 000
2.0 JTDm 175 ch TCT S/S Distinctive	9	0	32 750
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			
1.750 TBI 240 ch	14	2 200	51 900

AUDI



Audi

Premium Murat

105 bd Murat - Porte de St-Cloud - Paris 16e

Tél. : 01 40 71 35 30 - www.audi-paris16.com

TYPE	CV	B/M*	PRIX
A1			
1.2 TFSI 86 ch Attraction	5	0	17 290
1.4 TFSI 122 ch Attraction	6	0	19 670
1.4 TFSI 122 ch S tronic 7 Attraction	6	0	21 450
1.4 TFSI 140 ch Ambition	7	0	23 600
1.4 TFSI 140 ch Ambition S tronic 7	7	0	25 380
1.4 TFSI 185 ch S tronic 7 Ambition	10	250	27 080
2.0 TFSI 231 ch S	14	2 200	33 900
1.6 TDI 90 ch Attraction	4	0	18 840
1.6 TDI 90 ch S tronic 7 Attraction	4	0	20 620
1.6 TDI 105 ch Attraction	5	0	20 380
2.0 TDI 143 ch Ambition	7	0	25 070
Surcoût Ambition : Attraction + 1 100 €			
Surcoût Ambition : Ambition + 1 800 €			
Surcoût S line : Ambition + 2 000 €			
Surcoût Ambition Luxe : Ambition + 3 000 €			

A1 SPORTBACK (5 PORTES)			
Surcoût : 3 portes + 700 €			

A3 (3 PORTES)			
1.2 TFSI 105 ch Attraction	5	0	23 730
1.4 TFSI 125 ch Attraction	6	0	24 730
1.4 TFSI CDD 150 ch Ambition	7	0	28 230
1.8 TFSI 180 ch Ambition	10	150	30 270
2.0 TFSI 300 ch S3	19	2 200	46 120
1.6 TDI 110 ch Attraction	6	0	25 280
2.0 TDI 150 ch Attraction	7	0	27 300
2.0 TDI 184 ch Ambition	9	0	31 680
Surcoût Ambition : Attraction + 2 500 €			
Surcoût Ambition : Ambition + 50 €			
Surcoût S line : Ambition + 2 450 €			
Surcoût Ambition Luxe : S line + 2 550 €			

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

A3 BERLINE (4 PORTES)			
1.4 TFSI 125 ch Attraction	6	0	26 480
1.4 TFSI CDD 150 ch Ambition	7	0	29 980
1.8 TFSI 180 ch Ambition	10	150	32 020
2.0 TFSI 300 ch S3	19	2 200	47 980
1.6 TDI 110 ch Attraction	6	0	27 030
2.0 TDI 150 ch Attraction	7	0	29 050
2.0 TDI 184 ch Ambition	9	0	33 430
Surcoût Ambition : Attraction + 2 500 €			
Surcoût Ambition : Ambition + 50 €			
Surcoût S line : Ambition + 2 450 €			
Surcoût Ambition Luxe : S line + 2 550 €			

A3 CABRIOLET			
1.4 TFSI 125 ch Attraction	6	0	31 730
1.4 TFSI CDD 150 ch Ambition	7	0	35 230
1.8 TFSI 180 ch Ambition	9	250	37 270
1.6 TDI 110 ch Attraction	5	0	32 280
2.0 TDI 150 ch Attraction	8	0	34 300
2.0 TDI 184 ch Ambition	9	0	38 680
Surcoût Ambition : Attraction + 2 500 €			
Surcoût Ambition : Ambition + 50 €			
Surcoût S line : Ambition + 2 450 €			
Surcoût Ambition Luxe : S line + 2 550 €			

A4			
1.8 TFSI 120 ch Attraction	7	1 600	27 870
1.8 TFSI 170 ch Attraction	9	0	30 500

1.8 TFSI 170 ch Quattro Attraction	9	0	33 000
2.0 TFSI 225 ch Attraction	11	500	34 560
2.0 TFSI 225 ch Quattro Attraction	12	2 200	37 060
3.2 TFSI 272 ch S tronic 7 S line	17	4 000	52 940
3.0 TFSI 333 ch S4 Quattro S tronic 7	22	4 000	63 440
2.0 TDI 120 ch Attraction	6	0	30 090
2.0 TDI 136 ch Attraction	7	0	32 120
2.0 TDI 150 ch Attraction	7	0	32 120
2.0 TDI 150 ch Quattro Attraction	7	0	34 620
2.0 TDI 163 ch Attraction	9	0	34 560
2.0 TDI 190 ch Clean Diesel Attraction	10	0	34 910
3.0 TDI 204 ch Ambition	10	0	39 690
Surcoût Ambition : Attraction + 2 300 €			
Surcoût S line : Ambition + 5 400 €			
Surcoût Ambition Luxe : Ambition + 7 650 €			
Surcoût boîte Multitronic : BVM + 2 000 €			
Surcoût S tronic : BVM + 2 200 €			

A4 AVANT (BREAK)			
Surcoût : berline + 1 350 €			
4.2 FSI 450 ch RS4 Quattro S tronic 7	35	8 000	87 580

A4 ALLROAD QUATTRO			
2.0 TFSI 225 ch Ambition	12	2 200	43 090
2.0 TFSI 225 ch S tronic 7 Ambition	13	2 200	45 290
2.0 TDI 150 ch Ambition	8	1 600	40 650
2.0 TDI 190 ch Clean Diesel Ambition	11	900	43 440
2.0 TDI 190 ch Clean Diesel S tronic 7 Amb.	11	900	45 640
3.0 V6 TDI 245 ch S tronic 7 Ambition	15	2 200	51 290
Surcoût Ambition Luxe : Ambition + 7 650 €			

A5 COUPE			
1.8 TFSI 170 ch Attraction	9	0	35 770
2.0 TFSI 225 ch Attraction	13	500	40 130
2.0 TFSI 225 ch Quattro Attraction	13	2 200	42 630
2.0 TFSI 225 ch Quattro S tronic 7 Attraction	13	2 200	44 830
3.0 TFSI 272 ch Quattro S tronic 7 S line	17	4 000	57 910
SS 333 ch	23	6 500	69 680
RSS 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 Ambition	14	0	45 390
3.0 V6 TDI 245 ch Quattro Ambition	14	1 600	51 360
3.0 V6 TDI 245 ch Quattro S tronic 7 Ambition	14	1 600	53 560
Surcoût Ambition : Attraction + 3 200 €			
Surcoût S line : Ambition + 4 500 €			
Surcoût Ambition Luxe : Ambition + 6 750 €			
Surcoût Ambition Luxe : Ambition Luxe + 2 350 €			
Surcoût boîte S tronic : BVM + 1 000 €			

A5 SPORTBACK			
1.8 TFSI 170 ch Attraction	9	250	35 060
2.0 TFSI 225 ch Attraction	12	500	39 430
2.0 TFSI 225 ch Quattro Attraction	12	500	41 930
2.0 TFSI 225 ch Quattro S tronic 7 Attraction	13	2 200	44 130
3.0 TFSI V6 272 ch Quattro S tronic 7 S line	18	4 000	56 110
SS 333 ch	23	8 000	68 980
2.0 TDI 150 ch Attraction	7	0	36 220
2.0 TDI 190 ch Clean Diesel Attraction	9	0	38 730
2.0 TDI 190 ch Clean Diesel Quattro Attraction	10	0	41 230
2.0 TDI 190 ch Clean Diesel Quattro S tronic 7 At.	10	0	43 430
3.0 V6 TDI 204 ch Ambition	11	0	45 190
3.0 V6 TDI 245 ch Quattro Ambition	14	500	49 160
3.0 V6 TDI 245 ch Quattro S tronic 7 Amb.	14	500	51 360
Surcoût Ambition : Attraction + 1 700 €			
Surcoût S line : Ambition + 5 400 €			
Surcoût Ambition Luxe : Ambition + 7 800 €			
Surcoût Ambition Luxe : Ambition Luxe + 2 800 €			
Surcoût boîte Multitronic : BVM + 2 100 €			

A5 CABRIOLET			
1.8 TFSI 170 ch Ambition	9	500	43 570
2.0 TFSI 225 ch Ambition	12	500	47 940
2.0 TFSI 225 ch Quattro multitrone Ambition	13	2 200	50 040
3.0 TFSI V6 272 ch Quattro S tronic 7 Amb.	18	6 500	58 020
SS 333 ch	23	6 500	74 050
RSS 4.2 FSI 450 ch	35	8 000	98 780
2.0 TDI 150 ch Ambition	7	0	44 730
2.0 TDI 190 ch Clean Diesel Ambition	9	0	47 230
2.0 TDI 190 ch Clean Diesel Quattro Ambition	10	0	49 730
3.0 V6 TDI 245 ch Quattro S tronic 7 Amb.	15	1 600	58 170
Surcoût S line : Ambition + 4 700 €			
Surcoût Ambition Luxe : Ambition + 6 700 €			
Surcoût Ambition Luxe : Ambition Luxe + 2 900 €			
Surcoût boîte S tronic : BVM + 2 100 €			

A6 RESTYLÉE			
1.8 TFSI 190 ch Ambition	10	250	41 300
1.8 TFSI Ultra 190 ch Ambition S tronic 7	10	150	43 600
2.0 TFSI 252 ch Ambition S tronic 7	15	250	48 000
3.0 TFSI 333 ch Quattro S tronic 7 Ambition	22	2 200	56 800
4.0 TFSI 420 ch Quattro S tronic 7 S6	31	8 000	90 300
2.0 TDI Ultra 150 ch Ambition	7	0	39 900
2.0 TDI Ultra 190 ch Ambition	10	0	42 200
3.0 TDI 218 ch S tronic 7 Ambition	12	0	48 500
3.0 TDI 272 ch Quattro S tronic 7 Ambition	16	150	54 700
3.0 BTDI 320 ch Quattro Tiptronic 8 S line	21	2 200	63 900
Surcoût S line : Ambition + 6 250 €			
Surcoût Ambition Luxe : S line + 950 €			
Surcoût Ambition Luxe : Ambition Luxe + 2 700 €			

A6 AVANT (BREAK) RESTYLÉE			
Surcoût : berline + 2 600 €			
4.0 V8 TFSI 560 ch RS6	47	8 000	121 710

A6 ALLROAD QUATTRO			
3.0 TFSI 333 ch S tronic 7 Ambition	22	3 600	63 400
3.0 TDI 218 ch S tronic 7 Ambition	13	900	58 000
3.0 TDI 272 ch S tronic 7 Ambition	16	900	61 300
3.0 TDI 320 ch Tiptronic 8 Ambition Luxe	21	2 200	71 450
Surcoût Ambition Luxe : Ambition + 7 200 €			
Surcoût Ambition Luxe : Ambition Luxe + 2 700 €			

A7 SPORTBACK RESTYLÉE			
2.0 TFSI 252 ch Ambition S tronic	15	250	58 900
3.0 TFSI 333 ch Quattro Ambition S tronic	22	3 000	68 600

3.0 TDI 218 ch Ultra Ambition S tronic	12	0	60 900
3.0 TDI 218 ch Quattro Ambition S tronic	12	250	63 900
3.0 TDI 272 ch Quattro S tronic 7 Ambition	16	250	67 500
3.0 TDI 320 ch Quattro Tiptronic Ambition	21	2 200	71 500
Surcoût S line : Ambition + 4 100 €			
Surcoût Ambition Luxe : S line + 2 000 €			
Surcoût Ambition Luxe : Ambition Luxe + 6 500 €			

A8			
3.0 TFSI 310 ch Quattro Tiptronic 8	20	3 600	88 830
Hybrid 245 ch	12	500	90 500
4.0 V8 TFSI 435 ch Quattro Tiptronic 8	33	8 000	109 420
4.0 TFSI 420 ch S8 Quattro Tiptronic 8	42	8 000	133 850
3.0 V6 TDI 258 ch Quattro Tiptronic 8	16	1 600	86 310
4.2 V8 TDI 385 ch Quattro Tiptronic 8	27	6 500	104 680
Surcoût châssis long (mousine) : berline + 5 350 €			
Surcoût Ambition : AB + 11 900 € (châssis long) ; + 12 000 € (châssis court)			

Q3			
1.4 TFSI 150 ch Attraction	8	250	29 780
2.0 TFSI 170 ch Quattro Attraction	10	2 200	33 400
2.0 TFSI 170 ch Quattro S tronic 7 Att.	10	3 000	35 500
2.0 TFSI 211 ch Quattro S tronic 7 S line	13	3 000	43 560
2.5 TFSI 310 ch RS	NC	3 000	61 660
2.0 TDI 140 ch Attraction	8	250	30 740
2.0 TDI 140 ch Quattro Attraction	8	900	32

Surocit 535i/535d Luxe : Sport Design + 1 200 €
 Surocit 520i/528i/530i/520d/525d/530d/535d
 Exclusive : Luxe + 6 200 €
 Surocit 535i Exclusive : Sport Design + 6 500 €

SÉRIE 5 TOURING (BREAK)

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

SÉRIE 5 GT

535i xDrive 306 ch Lounge Plus	20	6 500	68 500
520d 184 ch Lounge Plus	10	250	56 500
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

Surocit finition Modern : Lounge Plus + 6 800 € (6 450 € 535d xDrive)
 Surocit finition Luxury : Modern + 1 800 € (1 850 € 535d xDrive)
 Surocit M Sport : Luxury + 2 500 € (2 450 € sur 535d xDrive)

SÉRIE 6 COUPE

640i 320 ch Excellence	21	3 000	80 700
640i 320 ch xDrive Excellence	21	4 000	84 100
650i 450 ch Excellence	31	6 500	96 000
650i xDrive 450 ch Excellence	31	8 000	98 400
M6 560 ch DKG7	47	8 000	134 100
640d 313 ch Excellence	20	900	83 800
640d xDrive 313 ch Excellence	20	900	87 200

Surocit finition Luxe : Excellence + 4 000 €
 Surocit finition Sport Design : Luxe + 4 700 €
 Surocit finition Exclusive : Sport Design + 3 700 €
 Surocit finition Exclusive Individual : Exclusive + 6 700 €

SÉRIE 6 CABRIOLET

640i 320 ch Excellence	21	3 600	89 850
640i 320 ch xDrive Excellence	21	4 000	93 200
650i 450 ch Excellence	31	8 000	104 150
650i xDrive 450 ch Excellence	31	8 000	107 550
M6 560 ch DKG7	47	8 000	141 600
640d 313 ch Excellence	20	900	92 950
640d xDrive 313 ch Excellence	20	1 600	96 350

Surocit finition Luxe : Excellence + 4 000 €
 Surocit finition Sport Design : Luxe + 4 700 €
 Surocit finition Exclusive : Sport Design + 3 700 €
 Surocit finition Exclusive Individual : Exclusive + 6 700 €

SÉRIE 6 GRANCOUPE

640i 320 ch Excellence	21	3 000	82 200
650i 450 ch Excellence	31	6 500	96 500
M6 560 ch DKG7	47	8 000	138 900
640d 313 ch Excellence	20	900	85 300

Surocit finition Luxe : Excellence + 3 200 €
 Surocit finition Sport Design : Luxe + 5 500 €
 Surocit finition Exclusive : Sport Design + 4 100 €
 Surocit finition Exclusive Individual : Exclusive + 6 700 €
 Surocit xDrive : sDrive + 3 400 €

SÉRIE 7

740i 320 ch Luxe	21	3 600	89 700
740i 320 ch Exclusive	21	3 600	99 050
750i 450 ch xDrive Luxe	34	6 500	106 400
750i 450 ch xDrive Exclusive	34	6 500	115 750
ActiveHybrid 7 354 ch Luxe	21	2 200	96 200
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 28i 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	500	34 950
sDrive 20d EfficientDyn. 163 ch Lounge	8	0	35 700
sDrive 20d 184 ch Lounge	10	0	36 700
xDrive 20d 184 ch Lounge	10	500	37 950
xDrive 25d 218 ch Lounge	12	1 600	40 400

Surocit Lounge : Premiere + 1 900 €
 Surocit Lounge Plus : Lounge + 4 450 € (sDrive16d, sDrive18d, xDrive18d) + 4 500 €
 Surocit Sport : Lounge 1 850 € (sDrive20d EfficientDynamics) + 1 950 € (sDrive16d, sDrive18d, xDrive18d) + 2 500 €
 Surocit xLine : Sport + 1 600 € (sDrive16d, sDrive18d, xDrive18d) + 1 750 €
 Surocit M Sport : xLine + 2 750 € (sDrive20i, xDrive20i, xDrive28i, xDrive25d) + 2 850 €

X3

sDrive 20i 184 ch Lounge	11	2 200	40 900
xDrive 28i 245 ch Lounge BVA	17	2 200	48 800
xDrive 35i 306 ch Lounge Plus BVA	20	6 500	56 700
sDrive18d 150 ch Lounge	8	0	38 500
xDrive 20d 190 ch Lounge	10	250	42 950
xDrive 30d 258 ch Lounge BVA	16	2 200	51 750
xDrive 35d 313 ch Lounge Plus BVA	20	2 200	60 100

Surocit Lounge Plus : Lounge + 3 600 €
 Surocit xLine : Lounge Plus + 5 100 €
 Surocit M Sport : xLine + 800 €

X4

xDrive 28i 245 ch Lounge Plus BVA	15	2 200	56 850
xDrive 35i 306 ch Lounge Plus BVA	20	6 500	59 850
xDrive 20d 190 ch Lounge Plus	10	250	49 800
xDrive 30d 258 ch Lounge Plus BVA	15	900	52 160
xDrive 35d 313 ch Lounge Plus BVA	2	2 200	63 350

Surocit Lounge Plus : Lounge + 4 750 €
 Surocit M Sport : xLine + 2 000 €

X5

xDrive 35i 306 ch BVA8 Lounge Plus	20	6 500	88 300
xDrive 35i 306 ch BVA8 Lounge Plus (7 pl.)	20	6 500	70 750
xDrive 50i 450 ch BVA8 Lounge Plus	25	8 000	84 700
xDrive 50i 450 ch BVA8 Lounge Plus (7 pl.)	25	8 000	87 150
sDrive 25d 218 ch Lounge	13	900	52 950
sDrive 25d 218 ch Lounge (7 pl.)	13	900	57 700
xDrive 25d 218 ch Lounge	13	1 600	55 950
xDrive 25d 218 ch Lounge (7 pl.)	13	1 600	60 700
xDrive 30d 258 ch Lounge Plus	16	2 200	66 750
xDrive 30d 258 ch Lounge plus (7 pl.)	16	2 200	69 200
xDrive 40d 313 ch Lounge Plus	20	2 200	71 650
xDrive 40d 313 ch Lounge plus (7 pl.)	20	2 200	74 100
M50d 381 ch M Sport	26	2 200	93 700
M50d 381 ch M Sport (7 pl.)	26	2 200	96 600

Surocit Lounge Plus : Lounge + 6 400 €
 Surocit xLine : Lounge Plus + 4 500 € (4 550 € xDrive35i et 30d, 4 200 € xDrive40d)
 Surocit Exclusive : xLine + 6 550 €
 Surocit 7 Places : 5 Places + 2 450 €

NOUVEAU X6

xDrive 50i 450 ch Lounge Plus	34	8 000	88 700
xDrive 30d 258 ch Lounge Plus	16	2 200	70 900
xDrive M50d 381 ch	26	2 200	98 900

Surocit M Sport : Lounge Plus + 10 200 € (10 700 € sur xDrive 30d)
 Surocit Exclusive : M Sport + 1 850 € (2 100 € sur xDrive30d)

Z4 CABRIOLET

sDrive18i 156 ch Lounge	9	2 200	36 990
sDrive 20i 184 ch Lounge	11	2 200	39 950
sDrive 28i 245 ch Lounge	15	2 200	45 950
sDrive 35i 306 ch Lounge	21	8 000	51 300
sDrive 35i 340 ch M Sport DKG7	23	8 000	65 200

Surocit Lounge Plus : Lounge + 3 750 € (2 650 € sDrive28i / 2 450 € sDrive 35i)
 Surocit Pure Design : Lounge Plus + 1 400 € (1 450 € sur sDrive28i)
 Surocit M Sport : Pure Design + 1 400 € (1 550 € sDrive28i / 1 500 € sDrive 35i)

i8

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

CITROËN

C-ZERO

C-Zero Airdream Comfort	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

Surocit Live : Start + 200 €
 Surocit Feel : Live + 1 700 €
 Surocit ETG : BVM + 850 €

NOUVELLE C1 (5 PORTES)

Surocit : 3 portes + 500 €

NOUVELLE C1 AIRSCAPE (3 PORTES)

Surocit : berline 3 portes + 1 450 €

NOUVELLE C1 AIRSCAPE (5 PORTES)

Surocit : C1 Airscape + 500 €

C3

Vii 68 ch PureTech Attraction	4	0	13 500
Vii 68 ch PureTech Comfort	4	0	15 500
Vii 82 ch PureTech Attraction	4	0	14 100
Vii 82 ch PureTech Comfort	4	0	16 100
e-VII PureTech 82 ch Comfort 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 Comfort	4	0	17 450
HDI 70 ch Exclusive	4	0	19 150
e-HDI 70 ch Comfort BNP	3	150	18 450
HDI 90 ch Comfort	5	0	18 350
e-HDI 90 ch Comfort	5	0	18 800
HDI 90 ch Exclusive	5	0	20 050
e-HDI 90 ch Exclusive	5	0	20 500

Surocit BNP / ETG : BVM + 600 € / 900 €

C3 PICASSO

Vii 95 ch Attraction	6	500	16 600
Vii 95 ch Comfort	6	250	18 450
Vii 120 ch Comfort	7	500	19 100
Vii 120 ch Exclusive	7	900	21 000
HDI 90 ch Attraction	5	0	18 600
HDI 90 ch Comfort	5	0	20 450
HDI 90 ch Exclusive	5	0	22 350
e-HDI 90 ch S/S Comfort	5	0	21 850
e-HDI 90 ch S/S Exclusive	5	0	23 600
HDI 115 ch Comfort	5	0	21 850
HDI 115 ch Exclusive	6	0	23 750

C4 CACTUS (5 PORTES)

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
HDI 100 ch Live	5	150	18 900

Surocit Live : Start + 1 250 €
 Surocit Live : Feel + 1 750 €
 Surocit Shine : Feel + 1 750 €

C4 BERLINE (5 PORTES)

Vii 95 ch Attraction	6	250	19 200
Vii 120 ch Attraction	7	500	20 700
Vii 120 ch Comfort	7	500	22 100
Vii 120 ch Exclusive	7	500	25 150
e-THP 130 ch Comfort	7	0	23 050
e-THP 130 ch Exclusive	7	0	26 100
e-THP 130 ch Exclusive +	7	0	27 450
THP 155 ch Exclusive BNP6	9	500	27 200
HDI 90 ch Attraction	5	0	22 200
HDI 90 ch Comfort	5	0	23 600
HDI 90 ch Exclusive	5	0	26 650
e-HDI 115 ch Comfort	6	0	23 600
e-HDI 115 ch S/S Comfort ETG6	6	0	25 700
e-HDI 115 ch S/S Exclusive	6	0	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 Exclusive	8	0	29 450
HDI 150 ch Exclusive +	8	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 185 ch Intensive BVA	9	0	30 450
HDI 90 ch Attraction	5	0	24 450
e-HDI 90 ch Attraction	5	0	25 450
e-HDI 115 ch Attraction	6	0	25 600
e-HDI 115 ch Attraction ETG6	6	0	26 300
BlueHDI 150 ch Intensive	7	0	31 250

Surocit Comfort : Attraction + 1 550 €
 Surocit Intensive : Comfort + 2 000 €
 Surocit Exclusive : Intensive + 2 950 €

GRAND C4 PICASSO (7 PLACES)

Surocit : C4 Picasso + 1 200 €

C4 AIRCROSS

1.6 115 ch 4x2 Attraction	6	150	23 700
1.6 115 ch 4x2 Comfort	6	150	25 950
e-HDI 115 ch 4x2 Comfort	6	0	29 050
e-HDI 115 ch 4x2 Exclusive	6	0	30 850
e-HDI 115 ch 4x2 Exclusive	6	0	33 900

e-HDI 115 ch 4x4 Exclusive	6	0	35 700
e-HDI 150 ch 4x4 Comfort	8	900	32 850
e-HDI 150 ch 4x2 Exclusive	8	500	35 900
e-HDI 150 ch 4x4 Exclusive	8	900	37 700

C5

VII 120 ch Attraction	7	500	24 500
THP 155 ch Comfort BVA	9	2 200	31 000
THP 155 ch Exclusive	9	1 600	33 750
HDI 115 ch Attraction	6	0	26 800
HDI 115 ch Comfort	6	0	28 700
e-HDI 115 ch S/S Attraction BNP6	6	0	27 800
e-HDI 115 ch S/S Comfort BNP6	6	0	29 700
HDI 140 ch Comfort	8	0	31 200
HDI 140 ch Exclusive	8	0	33 150
HDI 160 ch Comfort	10	0	31 900
HDI 160 ch Exclusive	10	0	35 950
HDI 160 ch Exclusive +	10	0	37 750
HDI 200 ch Exclusive BVA6	12	1 600	39 450
HDI 200 ch Exclusive + BVA6	12	1 600	41 100

C5 TOURER (BREAK)

Surocit : berline + 1 100 €

C5 CROSS TOURER

HDI 115 ch Millennium	6	0	32 150
e-HDI 115 ch S/S Millennium BNP6	6	0	32 850
HDI 140 ch Millennium	8	150	34 850
HDI 1			

500C (CABRIOLET)			
1.2 8V 69 ch S/S Pop	4	0	14 960
1.2 8V 69 ch S/S Lounge	4	0	17 060
1.2 8V 69 ch S/S S	4	0	17 360
1.2 8V 69 ch S/S Club	4	0	18 650
0.9 8V 85 ch TwinAir S/S Lounge	4	0	18 650
0.9 8V 85 ch TwinAir S/S S	4	0	18 950
0.9 8V 85 ch TwinAir S/S Club	4	0	20 450
0.9 8V 106 ch TwinAir S/S Lounge	4	0	19 400
0.9 8V 106 ch TwinAir S/S S	4	0	19 700
0.9 8V 106 ch TwinAir S/S Club	4	0	21 200
1.3 Multijet 96 ch S/S Pop	4	0	17 560
1.3 Multijet 96 ch S/S Lounge	4	0	19 660
1.3 Multijet 96 ch S/S S	4	0	19 960
1.3 Multijet 96 ch S/S Club	4	0	21 460
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 S/S Easy	4	0	15 240
0.9 TwinAir 85 ch S/S 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	16 340
PANDA 4x4			
0.9 TwinAir 85 ch S/S Pop	5	0	14 990
0.9 TwinAir 85 ch S/S Pack	5	0	16 290
1.3 Multijet 75 ch S/S Pop	4	0	16 090
1.3 Multijet 75 ch S/S Pack	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
PUNTO (5 PORTES)			
Surcoût: berline 3 portes + 660 €			
JEDICI			
1.6 16V 120 ch Dynamic 4x2	7	0	15 400
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	25 200
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	27 750
2.0 Multijet 140 ch Urban 4x2	8	0	29 250
2.0 Multijet 140 ch Lounge 4x2	8	0	29 250
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
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 182 ch ST	10	0	25 200
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 Ti-VCT 85 ch Trend	5	0	25 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	900 24 900
1.5 EcoBoost 150 ch S/S Titanium	8	0	24 800
1.5 EcoBoost 182 ch S/S Titanium	10	0	26 000
2.0 EcoBoost 250 ch S/S ST	15	0	2 200 29 000
1.6 TDCi 95 ch S/S Trend	5	0	22 200
1.6 TDCi 95 ch S/S Titanium	5	0	24 200
1.5 TDCi 105 ch EcoNetic S/S Trend	5	0	150 22 800
1.6 TDCi 115 ch S/S Trend	6	0	23 400
1.6 TDCi 115 ch S/S Titanium	6	0	25 400
2.0 TDCi 150 ch S/S Titanium	7	0	26 800
2.0 TDCi 150 ch S/S Titanium PowerShift	8	0	26 800
2.0 TDCi 185 ch S/S ST	10	0	30 500
FOCUS SW (BREAK) RESTYLE			
Surcoût: berline 4-5 portes + 600 €			
B-MAX			
1.4 90 ch Ambiente	5	0	250 11 990
1.6 SCTi 110 ch EcoBoost Edition	5	0	19 250
1.6 SCTi 125 ch S/S Trend	6	0	19 550
1.5 TDCi 75 ch Ambiente	4	0	19 550
1.6 TDCi 95 ch Trend	5	0	20 400
Surcoût Trend: Ambiente + 1 550 € (1.4 90 ch); + 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	900 20 990
1.0 EcoBoost 125 ch Titanium	7	0	20 990
1.5 TDCi 90 ch Titanium	5	0	20 990

C-MAX			
1.0 SCTi 100 ch S/S Trend	6	0	22 700
1.0 SCTi 125 ch S/S Trend	6	0	23 700
1.6 SCTi 150 ch S/S Titanium	8	0	900 26 850
1.6 SCTi 180 ch S/S Titanium	8	0	900 27 600
1.6 TDCi DPF 95 ch Trend	5	0	24 500
1.6 TDCi DPF 95 ch Trend S/S	5	0	24 750
1.6 TDCi DPF 115 ch Trend	6	0	25 500
1.6 TDCi DPF 115 ch Trend S/S	6	0	25 750
2.0 TDCi DPF 115 ch PowerShift Trend	7	0	900 26 800
2.0 TDCi DPF 140 ch Titanium	8	0	28 650
2.0 TDCi DPF 140 ch PowerShift Titanium	8	0	900 30 150
2.0 TDCi 163 ch DPF Titanium	9	0	29 400
2.0 TDCi 163 ch DPF PowerShift Titanium	9	0	900 30 900
Surcoût Titanium: Trend + 2 150 €			
GRAND C-MAX			
Surcoût: C-MAX + 1 300 €			
Malus écologique de 750 € et 500 € pour les essence			
Bonus/malus neutre pour les diesels (normis versions PowerShift, avec malus de 500 €)			
NOUVELLE MONDEO (3/5 PORTES)			
1.6 EcoBoost 160 ch Titanium	9	0	150 30 500
Hybrid 177 ch Titanium	9	0	2 780 33 700
2.0 EcoBoost 240 ch Titanium BWA6	14	0	2 200 36 200
2.0 TDCi 150 ch Titanium	8	0	32 000
2.0 TDCi 180 ch Titanium	9	0	33 500
Surcoût PowerShift: + 1 700 €			
Surcoût SW: 4/5 portes + 1 000 €			
S-MAX			
1.6 SCTi 160 ch S/S Edition PowerShift	9	0	2 200 30 400
2.0 SCTi 203 ch Titanium PowerShift	12	0	4 000 33 450
1.6 TDCi 115 ch Edition S/S	6	0	250 32 700
2.0 TDCi 140 ch Edition	8	0	250 33 900
2.0 TDCi 163 ch Titanium	9	0	250 35 950
2.0 TDCi 163 ch Titanium PowerShift	9	0	2 200 37 650
2.2 TDCi 200 ch Titanium BWA	12	0	4 000 39 250
Surcoût Titanium: Trend + 2 000 €			
Surcoût Sport Platinum: Titanium + 3 250 €			
GALAXY			
1.6 SCTi 160 ch Edition PowerShift	9	0	2 200 33 600
2.0 SCTi 203 ch Titanium PowerShift	12	0	4 000 36 450
1.6 TDCi 115 ch Trend S/S	7	0	250 36 600
2.0 TDCi 140 ch Trend	8	0	250 37 800
2.0 TDCi 140 ch Trend PowerShift	8	0	2 200 39 500
2.0 TDCi 163 ch Titanium	9	0	250 39 850
2.0 TDCi 163 ch Titanium PowerShift	9	0	2 200 41 550
2.2 TDCi 200 ch Titanium BWA6	12	0	4 000 43 150
KUGA			
1.6 SCTi 150 ch Trend	8	0	1 600 25 540
1.6 SCTi 182 ch Trend 4x4 BWA	11	0	3 000 30 300
2.0 TDCi 115 ch Trend	6	0	250 26 300
2.0 TDCi 140 ch Trend 4x2	8	0	250 28 300
2.0 TDCi 140 ch Trend 4x4	8	0	1 600 30 300
2.0 TDCi 163 ch DPF Titanium 4x4	9	0	2 200 32 800
Surcoût Titanium: Trend + 1 600 €			
Surcoût Sport Platinum: Titanium + 2 000 €			
Surcoût BWA: BMW + 4 700 € (4 710 € sur Trend)			
Surcoût PowerShift: BMW + 1 500 €			
HONDA			
GARAGE DU CLOS			
91 LINAS 01 69 80 72 80			
2 avenue Ettore Bugatti			
91 VILLEBON SUR YVETTE 01 69 31 55 00			
47 avenue du Général de Gaulle			
www.honda-montlhery.com			
TYPE	CV	B/M*	PRIX
JAZZ			
1.2 i-VTEC 90 ch S	5	0	15 210
1.4 i-VTEC 100 ch Elegance	5	0	16 460
1.4 i-VTEC 100 ch Luxury	5	0	18 060
1.4 i-VTEC 100 ch Luxury CVT	5	0	19 060
JAZZ HYBRID			
1.3 i-VTEC 102 ch Hybrid	4	0	1 650 19 670
1.3 i-VTEC 102 ch Hybrid Luxury	4	0	1 704 21 300
1.3 i-VTEC 102 ch Hybrid Exclusive	4	0	1 808 22 600
CIVIC (5 PORTES)			
1.4 i-VTEC 100 ch Elegance	5	0	20 360
1.4 i-VTEC 100 ch Executive	5	0	21 760
1.8 i-VTEC 142 ch Executive	8	0	500 24 060
1.8 i-VTEC 142 ch Executive Navl	8	0	500 25 260
1.6 i-DTEC 120 ch Elegance	6	0	23 210
1.6 i-DTEC 120 ch Executive	6	0	24 610
1.6 i-DTEC 120 ch Executive Navl	6	0	25 180
Surcoût BWA (1.8 i-VTEC): BMW + 1 200 €			
CIVIC TOURER			
Surcoût: berline + 1 100 €			
INSIGHT HYBRID			
1.3 i-VTEC Hybrid 88 ch Elegance	5	0	1 881 23 580
1.3 i-VTEC Hybrid 88 ch Executive	5	0	1 963 24 580
NOUVEAU CR-Z			
1.5 i-VTEC Hybrid 128 ch GT	6	0	26 370
ACCORD			
2.2 i-DTEC 150 ch Elegance Plus	8	0	250 33 400
2.2 i-DTEC 150 ch Luxury	8	0	250 37 100
2.2 i-DTEC 150 ch Luxury AT	9	0	2 200 38 300
ACCORD TOURER (BREAK)			
Surcoût berline + 900 €			
CR-V			
2.0 i-VTEC 150 ch Comfort	9	0	2 200 25 320
2.0 i-VTEC 150 ch 4WD Elegance Navl AT	9	0	2 200 35 900
1.6 i-DTEC 120 ch Comfort	6	0	27 220
2.2 i-DTEC 150 ch 4WD Comfort	8	0	900 34 350
2.2 i-DTEC 150 ch 4WD Elegance Navl AT	9	0	1 600 37 050
Surcoût Elegance: Comfort + 2 250			
Surcoût Elegance Navl: Elegance + 1 000 €			
Surcoût Executive: Elegance Navl + 50 €			
Surcoût Executive Navl / Exclusive Navl: Executive + 1 550 €			
Surcoût Innova: Executive Navl / Exclusive Navl + 1 600 €			

HYUNDAI			
TYPE	CV	B/M*	PRIX
i10			
1.0 66 ch	4	0	9 950
1.0 66 ch Pack Evidence	4	0	10 800
1.0 66 ch Pack Sensation	4	0	12 400
1.2 87 ch Pack Evidence	4	0	11 400
1.2 87 ch Pack Sensation	4	0	13 000
i20 (3 PORTES)			
1.2 85 ch Pack Evidence	4	0	13 150
1.4 100 ch Pack Sensation BWA	6	0	250 17 060
1.1 CRDi 75 ch Blue Drive Pack Evidence	4	0	15 250
1.1 CRDi 75 ch Pack Invention	4	0	15 700
1.4 CRDi 90 ch Pack Sensation	4	0	18 160
1.4 CRDi 90 ch Pack Premium	4	0	19 310
i20 (5 PORTES)			
Surcoût: 3 portes + 400 €			
i20			
1.4 90 ch Pack Evidence	5	0	250 15 950
1.4 90 ch Pack Invention	5	0	250 17 580
1.4 90 ch Pack Sensation	5	0	250 18 580
1.6 125 ch Pack Premium BWA	7	0	1 600 23 230
1.4 CRDi 90 ch Pack Invention Blue Drive	4	0	19 480
1.6 CRDi 115 ch Panoramic Sunstain	5	0	22 130
1.6 CRDi 115 ch Pack Premium	6	0	24 030
i30 (3 PORTES)			
1.4 100 ch Pack Evidence	6	0	250 16 400
1.6 CRDi 110 ch Pack Invention Limited	5	0	21 370
1.6 CRDi 110 ch Panoramic Sunstain	5	0	23 830
1.6 CRDi 126 ch Pack Premium	6	0	25 640
i30 (5 PORTES)			
1.4 100 ch Pack Invention	6	0	250 18 600
1.4 100 ch Pack Invention Limited	6	0	250 19 800
1.6 CRDi 110 ch Pack Invention Blue Drive	5	0	21 400
1.6 CRDi 110 ch Pack Sensation Blue Drive	5	0	24 150
1.6 CRDi 126 ch Pack Premium	6	0	27 000
1.6 CRDi 126 ch Pack Premium Limited	6	0	28 800
i30 SW (BREAK)			
1.6 CRDi 110 ch Pack Invention	6	0	22 350
1.6 CRDi 110 ch Pack Invention Limited	6	0	23 600
1.6 CRDi 110 ch Pack Sensation	7	0	25 100
1.6 CRDi 126 ch Pack Premium	7	0	27 950
i40			
1.7 CRDi 115 ch Pack Sensation	6	0	26 200
1.7 CRDi 136 ch Pack Premium	7	0	30 700
1.7 CRDi 136 ch Pack Premium Limited	7	0	33 700
i40 SW (BREAK)			
Surcoût: berline + 1 000 €			
VELOSTER			
1.6 T-GDI 186 ch Turbo	11	0	2 200 27 650
i45			
1.6 GDI 135 ch Pack Evidence Blue Drive	8	0	900 21 950
1.6 GDI 135 ch Pack Invention Blue Drive	8	0	900 23 500
1.6 GDI 135 ch Pack Sensation Blue Drive	8	0	900 25 350
1.6 GDI 135 ch Pack Premium Blue Drive	8	0	900 28 050
1.7 CRDi 115 ch Pack Invention	6	0	250 26 300
1.7 CRDi 115 ch Pack Sensation	6	0	250 28 150
1.7 CRDi 115 ch Pack Premium	6	0	250 30 850
2.0 CRDi 136 ch Pack Sensation 4WD	8	0	900 31 950
2.0 CRDi 136 ch Pack Premium 4WD	8	0	900 33 800
2.0 CRDi 184 ch Pack Premium 4WD BWA	11	0	3 600 35 150
SANTA FE			
2.2 CRDi 197 ch Pack Sensation	11	0	900 36 350
2.2 CRDi 197 ch 4WD Pack Premium	11	0	900 42 450
2.2 CRDi 197 ch 4WD Pack Premium Limi.	11	0	3 000 46 100
INFINITI			
TYPE	CV	B/M*	PRIX
Q50			
3.5 360 ch Hybrid	NC	0	500 53 720
2.2d 170 ch	9	0	34 915

1.6 T-GDI 204 ch GT	12	2 200	24 490
1.6 CRDI 110 ch Style	5	0	21 900
1.6 CRDI 128 ch Active	5	0	23 000

Surcoût Style : Motion + 1 000 €
Surcoût Premium : Active + 2 000 €
Surcoût DCT : BMW + 1 300 €

CÉLÉD SW (BREAK)			
1.6 GDI 135 ch ISG Style	7	0	20 900
1.6 GDI 135 ch ISG Active	7	0	22 000
1.4 CRDI 90 ch Style	5	0	21 500
1.6 CRDI 110 ch Style	6	0	22 900
1.6 CRDI 128 ch Active	7	0	24 000

Surcoût Premium : Active + 2 000 €
Surcoût DCT : BMW + 1 200 €

CARENS			
1.6 GDI 135 ch ISG Motion	8	500	21 700
1.7 CRDI 115 ch ISG Motion	6	0	23 900
1.7 CRDI 136 ch Active	7	0	27 400

Surcoût Style : Motion + 1 200 €
Surcoût Active : Style + 1 700 €
Surcoût Premium : Active + 2 400 €
Surcoût BVA : BMW + 1 200 €

SPORTAGE			
1.6 ISG 140 ch 4x2 Style	8	900	22 850
1.7 CRDI ISG 115 ch 4x2 Style	6	100	25 150
2.0 CRDI 136 ch 4x2 Active	8	900	29 250
2.0 CRDI 136 ch 4x4 Active BVA	8	3 000	32 250
2.0 CRDI 136 ch 4x4 Premium	8	2 200	33 050
2.0 CRDI 136 ch 4x4 Premium BVA	8	3 600	34 750
2.0 CRDI 184 ch 4x4 Ultimate BVA	11	4 000	37 550

Surcoût Active : Style + 2 400 €
Surcoût Premium : Active + 2 500 €
Surcoût Ultimate : Premium + 2 000 €

OPTIMA			
2.0 90 ch Hybrid	8	0	34 860
1.7 CRDI 136 ch Active	7	0	29 050
1.7 CRDI 136 ch Premium	7	0	33 350
1.7 CRDI 136 ch Premium BVA	7	0	34 850

SORENTO			
2.2 CRDI 197 ch Origins 7pl.	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 DFS	4	0	16 800
0.9 TwinAir 85 ch S/S Gold DFS	4	0	17 700
0.9 TwinAir 85 ch S/S Platinum DFS	4	0	18 000
0.9 TwinAir 85 ch S/S Platinum DFS	4	0	19 100
0.9 TwinAir 85 ch S/S Platinum +	4	0	19 700
0.9 TwinAir 85 ch S/S Platinum + DFS	4	0	20 800
1.3 MJet 95 ch S/S Silver	5	0	16 200
1.3 MJet 95 ch S/S Gold	5	0	18 100
1.3 MJet 95 ch S/S Platinum	5	0	19 500
1.3 MJet 95 ch S/S Platinum +	5	0	21 200

DELTA

1.4 T-Jet 120 ch Gold	7	900	24 600
1.6 Multijet 105 ch Silver	6	0	25 500
1.6 Multijet 120 ch Gold	6	0	28 000
1.9 Multijet 190 ch Gold	11	900	28 600

FLAVIA

2.4 170 ch	11	8 000	36 900
------------	----	-------	--------

THEMA

3.6 296 ch Executive	19	8 000	53 200
3.0 Met 239 ch Executive	12	3 600	52 300

VOYAGER

3.6 263 ch Platinum	20	8 000	48 900
2.8 Met 178 ch Gold	10	8 000	44 400
2.8 Met 178 ch Platinum	10	8 000	48 900

LAND ROVER

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

FREELANDER 2

H6 233 ch SE BVA	16	8 000	43 500
H6 233 ch HSE BVA	16	8 000	44 900
eD4 150 ch E 4x2	9	2 200	28 450
eD4 150 ch S 4x2	9	2 200	32 400
TD4 150 ch S	9	2 200	30 250
TD4 150 ch SE	9	2 200	34 200
TD4 150 ch SE Dynamic	9	2 200	40 400
TD4 150 ch HSE	9	2 200	41 800

EVOQUE

2.0 S4 240 ch Pure	15	6 500	41 300
2.2 eD4 150 ch Pure 4x2	9	0	33 500
2.2 TD4 Pure	9	2 200	35 350
2.2 SD4 190 ch Pure	12	900	38 200

Surcoût finition Dynamic : finition Pure + 8 500 €
Surcoût finition Prestige : finition Dynamic + 800 €

EVOQUE 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	31 690

Surcoût finition S : finition E + 1 800 €
Surcoût finition SE : finition S + 1 800 €

DISCOVERY 4

3.0 V6 340 ch SE	25	NC	55 200
3.0 V6 340 ch HSE	25	NC	61 800
3.0 TDV6 211 ch	14	8 000	44 600
3.0 TDV6 211 ch S	14	8 000	47 300
3.0 TDV6 211 ch SE	14	8 000	53 500
3.0 TDV6 211 ch HSE	14	8 000	59 900
3.0 SDV6 256 ch SE	17	8 000	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 SDV8 340 ch HSE	NC	NC	83 100
4.4 SDV8 340 ch HSE Dynamic	NC	NC	85 600
4.4 SDV8 340 ch HSE Autobiography	NC	NC	94 700
4.4 SDV8 340 ch HSE Autobiography Dym.	NC	NC	96 700
3.0 SDV6 340 ch Hyb. HSE	NC	NC	86 800
3.0 SDV6 340 ch Hyb. HSE Dynamic	NC	NC	88 400
3.0 SDV6 340 ch Hyb. HSE Autobiography	NC	NC	96 900

RANGE ROVER

5.0 V8 510 ch Supercharged	44	8 000	117 300
5.0 V8 510 ch Supercharged Autobiography	44	8 000	130 900
3.0 TDV6 258 ch HSE	NC	NC	92 300
3.0 TDV6 258 ch Vogue	NC	NC	102 400
3.0 TDV6 258 ch Autobiography	NC	NC	116 000
4.4 SDV8 340 ch Autobiography	22	8 000	128 200
3.0 SDV6 340 ch Hyb. Autobiography	NC	NC	130 200

LEXUS



SIVAM Levallois, Concessionnaire Lexus
01 42 70 40 70

SIVAM Asnières, Réparateur agréé
01 46 13 51 00

SIVAM Paris Sud, Réparateur agréé
01 55 43 55 00



TYPE

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

CT

200h 136 ch	4	2 457	29 790
200h 136 ch Pack	5	2 556	30 990
200h 136 ch F SPORT / Luxe	5	2 927	35 490
200h 136 ch Executive	5	3 300	42 890

IS

250 207 ch Luxe	13	6 500	42 990
250 207 ch F SPORT	13	8 000	43 590
250 207 ch Executive	13	8 000	49 390
250 207 ch F SPORT Executive	13	8 000	51 390
300h	9	3 142	38 090
300h Pack	9	3 267	39 790
300h Luxe / F SPORT	9	3 300	46 990
300h Executive	9	3 300	53 390
300h F SPORT Executive	9	3 300	56 690

GS

300h 223 ch Luxe	9	3 300	56 900
300h 223 ch F SPORT	9	0	67 100
300h 223 ch Executive	9	0	67 900
450h 345 ch Pack Luxe	19	500	67 500
450h 345 ch Pack Executive	19	500	77 300
450h 345 ch Pack Sport	19	500	78 700

NOUVEAU RC F

5.0 V8 477 ch	38	8 000	79 790
5.0 V8 477 ch GT	38	8 000	88 790
5.0 V8 477 ch Carbon	38	8 000	91 990

LS

460 4.6 V8 380 ch Luxe	29	8 000	106 700
460 4.6 V8 380 ch F SPORT	29	8 000	111 700
460 4.6 V8 380 ch Executive	29	8 000	123 700
600h 445 ch Luxe	28	6 500	123 500
600h F SPORT	28	6 500	129 500
600h Pack Executive	28	6 500	142 500
600h L Executive	28	6 500	150 500

NK

300h 197 ch	8	0	38 590
200h 238 ch Luxe	13	6 500	50 890

Surcoût Pack : NK + 2 000 €
Surcoût F SPORT : Luxe + 7 000 €
Surcoût Executive : F SPORT + 4 000 €
Surcoût DCT : 2WD + 1 300 €

MX

450h 3.5 V6 249 ch 2WD Pack	15	250	63 500
450h 3.5 V6 249 ch 2WD Luxe	15	250	67 700
450h 3.5 V6 249 ch 4WD Sport	15	500	74 600
450h 3.5 V6 249 ch 4WD Executive	15	500	78 600

NOUVEAU RC F

5.0 V8 477 ch	38	8 000	79 790
5.0 V8 477 ch GT	38	8 000	88 790
5.0 V8 477 ch Carbon	38	8 000	91 990

MASERATI

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

GHIBLI

3.0 V6 330 ch	23	8 000	68 700
3.0 V6 410 ch S	31	8 000	81 400
3.0 V6 410 ch S D4	31	8 000	84 400
3.0 V6 275 ch	17	2 200	66 750

GRANTURISMO

4.2 V8 405 ch	32	8 000	114 500
4.7 V8 460 ch Sport	38	8 000	125 900
4.7 V8 460 ch Sport CC	38	8 000	131 500
4.7 V8 460 ch MC Stradale	38	8 000	154 850

GRANCABRIO

4.7 V8 440 ch	36	8 000	135 200
4.7 V8 460 ch S	38	8 000	142 400
4.7 V8 460 ch MC Stradale	38	8 000	153 700

QUATTROPORTE

3.0 V6 410 ch S	31	8 000	105 650
3.0 V6 410 ch S D4	31	8 000	109 850
3.8 V8 530 ch GTS	44	8 000	148 850
3.0 V6 275 ch	17	2 200	96 800

MAZDA

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

MAZDA2 (5 PORTES)

1.3 MZR 75 ch Élegance	4	0	14 400
1.5 MZR 102 ch Dynamique	6	0	17 050
1.5 MZR 102 ch Dynamique BVA	6	500	17 850

1.6 MZ-CD 95 ch Élegance	5	0	16 700
1.6 MZ-CD 95 ch Dynamique	5	0	18 400

NOUVELLE MAZDA3

2.0 Skyactiv-G 120 ch Élegance	6	0	22 700
2.0 Skyactiv-G 165 ch Dynamique	9	0	25 000
2.0 Skyactiv-G 165 ch Sélection	9	0	28 400
2.2 Skyactiv-D 150 ch Éléance	7	0	27 300
2.2 Skyactiv-D 150 ch Dynamique	7	0	29 100
2.2 Skyactiv-D 150 ch Sélection	7	0	32 500

MAZDA3 (7 PLACES)

1.8 MZR 115 ch Harmonie	7	2 200	22 600
2.0 MZR DSI 150 ch Éléance			

MINI CABRIOLET			
One 98 ch	6	0	20 790
Cooper 122 ch	7	0	24 250
Cooper S 184 ch	10	250	29 150
Cooper John Cooper Works 211 ch	12	2 200	35 400
Cooper D 112 ch	6	0	26 000
Cooper SD 143 ch	7	0	29 750

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			
Surcoût : Mini coupé + 1 550 €			

CLUBMAN			
Cooper One 98 ch	6	0	18 450
Cooper 122 ch/BM6	6	0	21 600
Cooper S 184 ch	10	250	26 500
John Cooper Works 211 ch	12	2 200	32 750
Cooper D 90 ch/BM6	5	0	19 900
Cooper D 112 ch	5	0	23 350
Cooper SD 143 ch	7	0	27 100

PACEMAN			
Cooper 122 ch	7	2 200	24 850
Cooper S 184 ch	10	2 200	29 950
Cooper S 184 ch ALL4	10	3 000	31 650
Cooper D 112 ch	6	0	26 850
Cooper D 112 ch ALL4	6	0	28 550
Cooper SD 143 ch	7	0	30 800
Cooper SD 143 ch ALL4	7	0	32 500

COUNTRYMAN			
One 98 ch	6	250	21 550
Cooper 122 ch	7	250	23 950
Cooper S 184 ch	10	250	29 000
Cooper S 184 ch ALL4	11	2 200	30 700
Cooper John Cooper Works ALL4 218 ch	12	2 200	36 900
One D 90 ch	5	0	23 100
Cooper D 112 ch	6	0	26 850
Cooper D 112 ch ALL4	6	0	27 550
Cooper SD 143 ch	7	0	29 600
Cooper SD 143 ch ALL4	7	0	31 300

MITSUBISHI			
TYPE	CV	B/M*	PRIX
ELECTRIQUE 68 ch			
	1	6 300	28 900
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 MR TC-SST	21	8 000	54 650

ASX			
1.6 115 ch Inform 4x2	6	0	19 900
1.6 115 ch Inters 4x2	6	0	22 600
1.8 Di-D 115 ch Invite 4x2	6	0	23 300
1.8 Di-D 115 ch Intense 4x2	6	0	25 600
2.2 Di-D 150 ch Instyle BVA 4x4	8	1 600	34 000
Surcoût 4x4 (sur 1.8 Di-D uniquement): 4x2 + 2 000 €			

OUTLANDER			
2.0 150 ch 2WD Invite	9	1 500	27 600
2.0 203 ch PHEV Intense	NC	4 000	43 900
2.0 203 ch PHEV Instyle	NC	4 000	53 900
2.2 Di-D 150 ch 2WD Invite	8	0	29 800
2.2 Di-D 150 ch 4WD Invite	8	0	31 600
2.2 Di-D 150 ch 4WD Intense	8	0	34 600
2.2 Di-D 150 ch 4WD Instyle	8	0	39 550
2.2 Di-D 150 ch 4WD Instyle BVA	8	100	39 980

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 Instyle BVA	13	6 000	48 100

PAJERO (5 PORTES)			
Surcoût : 3 portes + 2 900 € (Intense) + 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	13 580
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	16 280
1.2 DIG-S 98 ch Tekna	5	0	17 200

NOTE			
1.2 80 ch Visia	5	0	13 650
1.2 80 ch Acenta	5	0	14 850
1.2 80 ch Connect Edition	5	0	16 350
1.2 DIG-S 98 ch Visia	5	0	16 650
1.2 DIG-S 98 ch Connect Edition	5	0	17 750
1.2 DIG-S 98 ch Tekna	5	0	18 850
1.5 dCi 90 ch Visia	5	0	15 950
1.5 dCi 90 ch Acenta	5	0	17 150
1.5 dCi 90 ch Connect Edition	5	0	18 550
1.5 dCi 90 ch Tekna	5	0	19 750

JUKE RESTYLE			
1.6 94 ch Visia	7	250	15 990
1.6 94 ch Visia Pack	7	250	17 350
1.2 DIG-T 115 ch Visia	NC	0	19 150
1.2 DIG-T 115 ch Connect Edition	NC	0	20 750
1.6 117 ch Xtronic Acenta	NC	250	20 050
1.6 DIG-T 190 ch Connect Edition	11	2 200	22 850
1.6 DIG-T 190 ch Tekna	11	2 200	24 750

1.5 dCi 110 ch S/S Visia Pack	6	0	19 550
1.5 dCi 110 ch S/S Acenta	6	0	20 950
1.5 dCi 110 ch S/S Tekna	6	0	24 450

LEAF			
109 ch Visia	5	6 300	30 290
109 ch Acenta	5	6 300	33 290
109 ch Tekna	5	6 300	35 690

PULSAR			
1.2 DIG-T 115 ch Visia	6	0	18 790
1.5 dCi 110 ch Visia	5	0	21 290
Surcoût Acenta : Visia + 1 900 €			
Surcoût Connect Edition : Acenta + 800 €			
Surcoût Tekna : Connect Edition + 2 350 €			

NOUVEAU QASHQAI			
1.2 DIG-T 115 ch Visia	6	0	21 990
1.2 DIG-T 115 ch Acenta	6	0	24 040
1.2 DIG-T 115 ch Connect Edition	6	0	25 790
1.2 DIG-T 115 ch Tekna	6	0	28 140
1.5 dCi 110 ch Visia	5	0	24 490
1.5 dCi 110 ch Acenta	5	0	26 540
1.5 dCi 110 ch Connect Edition	5	0	28 290
1.5 dCi 110 ch Tekna	5	0	30 640
1.6 dCi 130 ch Acenta	7	0	28 740
1.6 dCi 130 ch Connect Edition	7	0	30 490
1.6 dCi 130 ch Tekna	7	0	32 840
Surcoût All Mode (4x4) : + 2 200 € (dCi 130 ch uniquement)			

NOUVEAU X-TRAIL			
1.6 dCi 130 ch Visia	7	0	27 700
1.6 dCi 130 ch Acenta	7	0	29 900
1.6 dCi 130 ch Connect	7	0	32 250
1.6 dCi 130 ch Tekna	7	0	34 400
Surcoût boîte Xtronic : BVM + 1 500 €			

MURANO			
3.5 V6 234 ch	17	8 000	50 190
2.5 dCi 190 ch	12	8 000	50 190

PATHFINDER			
2.5 dCi 190 ch XE 7 pl.	12	8 000	39 590
2.5 dCi 190 ch SE 7 pl.	12	8 000	43 290
2.5 dCi 190 ch LE 7 pl.	12	8 000	47 690
3.0 V6 dCi 231 ch	16	8 000	54 490

370 Z 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 Gantleman Edition	47	8 000	98 200
3.8 V6 600 ch Nismo	53	8 000	150 000

OPEL			
TYPE	CV	B/M*	PRIX

ADAM			
1.2 Twinport 70 ch	4	0	10 990
1.2 Twinport 70 ch Jam	4	0	13 640
1.4 Twinport 87 ch S/S Jam	5	0	14 350
1.4 Twinport 87 ch S/S Glam	5	0	15 500
1.4 Twinport 87 ch S/S Slam	5	0	15 900
1.0 ECOTEC 115 ch Glam	6	0	17 700
1.0 ECOTEC 115 ch Slam	6	0	18 100

ADAM ROCKS			
1.4 Twinport 87 ch S/S	5	0	17 450
1.0 ECOTEC 115 ch	6	0	19 650

AGILA			
1.0 68 ch Essentia	4	0	11 690
1.0 68 ch Edition	4	0	13 060
1.0 68 ch S/S ecoFLEX Edition	4	0	13 360
1.2 94 ch Edition	5	0	13 460
1.2 94 ch S/S Edition	5	0	13 760
1.2 94 ch S/S Edition BVA	5	150	14 460

NOUVELLE CORSA (5 PORTES)			
1.4 90 ch Essentia	5	0	13 090
1.4 90 ch Edition	5	0	14 690
1.4 90 ch Cosmo BVA	5	250	17 990
1.4 Turbo 100 ch S/S Edition	5	0	15 490
1.4 Turbo 100 ch S/S Color Edition	5	0	16 390
1.4 Turbo 100 ch S/S Cosmo	5	0	17 690
1.0 Ecoflex Turbo 115 ch S/S Cosmo	6	0	18 590
1.3 CDTI 75 ch Edition	4	0	16 990
1.3 CDTI 95 ch ecoFLEX S/S Edition	4	0	17 990
1.3 CDTI 95 ch ecoFLEX S/S Color Edition	4	0	18 890
1.3 CDTI 95 ch ecoFLEX S/S Cosmo	4	0	20 190

MERIVA			
1.4 Twinport 100 ch Essentia	6	250	15 690
1.4 Twinport 100 ch Edition	6	250	18 080
1.4 Twinport 120 ch S/S Edition	7	0	19 030
1.4 Twinport 120 ch S/S Cosmo	7	0	20 430
1.4 Twinport 120 ch S/S Cosmo Pack	7	0	21 830
1.4 Twinport 120 ch GPL Edition	8	0	20 580
1.6 CDTI 95 ch S/S Edition	5	0	19 880
1.6 CDTI 95 ch S/S Cosmo	5	0	21 280
1.6 CDTI 110 ch S/S Edition	6	0	20 680
1.6 CDTI 110 ch S/S Cosmo	6	0	22 080
1.6 CDTI 110 ch S/S Cosmo Pack	6	0	23 480
1.7 CDTI 110 ch S/S Cosmo BVA	7	2 200	23 380
1.6 CDTI 136 ch S/S Cosmo	6	0	22 880
1.6 CDTI 136 ch S/S Cosmo Pack	6	0	24 280

MOKKA			
1.6 115 ch S/S Edition 4x2	6	1 600	18 990
1.4 Twinport 140 ch S/S Edition 4x2	8	250	20 710
1.4 Twinport 140 ch S/S Edition GPL 4x2	8	250	22 660
1.7 CDTI 130 ch S/S Edition 4x2	7	0	22 700
Surcoût 4x4 : 4x2 + 1 900 €			
Surcoût Cosmo : Edition + 1 200 €			
Surcoût Cosmo Pack : Cosmo + 1 950 €			

ASTRA GTC			
1.4 Twinport 120 ch S/S Edition	7	250	21 900
1.4 Twinport 140 ch S/S Sport	8	250	25 700
1.4 Twinport 140 ch S/S Sport Pack	8	250	28 300
1.6 Turbo 170 ch Sport	9	500	28 450
1.6 Turbo 170 ch Sport Pack	9	500	31 050
2.0 Turbo 280 ch OPC	18	4 000	33 990
1.7 CDTI 110 ch S/S Edition	6	0	24 100
1.7 CDTI 110 ch S/S Sport	6	0	26 800
1.7 CDTI 130 ch S/S Sport	6	0	27 700
1.7 CDTI 130 ch S/S Sport Pack	6	0	30 300
2.0 CDTI 165 ch S/S Sport	9	0	28 800
2.0 CDTI 165 ch S/S Sport Pack	9	0	31 400

ASTRA (4 PORTES)			
1.4 Turbo 140 ch S/S Cosmo			

4008				
1.6 HDI STT 115 ch Allure	6	0	34 150	
1.8 HDI STT 150 ch Allure	8	900	36 150	

PORSCHE

TYPE	CV	B/M*	PRIX
CAYMAN			
2.7 275 ch	18	6 500	52 703
3.4 325 ch S	22	6 500	65 828
3.4 340 ch GTS	NC	NC	75 548

NOUVEAU BOXSTER (TYPE 981)

2.7 265 ch	17	6 500	50 543
3.4 315 ch S	21	8 000	61 868
3.4 330 ch GTS	NC	NC	71 708

911 COUPE (TYPE 991)

3.4 350 ch Carrera	24	8 000	92 243
3.4 350 ch Carrera 4	24	8 000	99 398
3.4 350 ch Targa 4	25	8 000	111 323
3.8 400 ch Carrera S	29	8 000	107 123
3.8 400 ch Carrera 4 S	29	8 000	114 278
3.8 400 ch Targa 4 S	25	8 000	126 203
3.8 475 ch GT3	39	8 000	139 588
3.8 520 ch Turbo	42	8 000	164 488
3.8 580 ch Turbo S	47	8 000	197 948

911 (TYPE 991) CABRIOLET

3.4 350 ch Carrera	24	8 000	105 083
3.4 350 ch Carrera 4	24	8 000	112 238
3.8 400 ch Carrera S	29	8 000	119 963
3.8 400 ch Carrera 4 S	29	8 000	127 118
3.8 520 ch Turbo	42	8 000	176 948
3.8 520 ch Turbo S	47	8 000	210 788

PANAMERA

3.6 V6 DRF 310 ch Panamera	21	8 000	85 325
3.6 V6 DRF 310 ch Panamera 4	21	8 000	90 805
3.0 V6 416 ch e-Hybrid S	22	NC	112 685
3.0 V6 420 ch S	31	8 000	104 045
3.0 V6 420 ch 4S	31	8 000	109 445
3.0 V6 420 ch 4S Executive	31	8 000	135 125
4.8 V8 440 ch GTS	34	8 000	123 965
4.8 V8 520 ch Turbo	42	8 000	148 565
4.8 V8 520 ch Turbo Executive	48	8 000	166 085
4.8 V8 570 ch Turbo S	48	8 000	182 885
4.8 V8 570 ch Turbo S Executive	48	8 000	200 045
3.6 V6 TDI 240 ch	19	8 000	83 605

MACAN

3.0 V6 340 ch S	23	8 000	59 873
3.6 V6 400 ch Turbo	29	8 000	81 908
3.0 V6 TDI 258 ch S	16	2 200	59 873

CAYENNE

3.6 V6 416 ch S E-Hybrid	NC	4 000	84 038
3.6 V6 420 ch S	NC	8 000	82 568
4.2 V8 520 ch Turbo	NC	8 000	131 168
3.6 V6 TDI 262 ch	NC	2 200	68 528
4.2 V8 TDI 385 ch S	NC	4 000	84 888

918

4.6 V8 887 ch Spyder	NC	NC	777 997
----------------------	----	----	---------

RENAULT

Trouvez votre renault sur
www.renaultparis.fr



TYPE	CV	B/M*	PRIX
NOUVELLE TWINGO			
0.9 ScE 70 ch Life	4	0	10 800
0.9 ScE 70 ch Zen	4	0	12 300
0.9 ScE 70 ch Intens	4	0	13 300
0.9 Energy TCE 90 ch Zen	4	0	13 300
0.9 Energy TCE 90 ch Intens	4	0	14 300

ZOE

Z.E. 80 ch Life	1	6 300	21 900
Z.E. 80 ch Zen	1	6 300	23 200
Z.E. 80 ch Intens	1	6 300	23 900

CLIO COLLECTION (3 PORTES)

1.2 16V 75 ch Allée	5	0	10 290
---------------------	---	---	--------

CLIO COLLECTION (5 PORTES)

1.2 16V 75 ch Allée	5	0	10 880
---------------------	---	---	--------

CLIO IV (5 PORTES)

1.2 16V 75 ch Life	4	0	13 300
1.2 16V 75 ch GPL Life	4	0	14 100
1.2 16V 75 ch Zen	4	0	15 100
TCE 90 ch eco2 Zen	5	0	16 100
TCE 90 ch Energy eco2 Zen	5	0	16 400
TCE 90 ch eco2 Intens	5	0	17 850
TCE 90 ch Energy eco2 Intens	5	0	18 150
TCE 90 ch Energy eco2 Initiale Paris	5	0	21 500
TCE 120 ch eco2 EDC Intens	6	0	20 250
TCE 120 ch Energy eco2 EDC Initiale Paris	6	0	23 600
TCE 120 ch eco2 EDC GT	6	0	21 550
1.6 Turbo 200 ch R.S. EDC6	11	500	25 650
dCI 75 ch eco2 Life	4	150	16 100
dCI 75 ch eco2 Zen	4	150	17 600
dCI 75 ch eco2 Intens	4	150	19 350
dCI 90 ch eco2 Zen	4	150	18 200
dCI 90 ch Energy eco2 Zen	4	150	18 700
dCI 90 ch eco2 Intens	4	150	19 950
dCI 90 ch Energy eco2 Intens	4	150	20 450
dCI 90 ch Energy eco2 Zen	4	150	20 300
dCI 90 ch eco2 Intens EDC	4	150	21 850
dCI 90 ch Energy eco2 Initiale Paris	4	150	23 800
dCI 90 ch eco2 EDC Initiale Paris	4	150	25 200

CLIO IV ESTATE (BREAK)

Surcoût : berline + Access + 800 €			
------------------------------------	--	--	--

CAPTUR

TCE 90 ch eco2 Energy Life	5	0	16 100
TCE 120 EDC Zen	6	0	20 100
dCI 90 ch eco2 Energy Life	4	0	18 300
dCI 90 ch EDC Zen	5	0	21 600

MEGANE COUPE

TCE 115 ch Intens	6	0	24 000
TCE 130 ch Intens	7	0	24 800

TCE 130 ch Bose Edition	7	0	26 300
TCE 130 ch Bose Edition EDC	7	0	27 800
2.0T 265 ch S/S RS	16	2 200	32 050
2.0T 275 ch S/S RS Trophy	16	2 200	38 000
dCI 95 ch Intens	5	0	25 300
dCI 110 ch Energy Intens	5	150	26 950
dCI 110 ch EDC Intens	6	0	28 150
dCI 110 ch Energy Bose Edition	5	150	28 450
dCI Energy 130 ch Intens	6	0	28 150
dCI Energy 130 ch Bose Edition	6	0	29 650
dCI 185 ch GT	9	500	32 300

MEGANE COUPE CABRIOLET

TCE 130 ch GT-Line	7	500	30 250
TCE 130 ch Intens	8	1600	31 450
dCI Energy 110 ch GT Line	6	0	31 900
dCI 110 ch EDC GT Line	6	0	33 100
dCI 130 ch Energy GT Line	7	0	33 150
dCI 130 ch Energy GT Line	7	0	34 350

MEGANE

TCE 115 ch Energy Life	6	0	20 700
TCE 115 ch Energy Zen	6	0	22 300
TCE 130 ch Energy Zen	7	0	23 100
TCE 130 ch Energy Bose	7	0	25 500
dCI 95 ch Life	5	0	22 000
dCI 95 ch Zen	5	0	23 600
dCI 110 ch Energy Life	6	150	23 650
dCI 110 ch Energy Zen	6	150	25 250
dCI 110 ch Energy Bose	6	150	27 650
dCI 110 ch EDC Zen	6	0	26 450
dCI 110 ch EDC Bose	6	0	28 850
dCI 130 ch FAP Energy Zen	6	0	26 450
dCI 130 ch FAP Energy Bose	6	0	28 850
dCI 165 ch Bose Edition	9	500	29 450

MEGANE ESTATE (BREAK)

Surcoût : berline + 800 €			
---------------------------	--	--	--

FLUENCE

Z.E. Expression 95 ch	1	6 300	26 100
Z.E. Dynamique 95 ch	1	6 300	27 100

SCENIC (5 PLACES)

TCE 115 ch Energy Life	6	150	23 900
TCE 130 ch Energy Zen	7	250	26 600
dCI 95 ch Life	5	0	24 600
dCI 110 ch Life	6	0	25 700
dCI 110 ch Energy Life	6	0	26 400
dCI 110 ch EDC Zen	6	0	29 500
dCI 130 ch Energy Bose	7	0	31 800
dCI 150 ch BVA Bose	9	3 000	33 400

Surcoût Zen : Life + 2 200 €			
Surcoût Bose : Dynamique + 1 200 €			
Surcoût Initiale : Bose + 3 000 €			

SCENIC XMOD (5 PLACES)

TCE 115 ch Energy Zen	6	250	26 150
TCE 130 ch Energy Bose	7	0	29 500
dCI 110 ch Zen	6	0	27 950
dCI 110 ch EDC Zen	6	0	29 450
dCI 110 ch EDC Bose	6	0	32 400
dCI 110 ch Energy Zen	6	0	28 450
dCI 110 ch Energy Bose	6	0	31 600
dCI 130 ch Energy Bose	7	0	32 400

GRAND SCENIC (5 PLACES)

TCE 130 ch Energy Life	7	500	24 700
dCI 110 ch Life	6	0	26 100
dCI 110 ch Energy Life	6	0	26 800
dCI 130 ch Energy Bose	7	0	32 200
dCI 150 ch BVA Bose	9	3 000	33 800

Surcoût Zen : Life + 2 100 €			
Surcoût Bose : Dynamique + 1 200 €			
Surcoût Initiale : Bose + 3 000 €			

GRAND SCENIC (7 PLACES)

Surcoût : Grand Scenic 5 places + 700 €			
---	--	--	--

LAGUNA COUPE

dCI 110 ch eco2 Zen	6	0	30 850
dCI 110 ch eco2 Zen EDC	6	0	32 350
dCI 150 ch Energy eco2 Zen	8	0	32 450
dCI 175 ch Intens	9	0	36 950
dCI 175 ch Intens	10	900	39 250

LAGUNA

dCI 110 ch Zen	6	0	28 400
dCI 110 ch Bose Edition	6	0	29 800
dCI 130 ch Energy Zen	7	0	30 100
dCI 130 ch Energy Bose Edition	7	0	31 500
dCI 130 ch Energy Intens	7	0	33 500
dCI 175 ch Energy Bose Edition	10	0	32 600
dCI 175 ch Energy Intens	10	0	34 600

Surcoût EDC : BVM + 1 500 €			
-----------------------------	--	--	--

LAGUNA ESTATE

Surcoût : berline + 1 200 €			
dCI 150 ch Initiale	8	0	39 650
dCI 175 ch Initiale BVA	10	2 200	41 650

ESPACE

dCI 130 ch Zen	7	500	38 450
dCI 150 ch Zen	8	500	38 450
dCI 175 ch Zen BVA	10	2 200	40 450
dCI 175 ch Intens	10	500	41 850
dCI 175 ch Intens BVA	10	2 200	43 850
dCI 175 ch Initiale	10	500	46 650
dCI 175 ch Initiale BVA	10	2 200	51 650

Surcoût : Espace + 1 200 €			
----------------------------	--	--	--

KOLEOS

dCI 150 ch Zen	8	900	29 750
dCI 150 ch Bose Edition	8	900	30 550
dCI 150 ch Intens	8	900	33 550
dCI 175 ch Bose Edition 4x4	10	2 200	32 150
dCI 175 ch Initiale 4x4	10	2 200	35 150

SEAT

MII (3 PORTES)			
1.0 60 ch Reference	3	0	9 480
1.0 75 ch Style	4	0	11 430
1.0 75 ch Style BVA	4	0	11 980
Surcoût Style : Reference + 960 €			
MII (5 PORTES)			
Surcoût : 3 portes + 475 €			

SPLASH (5 PORTES)			
1.0 WT65 ch GL	4	0	10 890
1.0 WT 65 ch GL Pack	4	0	11 710
1.2 WT 94 ch GLS BVA	5	0	14 060
NOUVELLE SWIFT (3 PORTES)			
1.3 WT 92 ch Advantage	5	0	11 790
1.3 WT 92 ch Privilege	5	0	12 760
1.3 WT 92 ch Pack	5	0	14 280
1.3 WT 92 ch So'city	5	0	14 980
1.3 DDIS 75 ch Privilege	4	0	14 660
1.3 DDIS 75 ch Pack	4	0	16 180
1.3 DDIS 75 ch So'City	4	0	16 880
Surcoût BVA: 800 €			
NOUVELLE SWIFT (5 PORTES)			
Surcoût: 3 portes + 600 €			
JIMMY			
1.3 80 ch JX	6	2 200	13 860
1.3 80 ch JX	6	2 200	15 510
SX4 S-CROSS			
1.6 WT 120 ch Advantage	6	0	18 990
1.6 WT 120 ch Privilege	6	0	20 580
1.6 WT 120 ch Privilege AllGrip	6	0	22 480
1.6 WT 120 ch Pack	6	0	22 280
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 Privilege	6	0	22 580
1.6 DDIS 120 ch Privilege AllGrip	6	0	24 490
1.6 DDIS 120 ch Pack	6	0	24 290
1.6 DDIS 120 ch Pack AllGrip	6	0	26 190
1.6 DDIS 120 ch Style	6	0	25 990
1.6 DDIS 120 ch Style AllGrip	6	0	27 890
SX4			
2.0 DDIS 135 ch GL	7	0	17 940
2.0 DDIS 135 ch GLX 4x4	7	250	20 270
GRAND VITARA			
1.9 DDIS 129 ch (3 portes)	8	2 200	25 790
1.9 DDIS 129 ch (5 portes)	8	2 200	28 290
KIZASHI			
2.4 WT 178 ch BVM Sport	11	3 600	29 600
TOYOTA			
IQ ICONIC			
1.0 WT-1 68 ch Iconic Multidrive	4	0	15 000
1.0 WT-1 68 ch Iconic Pack Multidrive	4	0	17 000
1.0 WT-1 100 ch Iconic Pack Multidrive	5	0	18 400
NOUVELLE AYGO (3 PORTES)			
1.0 WT-1 68 ch x	3	150	10 500
1.0 WT-1 68 ch x-play	3	150	12 000
NOUVELLE AYGO (5 PORTES)			
1.0 WT-1 68 ch x	3	150	10 900
1.0 WT-1 68 ch x-play	3	150	12 400
1.0 WT-1 68 ch x-cha	3	150	13 500
1.0 WT-1 68 ch x-clusiv	3	150	15 000
YARIS RESTYLE (3 PORTES)			
1.0 WT-1 69 ch Active	4	0	13 500
1.0 WT-1 69 ch Tendence	4	0	14 400
1.0 WT-1 100 ch Style	6	0	17 250
1.4 D-40 90 ch Active	5	0	16 200
1.4 D-40 90 ch Tendence	5	0	17 100
1.4 D-40 90 ch Style	5	0	18 800
YARIS RESTYLE (5 PORTES)			
1.0 WT-1 69 ch Active	4	0	14 100
1.0 WT-1 69 ch Tendence	4	0	15 000
1.0 WT-1 100 ch Dynamic	4	0	15 700
1.0 WT-1 69 ch Design	4	0	17 000
1.3 WT-1 100 ch Dynamic	5	0	16 850
1.3 WT-1 100 ch Style	5	0	17 850
1.3 WT-1 100 ch Lounge	5	0	19 050
HSD 100 ch Dynamic	5	1 650	19 200
HSD 100 ch Graphic	5	1 650	20 050
HSD 100 ch Style	5	1 740	21 250
1.4 D-40 90 ch Active	5	0	16 800
1.4 D-40 90 ch Tendence	5	0	17 700
1.4 D-40 90 ch Dynamic	5	0	18 400
1.4 D-40 90 ch Style	5	0	19 400
1.4 D-40 90 ch Lounge	5	0	20 600
Surcoût boîte Multidrive CVT (WT-1 100 ch): BVM + 2 200 €			
VERSO 5			
1.3 WT-1 100 ch Dynamic	5	0	17 600
1.3 WT-1 100 ch Sky View	5	0	19 000
1.4 D-40 90 ch Dynamic	5	0	19 900
1.4 D-40 90 ch Sky View	5	0	21 300
AURIS (5 PORTES)			
WT-1 100 ch Active	5	0	18 350
WT-1 100 ch Dynamic	5	0	21 450
WT-1 132 ch Dynamic	7	250	22 250
WT-1 132 ch Style	7	250	24 250
HSD 136 ch Dynamic	5	2 079	25 450
HSD 136 ch Style	5	2 244	27 450
D-40 90 ch Active	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-1 132 ch Active	8	1 600	23 100
WT-1 132 ch Dynamic	8	1 600	23 600
WT-1 132 ch SkyView	8	1 600	24 600
WT-1 132 ch Style	8	1 600	27 200
D-40 112 ch Active	7	0	25 800
D-40 112 ch Dynamic	7	0	26 300
D-40 112 ch SkyView	7	0	27 300
D-40 112 ch Style	7	0	29 900
D-CAT FAP 150 ch SkyView BVA	9	2 200	29 300
D-CAT FAP 150 ch Style BVA	9	2 200	32 100
VERSO II (7 PLACES)			
Surcoût: 5 places + 700 €			
PRIUS III			
HSD 136 ch Dynamic 15'	4	2 334	28 300
HSD 136 ch Dynamic 17'	4	2 384	28 900
HSD 136 ch Lounge 17'	4	2 739	33 200
Rechargeable 136 ch Dynamic	4	4 000	37 300
Rechargeable 136 ch Lounge	4	4 000	43 400

PRIUS +			
HSD 136 ch Active	4	2 656	32 200
HSD 136 ch Dynamic	4	2 780	33 700
HSD 136 ch Sky View	4	2 862	34 700
HSD 136 ch Lounge	4	3 073	37 250
AVENSIS			
WT-1 147 ch Dynamic	8	1 600	27 400
D-40 124 ch Dynamic	6	0	28 650
D-40 150 ch Lounge	8	500	35 150
D-CAT 150 ch Lounge BVA	8	2 200	36 650
AVENSIS SW			
Surcoût version 4 portes (desales uniquement): + 1 000 €			
RAV4			
WT-1 151 ch Le Cap 4x4	9	2 200	27 690
WT-1 151 ch Life 4x4	9	2 200	30 590
D-40 124 ch Le Cap	7	0	26 690
D-40 124 ch Le Cap 4x4	7	250	28 590
D-40 124 ch Life	7	0	29 590
D-40 124 ch Life 4x4	7	250	31 490
D-40 150 ch Life 4x4	8	900	32 490
D-CAT 150 ch Life BVA 4x4	9	3 000	33 990
Surcoût Life: LeCap + 2 900 €			
Surcoût Life Edition: LeCap + 400 €			
Surcoût Club/Sport Edition: Life Edition + 1 800 €			
Surcoût Lounge: Club/Sport Edition + 2 700 €			
LAND CRUISER (3 PORTES)			
D-40 190 ch Le Cap	12	8 000	37 350
D-40 190 ch Life	12	8 000	41 950
D-40 190 ch Légende	12	8 000	44 450
D-40 190 ch Lounge	12	8 000	48 850
LAND CRUISER (5 PORTES)			
D-40 190 ch Le Cap	12	8 000	40 050
D-40 190 ch Life	12	8 000	45 550
D-40 190 ch Légende	12	8 000	50 050
D-40 190 ch Lounge	12	8 000	54 850
D-40 190 ch Lounge Pack Techno	12	8 000	63 250
LAND CRUISER SW			
D-40 V8 286 ch Légende 5 pl.	19	8 000	74 600
D-40 V8 286 ch Légende 7 pl.	19	8 000	77 000
D-40 V8 286 ch Lounge 5 pl.	19	8 000	87 600
D-40 V8 286 ch Lounge 7 pl.	19	8 000	89 700
GT86 COUPE			
2.0 200 ch GT86	12	2 600	30 390
VOLKSWAGEN			
UP! (3 PORTES)			
1.0 60 ch take up!	3	0	10 000
1.0 60 ch BlueMotion take up!	3	0	10 550
1.0 60 ch move up! ASG5	3	0	12 180
1.0 75 ch take up!	4	0	10 780
1.0 75 ch BlueMotion take up!	4	0	12 520
1.0 75 ch move up! ASG5	4	0	12 850
Surcoût move up!: take up! + 1 400 €			
Surcoût high up!: move up! + 2 180 €			
UP! (5 PORTES)			
1.0 75 ch Cross up!	4	0	15 320
e-up 1 électrique 60 kW (82 ch)	2	6 300	26 250
Surcoût: 3 portes + 480 €			
NOUVELLE POLO (3 PORTES)			
1.0 60 ch Trendline	4	0	12 900
1.0 75 ch Trendline	4	0	13 600
1.2 TSI 90 ch BM Confortline	5	0	16 300
1.2 TSI 90 ch BM Confortline DSG7	5	0	17 900
1.2 TSI 110 ch BM Sportline	6	0	19 500
1.2 TSI 110 ch BM Sportline DSG7	6	0	21 100
1.4 TSI 150 ch ACT BlueGT	NC	0	22 700
1.4 TSI 150 ch ACT BlueGT DSG7	NC	0	24 300
1.4 TDI 75 ch BM Trendline	4	150	15 900
1.4 TDI 90 ch BM Confortline	4	150	18 400
1.4 TDI 90 ch BM Confortline DSG7	4	0	20 000
1.4 TDI 105 ch BM Sportline	NC	NC	20 900
Surcoût Confortline: Trendline + 1 800 €			
Surcoût Sportline: Confortline + 1 800 €			
NOUVELLE POLO (5 PORTES)			
Surcoût: berline 3 p. + 650 €			
GOLF VII (3 PORTES)			
1.2 TSI 85 ch BlueMotion Trendline	5	0	18 150
1.2 TSI 105 ch BM Trendline	5	0	20 500
1.4 TSI 122 ch Trendline	6	0	21 500
1.4 TSI 150 ch ACT BM Confortline	7	0	26 050
2.0 TSI 220 ch GTI	12	250	32 900
2.0 TSI 230 ch GTI Performance	13	250	33 980
2.0 TSI 300 ch R	19	2 200	41 300
1.6 TDI 90 ch BM Trendline	4	0	22 800
1.6 TDI 105 ch BM Trendline	5	0	23 450
1.6 TDI 110 ch BM Trendline	5	150	24 250
2.0 TDI 150 ch BM Confortline	7	0	28 110
2.0 TDI 184 ch BM GTD	9	0	33 900
Surcoût DSG: BVM + 1 830 €			
Surcoût Confortline: Trendline + 2 090 €			
Surcoût Carat: Confortline + 2 260 €			
GOLF VII (5 PORTES)			
Surcoût: berline 3 p. + 790 €			
e-Golf 115 ch (85 kW)	3	6 300	36 790
GOLF VII SW (BREAK)			
1.2 TSI 85 ch BlueMotion Trendline	5	0	19 700
1.2 TSI 105 ch BM Confortline	5	0	23 970
1.4 TSI 122 ch Trendline	6	0	22 860
1.6 TDI 90 ch Trendline	5	0	24 200
1.6 TDI 105 ch BlueMotion Trendline	5	0	24 810
1.6 TDI 105 ch BM Confortline 4Motion	5	0	28 840
1.6 TDI 110 ch BM Trendline	5	150	25 620
2.0 TDI 150 ch Confortline	7	0	29 480
Surcoût DSG: BVM + 1 830 €			
Surcoût Confortline: Trendline + 2 090 €			
Surcoût Carat: Confortline + 2 060 €			
GOLF VII SPORTSVAN			
1.2 TSI 85 ch Trendline	5	0	20 490
1.4 TSI 125 ch Trendline	7	0	23 490
1.4 TSI 150 ch Confortline	8	0	27 750
1.6 TDI 90 ch Trendline	4	0	24 890
1.6 TDI 110 ch Trendline	5	0	25 990
1.6 TDI 110 ch BlueMotion Confortline	NC	0	26 790
2.0 TDI 150 ch Trendline	8	0	30 190
Surcoût Confortline: Trendline + 2 080 €			
Surcoût Carat: Confortline + 2 250 €			
Surcoût DSG: BVM + 1 490 € (TSI 125 ch); 1 550 € (TDI 150 ch); 1 890 € (TDI 110 ch); 3 490 € (TSI 150 ch)			

GOLF VI CABRIOLET			
1.2 TSI 105 ch	6	250	25 350
1.4 TSI 122 ch	7	900	26 600
1.4 TSI 122 ch DSG7	7	900	28 100
1.4 TSI 160 ch Carat	9	900	30 760
1.4 TSI 160 ch Carat DSG7	9	900	32 260
2.0 TSI 210 ch GTI	13	3 000	37 760
2.0 TSI 210 ch GTI DSG6	13	3 000	39 620
2.0 TSI 265 ch R	17	4 000	43 960
1.6 TDI 105 ch	6	0	28 650
2.0 TDI 140 ch	7	0	31 200
2.0 TDI 140 ch DSG6	8	150	32 900
Surcoût Carat: Golf Cabriolet + 2 010 €			
Surcoût Carat Edition: Carat + 2 870 €			
JETTA			
1.2 TSI 105 ch Trendline	6	0	19 500
1.4 TSI Hybrid 170 ch Confortline DSG7	7	2 578	31 250
1.6 TDI 105 ch Confortline	5	0	25 610
1.6 TDI 105 ch Confortline DSG7	6	0	27 560
COCCINELLE			
1.2 TSI 105 ch	6	250	17 600
1.2 TSI 105 ch Vintage DSG7	6	250	22 530
1.4 TSI 160 ch Vintage	9	1 600	24 140
1.4 TSI 160 ch Vintage DSG7	9	500	25 940
2.0 TSI 210 ch Sport DSG6	9	3 000	29 860
1.6 TDI 105 ch	6	0	20 870
1.6 TDI 105 ch DSG7 Vintage	6	0	25 690
2.0 TDI 140 ch Vintage	7	0	26 100
2.0 TDI 140 ch Vintage DSG6	8	250	27 900
Surcoût Vintage: Coccinelle + 2 860 €			
Surcoût Sport: Coccinelle + 3 750 €			
COCCINELLE CABRIOLET			
1.2 TSI 105 ch	6	500	21 400
1.2 TSI 105 ch Vintage DSG7	6	250	26 530
1.4 TSI 160 ch Vintage	9	2 200	28 030
1.4 TSI 160 ch Vintage DSG7	9	900	29 820
2.0 TSI 210 ch Sport DSG6	12	3 000	33 750
1.6 TDI 105 ch	6	0	24 860
1.6 TDI 105 ch Vintage DSG7	6	0	29 670
2.0 TDI 140 ch Vintage	8	0	30 100
2.0 TDI 140 ch Vintage DSG6	8	500	31 890
Surcoût Vintage: Coccinelle + 2 770 €			
Surcoût Sport: Coccinelle + 3 660 €			
SCIROCCO			
1.4 TSI 125 ch Scirocco	7	0	24 900
2.0 TSI 180 ch Scirocco	10	250	27 980
2.0 TSI 180 ch Sportline DSG6	10	900	31 090
2.0 TSI 220 ch Sportline	12	250	32 380
2.0 TSI 220 ch Sportline DSG6	13	900	33 970
2.0 TDI 150 ch Scirocco	7	0	29 700
2.0 TDI 150 ch Sportline DSG6	8	0	33 020
2.0 TDI 184 ch Sportline	10	0	33 170
2.0 TDI 184 ch Sportline DSG6	10	0	34 760
Surcoût Sportline: Scirocco + 1 520 €			
Surcoût Carat: Sportline + 3 030 €			
EOS (COUPE-CABRIOLET)			
1.4 TSI 8M 122 ch	7	500	28 800
2.0 TSI 210 ch DSG6 Sportline	12	2 200	38 770
2.0 TDI 140 ch	8		

LA COTE DE L'OCCASION

Par Aymeric Canuel

MODÈLES	VERDICT AJ	13	12	11	10	09
ALFA ROMEO						
MiTo						
1.4 MPI 70 ch Progression	****	10715	9310			
1.4 MPI 78 ch s/s Distinctive	****	11780	10560	9280	7850	7040
0.9 TwinAir 85 ch s/s Distinctive	****	12940				
1.4 MPI s/s 106 ch	****	12760	11445	10000	8610	
1.4 T-JET 120 ch Distinctive	****				8840	8815
1.4 TB s/s 135 ch Distinctive	****			10235	8840	8355
1.4 T-JET 155 ch Distinctive	****				9415	8620
1.4 T-JET 170 ch DV	****	16515	14820	13030	11250	9990
1.3 JTDm s/s 85 ch Distinctive	****	14000	11990			
1.3 JTDm s/s 95 ch Distinctive	****	14675	11185	9705	8955	8175
1.6 JTDm s/s 120 ch Distinctive	****	15555	13275	11440	9470	8820
147						
1.9 JTD M-JET 120 ch Distinctive	****				9065	7030
1.9 JTD M-JET 150 ch Distinctive	****				9250	6930
GIULIETTA						
1.4 T-JET 105 ch s/s	****	16630				
1.4 T-JET 120 ch s/s Distinctive	****	17635	15530	13475	11665	
1.4 TB 170 ch s/s Distinctive	****	19150	16800	14515	12510	
1.6 JTDm 105 ch s/s Distinctive	****	17230	14430	12675	10930	
2.0 JTDm 140 ch s/s Distinctive	****	17715	14710	12840		
2.0 JTDm 170 ch s/s Distinctive	****	19420	16225	14250	12270	
159						
1.9 JTDm 120 ch Distinctive	****				9125	7690
2.0 JTDm 136 ch Distinctive	****	19250	16020	12320	11455	
1.9 JTDm 150 ch Distinctive	****				11170	9755
2.0 JTDm 170 ch Distinctive	****	19530	17070	13125	10175	8580

Audi Occasion
:plus

Aliantis Trocadéro
76 rue de Longchamp - Paris 16
Tél. 01 56 26 12 20

Aliantis Paris Ouest
1 pl. Guynemer - 78 St Germain en Laye
Tél. 01 39 21 50 50
www.aliantis.com

A1						
1.2 TFSI 86 ch Ambiente	****	15710	13680	11990		
1.4 TFSI 122 ch Ambiente	****	17635	15340	13440		
1.4 TFSI 140 ch Ambiente	****	19160				
1.4 TFSI 185 ch Ambiente Luxe S tronic	****	23615	20495	17920		
1.6 TDI 90 ch Ambiente	****	16795	14350	12185		
1.6 TDI 105 ch Ambiente	****	17990	15355	13030	11460	
2.0 TDI 143 ch Ambiente	****	20265	17195			
A3						
1.2 TFSI 105 ch Ambiente	****	17715	15515	13210		
1.4 TFSI 122-125 ch Ambiente	****	20225	18460	16165	13755	12695
1.4 TFSI 140 ch Ambiente	****	21650				
1.8 TFSI 180-180 ch Ambiente	****	19680	17180	14565	12755	
1.6 TDI 90 ch / 1.9 TDI 90 ch Ambiente	****	20150	17180	14675	12290	
1.6 TDI 105 ch Ambiente	****	20820	17810	15190	12700	
2.0 TDI 140-150 ch Ambiente	****	23895	19015	16260	13640	11695
2.0 TDI 170-184 ch Ambiente	****	24040	19510	16625	13865	11955
A3 CABRIOLET						
1.2 TFSI 105 ch Ambiente	****	22820	20140	17200	14660	
1.4 TFSI 125 ch Ambiente	****	23255	20440	17405		
1.8 TFSI 180 ch Ambiente	****	25825	22710	19300	16345	14160
1.6 TDI 105 ch Ambiente /	****					
1.9 TDI 105 ch Ambiente	****	24310	20605	18035	12820	
2.0 TDI 140-150 ch Ambiente	****	26635	22715	17865	14470	12195
A4						
1.8 TFSI 120 ch Ambiente	****	21535	18085	15425	13425	11880
1.8 TFSI 160-170 ch Ambiente	****	23000	19195	16645	14495	12835
2.0 TFSI 180 ch Ambiente	****			16660	14540	12770
2.0 TDI 120 ch Ambiente	****	23230	20015	15660	13325	11470
2.0 TDI 136 ch Ambiente	****	22870	19680	17015	14240	12335
2.0 TDI 143-150 ch Ambiente	****	24755	21625	17045	14315	12325
2.0 TDI 170-177 ch Ambiente	****	26090	22460	18065	15200	13100
2.7 TDI 190 ch Ambiente	****			18385	15305	13050
2.0 TDI 204 ch Ambiente	****	27900	24010			
A4 ALLROAD QUATTRO						
2.0 TDI 143-150 ch Ambiente	****	31470	27585	22635	19330	
2.0 TDI 170-177 ch Ambiente	****	34020	29465	24415	19850	18440
A5 COUPE						
2.0 TDI 170-177 ch Ambiente	****	31315	26780	21105	17185	14880
2.7 V6 TDI 190 ch Ambiente	****			22420	18210	15735
3.0 TDI 204 ch Ambiente Multitronic A	****	33655	28775	24895	20135	17365
A5 CABRIOLET						
2.0 TDI 143 ch Ambiente	****		25200	23990	19750	16965

MODÈLES	VERDICT AJ	13	12	11	10	09
2.0 TDI 170-177 ch Ambiente	****		27030	25465	21040	18070
2.7 TDI 190 ch Ambiente	****			29635	24280	
3.0 TDI 204 ch Ambiente Multitronic	****	37240	30350	30185	24490	21045
A6						
2.0 TDI 140 ch Ambiente /	****	27910	23875	18230	14685	12855
2.0 TDIe 136 ch Ambiente	****	29730	25205	20095	15425	13530
2.7 TDI 190 ch Ambiente	****			23040	21075	18435
3.0 TDI 204 ch Ambiente	****	33490	28220	22300		
3.0 TDI 240 ch Quattro Ambiente	****				18015	15700
3.0 TDI 245 ch Quattro Ambiente S tronic	****	36785	30020	24320		
3.0 TDI 313 ch Quattro Ambiente Luxe Tiptronic	****	45770	38820			
A6 ALLROAD QUATTRO						
2.7 TDI 190 ch Ambiente Tiptronic A	****			24970	21240	18860
3.0 TDI 204 ch Ambiente	****	40330	35340			
3.0 TDI 240-245 ch Ambiente	****	42710	37500	25160	21405	19005
3.0 TDI 313 ch Quattro Ambiente Luxe Tiptronic	****	49745	43670			
A7 SPORTBACK						
3.0 TDI 204 ch Ambiente Multitronic 8 A	****	42950	37100	29235		
3.0 TDI 245 ch Quattro Ambiente S tronic 7	****	48450	41950	32380		
3.0 TDI 313 ch Quattro Ambiente Luxe Tiptronic 8 A	****	54300	47185			
A8						
3.0 TDI 204 ch Ambiente Tiptronic A	****	61680	51975	43200		
3.0 TDI 250 ch Quattro Ambiente Tiptronic A	****	63030	52935	41035		
4.2 TDI 350 ch Quattro Ambiente Tiptronic A	****	71710	59835	46255	36990	33185
Q3						
2.0 TDI 140 ch Ambiente	****	28175	25395			
2.0 TDI 177 ch Quattro Ambiente S tronic	****	30340	27150			
Q5						
2.0 TDI 143-150 ch Quattro Ambiente	****	31390	28080	24695	21250	
2.0 TDI 170-177 ch Quattro Ambiente	****	35290	30600	25585	21895	19300
3.0 TDI 240-245 ch Quattro Ambiente S tronic 7	****	42450	36820	30220	25770	22685
Q7						
3.0 TDI 204 ch Quattro Ambiente Tiptronic A 7PL	****	41980	36400	30240		
3.0 TDI 245 ch Quattro Ambiente Tiptronic A 7PL	****	43990	38205	32230		
4.2 V8 TDI 340 ch Quattro Ambiente Luxe Tiptronic A 8PL	****	62920	54550	45270	37640	
TT COUPE						
1.8 TFSI 160 ch	****	26830	23055	20420	17000	14610
2.0 TFSI 200-211 ch	****	31080	26725	23690	19745	15875
2.0 TDI 170 ch Quattro	****	31900	27425	23680	19760	14900

BMW

ECM-CAR Premium

01 49 65 21 21
MONTROUGE

134-136 Avenue Aristide Briand (D920-N20)
www.ecm-car.com

Centre BMW Service Centre MINI Service

SÉRIE 1 5P.						
116i 102 ch Lounge	**	18700				
116i 122-136 ch Lounge	**	19950	14655	12235		
118i 143 ch Confort	****	20820	15745	13145		
120i 170 ch Confort	****		17135	14300		
125i 218 ch Lounge	****	23345				
114d 95 ch Lounge	****	17665				
116d 115-116 ch Lounge	****	18930	14420	12235	9965	
118d 143 ch Lounge	****	23475	15565	13200	10690	
120d 177-184 ch Lounge	****	25100	16955	14425	12975	
123d 204 ch Confort	****		19485	16460	13705	
125d 218 ch Lounge	****	26325				
SÉRIE 1 COUPE						
120i 170 ch Confort	****	24165	21200	19200	16700	
125i 218 ch Confort	****	26960	23625	21140	18365	16120
118d 143 ch Confort	****	22585	18730	15845	12565	
120d 177 ch Confort	****	24515	20290	17040		
123d 204 ch Confort	****	27000	22330	18615	14785	12605
SÉRIE 1 CABRIOLET						
118i 143 ch Confort	****				14445	12430
120i 170 ch Confort	****				15850	13655
125i 218 ch Confort	****				20390	14440
118d 143 ch Confort	****				14645	12490
120d 177 ch Confort	****				15708	13375
123d 204 ch Confort	****				15865	13490
SÉRIE 3						
316i 122-136 ch Confort	****	23595	19870	15540	13065	12300
318i 143 ch Confort	****			16840	14300	13125
320i 170-184 ch Confort	****	27815	24265	18070	15900	13340
325i 218 ch Confort	****			21655	17680	15540
328i 245 ch Lounge	****	30470				
330i 272 ch Confort	****			18610	15565	13285
335i 306 ch Confort	****	34190	30740	20040	16560	14050

MODÈLES	VERDICT AJ	13	12	11	10	09
316d 115 ch Edition	****	26160	21890	14650	12555	
318d 143 ch Confort	****	26660	22450	16370	13305	11750
320d 163 ch Ed Edition	****			24010	22500	14876
320d 177-184 ch Confort	****	35525	29485	17825	15840	13400
325d 197-204 ch Confort	****	35840	31025	19045	15705	13360
330d 231-245-254 ch Confort	****	36020	32040	20810	17085	14455
335d 286 ch Confort A	****			24575	19785	17560
SÉRIE 3 COUPE						
320i 170 ch Confort	****	28120	24090	20300	17165	14325
325i 218 ch Confort	****	31860	27220	22755	19185	14585
330i 272 ch Confort	****	36040	30540	24070	20380	16340
335i 306 ch Confort	****	39580	33680	25260	21045	18670
320d 177-184 ch Confort	****	28980	24870	19835	16300	
325d 184-197 ch Confort	****	31160	26685	21085	17295	13585
330d 231-245 ch Execlis	****	33520	28655	22840	18480	
335d 286 ch Confort Selectronic	****			30420	23605	18985
SÉRIE 3 CABRIOLET						
320i 170 ch Confort	****	32030	26370	22115	17965	17145
325i 218 ch Confort	****	35960	29690	24950	20365	18060
330i 272 ch Confort	****	38745	32000	26665	21910	18430
335i 306 ch Confort	****					

MODÈLES	VERDICT	AJ	13	12	11	10	09
ORLANDO							
2.0 VCC 130 ch LT+			19065	14375	12400		
2.0 VCC 163 ch LTZ			20515	15220	13135		
CAPTIVA							
2.0 VCC 127 ch Family Pack	***				13010	10900	9760
2.0 VCC 163 ch LS / Family Pack	****	21096	17295	14265			
2.0 VCC 184 ch LTZ	***	25275	20815	17210			
CHRYSLER							
PT CRUISER							
2.2 CRD Limited	****			11145	9355	8205	
300C							
3.0 CRD A	****			19520	16515	14505	
GRAND VOYAGER							
2.8 CRD LXA	***			18060	14870	13825	
CITROËN							
C1							
1.0 Airdream	****	8320	6755	6360	4535	3970	
HDI 55 ch Airdream	****				5290	4580	
C3							
1.1	**		8170	6895	5700	5120	
VII 68 ch Attraction	****	9285					
1.4 Ambiano	***		8685	7355	6120	5650	
VII 82 ch Attraction	****	9640					
VII 95 ch	****	11680	10075	8500	6995		
VII 120 ch Exclusive	****	12820	11090	9325	7830		
1.4 HDI	****	9905	8230	8495	6360	5520	
1.6 HDI 90 ch	****	11580	10205	8930	7360	5885	
HDI 110-115 ch	****	13735	11265	9715	8295	6945	
C3 PICASSO							
VII 95 ch Attraction	***	10905	9475	8215	6995	6240	
VII 120 ch Comfort	****	13650	10900	9400	7830	7020	
HDI 90 ch Airdream Attraction	****	12120	10380	8545	6950	6015	
HDI 110 ch Airdream Comfort	****	15435	12215	10100	8055	6885	
D53							
VII 82 ch So Chic		14375					
VII 95 ch Chic	***		11995	10415	8955		
VII 120 ch So Chic	***	15335	13155	11480	9735		
THP 150-155 ch Sport Chic	****	14865	12905	10890			
e-HDI 90 ch / HDI 90 ch So Chic	****	18135	13795	11645	10025		
e-HDI 110-115 ch Sport Chic	***	18685	15575	13330	10810		
C4							
VII 95 ch / 1.4 90 ch	****	12530	10030	8280	7395	6485	
VII 120 ch	****	13550	10870	8985	7375	6485	
THP 140 ch	****				8820	7705	
THP 150 ch Exclusive	****	17560	14125	11670	8675	7600	
HDI 92 ch	****	14150	11590	10125	7885	6860	
HDI 110 ch Exclusive	****	16800	12155	10630	8445	7405	
HDI 140-150 ch Exclusive	***	18940	15630	13700	9670	8485	
D54							
VII 120 ch Chic	***	16685	14805	12590			
THP 160 ch So Chic BMP6	****	24030	20265	17330			
HDI 110-115 ch Chic	***	21565	14750	11830			
HDI 135 ch So Chic		21565					
HDI 160 ch So Chic	****	21740	17800	14220			

MODÈLES	VERDICT	AJ	13	12	11	10	09
C4 PICASSO							
HDI 90 ch Comfort	***	17600					
HDI 110 ch Airdream	****	15890	12875	10935	9155	8665	
e-HDI 115 ch Attraction	****	18255					
HDI 138 ch Comfort BMP6	****				10340	9510	
HDI 150 ch Millennium	****		14784	12585			
C4 AIRCROSS							
HDI 115 ch Attraction		18830	16010				
HDI 150 ch Comfort		21385	18175				
C5							
HDI 110-115 ch Attraction	****	15840	12580	10725	9180	7995	
HDI 140 ch Comfort	****	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				
HDI 94 So Chic BMP6	***	28365	24240				
C6							
V6 HDI 240 ch Exclusive A	****		23885	19945	15150		
CB							
2.0 HDI 138 ch Airplay		21055	16205	13975	12470	9675	
2.2 HDI 160-173 ch Airplay		22600	17830	15385	12270	10615	
C-CROSSER							
HDI 160 ch Exclusive	****	22905	18865	17750	14900	12000	
DACIA							
SANDERO							
1.2 75 ch / 1.4 MPI 75 ch Ambiance	****	6045	5615	5090	4390	3920	
TCE 90 ch / 1.6 MPI 90 ch Lauréate	****	7740	6975	6080	5530	5790	
1.5 dCi 70 ch Ambiance	***	9065	8800	6630	5775	5350	
1.5 dCi 85-90 ch Lauréate	****	10460	9425	7530	6605	6115	
LOGAN							
1.2 75 ch / 1.4 MPI	**	5780	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	5910	5155	4500	
1.5 dCi 85-90 ch Lauréate	****	9475	8320	6700	5825	5080	
LODGY							
1.5 dCi 90 ch Ambiance	****	11690	10255				
1.5 dCi 110 ch Ambiance	****	11515	10115				
DUSTER							
1.5 dCi 90 ch 4x2 Ambiance	***	13170	10945	10015	8400		
1.5 dCi 110 ch 4x2 Ambiance	***	13575	11315	10345	9060		
FIAT							
500							
1.2 69 ch	***	10435	9085	9150	5960	4770	
0.9 85 ch TwinAir s/s Lounge	**	10700	9315	8430			
1.4 100 ch Lounge	***	11705	10005	9190	7765	7120	
1.3 Mjet 75 ch Pop	***				6500	5555	
1.3 Mjet 95 ch s/s Lounge	***	12155	10485	9340	7690		
500L							
1.4 96 ch Easy		10240					
0.9 105 ch TwinAir Easy		11065					
1.3 Mjet 85 ch Easy BVA		15590					
1.6 Mjet 105 ch Easy		16655					

MODÈLES	VERDICT	AJ	13	12	11	10	09
PANDA							
1.2 69 ch Dynamic	***	6310	5550	4840	4140		
0.9 85 ch TwinAir Easy	***	10110	8640				
1.3 Mjet Emotion	***	11715	7065	5800	5175		
PUNTO CULT							
1.2 69 ch s/s Cult							
1.3 Mjet 75 ch s/s Cult							
GRANDE PUNTO							
1.2 65 ch Dynamic	**				5500	5100	
1.4 T-Jet 120 ch Dynamic	***				6750	6110	
1.3 Mjet 75 ch Dynamic	***				5430	4920	
1.3 Mjet 90 ch Dynamic	****				5925	5210	
1.6 Mjet 120 ch Emotion	****				6275	5620	
PUNTO EVO							
1.2 65-68 ch Dynamic	**	8715	7645	6410	5570		
1.4 T-Jet 120 ch Dynamic	**	8855	7920	6460	5630		
0.9 TwinAir 85 ch Easy		9715					
1.4 MultiAir 105 ch s/s Dynamic	***	9910	8330	7475	6390		
1.3 Mjet 75 ch s/s Dynamic	***	9635	8030	6285	5280		
1.3 Mjet 85 ch s/s Dynamic	***	10310	8735	7145	6030		
1.3 Mjet 95 ch s/s Dynamic	***	11030					
1.6 Mjet 120 ch Emotion	***			8760	6645	5690	
BRAVO							
1.4 90 ch Dynamic	**	11750	9910	7720	6320	5405	
1.4 T-Jet 120 ch Dynamic	****	12500	10640	7875	6410	5420	
1.4 MultiAir 140 ch Emotion /							
1.4 T-Jet 150 ch Elegance /	****	13380	11280	8875	6940	6335	
1.6 Mjet 90 ch Dynamic /							
1.9 Mjet 90 ch Dynamic	****				8055	6325	5185
1.6 Mjet 105 ch Dynamic	****	13465	11205	8340	6545	5370	
1.6 Mjet 120 ch Dynamic	****	13645	11350	8660	7005	5680	
IDEA							
1.3 Mjet 95 ch s/s Dynamic			8570	6850	5530	4620	
SEDCI							
1.9 Mjet 4x2 Dynamic				10310	8750	6715	
2.0 Mjet 4x4 Dynamic		17560	11335	9175	7620	5560	
ULYSSE							
2.0 Mjet Active					8780	7215	
FREEMONT							
2.0 Mjet 140 ch 4x2		22865	18970				
2.0 Mjet 170 ch 4x2		23860	20235				
FORD							
KA							
1.2 69 ch Trend / Titanium	***	8575	7800	6340	5310	5060	
1.3 TDCI 75 ch s/s Titanium	***	9190	8555	7025	6360	5620	
FIESTA							
1.25 60 ch Ghia	**	9230	8120	6890	5465	4460	
1.0 80 ch Titanium /							
1.25 82 ch Ambiente	***	11560	8475	7195	6035	4990	
1.4 96 ch Ghia	***		9635	8125	6860	5610	
1.0 EcoBoost 100 ch s/s Trend	****	11110					
1.6 120 ch Ghia	****	11560	10675	9075	7725	6455	
1.0 EcoBoost 125 s/s Titanium	****	14420	11575				
1.4 TDCI 68-70 ch Ghia	****		8230	7055	5910	5165	
1.5 TDCI 75 ch Trend	****	9725					
1.6 TDCI 95 ch Ghia	****	10635	9810	8460	7130	6680	



Pas facile d'acheter une occasion quand on n'est pas expert.

dasweltauto.fr

Avec 90 points de contrôle, faites plutôt confiance au réseau Das WeltAuto.

Les occasions Das WeltAuto. c'est aussi :

- Essai du véhicule
- Offre de reprise
- Offre de financement
- Satisfait ou échangé
- Contrôle gratuit à 2000 km ou 1 mois
- Assistance 24h/24
- Garantie européenne

Das WeltAuto.
Les Occasions garanties du Groupe Volkswagen.



Volkswagen recommande Castrol EDGE Professional

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

Voir conditions générales des engagements 'Das WeltAuto.' auprès de votre Partenaire 'Das WeltAuto.' et sur dasweltauto.fr

MODÈLES	VERDICT	AJ	13	12	11	10	09
FUSION							
1.4 80 ch Plus					7600	6385	5575
1.6 100 ch Plus					7820	6565	5720
1.4 TDCI 68 ch Plus						6320	5540
1.6 TDCI 90 ch Plus						6680	5860
FOCUS							
1.6 Ti-VCT 85 ch Trend / 1.4 80 ch	***	13000	10555	9485	8215	7415	
1.6 SCTI 100 ch s/s Titanium	*****	14195	11565				
1.6 Ti-VCT 100-105 ch Titanium	***		12695	10645	8630	7795	
1.6 Ti-VCT 115 ch Trend	***				8900	8045	
1.6 SCTI 125 ch s/s Titanium	*****	15110	12335				
1.6 Ti-VCT 125 ch Titanium PowerShift A	*****	16645	13540				
2.0 145 ch Ghia	***			10750	9460	8520	
1.6 SCTI 150 ch Titanium	*****	16520	13455	11275			
1.6 TDCI 90-95 ch s/s Titanium	*****	13655	11305	9820	7950	7110	
1.6 TDCI 110-115 ch s/s Titanium	*****	15835	13280	11880	8135	7480	
1.8 TDCI 115 ch Trend	***				7650	6800	
2.0 TDCI 136-140 ch Titanium	*****	15985	13340	11905	8580	7610	
2.0 TDCI 163 ch Titanium	*****	16580	13965	12390			
B-MAX							
1.4 90 ch Ambiente	***	11700	9895				
1.0 EcoBoost 100 ch Trend	***		13640				
1.6 Ti-VCT 105 ch Titanium PowerShift A	*****	15000	12780				
1.0 125 ch s/s Titanium	*****	15115	13180				
1.5 TDCI 75 ch Ambiente	***		13460	11360			
1.6 TDCI 95 ch Titanium	*****	14815	12475				
MONDEO							
1.8 TDCI 100 ch Trend	**				8015	6715	
2.0 / 1.6 TDCI 115 ch Titanium	*****	15980	14420	11870	8885		
2.0 TDCI 140 ch Trend / Ghia	*****	18175	14545	12325	9355		
2.0 TDCI 163 ch Titanium /							
2.2 TDCI 175 ch Ghia	*****	19675	16850	14225	10520		
2.2 TDCI 200 ch Sport Edition	*****	20065	17840	15080			
C-MAX							
1.6 TDCI 90-95 ch Trend	***	17180	14195	12020	8905	7850	
1.6 TDCI 110-115 ch Trend	*****	17765	14670	12415	8290	7235	
1.8 TDCI 115 ch Trend	***				8085	7080	
2.0 TDCI 136-140 ch Titanium	*****	19565	16105	13595	9070	7910	
2.0 TDCI 163 ch Titanium	*****	19835	16395	13825			
S-MAX							
1.6 TDCI 115 ch s/s Titanium		21380	18410	15715	12965		
1.8 TDCI 125 ch Trend					11005	9680	
2.0 TDCI 140 ch Trend		22210	19125	16310	13845		
2.0 TDCI 163 ch Sport Edition /							
2.2 TDCI 175 ch Titanium		24555	21080	17845	15150		
2.2 TDCI 200 ch Sport Edition		26910	23060	19485			
KUGA							
2.0 TDCI 136-140 ch 4x4 Titanium	*****	25252	24275	20145	15185	12865	
2.0 TDCI 163 ch 4x4 Titanium	*****	27700	23825	19165	16095		
GALAXY							
1.6 TDCI 115 ch Titanium /							
1.8 TDCI 125 ch Ghia	**	23385	19855	15635	12940	11450	
2.0 TDCI 140 ch Ghia	***	24350	20600	16140	13204	11785	
2.0 TDCI 163 ch Titanium /							
2.2 TDCI 175 ch Ghia	*****	25550	21490	16735	13540	11980	
HONDA							
JAZZ							
1.2 i-VTEC Elegance / 1.2 i-DSI Drive	***	11000	9485	7780	6950	6145	
1.4 i-VTEC / 1.4 i-DSI Elegance	*****	12120	10780	8870	7430	6570	
Hybrid 1.3 i-VTEC	*****	14275	12585	10930			
CIVIC							
1.4 i-VTEC Comfort / 1.4 i-DSI Comfort	***			10800	8660	7650	
1.8 i-VTEC Sport	*****	17800	14025	12190	10270	9110	
2.2 i-CTDI Comfort	*****	19680	17115	15225	11470	9825	
ACCORD							
2.2 i-DTEC Elegance / 2.2 i-CTDI Sport	*****	27310	23830	19355	11465	9770	
2.2 i-DTEC 180 S	*****	21165	17985	14465			
CR-V							
2.2 i-DTEC Comfort / 2.2 i-CTDI Elegance	*****	28875	25200	21365	14600	11885	
HYUNDAI							
i10							
1.1 66 ch		6635	5880	5130			
1.2 78 ch Pack		7295	6960	5955			
1.1 CRDI 75 ch Pack					4625	4270	
i20							
1.2 78-85 ch Pack		9520	8255	6980	5260	4570	
1.4 100 ch Pack Sensation		11930					
1.1 CRDI 75 ch /							
1.4 CRDI 75 ch Pack Clim		10475	8620	7265	6140	5420	
1.4 CRDI 90 ch Pack Color Comfort		11920	9840	7775	6510	5735	
i30							
1.4 Pack Clim	***	13730	11080	8005	6845	6385	
1.6 CRDI 90 ch Pack Clim	***	15475	13035	8035	6300	5720	
1.6 CRDI 115 ch Pack Comfort	*****	16885	14365	9405	7660	6365	
2.0 CRDI 140 ch Pack Luxe	***				8170	6955	
i40							
1.6 GDI 135 ch Pack Sensation		17055	14360				
1.7 CRDI 115 ch Pack Sensation		17210	14590				
1.7 CRDI 136 ch Pack Premium		20790	17715				
iX20							
1.4 CRDI 75 ch Blue Drive Pack Evidence			9150	8215			
1.4 CRDI 90 ch Pack Inventive		12380	10255				
1.6 CRDI 115 ch Pack Premium		16000	13285				
iX35							
1.7 CRDI 115 ch ZWD Pack Edition		18960	16560	14035			
2.0 CRDI 136 ch ZWD Pack Edition		24990	20185	17230			
iX55							
3.0 V6 CRDI 240 ch 4WD Pack Premium BVA		31680	27990	22520	19115	17175	

JAGUAR



Marne La Vallée

Véhicules Neufs & Occasions

01 64 68 40 00

www.jaguar-marne-la-vallee.fr

MODÈLES	VERDICT	AJ	13	12	11	10	09
XF							
2.0D 190 ch / 2.7D 200 ch							
Bi-turbo Luxe BVA	*****	31370	25685	21670	20460	17125	
3.0 V6 D 240 ch Luxe BVA	*****	40175	31300	26280			
3.0 V6 D 5 275 ch Luxe Premium BVA	*****	42550	36270	30580	22590	18765	
F-TYPE CABRIOLET							
3.0 340 ch BVA		57250					
3.0 380 ch BVA		66250					
5.0 495 ch BVA		77470					

MODÈLES	VERDICT	AJ	13	12	11	10	09
XJ							
V6 3.0D 275 ch Luxe		58385	43715	34295	28100		
XK							
Coupe 5.0 V8 385 ch BVA		64655	51980	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 136-140 ch Limited		21675	18140	15380	11535	10065	
2.2 CRD 163 ch Overland		23895	20000	17975			
CHEROKEE							
2.8 CRD Limited A			18865	14425	12710		
GRAND CHEROKEE							
3.0 CRD Limited A		34720	30610	25365	18930	15850	

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 Gonesse
 Contacter : Edouard ou Xavier

Nouveau site : www.nas-kia.com

MODÈLES	VERDICT	AJ	13	12	11	10	09
KIA							
PICANTO							
1.0 LX		8820	7820	6825	4450	3890	
1.1 EX Pack					5500	4370	
1.25 85 ch Premium		9740	8640	7535			
1.1 CRDI 75 ch Active					3815	3355	
RIO							
1.2 85 ch iSG Active		8840	7505				
1.4 97-109 ch Active / Premium		13155	11415	8680	5020	4200	
1.1 CRDI 75 ch iSG		10845	9235				
1.4 CRDI 90 ch Active		13480	11510				
1.5 CRDI 110 ch Active				6910	5645	5255	
CEE'D							
1.4 90-100 ch Motion	***	12780	10940	7935	6730	5950	
1.6 DOHC CVT Motion	*****			9235	7655	6595	
1.6 GDI 135 ch Active	***	15080	12965				
1.4 90 ch Active / 1.6 CRDI 90 ch Active	***	14455	12420	9905	7585	6390	
1.6 CRDI 115 ch iSG	***	16250	13990	10380	8230	6720	
1.6 CRDI 128 ch iSG Sport Navl	*****	16960	14610	10960			
2.0 CRDI 140 ch Sport	***			8060	7295		
VENGA							
1.4 90 ch Active		13235	11880	8820	7680		
1.6 125 ch Active A		13555	11950	9930	8565		
1.4 CRDI 90 ch iSG Active			11620	9720	7940		
1.6 CRDI 115 ch Premium		14580	13015	10740	8485		
SOUL							
1.6 126 ch Play				7550	6190	5465	
1.6 GDI 140 ch Active		13095	10940				
1.6 CRDI 128 ch Style		14735	12825	10200	7295	6290	
OPTIMA							
1.7 CRDI 136 ch Active		21230	17965				
CARENS							
1.7 CRDI 115 ch Active		20275					
1.7 CRDI 136 ch Active		20735					
2.0 CRDI 140 ch Sport			12390	10185	8245	6930	
SORENTO							
2.5 CRDI 170 ch EX Major					11380	9795	
2.2 CRDI 197 ch Active		21675	18455	15430			
SPORTAGE							
2.0 CRDI 136 ch 4WD Active	*****	23485	20550	18080	9380	8710	
LANCIA							
YPSILON							
1.2 69 ch Gold			8155	6670	5230	4060	
0.9 TwinAir 85 ch s/s Gold		10590	8790	7350			
1.3 MJet 95 ch s/s Gold		12590	10155	7995			
DELTA							
1.6 MJet 120 ch Di Lusso	*****	22895	18565	15590	10085	8470	
2.0 MJet 165 ch Oro	*****	18820	15810	8850	7470		
1.9 MJet 190 ch Di Lusso	*****	23125	19895	16885	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				

MODÈLES VERDICT AJ 13 12 11 10 09

MODÈLES	VERDICT	AJ	13	12	11	10	09
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							
98 ch One	***		17340	15570	14135		
122 ch Cooper	****		19270	17260	15540		
184 ch Cooper S	***		23615	21080	18910		
218 ch John Cooper Works	****		29690				
D 90 ch One	****		18830	16865	15100		
D 112 ch Cooper	****		21060	18720	16740		
D 143 ch Cooper S	****		24110	21470	19380		

NISSAN

MODÈLES	VERDICT	AJ	13	12	11	10	09
ASX							
1.8 Di-D Instyle			21205	17070	16500		
1.8 Di-D Instyle 4x4			23185	20475	17170		
OUTLANDER							
2.2 Di-D 156 Instyle TC-SST			29840	23310	19065	15905	
2.2 Di-D 177 Instyle				23390	18910		
PAJERO LONG							
3.2 Di-D Instyle BVA			36940	31365	26185	22405	19215

NISSAN

MODÈLES	VERDICT	AJ	13	12	11	10	09
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 Lollita Lempicka	***					7355	6310
1.2 DIG-S Acenta	****		10075	8145			
1.5 dCi 86 ch Lollita Lempicka	***					6415	5545
NOTE							
1.4 88 ch Visia			11970	10365	8640	6805	6015
1.6 110 ch Acenta			12425	10750	8980	7305	6480
1.5 dCi 86 ch Life			11290	9385	8030	7275	6310
1.5 dCi 106 ch Life						7750	6715

NISSAN

MODÈLES	VERDICT	AJ	13	12	11	10	09
TRAIL							
1.4 94 ch			12870				
1.6 117 ch Acenta	***		17160	14745	11140		
1.6 DIG-T 190 ch Acenta	***		20820	17855	12235		
1.6 Turbo Nismo	****		22925				
1.5 dCi 110 ch Visia	****		14975	13090	11125		

NISSAN

MODÈLES	VERDICT	AJ	13	12	11	10	09
QASHQAI							
1.5 dCi 106 ch Visia	****		16725	14375	12145	10430	9245
1.6 dCi 130 ch s/s Acenta	****		18740	16355	14350	13815	11735
2.0 dCi 150 ch Acenta	****		23025	21225	19310	11935	
X-TRAIL							
2.0 dCi 150 ch 4x4 LE			23735	22400	19230	14820	12980
PATHFINDER							
2.5 dCi 171 ch 7PL SE						16700	14965
2.5 dCi 190 ch 7PL LE			34030	29130	24020	20325	
3.0 V6 dCi 231 ch 7PL BVA			38110	32590			
370Z							
Coupe 3.7 V6 328 ch GT Edition			31935	28415	24390	20865	18590
Roadster 3.7 V6 328 ch Pack			33025	29000	24040	20480	

OPEL

MODÈLES	VERDICT	AJ	13	12	11	10	09
AGILA							
1.0 65 ch	****		8860	7205	6335	5325	4630
1.2 86 ch	****					5640	4920
1.2 94 ch s/s	****		9135	7755	6610		
1.3 CDTI 75 ch	***					5270	4565
CORSA							
1.2 80-85 ch Edition	*		9460	8550	7555	6435	
1.4 90-100 ch Cosmo	***		10795	9025	8000	6755	
1.4 120 ch s/s Cosmo	****		11230				
1.3 CDTI 75 ch Cosmo	***		10750	7790	6735	6200	
1.3 CDTI 90-95 ch Cosmo	****		11000	9680	8360	6865	
1.7 CDTI 125 ch Cosmo	***		11300	10020	8645	7270	
ASTRA							
1.4 90 ch Enjoy	**					6900	6060
1.6 115 ch Cosmo	***					7940	6910
1.4 100 ch Edition	****		13070				
1.4 120 ch s/s Edition	*		15520	12725			
1.4 140 ch / 1.8 140 ch Cosmo	****		16050	13075	11385		
1.3 CDTI 90-95 ch Enjoy	****			10020	9670	8615	5860
1.7 CDTI 100-110 ch Enjoy	***		16580	12435	11735	7045	6145
1.7 CDTI 125 ch Magnetic	****		16965	13965	11905	7205	6220
2.0 CDTI 160-165 ch Cosmo	****		17215	13915	11415		
INSIGNIA							
2.0 CDTI 110 ch Connect Pack	****		19150	15840	13690	10690	9670
2.0 CDTI 130 ch Connect Pack	****		19050	15600	13945	11880	10620
2.0 CDTI 160 ch Cosmo	****		22950	19100	14935	12710	11470
2.0 CDTI 195 ch s/s Cosmo Pack	****		26580	21145			
MERIVA							
1.4 95 s/s / 1.4 90 ch Essentia	***					5785	4655
1.4 100 ch Cosmo / 1.6 105 ch Cosmo	***		13300	11200	8955	7390	5385
1.4 120 ch / 1.8 125 ch Cosmo	****		15420	12585	9975	8245	
1.4 140 ch Cosmo	****		16010	13320	10040	8280	
1.3 CDTI 75 ch	****		12645	9285	8030	6865	5805
1.3 CDTI 95 ch Essentia /	****			9425	8225	7220	6750
1.7 CDTI 100 ch Cosmo	****		14180	12335	10410		
1.7 CDTI 110 ch Edition	****		14555	12075	10385	8900	
1.7 CDTI 125-130 ch Cosmo	****						
ZAFIRA							
1.7 CDTI 110 ch Edition	**		16225	13450	11240	8705	7825
1.7 CDTI 125 ch Magnetic	***		17410	14150	12010	9185	7825
ZAFIRA TOURER							
2.0 CDTI 110 ch Cosmo	**		19730	15945			
2.0 CDTI 130 ch Cosmo	**		20675	17030			
1.6 CDTI 136 ch Cosmo	****		21645				
2.0 CDTI 165 ch Cosmo	****		22365	18150			
2.0 CDTI 195 ch Cosmo	****		22920				
MOKKA							
1.6 115 ch Cosmo			14860	13715			
1.4 140 ch Cosmo			18750	15715			
1.7 CDTI 130 ch Cosmo			20375	16955			
ANTARA							
2.2 CDTI 163 ch 4x4 Cosmo Pack			20680	17070	14205		
2.2 CDTI 184 ch 4x4 Cosmo Pack			22970	18915	16705		

PEUGEOT

MODÈLES	VERDICT	AJ	13	12	11	10	09
107							
1.0 12V 68 ch Trendy	****		8950	7965	7165	5800	5105
1.4 HDI 54 ch Trendy	****					5180	4480
1007							
1.4 75 ch Trendy						5620	4950
1.4 HDI 70 ch Sporty						6340	5555
1.6 HDI 110 ch Sporty						6355	5510

MODÈLES VERDICT AJ 13 12 11 10 09

MODÈLES	VERDICT	AJ	13	12	11	10	09
206+							
1.1 60 ch Access	**		9280	7030	6385	5395	4740
1.4 75 ch Sportium	***		9985	8680	7870	5565	4880
1.4 HDI 70 ch Access	****		10025	8635	6445	5690	5045
207							
1.4 75 ch Urban	****			6840	6950	5300	
1.4 VTI 96 / 1.6 VTI 95 ch Active	***			8115	6705	6600	
1.6 VTI 120 ch Premium	****			9265	7315	6505	
1.6 THP 150 ch Premium Pack	****			10000	8600		
1.4 HDI 70 ch Trendy	***			7835	6675	6215	
1.6 HDI 90 ch Premium	****			8600	7310	6430	
1.6 HDI 110 ch Féline	****			9685	8320	7790	
207 CC							
1.6 VTI 120 ch Sport Pack	****		17320	14775	12420	10185	
1.6 THP 150 ch Féline	****		17390	14795	12425	10160	
1.6 HDI 110 ch Féline	****		16210	14500	12410	10260	
208							
VTI 68 ch Confort	***		9200	6965			
VTI 82 ch Allure	****		12150	10685			
VTI 120 ch BVA Allure	****		14430	13980			
THP 155 ch Féline	****		16700	14115			
HDI 68 ch Confort	***		11500				
e-HDI 92 ch Allure	****		14450	12220			
e-HDI 115 ch Allure	****		15100	14675			
208 CC							
VTI 82 ch Access	***		12170				
VTI 120 ch Allure	**		16260				
HDI 68 ch Access	****		12580				
e-HDI 92 ch Active	****		15030				
e-HDI 115 ch Féline	****		16950				
308							
1.4 VTI 95 ch Confort	**		11770	9930	8870	7375	6280
1.6 VTI 120 ch Navteq	****		15180	12775	11365	7790	7165
1.6 THP 156 ch Féline	****		16615	14270	12700	9590	8885
1.6 HDI 90 ch Confort	***		13275	10770	9100	7790	6290
1.6 HDI 110 ch Confort Pack	****		15850	12230	10470	8820	7115
e-HDI 115 ch Access	****		16910				
2.0 HDI 136-140 ch Premium	****					9580	7675
2.0 HDI 150 ch	****		17715	14330	12230		
2.0 HDI 163 ch Féline	****		18990	15680	13395		
308 CC							
1.6 HDI 112 ch Sport	****		18815	15260	12810	10515	11100
2.0 HDI 140 ch Féline	****					13095	
2.0 HDI 163 ch Féline A	****		22170	18115	15255		
407							
1.6 HDI 110 ch Confort Pack	****					9180	7720
2.0 HDI 136 ch Confort Pack	****					9430	8430
508							
1.6 HDI 110-112-115 ch Access	****		16875	14430	12080		
2.0 HDI 140-150 ch Active	****		19925	16985	14330		
2.0 HDI 163 ch Allure	****		22545	19115	16215		

DIRECTION - ÉDITION

Directeur de la publication : Carmine Perna

Directeur exécutif : Stéphane Hailaïan

Éditrice : Agnès Nicolas

DIFFUSION

www.vendezplus.com

Directeur diffusion : Jean-Charles Guérault

Responsable diffusion marché : Philippe Marrien

Responsable diffusion : Nicolas Chanliou

MARKETING

Directrice marketing : Sylvie Siguret

Responsable marketing : Frédéricque Gasbarian

Abonnements : Johanne Gavarini, Agnès Tran

PUBLICITÉ

Tél. : 01 41 33 53 52. Fax : 01 41 33 57 03

Directeur commercial : Christophe Bonnet

Directrice Groupe Commercial : Caroline Soret

Assistante de publicité : Christine Chessé

Équipe commerciale : Paul Belloïche, Thibault Cocardon,

Anne Buré-Emmel, Olivier Lamotte, Christian Touzay

Opérations spéciales : Grégory Gounse

Exécution : Stéphane Durand

Planning : Angélique Consoli (5352)

ANNONCES CLASSÉES

Tél. : 01 41 33 55 54

Directeur commercial : Jean-Michel Godet

Directeur de publicité : Marc Queille

Commerciale : Julie Aldabo

Assistante/maquettiste : Sylviane Ragusa

Maquettiste : Alexandre Guillard

FABRICATION

Directeur des opérations industrielles : Dominique Aymard

Directeur de la fabrication : Isabel Dalanoy

Chefs de fabrication : Isabelle Simon-Mezari (1062), Henri Tuquebarbe (2253)

Responsable service prépresse : Sylvain Boularand (2988)

Adjoint responsable service prépresse : Christophe Guérin (4919)

FINANCE

Finance manager : Guillaume Zaneskis

Éditeur : Éditions Mondadori Axel Springer "EMAS" SNC

Siège social : 8, rue François-Ory - 92543 Montrouge Cedex

Co-gérants : Carmine Perna et Patrick Wahrenn

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 : novembre 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 Èvreux 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 84 01, abonne@edigroup.ch) : 139 CHF (1 an, 26 numéros).

MODÈLES	VERDICT	AJ	13	12	11	10	09
EXEO							
2.0 TDI 120 ch Gran Via			16245	12525	10640	9100	
2.0 TDI 143 ch Gran Via			19740	16200	13700	11540	
2.0 TDI 170 ch Sport			20206	16706	12750	10945	
ALHAMBRA							
2.0 TDI / 1.9 TDI 115 ch Stylance			22850	18960	16355	11340	7725
2.0 TDI 140 ch Stylance			23350	19675	16975	12050	8000
2.0 TDI 170 ch Style L			26715	21825	18600		
SKODA							
CITIGO							
1.0 MPI 60 ch Active			6835				
1.0 MPI 75 ch Active			7270				
FABIA							
1.2 60 ch Pep's / Classic	**		8670	7170	5770	4750	4125
1.2 70 ch Ambiente	**		9995	8040	6935	5765	5270
1.2 TSI 85 Active / 1.4 85 ch Ambiente	****		12170	9325	7250	6025	5475
1.2 TSI 105 Active / 1.6 105 ch Confort	****				8310	6885	6215
1.2 TDI 75 / 1.4 TDI 80 ch Ambiente	****		12115	10400	8580	6315	5290
1.6 TDI 90 ch Active	****		12055	10330	8920		
1.6 TDI 105 / 1.9 TDI 105 ch Ambiente	****		13445	11045	9090	7515	5605
OCTAVIA							
1.2 TSI 85 ch Active			13185	11065	9165	7740	
1.2 TSI 105 ch Classic	****		14035				
1.4 TFSI 122 ch Classic	****				9635	8265	7285
1.4 TSI 140 ch Active	****		17290				
1.6 TDI 105 / 1.9 TDI 105 ch Ambiente	****		15635				
2.0 TDI 140-150 ch Ambiente	****		18740	15035	13215	10480	9345
2.0 TDI 170-184 ch RS	**		22235	18940	13525	10935	9660
ROOMSTER							
1.2 TDI 75 ch Pep's /			12680	10585	8735	6670	
1.4 TDI 80 ch Ambiente			13490	10585	9090	7545	
1.6 TDI 105 / 1.9 TDI 105 ch Ambiente			14285	11750	9760	8105	
SUPERB							
1.6 TDI 105 ch Ambiente	***		19880	15640	12355	9260	7940
2.0 TDI 140 ch Ambiente	****		22470	16465	12155	9580	8240
2.0 TDI 170 ch /							
2.5 V6 TDI 163 ch Confort	***		28130	19360	14410	10745	9125
YETI							
1.6 TDI 105 ch Greenline	***		15710	13710	11810		
2.0 TDI 110 ch Active	****		16955	14150	11815	9890	
2.0 TDI 140 ch 4x4 Ambition	****		20175	16965	14160	11915	

MODÈLES	VERDICT	AJ	13	12	11	10	09
SMART							
FORTWO COUPÉ							
1.0 61 ch Pure			7830	6710	5600	4460	3860
1.0 71 ch MHD Passion	*****		9900	8425	6910	5625	4940
1.0 84 ch Passion	***		10215	8695	7980	6915	4870
1.0 102 ch Brabus	***		14240	12070	9785	8580	
0.8 CDI 45-54 ch Pulse	*		9615	8035	6780	3740	2870

SUBARU

SWB Croissy
Marne la Vallée

Véhicules neufs & Occasions

01 64 68 40 00

croissy@subaru.fr

Confidence in Motion

TREZIA							
1.3 100 ch L			12265	10645			
1.4D 90 ch L			14530	12630	10485		
FORESTER							
2.0D XS			22706	21315	16975	13520	11790
IMPREZA							
2.5 16S WRX STI S			31050	26960	23580	21870	20290
2.0D Sport					15605	12865	11525
SUZUKI							
ALTO							
1.0			7740	5440	4790	4050	3585
SPLASH							
1.0 65 ch GL			8650	6680	5440	4435	3845
1.2 WT 86 ch GLS A			9185	8485	6830	5210	4510
1.3 DDIS 75 ch GLS					6730	5360	4530
SWIFT							
1.2 WT / 1.3 92 GL / In the City			9765	8445	8095	7210	6050
1.3 DDIS 75 ch In the City			10680	9185	7985	7450	6220
SX4							
1.6 DDIS GL			13515	11850	9240	7640	6595
2.0 DDIS / 1.9 DDIS GLX			15280	13400	10865	8995	7225
GRAND VITARA							
1.9 DDIS			18380	17665	15105	12670	10140
KIZASHI							
2.4 WT 4x2 Sport			21795	18400	15410		

TOYOTA							
IQ							
WT-168 ch			12240	11985	7680	6580	5835
WT-100 ch s/s			12785	12315	9640	8235	7215
D-4D 90 ch			13050	12580	7940	6480	5800
AYGO							
1.0 WT-1			7020	6145	5840	5420	4770
D-4D Sport					6335	5275	4570
YARIS							
1.0 69 ch WT-1 UP	**		9485	8280	7085	6705	5870
WT-1 87-100 ch s/s Lounge	***		11415	9955	8250	8385	7235
HSD 100 ch Active	****		14185	12385			
D-4D 90 ch Confort	***		11995	10440	7885	6925	6130
VERSO S							
WT-1 100 ch Active			12915	10280	8420		
D-4D 90 ch Active			14975	11200	9690		
AURIS							
WT-1 97-100 ch Active / Linea Terra	***		13130	10910	9480	7785	7025
WT-1 124-132 ch Dynamic / Linea Terra	****		16745	12440	10750	8370	7510
HSD 136 ch Connect 15"	****		17900	14025	12695		
D-4D 90 ch Dynamic / Linea Terra	****		14815	11330	9655	7810	6940
D-4D 126 ch Dynamic / Linea Terra	****		17540		10585	8420	7415
D-4D 177 ch Dynamic	***					9130	8005
PROUS							
HSD 136 ch	****		20185	17705	13660	11835	10635
AVENSIS							
D-4D 126 ch Dynamic	****		18365	14690	11745	9820	8805
D-4D 150 ch Dynamic	****		19240	15500	12185	10180	8920
D-CAT 177 ch Executive	***				12395	10190	8815
VERSO							
D-4D 126 ch L Dynamic			17770	17350	12740	10620	
D-CAT 150 ch L Dynamic A			20650	17975	14810		

MODÈLES	VERDICT	AJ	13	12	11	10	09
RAV4							
D-4D 124 ch Life	***		20635				
D-4D 150 ch 4WD LeCap	****		23025	17150	15480	13275	
VOLKSWAGEN							
FOX							
1.2 55-60 ch					5480	4520	3910
1.4 75 ch					6195	4815	4150
1.4 TDI 70 ch							

**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 •

JAPAUTO
AUTOMOBILES
1^{er} distributeur Honda de France
depuis 1966

HONDA
The Power of Dreams™

Les exclusivités Japauto

**Jusqu'à 5 700 € d'économie sur gamme CIVIC
sans condition de reprise⁽¹⁾**

CIVIC

1.6 i-DTEC EXECUTIVE NAVI CUIR
Motorisation diesel 1.6 i-DTEC 120 ch

22 990 €⁽³⁾ sans condition
de reprise

INCLUS
GPS / Cuir / Xénon

CIVIC
1.8 i-VTEC EXECUTIVE
Motorisation 1.8 i-VTEC 142 ch

18 990 €⁽²⁾ sans condition
de reprise



(1) Avantage client de 5 700 € sur CIVIC 1.6 i-DTEC Executive Navi Cuir, composé d'une remise Japauto de 5 700 €, sans aucune condition de reprise. (2) Prix de la CIVIC 1.8 i-VTEC Executive, peinture métallisée incluse, déduction faite d'une remise Japauto de 5 260 €, sans aucune condition de reprise. Offre non cumulable, réservée aux particuliers, valable sur CIVIC 1.8 i-VTEC Executive immatriculée le 25/06/2014, ayant parcouru au maximum 50 km. Tarif au 01/01/2014, hors frais d'immatriculation. Consommation en cycle mixte de la CIVIC 1.8 i-VTEC Executive : 6,1 l/100km (normes CEE). Emissions de CO2 : 145 g/km (D). (3) Tarif au 01/07/2014. Prix de la CIVIC 1.6 i-DTEC Executive Navi Cuir, au prix catalogue de 28 690 € hors peinture métallisée et frais d'immatriculation et déduction faite d'une remise Japauto de 5 700 €, sans aucune condition de reprise. Offre non cumulable, réservée aux particuliers, valable sur CIVIC 1.6 i-DTEC Executive Navi Cuir immatriculée le 29/09/2014, ayant parcouru au maximum 50 km. Consommation en cycle mixte de la CIVIC 1.6 i-DTEC Executive Navi Cuir : 3,7 l/100km (normes CEE). Emissions de CO2 : 98 g/km (B). Offres valables jusqu'au 30/11/2014 chez Japauto Automobiles, dans la limite des stocks disponibles. Photos non contractuelles. * Donnez vie à vos rêves.

HONDA À PARIS

Retrouvez nos offres sur www.japauto.com

PARIS - Grande Armée
29, avenue de la Grande Armée - 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

MANKIEWICZ
Coating Concepts of the Future



SYMPOSIUM PEINTURES

MANKIEWICZ RÉVÈLE LES VALEURS DE LA TECHNOLOGIE:
AUTOMOBILE – AERONAUTIQUE – INDUSTRIE

CONCEPT: NINA KARSTEN & KIRSTEN FRAHNE – DESIGNERS INTERNATIONAUX

PARIS – DECEMBRE 2014

Pour tous renseignements, merci d'envoyer votre demande à symposium@mankiewicz.fr
sous référence „COATING SYMPOSIUM 2014“

EASY & FAST

MORE WITH LESS

SUSTAINABLE

SMART

www.mankiewicz.com

DÉSTOCKAGE

~~8~~

4

VÉHICULES DISPOS - 3 PORTES



SWIFT
Sport

~~17 380 €~~

capital
reprise - 3 000 €
ecomalus offert (900€)

14 380 €*

peinture métallisée incluse



Way of Life!

3 CONCESSIONS EXCLUSIVES SUZUKI À PARIS

PYRÉNÉES AUTOMOBILES 117 bis rue des Pyrénées - Paris 20

PARIS 18 AUTOMOBILES 85 Boulevard Ney - Paris 18

BEAUGRENELLE RIVE GAUCHE 65 bis rue des Entrepreneurs - Paris 15



* Visuel non contractuel, offre valable dans le limite des stocks disponibles et pour la reprise d'un véhicule de plus de 8 ans.



Découvrez de nouvelles sensations
PLUS DE PUISSANCE / PLUS DE COUPLE

TEST CONSOMMATION -12%

KITPOWER

à partir de
299 €

4X SANS FRAIS



Boitiers numériques reprogrammables
avec connecteurs d'origine - montage facile
" Satisfait ou Remboursé " - Utilisés en compétition
Consommez encore moins avec le nouveau boîtier
"ECOPROGRAM"

FABRICANT
DE BOITIERS
ADDITIONNELS
DEPUIS 1996



PROFESSIONNELS, DEVEZ REVENDEUR KITPOWER

FIAT 500 1.3 JTD	75 ch	195 Nm
KITPOWER	100 ch	247 Nm
AUDI A3 1.6 TDI	105 ch	250 Nm
KITPOWER	130 ch	310 Nm
BMW X6 30D	245 ch	530 Nm
KITPOWER	302 ch	645 Nm
RENAULT MEGANE 1.5 DCI	110 ch	240 Nm
KITPOWER	140 ch	300 Nm
MERCEDES C250 BLUE EFFIC	204 ch	500 Nm
KITPOWER	258 ch	630 Nm
DACIA Sandero 0.9 TCE	90 ch	140 Nm
KITPOWER	124 ch	184 Nm
SEAT LEON 2.0 TFSI CUPRA R	265 ch	350 Nm
KITPOWER	304 ch	415 Nm

NOUVEAU SITE
NOUVELLES OFFRES

www.kitpower.fr

Tél : 06 60 17 68 58

Fax : 04 42 74 05 14 - info@kitpower.fr

AUTOThÉRAPIE N° 11
« Adoptez une nouvelle allure »



NOUVELLE GAMME
SUBARU XV
à partir de 22 950 €

Élégance, maîtrise absolue,
voici la Nouvelle Subaru XV.



WWW.SUBARU.FR
REJOIGNEZ-NOUS SUR FACEBOOK



Confidence in Motion

Modèle présenté : XV 1.6 Premium 22 950 € + 550 € peinture métal. Tarif public au 1^{er} octobre 2014.

Consommations et émissions de CO₂ (sur parcours mixtes) de la gamme Subaru XV : de 5,6 à 6,9 l/100 km et de 146 à 160 g/km.



Automotion Paris Ouest
57, Boulevard Richard Wallace - 92800 PUTEAUX

Tel : 01.46.25.00.80

Aa Aramisauto
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

CHASSAY

 • **Corvette C7 6.2 V8 BVM 460ch 91 195 €**
 GPS, cuir Nappa, toit transparent, caméra.
Automobiles Chassay 02 47 40 60 60



• **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



• **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



• **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

MECACRAFT / QUALITÉ / PRIX EN DIRECT

BROYEURS à partir de 690 € TTC
MOTOCULTEUR à partir de 780 € TTC
SCIE à partir de 990 € TTC
 Facilité de paiement en 3 X
 SAV de qualité
 LIVRAISON sur toute la France

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**

Coupon à retourner : **SARL LE COMPTOIR DES FORGES -133 ZA LE CLOS, 74130 VOUGY**



• **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



• **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



• **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

JUSQU'À
-40%
SUR VOTRE VOITURE NEUVE

AUTO-IES.com

Voitures neuves moins chères

- Satisfait ou remboursé 14j - 1000 km
- Offre de financement en crédit ou LOA
- + de 400 modèles en stock ou en arrivage
- Gratuit : Tous les points de livraison, gestion de l'immatriculation, gestion du bonus écologique

A partir de
15 290 € TTC
RENAULT MEGANE

Jusqu'à
-36%



A partir de
10 070 € TTC
CITROËN C3

Jusqu'à
-26%



www.auto-ies.com

FORD KUGA

Jusqu'à
-20%



A partir de
10 416 €
PEUGEOT 208

Jusqu'à
-30%



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 983 270 €. ZAC les Anclises 03300 CREUZIER LE NEUF RCS CUSSET 449 120 799 - FR 11449120799-APE4511Z. Meilleure remise en date du 19/11/2014. Voir les conditions d'applications des garanties et des engagements sur www.auto-ies.com. Photo non contractuelles.



Anciennes et Modernes



ASSURANCE
COLLECTION

à partir de **20 €**

Garanties RC + Dél. Pénale et Recours + Prêt du Volant + Trajet Travail Occasionnel pour un véhicule d'avant 1974. Tarif au 01.11.2014. Hors coût de police.

ASSURANCE
MODERNE
TOUS RISQUES

à partir de **273 €**

Tarifs minimum annuels en cours le 01.11.2014, 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.

Quattro
ASSURANCES
www.quattro.fr

DEVIS EN LIGNE

www.quattro.fr

☎ 05 65 100 100

Q42 - Société de Courtage en Assurances
Siège Social : 125, rue La Boétie - 75008 PARIS
RCS : Paris 9 350 094 940 - N° ORIAS : 07 001 732 - www.qlat.fr

ILS LES ASSURENT A PETIT PRIX !

EXCÈS DE VITESSE
RADAR
PERTE DE POINTS
SOIRÉE TROP ARROSÉE
RETRAIT DE PERMIS

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

UNE IDÉE CADEAU ORIGINALE !

Rendez-vous sur **www.assistancepermis.fr**
ou au ☎ **05 65 100 100**

En partenariat avec
MONDIAL ASSISTANCE et **Quattro ASSURANCES**

CHASSAY

TOURS

CABRIOLET-ROADSTER | COUPÉ-GT[®]
BERLINE-BREAK | SUV-CROSSOVER



Nous achetons votre automobile

*Votre voiture haut de gamme est décalée, rare ou sportive.
Vous souhaitez la vendre avec rapidité, facilité et sérénité.*

Contactez-nous ou consultez notre liste sur
CHASSAY.FR / ACHAT

Paiement comptant sans obligation d'achat d'un autre véhicule.

18 MARQUES PREMIUM - 200 VOITURES EN STOCK

A une heure de Paris en TGV ou deux heures par l'autoroute A10

ACHAT - VENTE - REPRISE - ENTRETIEN - FINANCEMENT[®]
CABRIOLET-ROADSTER | COUPÉ-GT | BERLINE-BREAK | SUV-CROSSOVER

AUTOMOBILES CHASSAY - 11 BOULEVARD ABEL GANCE - 37 100 TOURS - 02 47 40 60 60 - CHASSAY.FR

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 100 000
clients séduits**

Satisfait ou 100% remboursé
15 jours - 1000 km

**Merci de votre
confiance !**



Zone libre



L'actu auto croquée par Goubelle

ABANDON DE L'ÉCOTAXE : LE GOUVERNEMENT VA AUGMENTER
LES TAXES SUR LES CARBURANTS



J'ai l'impression
qu'on s'est un
peu fait avoir!

DANS L'AUTO-JOURNAL
DU 11 DÉCEMBRE 2014

N°922

Dossier Essais
2014



Citroën
C4 Cactus

Mercedes
Classe C

TOP 30

DE L'AUTO-JOURNAL

Citroën C4 Cactus, Mercedes Classe C, BMW i8, Renault Twingo, Porsche Macan, Fiat 500X... LE CLASSEMENT DES NOUVEAUTÉS TESTÉES ET LES COUPS DE CŒUR DE LA RÉDACTION.

[ET AUSSI... EN KIOSQUE]



ACTUELLEMENT

**MAXI-TESTS PAR
L'AUTO-JOURNAL**

Retrouvez le meilleur des essais de L'Auto-Journal! 10000 km, comparatifs, face-à-face passent au crible les stars de l'année.

Et où que vous
soyez, sur
SMARTPHONE
et
TABLETTE

ACTUELLEMENT

**L'AUTO-JOURNAL
ÉVASION & 4x4 n°70**

Le n°70 de L'Auto Journal Évasion & 4x4 présente les grandes nouveautés 2015 et oppose, dans un match à couteaux tirés, le BMW X4 et le Porsche Macan.



IDÉE
CADEAU

ET SI À NOËL UN SOMMELIER
SONNAIT À VOTRE PORTE ?



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.



paco rabanne



