

l'auto-journal

N° 924 DU 8 AU 21 JANVIER 2015

Tous les plaisirs de l'automobile





2015 SPÉCIAL NOUVEAUTÉS

2018

30 MODÈLES DÉVOILÉS...

AUDI Q7 II, BMW X3 III, SÉRIE 1 III,
DS 4 II, MERCEDES GLE COUPÉ, GLC,
MINI COUNTRYMAN, OPEL KARL,
PEUGEOT 3008 II, 508 II,
RENAULT ALPINE, LAGUNA IV,
VOLVO S90, VW GOLF VIII...

**30 MODÈLES
DÉVOILÉS...**

**AUDI Q7 II, BMW X3 III, SÉRIE 1 III,
DS 4 II, MERCEDES GLE COUPÉ, GLC,
MINI COUNTRYMAN, OPEL KARL,
PEUGEOT 3008 II, 508 II,
RENAULT ALPINE, LAGUNA IV,
VOLVO S90, VW GOLF VIII...**



COMPARATIF



LA NOUVELLE **VW PASSAT** FACE À SES RIVALES

Citroën C5 • Ford Mondeo • Mazda Mazda6
Peugeot 508 • Renault Laguna

1^{er} ESSAI XL



REPORTAGE

Citroën
Tube

Il fait craquer les collectionneurs !

MERCEDES
AMG GT

Elle fait vaciller la
Porsche 911



ESSAI 10000 km



Nouvelle
BMW X6



Le plaisir
de conduire

www.bmw.fr



Consommations en cycle mixte de la Nouvelle BMW X6 : 6,0 à 9,7 l/100 km. CO₂ : 157 à 227 g/km.
Prise de vue en propriété privée.

BMW EfficientDynamics
Moins d'émissions. Plus de plaisir.



S'IMPOSER AVEC STYLE. NOUVELLE BMW X6.

Terriblement charismatique, la Nouvelle BMW X6 conjugue avec style les traits robustes d'un modèle BMW X et l'élégance d'un Coupé. Dotées chacune d'un caractère distinctif, ses trois finitions vous offrent la possibilité d'affirmer votre propre personnalité. La Nouvelle BMW X6 donne aussi le meilleur d'elle-même grâce à ses motorisations BMW EfficientDynamics respectant la norme antipollution EU6, dont l'époustouflant M50d et son moteur tri-turbo de 381 ch pour 174 g/km de CO₂.

www.bmw.fr/x6

LES **JOURS SURÉQUIPÉS PEUGEOT**



© INTC AUTOMOBILES PEUGEOT SAS 144 503 RCS Paris.



Découvrez l'ensemble de nos offres
sur peugeotwebstore.com



BV Cert. 6033203

PORTE OUVERTES 17 & 18 JANVIER⁽²⁾

PEUGEOT RECOMMANDÉ TOTAL Consommation mixte (l/100 km) : 2008 : de 3,8 à 6,5 ; 308 : de 3,2 à 5,6. Émissions de CO₂ (g/km) : 2008 : de 98 à 150 ; 308 : de 84 à 129.

(1) Soit, après la garantie constructeur de 2 ans, 3 ans d'extension de garantie offerts, dans la limite de 50 000km, valable pour toute commande du 1^{er} au 26 janvier 2015. Offre réservée aux particuliers, tous véhicules, toutes finitions, hors 208 Like. (2) Ouverture le dimanche selon autorisation préfectorale.



PEUGEOT

MOTION & EMOTION

Les nouveautés P.16 2015-2018

40



1^{er} ESSAI XL | Avec la GT S, Mercedes-AMG s'attaque à la mythique Porsche 911. Et grâce à son moteur V8 de 510 ch, elle n'a pas à rougir. Nous l'avons testée sur les routes sinuées de Californie.

82



REPORTAGE | Citroën TUB, l'ancêtre sort du musée pour une deuxième vie.

64



10 000 KM | Embarquez avec nous dans le BMW 218d Active Tourer 150 ch pour un périple en Slovénie.

50



COMPARATIF | Dans la catégorie des familiales, la nouvelle Volkswagen Passat vient se mesurer aux Citroën C5, Ford Mondeo, Mazda6, Peugeot 508 et Renault Laguna. Verdict dans nos pages.

DÉCOUVRIR

- Nouveautés
14 Audi prologue
16 **Dossier**
Les nouveautés 2015-2018 EN COUVERTURE

COMPRENDRE

- Les actus de la quinzaine
32 Bien équiper votre voiture contre le froid
Au volant avec
36 Yves Pasquier-Desvignes, président de Volvo France

CONDUIRE

- 1^{er} essai XL
40 Mercedes-AMG GT S 4.0 510 ch EN COUVERTURE
Les experts
48 Lexus NX
Comparatif EN COUVERTURE
50 La Volkswagen Passat 2.0 TDI 150 ch face à ses rivales
Grand angle
62 Fiat Panda Cross 1.3 Multijet 80 ch
10 000 km
64 BMW 218d Active Tourer 150 ch EN COUVERTURE
Match
76 Smart Forfour 1.0 71 ch / Renault Twingo 1.0 70 ch
Dernier essai
81 Suzuki Kizashi

VIBRER

- Reportage
82 Le TUB Citroën EN COUVERTURE
Rétro
86 Lancia Thema 2.0 i.e. turbo

PARTAGER

- Vos autos
90 Jaguar XF 2.2 D
Courrier des lecteurs
92 Le chef des essais vous répond

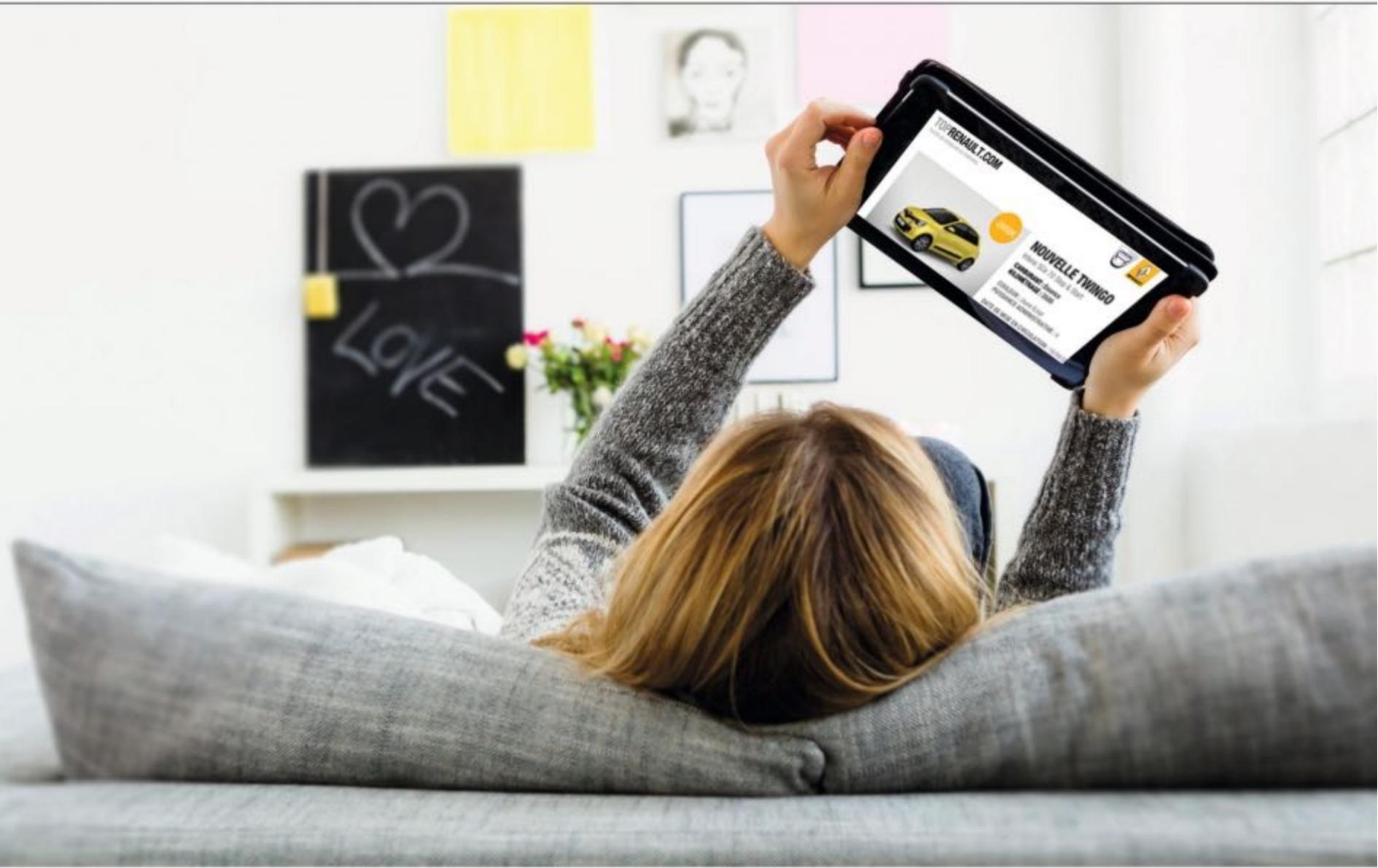
S'OFFRIR

- Avec 19 000 €,
94 vous avez l'embarras du choix...
Configurateur
96 Mini
Fiche occasion
100 Opel Corsa
Les professionnels s'affichent
113 Petites annonces

ABONNEMENTS

RETROUVEZ TOUTES NOS OFFRES P. 80
ET SUR WWW.KIOSQUEMAG.COM

Ce numéro contient un encart de 8 pages Volkswagen broché entre les pages 62 et 63, et un encart SFM jeté en 4^e de couverture.



LES NOUVEAUX MODÈLES EN AVANT-PREMIÈRE SUR **WWW.TOPRENAULT.COM**

+ DE 3 000 VÉHICULES COLLABORATEURS EN LIGNE !

■ Des véhicules de la gamme Renault et Dacia :

- de moins d'un an
- peu kilométrés
- sous garantie constructeur
- vendus de particulier à particulier

■ Des financements adaptés à vos besoins



(Entre nous...)

Ça vous a fait réagir...

“Dans votre n°922, vous affirmez : «La première voiture hybride diesel au monde est une française : il s'agit de la Peugeot 3008 Hybrid4.» Rien n'est plus faux ; vous oubliez l'Audi Duo sortie en 1997.” **G. Pat, e-mail**

Nos excuses pour cet oubli. D'autant que nous avions essayé, fin 1998, cette A4 Avant hybride diesel rechargeable, combinant le 1.9 TDI de 90 ch à un moteur électrique de 21 kW. Elle promettait 50 km en tout électrique, une recharge complète en 7 heures et accusait un surpoids de... 500 kg sur la balance ! Mais c'est finalement son prix (210 000 francs) qui l'a tenue à l'abri de tout succès.

“Je suis amusé de voir que l'on a une prime pour l'achat d'un véhicule électrique. Imaginez, si demain tous les véhicules étaient électriques, ce serait la faillite de nos économies.” **P. Orsolani, e-mail**

C'est un peu l'histoire de l'oeuf et de la poule. Sans subvention à l'achat, les voitures électriques n'ont aucune chance de monter en volume. Or cette augmentation du volume est le seul moyen pour les constructeurs de faire baisser le coût de la technologie. Mais un éventuel succès dû à la baisse du prix entraînerait la réduction, voire la suppression, des aides, ce qui pourrait freiner, voire stopper, l'essor de l'électrique... sauf si leur prix a suffisamment baissé. CQFD.

S'il ne devait en rester qu'une...

Au cours des six années passées à la tête de *L'Auto-Journal*, j'ai eu l'immense privilège de conduire des centaines, peut-être même des milliers, de voitures. Mais je pense que je serais incapable de n'en choisir qu'une. Car aucun modèle n'est capable de tout bien faire. Ma voiture idéale est plurielle : une Catheram pour le sport, une Mini pour la ville, un Range Rover pour l'autoroute et une Jaguar Type E pour la collection. On peut toujours rêver, non ?



YANN LEFFEBVRE



Y. LEFFEBVRE

Mathieu Chevalier,
futur ex-rédacteur en chef

Édito

Merci pour ce moment

Vous m'excuserez, chers lecteurs, pour la référence discutable... mais aucun autre titre ne pouvait mieux convenir. Car lorsque j'aurai mis un point en bas de cet édito, ma route et celle de *L'Auto-Journal* se sépareront. Un changement de trajectoire dû à des “éléments extérieurs imprévisibles”, comme on dit en sport automobile. Six ans au volant de *L'AJ*, la tâche était ardue. Assurer la continuité d'un magazine avec 65 ans d'histoire, tout en l'ancrant dans les problématiques de l'époque. En regardant dans le rétro, *L'Auto-Journal* a tenu son rang de dénicheur de scoops. Des vrais, ceux qui se vérifient. Citroën C4 Cactus, Renault Clio, Peugeot 308, pour ne citer que les françaises, ont ainsi fait leur première apparition, malgré elles, en couverture de *L'Auto-Journal*. Il a également tenu son rang de référence dans les essais, au premier rang desquels le 10 000 km. Merci à toute l'équipe pour le travail accompli. Sans vous, *L'AJ* ne serait pas là où il en est aujourd'hui. Merci aussi – et surtout – à vous, abonnés, lecteurs réguliers ou occasionnels, pour vos compliments souvent, vos critiques parfois, votre passion toujours. Comme il est de coutume dans la profession, je vous souhaite à tous une bonne route... ainsi qu'à *L'Auto-Journal*, bien sûr.

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

On a aimé, cette quinzaine

Étreinte de métal

Voiture abîmée, volée, brûlée, vandalisée ? Pas de panique, avec Allianz, vous pouvez disposer dans l'heure qui suit d'un véhicule de remplacement pour une durée allant jusqu'à vingt jours. Cette offre est l'une des options inscrites dans le pack Mobilité proposé par l'assureur. Plutôt qu'un long discours, la compagnie d'assurances a choisi une façon plus spectaculaire d'illustrer son offre en présentant cet étrange "totem", accouplant deux voitures, l'une cabossée et l'autre en bon état. Cette insolite sculpture est installée devant le siège d'Allianz France, au 87, rue de Richelieu à Paris. Avis aux curieux !



B. L'EVESQUE/MAXPPP



Zone Rouge

Par Christophe Bourgeois

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

PHOTOS SB MEDIEN



L'architecture – moteur avant, propulsion – restera inchangée, mais les moteurs V6 pourraient céder la place à des 6 cylindres en ligne.



L'offre mécanique comportera plusieurs motorisations hybrides, mais contrairement à d'autres, Mercedes ne parle pas de downsizing.



J.-F. HUBERT

LES INFOS CLÉS

Commercialisation : courant 2016

Prix estimé : à partir de 42 000 €

Mercedes Classe E: plus légère et plus électrique

PLUS ÉLÉGANTE, PLUS DYNAMIQUE MAIS ÉGALEMENT PLUS VERTUEUSE, GRÂCE À SES VERSIONS HYBRIDES, LA FUTURE CLASSE E ARRIVERA À POINT NOMMÉ POUR CONTRER LA NOUVELLE BMW SÉRIE 5. DE BEAUX MATCHS EN PERSPECTIVE.

La future Classe E, qui répond au doux nom de code W213, devra relever au moins deux défis. Le premier est économique. Elle doit redevenir pour Mercedes la machine à cash qu'ont été les anciennes générations. Pari difficile, car ce segment des grandes routières souffre de la concurrence des SUV. Le second est technologique. Pour satisfaire à la législation européenne, elle n'a pas d'autre choix que de se montrer plus sobre. Pour cela, la Classe E s'habillera d'aluminium, afin d'afficher une bonne centaine de kilos en moins sur la balance. Conservant une architecture classique à moteur avant

longitudinal et roues arrière motrices, elle adoptera les lignes plus dynamiques des récentes Classe C et Classe S. Elle troquera également ses anciens V6 pour des 6 cylindres en ligne. La raison ? Principalement industrielle, car cette architecture permet de partager plus facilement de nombreux éléments avec des 3 ou des 4 cylindres. Selon les versions, les blocs, qui recevront tous un stop/start, seront soutenus par une boîte automatique à 9 rapports, nouvelle référence dans le segment haut de gamme. Surtout, Mercedes prévoit plusieurs versions hybrides, essence, diesel et, bien sûr, rechargeables dont le bloc

électrique aura une puissance allant jusqu'à 80 kW (110 ch) et qui permettra de rouler au maximum 30 km sans consommer une goutte de pétrole. Mais que les puristes se rassurent, le V8 ne sera pas rangé dans un placard. On parle d'une version AMG qui devrait flirter avec les 600 ch, histoire d'aller mordre les mollets de la BMW M5. À l'intérieur, l'habitabilité sera accrue ; la planche de bord bénéficiera d'un design assez épuré et sera dotée, notamment, d'un affichage tête haute qui intégrera de la réalité augmentée. La Classe E sera également disponible en versions break, cabriolet, coupé 4 portes et shooting brake.

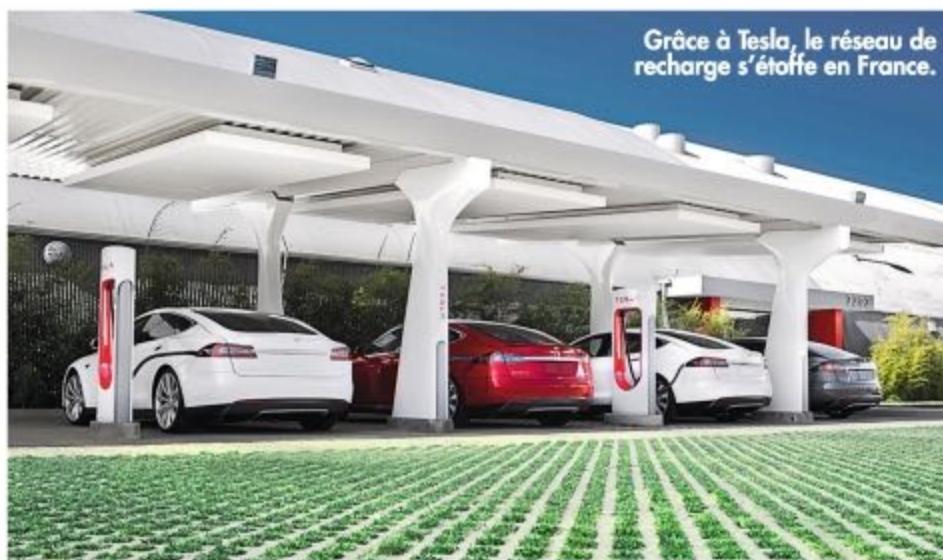
GAMME

HYUNDAI REVIENT EN FORCE

Après la présentation de la i20 coupé (voir page 23) et les prochains restylages des i30 et i40, Hyundai continue le renouvellement de sa gamme avec la 2^e génération du ix35, surpris sur les routes du sud de l'Europe. Présenté officiellement au prochain Salon de Genève, il affichera un visage très proche du Santa Fe et se déclinera aussi en version hybride. Et courant 2015, un SUV urbain inspiré du concept Intrado pourrait être lancé en Europe.



Le concept Hyundai Intrado dévoilé à Genève en 2014.



Grâce à Tesla, le réseau de recharge s'étoffe en France.

ÉLECTRIQUE

POUR TRAVERSER L'EUROPE

Tesla vient d'installer deux nouvelles stations de recharge rapide en France. La première se situe à Nancy et permet d'accéder aux stations des Vosges, la deuxième, à Toulouse, permet de rallier Bordeaux à Narbonne en tout électrique. Ces deux espaces complètent le maillage développé par le constructeur américain ; il est composé de 116 points de recharge en Europe, dont 16 en France, ce qui permet de relier la Scandinavie à la Côte d'Azur et les grandes capitales du continent. Ces Superchargers Tesla autorisent une recharge de 50 % en 20 minutes. Pour mémoire, rappelons que les Tesla S disposent d'une autonomie d'environ 400 km.

TWEETS

QUELLES MARQUES FONT LE BUZZ ?

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

1 AUDI	→ 13 629
2 BMW	→ 7 339
3 MERCEDES	→ 6 221
4 PEUGEOT	→ 5 631
5 RENAULT	→ 5 461



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



Les voitures se gareront bientôt seules grâce à une montre !

LES NOUVELLES TECHNOLOGIES AU TOP

Les réseaux sociaux raffolent des nouvelles technologies. Ils ont particulièrement repris l'information BMW sur la montre connectée qui permet de garer automatiquement une i3. Dans le même ordre d'idées, Mercedes gagne une place suite à l'annonce de son alliance avec LG pour concevoir les caméras d'aide à la conduite des voitures autonomes.

PROTOTYPE

RENAULT VALUE UP: PLUS POUR MOINS

Renault travaille actuellement sur un véhicule proche, dans l'esprit, du Citroën C4 Cactus, à savoir un modèle doté d'une ligne décalée, très typée crossover avec des parts pris assumés, comme une banquette à l'avant, le tout pour un tarif mesuré. Avec une longueur de 3,80 m, le Value Up s'ouvre sur un habitacle épuré, composé en partie de bambou avec, à la place du tableau de bord, deux grands écrans de 16 pouces, l'un pour le conducteur, l'autre pour le passager. Pour l'instant, le Value Up reste un prototype de travail, mais il préfigure les directions que Renault pourrait donner à ses futurs véhicules.

L'heure de la Veyron 2

Commercialisée en 2005, la Bugatti Veyron s'essouffle, et il reste encore environ 45 modèles à vendre sur les 450 produits. Selon les confidences de Wolfgang Schreiber, patron de la marque, pas question de jouer à la course à la puissance (1 200 ch actuellement) pour la remplaçante, qui pourrait passer à l'hybridation, à l'instar de la Ferrari LaFerrari.

BMW Série 6 plus sportive

Prévue pour 2017, la future Série 6 bénéficiera d'une belle cure d'amaigrissement (on parle de 200 kg environ), afin de la rendre beaucoup plus sportive et moins GT. Des 6 cylindres en ligne suralimentés et des V8 restent inscrits au programme, tandis que la traction intégrale sera toujours au menu.



Bien dit
“Depuis septembre, la réglementation européenne concernant le diesel, qui est une des plus sévères au monde, est passée à Euro 6. Cette réglementation nous a amenés à un niveau de quasi-neutralité entre l'essence et le diesel.”

Carlos Tavares, président de PSA

Ces propos ont été tenus devant une assemblée d'étudiants de grandes écoles parisiennes. Par ailleurs, Carlos Tavares a demandé, devant l'Assemblée nationale, la création d'une commission de scientifiques indépendants, afin d'émettre un avis non partisan sur la polémique essence/diesel.



Innovation
that excites

LES CITADINES NISSAN. VOUS ALLEZ LES AIMER SANS PORTES OUVERTES DU 16 AU



NISSAN MICRA

- SYSTÈME DE NAVIGATION NISSANCONNECT 2.0⁽¹⁾
- RADAR DE RECUL ET AIDE AU CRÉNEAU⁽¹⁾
- SYSTÈME D'OUVERTURE ET DE DÉMARRAGE SANS CLÉ "INTELLIGENT KEY"⁽¹⁾

À PARTIR DE
8 490 €⁽²⁾
SANS CONDITION

(1) Équipements disponibles de série ou en option et sur certaines versions (sauf Visia).

Innover autrement. *Le dimanche 18, selon autorisation. (2) Prix au 01/01/2015 de la Nissan MICRA Visia 1.2L 80 après déduction de 3 160 € de remise**. **Modèle présenté :** Nissan MICRA Acenta 1.2L 80 avec options peinture métallisée et Pack Style 15", accessoires Jantes alliage 15" Gris Argent, Capsules centrales Rouge Sport, Pack City Rouge Sport et poignées de portes avant et arrière Rouge Sport : **13 046 €** après déduction de 2 960 € de remise**. (3) Prix au 01/01/2015 de la Nissan NOTE Visia 1.2L 80 après déduction de 3 660 € de remise**. **Modèle présenté :** Nissan NOTE Black Line 1.2L 80 avec option peinture métallisée : **13 180 €** après déduction de 3 160 € de remise**. **Prolongation jusqu'au 31/03/2015 de l'offre de remise valable initialement jusqu'au 31/12/2014. Offres non cumulables avec d'autres offres, valables du 01/01/2015

**CONDITION.
18 JANVIER.***



NISSAN NOTE

- HABITACLE SPACIEUX ET CONFORTABLE
- AIDE AU STATIONNEMENT NISSAN AVM - VISION 360°⁽¹⁾
- SYSTÈME D'ALERTE ANTI-COLLISION
NISSAN SAFETY SHIELD⁽¹⁾

À PARTIR DE
9 990 €⁽³⁾
SANS CONDITION

Pour plus d'informations, rendez-vous sur nissan.fr

au 31/03/2015, réservées aux particuliers chez les Concessionnaires participants. NISSAN WEST EUROPE SAS au capital de 5 610 475 €, RCS Versailles B 699 809 174 Parc d'Affaires du Val Saint-Quentin 2, rue René Caudron - CS 10213 - 78961 Voisins-le-Bretonneux Cedex.

Nissan MICRA : Consommations gamme cycle mixte (l/100 km) : 4,1 - 5,4. Émissions CO₂ (g/km) : 95 - 125.
Nissan NOTE : Consommations gamme cycle mixte (l/100 km) : 3,5 - 5,1. Émissions CO₂ (g/km) : 90 - 119.

La présentation très horizontale rappelle celle du concept Exalt développé par Peugeot.



AUDI PROLOGUE

Par Florian Chopin

Une certaine (r)évolution

Le nom du dernier concept d'Audi est clair et précis : prologue. Il annonce ce que seront les futurs modèles de la gamme sur le plan du style extérieur comme intérieur.

L'Auto-Journal est allé à la rencontre de ceux qui l'ont pensé et réalisé.



La lunette est incurvée vers l'intérieur, comme sur les Citroën C5 et C6, pour faciliter l'ouverture de la malle.

Les passages de roues sont généreusement galbés, pour marquer la présence de la transmission Quattro.



LES INFOS CLÉS

Concept annonçant les futures A6, A7, A8... et A9
Écrans tactiles inédits chez Audi

Ies rendez-vous manqués, personne n'aime ça. Aussi, lorsqu'Audi m'a proposé une session de rattrapage avec son concept prologue, j'ai sauté sur l'occasion. Milan n'est certes pas Los Angeles ou Miami (les deux lieux où le concept final a été exposé) mais la capitale italienne de la mode m'a offert la possibilité de converser avec les responsables des designs extérieur et intérieur. Le concept étant dans l'avion entre les États-Unis et l'Europe, ce n'est qu'une maquette pleine qui trônait en vitrine du showroom éphémère d'Audi sur la via Montenapoleone, le centre névralgique de la mode et du luxe italien. Qu'importe, Enzo Rothfuss, qui dirige l'équipe du design intérieur, nous a expliqué, face à un écran géant, la nouvelle orientation de la marque.

Première révolution : le tactile fait son apparition. Audi est le premier des trois (avant BMW et Mercedes) à céder aux sirènes de cette technologie. "Les tablettes sont maintenant répandues et tout le monde s'en sert régulièrement", confesse Enzo Rothfuss, "le passager peut transférer d'un mouvement les données de navigation qu'il a recherchées vers les compteurs digitaux du conducteur." Mais le plus impressionnant, c'est cette lame très fine et souple qui se relève. Cela fait moderne, mais pour la sécurité ? "C'est un écran Oled qui fait office de pavé tactile pour tracer les lettres comme sur la molette; le conducteur ne

quitte pas plus les yeux qu'auparavant", nous explique le designer. Il faudra voir en situation.

Mais quittons cet écran pour retrouver Andreas Mindt, responsable du style extérieur. Plusieurs éléments sont innovants. La calandre, en premier lieu, est plus évasée. "Ce sera celle des berlines et des coupés avec six pans tandis que les SUV arboreront une calandre plus octogonale", annonce Andreas, probablement à partir du Q5 II. Le concept prologue reprend des airs de Quattro Sport, avec ses hanches bien marquées et son montant arrière artificiellement élargi. Pour l'anecdote, les designers ne voulaient pas casser la ligne du flanc avec une trappe à carburant, et c'est Ulrich Hackenberg, responsable de la R&D du groupe, qui a eu l'idée de la placer sur le montant. "Nous avons abaissé la ligne de caisse et rehaussé celles des passages de roues pour mieux affirmer notre technologie Quattro mais, surtout, nous avons affiné les lignes pour donner un aspect encore plus qualitatif. Nos concurrents ne font pas mieux", affirme le designer. Je pourrais le laisser parler des heures sur chacun des traits de ce concept. Mais une chose est certaine, nous les retrouverons, de série, sur les futures A6, A7, A8 et certainement A9. Car impossible d'imaginer que le prologue n'ait pas une descendance directe...

L'avis de Florian Chopin

Sur le papier, le prologue est innovant, dans la réalité c'est une véritable lettre d'intention d'Audi indiquant : "Nous ne sommes pas figés dans notre style et nous le prouvons." Nous ne demandons qu'à voir le résultat.



florian.chopin@mondadori.fr



Enzo Rothfuss, responsable du design intérieur, m'explique tous les avantages des écrans tactiles qui vont débarquer dans les futurs modèles Audi. Une première !



Andreas Mindt a supervisé le style extérieur en jouant sur la sobriété et en affinant les lignes saillantes.

Dossier réalisé par Christophe Bourgeois

Les nouveautés 2015

ALPINE

Lotus bleu

Ce n'est plus un vague projet, mais bien une réalité. Dans moins de deux ans, Alpine lancera son premier coupé ultraléger. On en salive d'avance.

Les passionnés en ont rêvé, Renault va le faire. Pourtant, la genèse a été difficile. En premier lieu, un partenariat improbable avec le britannique Caterham, qui s'est soldé par la revente de la totalité des parts à Renault. Autre coup de Trafalgar, le départ de Carlos Tavares, l'initiateur du projet, chez PSA. Mais il en aurait fallu plus pour tuer ce beau projet. Depuis, Alpine est sur les rails. On parle déjà d'une présentation à la fin de l'année pour une commercialisation d'ici dix-huit mois. Son style est définitivement validé par la direction. On le doit à Laurens van den Acker qui s'est beaucoup investi dans cette réalisation. Un joli coup de crayon moderne qui rend néanmoins hommage aux racines de la prestigieuse marque sportive : la Berlinette type A110. Mais Renault a souhaité que cette résurrection ne soit pas qu'un coup marketing et s'est donné les moyens de réussir. La version 2016 recevra un 1.6 turbo affichant au moins 250 ch. Et si l'on rapporte cette puissance au poids, qui ne devrait pas dépasser les 1 200 kg, on se dit que cette voiture possède d'ores et déjà quelques atouts pour faire parler d'elle.

ILLUSTRATIONS JEAN-FRANÇOIS HUBERT

Prix estimé : à partir de 45 000 €

Commercialisation : mi-2016

On l'attend avec impatience cette Alpine du xx^e siècle ! Elle sera fabriquée à Dieppe et recevra un 1.6 turbo de 250 ch.



Prix estimé : à partir de 23 000 €

Commercialisation : 2016

Ne lappelez plus Citroën, mais DS. La remplaçante de la DS 4 sera parée de la nouvelle calandre Wild Rubis.



DS 4 II

Plus classique

Oubliée la ligne baroque qui ne sait sur quel pied danser entre coupé, berline et SUV. La deuxième génération de DS 4 sera plus sage avec, notamment, des poignées de portes apparentes et des flancs sculptés plus élégants, ainsi qu'une calandre très typée Audi. Les éléments techniques seront empruntés à la Peugeot 308 et, côté motorisations, il ne devrait pas y avoir de grosses surprises : blocs à 3 et 4 cylindres avec des puissances qui s'échelonnent entre 110 et 270 ch.

-2018

En ce début d'année, L'Auto-Journal vous dévoile ce que nous préparent les constructeurs pour les trois ans à venir. Avec, notamment, le grand retour d'Alpine, les ambitions d'Alfa Romeo et celles de Mercedes en matière de SUV.



CITROËN C4 RESTYLÉE

Mise à jour

Après quatre ans et plus de 450 000 exemplaires produits à Mulhouse, la berline compacte de Citroën s'offre un – léger – lifting. Cela commence par l'apparition de projecteurs diurnes à LED et de feux arrière à effet 3D. Pour l'extérieur, on s'arrête là. Dans l'habitacle, la C4 monte en gamme avec de nouveaux garnissages et une tablette tactile de

7 pouces. Accès et démarrage mains-libres font leur apparition, tout comme l'aide au démarrage en côte, tandis que le contrôle de traction intelligent et le système de surveillance d'angle mort se généralisent. Enfin, Citroën annonce une boîte automatique à 6 rapports sur le bloc essence. Pas du luxe, car la boîte robotisée n'a jamais vraiment été à la hauteur.

Prix estimé : à partir de 20 000 €

Commercialisation : mars 2015

Afin de résister à la concurrence, la C4 reçoit un léger restylage et accueille le 3 cylindres essence de 110 ch.



LUDOVIC PARISOT

Et aussi...



Citroën C3 Picasso II

Comme les monospaces urbains n'ont plus vraiment la cote, Citroën proposera un C3 Picasso dont le style se rapprochera des petits SUV façon C4 Cactus. Le poste de conduite sera légèrement surélevé et la modularité, bien étudiée. Sous le capot, on aura les mêmes blocs que ceux du Cactus, dont les 3 cylindres. Prévu pour 2016.



DS 3 II

La DS 3 est un beau succès. La deuxième génération, prévue pour 2018, ne rompra donc pas avec le modèle actuel. Mais, pour lutter à armes égales avec la Mini ou l'Audi A1, une 5 portes sera enfin disponible. Elle inaugurerà la nouvelle plate-forme EMP1 et bénéficiera des blocs 3 cylindres maison.



DS 5 restylée

Avant sa disparition, fin 2017, la DS 5 bénéficie d'un restylage, avec une calandre DS Wing et des feux à LED comme ceux de la DS 3. L'écran devient tactile, comme celui de la Peugeot 508. Sur route au printemps.

DS 6WR

Pour l'instant, ce sont les Chinois qui en profitent, mais DS a bien l'intention de commercialiser son SUV en Europe d'ici deux ans. Le DS 6WR affiche une longueur d'environ 4,60 m. Il sera disponible avec les 3 cylindres essence, ainsi que des HDi dans les versions les plus puissantes.

PEUGEOT 3008 II

Lourde pression

Le 3008, deuxième du nom, doit faire aussi bien, voire mieux, que le premier. Sur le papier, il semble bien armé, car il reposera sur l'excellente plate-forme de la 308.

Comment remplacer un modèle à succès ? Une question à laquelle Peugeot doit répondre au plus vite pour assurer la relève du 3008 qui tirera sa révérence en 2016. Si Volkswagen a trouvé un début de réponse en appliquant la devise "Le changement dans la continuité" comme philosophie, le Lion semble avoir un tout autre avis. Car le futur 3008 aura un look

beaucoup plus affirmé. Avec un capot moteur plus imposant, une calandre racée et des boucliers ajourés, il en imposera, abandonnant son côté rondouillard. À l'intérieur, on retrouvera le petit volant et les compteurs lisibles par-dessus, architecture inaugurée par la 208. Au chapitre dynamique, le 3008 II reposera, évidemment, sur la plate-forme de la 308, synonyme de dynamisme, de sécurité, mais également de plaisir de conduite.

Prix estimé : à partir de 25000 €

Commercialisation : courant 2016

Le style du prochain Peugeot 3008 sera plus typé SUV. On retrouvera une partie des blocs de la 308.



Prix estimé : à partir de 27000 €

Commercialisation : fin 2017

La deuxième génération de 508 sera plus cossue que sa devancière.



PEUGEOT 508 II

Tutoyer la Passat

La prochaine 508, dont le modèle actuel vient d'être restylé, veut affirmer sa présence sur le marché des berlines européennes. Et exister face à une Volkswagen Passat surpuissante, le mètre étalon de ce segment, certes en perte de vitesse, mais tou-

jours aussi important. Et si le français n'a pas les reins aussi solides que l'allemand, il n'empêche que la 508 II disposera de tous les attributs pour séduire, à commencer par une ligne flirtant avec celle d'un coupé 4 portes pour plus de dynamisme.

Une version break, dans l'esprit break de chasse et qui pourrait s'appeler 608, sera aussi au catalogue. Dans l'habitacle, les passagers seront à leur aise grâce à un empattement allongé et bénéficieront d'une finition en nette hausse.

RENAULT MÉGANE SUV

Dans le bon wagon

C'est le 2 février 2015 que Renault présentera officiellement son SUV compact bâti sur la plate-forme du dernier Qashqai. Avec des dimensions proches de celles du Nissan, longueur (4,38 m), largeur (1,81 m) et hauteur (1,59 m), il adopte une ligne plus ronde et bénéficie d'une modularité évoluée, savoir-faire incontesté de la marque. Il reprend les moteurs de

la gamme Mégane, à savoir un 3 cylindres essence et un nouveau 1.5 dCi (90 et 110 ch). On parle également d'une version hybride, de traction intégrale, de 4 roues directrices, ainsi que d'un modèle qui pourra accueillir 7 personnes, disponible début 2017, et qui disposera des motorisations les plus puissantes (1.6 dCi 130 et 160 ch). Son nom sera révélé en janvier.

Prix estimé : à partir de 23 000 €

Commercialisation : printemps 2015

Renault se lance dans le SUV compact. Celui-ci partagera beaucoup avec le Nissan Qashqai.



RENAULT MÉGANE IV

La surprise du chef

Le calendrier 2015 de Renault est chargé avec pas moins de quatre véhicules commercialisés ou présentés. La Mégane IV devrait être dévoilée à la fin de l'année. Sa silhouette sera peu ou prou identique à celle de l'actuelle, mais elle pourra

compter sur la plate-forme de l'Espace V, cela sous-entend que le 4Control (roues arrière directrices) et la suspension pilotée pourraient être proposés. Mercedes lorgne déjà dessus pour sa future Classe A...



Prix estimé : à partir de 21 000 €

Commercialisation : début 2016

Et aussi...

Peugeot 208 restylée

C'est déjà l'heure pour la petite lionne, de se refaire une beauté. Elle arborera dorénavant le lion sur une calandre affinée et affichera un look proche de celui de la 308 GT. Ses optiques seront redessinées. Sous le capot, on notera l'arrivée des 3 cylindres PureTech de 110 et 130 ch.



Peugeot 6008

Peugeot abandonne les grands monospaces pour se lancer dans le SUV familial. Contrairement à l'ancien 4007, qui était développé en partenariat avec Mitsubishi, le 6008 sera 100 % Peugeot. Il partagera sa plate-forme avec le Citroën C4 Grand Picasso qui n'est autre que celle d'une 308 avec un empattement plus long. Lancement prévu en 2017.



Renault Laguna IV

La prochaine berline familiale de la marque au losange abandonnera le nom de Laguna et deviendra une berline tricorps classique. Elle reposera sur la plate-forme du nouvel Espace. Elle en reprendra les moteurs et, probablement, les 4 roues directrices.



Peugeot 308 GTi

VW a sa Golf GTI, Peugeot aura aussi une déclinaison GTi pour sa 308. Elle recevra le moteur survitaminé du RCZ-R. Mais le constructeur français ne s'arrêtera pas là. Il se murmure que la version actuelle de 270 ch serait poussée à 300 ch, histoire d'aller concurrencer la Golf R.

AUDI Q7 II

Cure de minceur

L'Audi Q7, 2^e du nom, vient bousculer les BMW X5 et autres Porsche Cayenne avec une version hybride rechargeable et des consommations officielles ultra-basses.

S'il n'y a qu'un chiffre à retenir pour cette 2^e génération d'Audi Q7, c'est celui de 325 kg qui correspond à l'allégement de ce SUV XXL. Cette cure de minceur, qui s'accompagne d'une diminution de la longueur de 4 cm, portant ainsi le Q7 à 5,05 m, a été obtenue grâce à l'usage intensif d'aluminium et à un tout nouveau châssis. Résultat, le Q7 affiche des consommations en baisse de 26 % en moyenne.

Pour son lancement, il reçoit deux blocs V6, un 3.0 TDI de 272 ch (5,7 l/100 km ; 149 g/km de CO₂) et un 3.0 TFSI de 333 ch qui lui permet de passer de 0 à 100 km/h en 6,1 s (2 s de plus pour le diesel). Peu après, apparaîtra le Q7 e-tron Quattro. Cette version hybride, rechargeable de 373 ch et de 700 Nm de couple, se targue de ne consommer que 1,7 l/100 km et offre une autonomie de 56 km en tout électrique. Évidemment, Audi a réservé au Q7 les toutes dernières technologies en matière de confort et de sécurité, comme un régulateur de vitesse adaptatif avec l'assistant de conduite dans les embouteillages. Le Q7 reçoit aussi un système de commande vocale intelligent. Ainsi, il est possible de lui poser la question : "Où se trouve la station-service la plus proche ?" pour qu'il vous y emmène !



Prix estimé : à partir de 60 000 €

Commercialisation : été 2015

Plus petit, mais surtout plus léger, l'Audi Q7 sera la nouvelle référence dans le marché des SUV haut de gamme.



Prix estimé : à partir de 30 000 €

Commercialisation : fin 2015

Comme la VW Passat GTE, prévue pour cet automne, Audi dotera son A4 d'une version hybride rechargeable.

AUDI A4

Discreète révolution

N'attendez aucune audace de la part d'Audi. Pas sur le plan du style en tout cas. La future A4 conservera une ligne classique qui rassurera les fidèles de la marque. Elle progressera néanmoins sur bien des points. Elle proposera ainsi une habitabilité en net progrès grâce un empattement de 2,85 m. Elle disposera d'une planche de bord épurée avec un écran d'info-divertissement situé sur la console centrale pour un par-

tage des informations entre conducteur et passagers. Elle conservera une architecture classique et, comme l'actuelle, sera proposée en 2 et 4 roues motrices. Les puissances moteur s'échelonneront de 120 ch à 250 ch, tandis que les versions S et RS dépasseront allègrement les 300 ch. Une offre hybride et la boîte S tronic à 10 rapports, actuellement en développement, seront également au catalogue.



La planche de bord se montre très épurée avec un grand écran central.

ALFA ROMEO GIULIA

Le retour de Julie

Cette voiture aurait pu disparaître parmi les projets avortés, mais non, elle arrivera dans les concessions d'ici dix-huit mois. Son gabarit la placera entre les BMW Série 3 et Série 5, et le constructeur entend renouer avec son passé sportif. La Giulia

bénéficiera ainsi de blocs V6 diesel et essence performants. Le premier, développé par VM Motori, affichera 275 et 340 ch. Quant au second, dérivé du 3.0 des Maserati Quattroporte et Ghibli, il pourra développer jusqu'à 480 ch. Vivement 2016 !



Prix estimé : à partir de 43 000 €

Commercialisation : courant 2016

La Giulia signera le grand retour du constructeur italien avec des ambitions mondiales.

Et aussi...

Alfa Romeo SUV

Le premier SUV de l'histoire d'Alfa Romeo fait partie des trois modèles qui arriveront en 2016 pour relancer la marque. Il recevra un bloc essence d'environ 500 ch et un diesel de 340 ch afin d'aller marcher sur les plates-bandes des Audi Q5 et autres Porsche Macan.



Audi A5 Sportback

Lancée au printemps 2016, la nouvelle génération d'A5 Sportback reposera sur la base de l'A4 avec qui elle partagera sa planche de bord, plus épurée que celle de la version actuelle. Son empattement de 2,85 m permettra d'offrir une belle habitabilité. Les moteurs seront installés longitudinalement et les puissances dépasseront les 300 ch.



Audi Q5 II

Pour séduire le plus grand nombre, la nouvelle génération d'Audi Q5 sera disponible en 2 roues motrices. Elle reposera sur la plate-forme MLB+, la même que celle du Q7 et héritera d'un 4 cylindres TDI 2.0 biturbo dont la variante de 272 ch sera équipée d'un compresseur électrique. Une boîte à 10 rapports sera au catalogue. Lancement en 2016.

Bentley Falcon

Malgré l'accueil très tiède réservé au concept-car EXP 9 F, présenté à Genève en 2012, Bentley persiste et signe avec le Falcon qui reposera sur la base de l'Audi Q7. Sous le capot, on retrouvera le V8 (521 ch) et le W12 (625 ch) de la Continental, tous associés à une boîte automatique à 8 rapports. Commercialisation en 2016.

BMW X3 III

Politiquement correct

Le futur du X3 passera par la vertu et l'économie. Les motorisations 6 cylindres perdront du terrain au profit des 4 cylindres.

Comme le temps passe ! Treize ans après le 1^{er} opus du X3, BMW commercialisera, en 2017, la 3^e génération de son X3. Le style évoluera tout en douceur un peu à la manière de celui du dernier X5. Le nouveau se distinguera essentiellement par un avant plus agressif avec un bouclier ajouré et des optiques plus acérées venant au contact des naseaux élargis. Le X3 sera disponible en version sDrive (propulsion) ou xDrive à 4 roues motrices qui continuera à équiper la majorité de la gamme. Comme la plupart de ses concurrents, le SUV bavarois jouera la carte du *downsizing* avec la généralisation de bloc 4 cylindres essence et diesel, abandonnant doucement mais sûrement, les 6 cylindres. BMW prévoit aussi une version hybride essence pouvant atteindre 300 ch. Ces blocs seront secondés par l'excellente boîte automatique à 8 rapports.



Prix estimé : à partir de 40 000 €
Commercialisation : 2017

Deux roues motrices, des 4 cylindres... mais que reste-t-il au X3 ? On espère un plaisir de conduite hors pair.

Prix estimé : à partir de 23 000 €
Commercialisation : 2018

La BMW Série 1 reposera sur la même base que la Mini ; ce sera donc une traction et non plus une propulsion.

**BMW SÉRIE 1 III**

Volte-face

Lancée en 2004, la 1^{re} génération de Série 1 avait été conçue pour remplacer la Série 3 Compact. Son long capot et son arrière style break ont marqué les esprits. La 2^e génération, qui a été commercialisée en 2011, a vu ses performances grandement s'améliorer et a hérité d'une transmission intégrale. La 3^e génération connaîtra une vraie révolution : elle ne sera plus propulsion, mais traction. Un choix purement économique, car il permet de rentabiliser la nouvelle plateforme UKL1 utilisée par la Mini. Elle récupérera également ses 3 cylindres essence et diesel qui verront leurs puissances augmenter. BMW prévoit malgré tout un 4 cylindres sportif et l'ensemble sera bien entendu disponible avec une transmission intégrale et une boîte automatique à 8 rapports.

Et aussi...

ILLUS. LARSON



BMW Série 5

Certes, elle n'arrivera que dans trois ans, mais la future Série 5 fait déjà parler d'elle car elle héritera d'une nouvelle plate-forme réservée aux modèles haut de gamme de la marque. Surtout, elle sera équipée de 3 cylindres essence et diesel qui afficheront la même puissance que les 4 cylindres, mais ils seront moins gourmands. À voir !



Ford Edge

Avec le Edge (4,67 m de longueur) Ford se lance sur le marché des grands SUV. Ce modèle conçu pour les Etats-Unis recevra un très européen diesel 2.0 TDCi de 180 et 210 ch. Il sera équipé d'un système antibruit actif, d'une caméra 180° à l'avant et d'une direction électrique adaptative plus légère à base vitesse. Lancement fin 2015.



Honda HR-V

Affichant une longueur de 4,30 m, le nouveau HR-V dispose d'un 1.5 essence et d'un 1.6 diesel de 120 ch que l'on retrouve sous le capot des Civic et CR-V. Spacieux et bénéficiant d'une bonne modularité, il concurrencera directement le Nissan Qashqai. Il sera disponible en 2 roues motrices. Sur les routes cet été.

Honda NSX

Présentée lors du prochain Salon de Detroit, la version définitive aura un V6 biturbo essence en position centrale et de 3 blocs électriques (un sur chaque roue avant et un à l'arrière) ce qui lui permettra d'afficher une puissance de 500 ch. Elle sera commercialisée au printemps 2015.



Ce monospace aux lignes dynamiques s'est vendu quasiment autant que la berline !

Prix estimé : à partir de 30000 €

Commercialisation : mai 2015

FORD S-MAX

Persiste et signe

Le monde des grands monospaces se réduit comme peau de chagrin. Le Chrysler, pardon, le Lancia, Voyager disparaît, tout comme le couple Peugeot 807 et Citroën C8 et la 5^e génération de Renault Espace joue les crossovers. Seuls résistent les Volkswagen Sharan et Seat Alhambra. Ford, qui avait déjà senti le vent tourner en 2006 avec le S-Max, pro-

pose une 2^e génération tout aussi dynamique. Reprenant la plate-forme de la nouvelle Mondeo, il peut accueillir jusqu'à 7 personnes et les sièges des 2^e et 3^e rangées deviennent escamotables. Un grand écran central tactile est placé sur une console très classique. Il dispose de moteurs TDCi de 120, 150 et 180 ch et de blocs essence de 160 et 240 ch.

De profil, la i20 Coupé n'a pas grand-chose à voir avec la version 5 portes. Elle recevra aussi un 3 cylindres essence.



Prix estimé : à partir de 15000 €

Commercialisation : février 2015

HYUNDAI i20 COUPÉ

Règle de trois

Hyundai poursuit sa politique de conquête en présentant une version coupé de sa nouvelle citadine i20. Cette 3 portes qui bénéficie d'un arrière redessiné recevra, dès l'automne prochain, un tout nouveau 1.0 3 cylindres essence turbocompressé qui affiche une puissance de 100 et 120 ch. L'habitacle ne change pas, mais il sera doté d'un habillage plus sportif et la voiture d'un niveau d'équipement supérieur à celui de la berline.



ILLUS. REICHEL

JAMES UPMAN

MERCEDES GLE COUPÉ

L'Étoile la joue coupé

Enfin, BMW n'est plus seul ! Mercedes se lance à son tour dans la course aux SUV coupés sportifs. Et ce n'est pas pour faire de la figuration.



Ce qu'il y a d'intéressant chez les constructeurs allemands, c'est leur faculté à copier leurs camarades. BMW sort un SUV coupé ? Ça marche ? Qu'à cela ne tienne, Mercedes sort donc le sien. Certes, avec un sacré temps de retard par rapport à la firme bavaroise, mais peu importe. Même esprit, même vocation sportive et élitaire, même chute de pavillon très inclinée, dimensions identiques, les deux rivaux se marquent à la

culotte. Côté Mercedes, 4,90 m de longueur, 2 m de largeur et 1,73 m de hauteur; côté BMW, 4,91 m de longueur, 1,99 m de largeur et 1,70 m de hauteur. Sous le capot, Mercedes promet de faire parler la poudre avec, au lancement, un V6 turbo diesel de 258 ch et un V6 essence biturbo de 333 ch, porté à 377 ch dans sa version AMG, tous les trois associés à une boîte automatique à 9 rapports. Le GLE Coupé reposera sur un châssis à la hauteur de ses ambitions avec, notamment, un amortissement adaptatif.

Prix estimé : à partir de 70 000 €

Commercialisation : été 2015

Le GLE disposera d'une version coupé qui sera équipée de deux blocs V6 essence et diesel.



ILLUS. J.F. HUBERT

MERCEDES GLC

Dans le rang

Ne lappelez plus GLK, mais GLC. Le SUV compact de Mercedes change non seulement de nom, mais également de ligne. Fini les angles aigus, le GLC reprendra le design général du GLA. Il reposera sur la base de la Classe C et héritera de ses blocs essence et diesel dont la puissance grimpera respectivement jusqu'à 300 ch et 260 ch, le tout accompagné d'une boîte automatique à 9 rapports. Enfin un rival à la hauteur de l'Audi Q5 et du BMW X3.

Et aussi...



JAGUAR XE

Légère comme l'alu

La XE, berline familiale de 4,67 m de longueur, collectionne les premières. Elle repose en effet sur la toute nouvelle plate-forme et sa carrosserie est composée à 75 % d'aluminium, dont une bonne partie provient du recyclage, approche inédite dans le monde automobile. L'usage de ce métal dans une telle proportion permet un gain de poids considérable. Résultat, les émissions de CO₂ sont quasi inédites sur ce segment. Jugez par vous-même.

Le 4 cylindres 2.0 diesel de 163 ch ne rejette que 99 g/km ! Une version 180 ch sera également disponible. Et comme une Jaguar reste une Jaguar, le 3.0 V6 de 340 ch est capable de régler le 0 à 100 km/h en moins de 5 s. La voiture reçoit une nouvelle transmission manuelle à 6 vitesses et inaugure également un système de traction inédit, qui fonctionne jusqu'à 30 km/h et qui renforce la motricité de la voiture sur les sols neigeux ou boueux.

Prix estimé : à partir de 37 000 €

Commercialisation : été 2015

Constituée en grande partie d'aluminium, la XE se montre très légère (à partir de 1 474 kg).



Infiniti Q30

La Q30 permettra-t-elle à Infiniti d'exister enfin en Europe ? Cette berline compacte, qui mesurera entre 4,20 et 4,30 m de longueur, concurrente des Audi A3 et autres Mercedes Classe A, arrivera dans les concessions à l'automne 2015.



Jaguar C-X17

Long de 4,67 m, le concept car C-X17 préfigure de façon précise le futur SUV de la firme. Il repose sur la structure monocoque en aluminium de la XE. Il bénéficiera d'une transmission dite intelligente qui répartit le couple en fonction des besoins. Prévu pour 2016.



Maserati Levante

Fiat a des ambitions pour Maserati. Et cela passe par le lancement d'un SUV, le Levante, attendu en 2016. Il reprendra des éléments techniques de la Ghibli, notamment sa transmission intégrale. Avec ses 4,97 m de longueur, il ira titiller l'Audi Q7. Sous le capot, il héritera des V6 Chrysler qui affichent une puissance de 330 à 410 ch et d'un V6 diesel de 275 ch.

MAZDA MX-5

Le mythe continue

La MX-5 est un mythe unique en son genre. C'est effectivement le roadster le plus vendu de l'histoire de l'automobile (plus de 950 000 exemplaires). Présentée au dernier Salon de Paris, cette génération, qui a perdu 100 kg, joue à fond la carte de la séduction avec une ligne aux traits acérés. Pour l'instant, Mazda reste discret sur les puissances de ses deux blocs 1.5 et 2.0. La voiture disposera, au choix, d'une boîte manuelle ou automatique à 6 rapports.

Prix estimé : à partir de 28 000 €

Commercialisation : automne 2015

Mazda n'a pas encore confirmé les puissances des moteurs, mais on parle de 140 ch pour le 1.5 et de 177 ch pour le 2.0.



MINI COUNTRYMAN

Fugue champêtre

Avec la troisième génération de Mini, la marque continue à renouveler sa gamme. Mais il faudra être patient pour la Countryman, car elle ne sortira pas avant dix-huit mois.

Prix estimé : à partir de 22 000 €

Commercialisation : courant 2016

Au fil des années,
la Mini ne cesse
de grandir.
La Countryman
sera encore plus
habituelle.



Parmi toutes les déclinaisons de la Mini, la Countryman est celle qui se vend le plus, la Mini "classique" 3 portes mise à part. Logique, c'est celle qui est la plus pratique, tout en gardant un style reconnaissable entre mille. Mini prépare donc sa remplaçante avec grand soin. Elle partagera sa base technique avec le futur BMW X1, à savoir la plate-forme UKL1, les 3 et les 4 cylindres essence et diesel et la transmission intégrale. Elle gagnera également quelques centimètres en longueur. Idem pour l'empattement, ce qui permettra d'offrir une habitabilité et un confort en progrès. La planche de bord conservera le design particulier des versions 3 et 5 portes, à savoir un cadran central qui intègre console et écran de navigation.

OPEL KARL

La petite de la famille

Depuis plusieurs années, Opel s'est appuyé sur Suzuki pour commercialiser des petites citadines. Aujourd'hui, la marque allemande vole de ses propres ailes. Après l'Adam et ses 3,70 m de longueur, voici la Karl et ses 3,68 m. Si la première affiche un look tendance, la seconde dévoile des courbes plus classiques. Mais elle a l'avantage, du moins sur le papier, de pouvoir accueillir 5 personnes contre 4 pour l'Adam. Cette citadine mise également sur un niveau d'équipement assez rare sur ce segment. Elle disposera, par exemple, de l'aide au démarrage en côte ou de l'avertisseur de changement de voie. Sous le capot, Opel glisse le 3 cylindres essence 1.0 turbo de 75 ch de l'Adam et de la Corsa.

Prix estimé : à partir de 10 000 €

Commercialisation : été 2015

Dans la famille Opel, après Adam, je demande Karl !
Cette citadine de 3,68 m de longueur disposera d'un 3 cylindres essence.



SKODA SUPERB

La bien nommée

Skoda persiste et signe. La marque tchèque poursuit sur sa lancée avec cette nouvelle génération de Superb, son vaisseau amiral. Mais si son aînée ne brillait pas par son élégance, notamment à l'arrière, avec une malle-hayon, cette version 2015 va changer la donne et risque même de faire de l'ombre à la nouvelle VW Passat avec laquelle elle partage sa plate-forme. Ses lignes sont tendues et sa

calandre affiche plus de personnalité. À l'arrière, Skoda ne garde que le hayon. La Superb dispose de suspensions pilotées et d'une gamme de moteurs 4 cylindres essence et diesel, qui seront associés, selon les versions, à une boîte à double embrayage à 6 ou 7 rapports. Un modèle hybride rechargeable, une première chez le constructeur tchèque, sera également inscrit au catalogue.

Prix estimé : à partir de 24 500 €

Commercialisation : printemps 2015

Mais que restera-t-il à la VW Passat ? Cette nouvelle génération de Superb n'a jamais aussi bien porté son nom.



ILLUS. J.F. HUBERT

PORSCHE PANAMERA

Le sens de l'histoire

Si la silhouette générale de la future Panamera restera proche de celle de l'actuelle, cette deuxième mouture sera très différente sur le plan technologique. Elle sera d'abord bien plus légère dans le but d'abaisser les consommations et les émissions. Et sa présentation intérieure devrait être inspirée par celle de la 918 Spyder. Côté

moteur, pas de *downsizing* à l'horizon. Blocs V6 et V8, essence et diesel resteront à l'œuvre, sans oublier une version hybride rechargeable. Cependant, la gamme devrait s'étoffer, avec l'apparition d'un modèle à empattement long pour le marché chinois et peut-être même d'une déclinaison shooting brake.

Prix estimé : à partir de 90 000 €

Commercialisation : 2016

Des kilos en moins, oui, mais pas de *downsizing*. La Panamera s'affichera toujours avec des V6 et des V8.



ILLUS. LARSON/AUTOBILD

Et aussi...



WIEK

Nissan Almera

Nissan revient sur le marché des berlines avec cette Almera très séduisante, qui arbore des faux airs de coupé. Elle sera issue du concept Sport Sedan Coupé et reposera sur la base de la Renault Mégane IV. Elle recevra également des moteurs dCi que l'on retrouve sous le capot du nouveau Qashqai. Prévue pour 2016.



ILLUS. J.F. HUBERT

Opel SUV

Même si le Mokka est un succès pour Opel, il manque dans la gamme un crossover de la taille d'un Nissan Qashqai. Cette lacune sera comblée avec le lancement, d'ici dix-huit mois, d'un SUV qui reprendra la plate-forme du... Peugeot 3008 II, héritage des accords PSA-GM.

Seat SUV

Il est attendu comme le messie chez les concessionnaires et il devrait redonner des couleurs à une marque en perte de vitesse, mais pas avant 2016. Le SUV de Seat reposera sur la plate-forme MQB du groupe VW. Et il semble qu'il n'arrivera pas seul, car Seat prévoit un crossover urbain pour 2017 et peut-être même une version 7 places.

Skoda SUV

Côté SUV, Skoda est mieux loti que Seat, car il dispose du Yeti. Le constructeur tchèque ne veut pas s'arrêter là et prévoit, pour fin 2016, un modèle 7 places qui sera développé sur la plate-forme MQB. Le Hyundai Santa Fe est en ligne de mire.

Et aussi...

Toyota Prius IV

La future génération du modèle hybride le plus vendu au monde est attendue au prochain Salon de Detroit. Au menu, des batteries plus performantes pour des consommations toujours plus basses. Sans oublier la version hybride rechargeable.



ILLUS. REICHEL

VOLKSWAGEN GOLF VIII

Succession en douceur

L'espérance de vie des produits chez le constructeur allemand est de plus en plus courte. Tous les cinq ans, hop, on change ! La Golf 8^e du nom s'inscrira dans la tradition et sera plus légère.

La Golf VII est à peine digérée que l'on parle déjà de la huitième génération, annoncée pour 2017. Ce modèle s'affirmera avec une ligne plus basse, plus ramassée, et surtout, grande tendance actuelle, il sera allégé afin d'offrir des consommations toujours basses. Outre une version hybride

rechargeable qui bénéficiera de plusieurs améliorations, le 3 cylindres diesel de la Polo se retrouvera sous le capot, ce qui permettra à la Golf d'être encore plus sobre que le modèle actuel. Un nouveau 3 cylindres essence 1.0 de 110 ch sera également de la partie. Mais Volkswagen gardera aussi des moteurs puissants pour perpétuer les mythes de la GTI et de la GTD.

Volkswagen Tiguan II

Attendu pour la fin de l'année, le Tiguan sera techniquement très proche de l'actuelle Golf (plate-forme, moteurs). Son style sera plus racé et il sera disponible en trois carrosseries : une version normale, une XXL pouvant accueillir 7 personnes et un coupé 5 portes.



ILLUS. J.-F. HUBERT

Volkswagen Touran

Le nouveau Touran bénéficiera d'un empattement allongé afin d'offrir une meilleure habitabilité. Il sera disponible en version 4 roues motrices. Il reprendra les blocs du la Golf Sportsvan (sauf le 1.2 TSI) et une version hybride rechargeable est prévue. Son lancement est annoncé pour cet automne.



ILLUS. VW

Volkswagen Taigun

Présenté au dernier Salon de New Delhi, le Volkswagen Taigun est un petit SUV reposant sur le châssis d'une up!. Affichant une longueur de 3,99 m, il sera doté d'un 3 cylindres turbo essence de 110 ch. Il est attendu en Europe pour 2016.



VOLVO S90

Vaisseau suédois

Après le XC90 présenté en grande pompe au dernier Salon de Paris, le constructeur suédois prépare la S90, déclinaison berline. Elle reprendra le style du SUV avec la nouvelle identité lumi-

neuse. Cette concurrente des Audi A6 et BMW Série 5 reposera sur la plate-forme extensible SPA et recevra des blocs 4 cylindres essence et diesel ainsi qu'une version hybride rechargeable.

Prix estimé : 40 000 €

Commercialisation : courant 2016



ABONNEZ-VOUS à tous les plaisirs de l'automobile

1 an - 25 nos

dont 1 n° double et le Spécial Salon

**59€ seulement !
au lieu de ~~91,99€~~**

soit près de

**36%
de réduction**

Abonnez-vous aussi sur www.KiosqueMag.com

L'AUTO-JOURNAL



Bulletin d'abonnement

A compléter et à renvoyer à :

AUTO-JOURNAL ABONNEMENTS - CS 50273 - 27092 EVREUX CEDEX 9

OUI, je m'abonne à l'Auto-Journal : 1 an, 25 n° dont 1 n° double et le Spécial Salon à 59 €
au lieu de ~~91,99 €~~ (*prix au n°) soit près de 36 % de réduction. (790196)

Mes coordonnées

Nom : Prénom :

Adresse :

Complément d'adresse (Résidence, lieu dit, Bâtiment...) :

Code Postal : Ville : E-Mail :

Tél. : Grâce à votre n° de téléphone (portable) nous pourrons vous contacter si besoin pour le suivi de votre abonnement

Laissez-nous votre date de naissance, nous ne manquerons pas de penser à vous Je souhaite bénéficier des offres promotionnelles des partenaires de l'Auto-Journal (groupe Mondadori)

Mode de règlement :

Je joins mon règlement à l'ordre de l'auto-journal par chèque bancaire ou postal.

Je préfère régler par carte bancaire dont voici le n°

Date de validité :

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

Date et signature obligatoires

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

BMW

Série 6

À l'approche de ses quatre ans d'existence, la BMW Série 6 s'offre un petit rafraîchissement esthétique. Les trois modèles qui composent la gamme (Coupé, Cabriolet et Gran Coupé) bénéficient de boucliers redessinés et de naseaux agrandis, tandis que des projecteurs à iodé et une aide au stationnement intègrent l'équipement de série. Quant à la M6, elle arbore un becquet sur la malle arrière. Sur le plan mécanique, **tous les modèles équipés d'un moteur essence reçoivent un échappement sport à la sonorité plus sauvage** lorsque le pilote met les gaz. Les nouvelles Série 6 seront présentées au Salon de Detroit. Les tarifs applicables à partir du 1^{er} mars s'échelonnent de **97 250 € à 113 950 € pour le Coupé, de 104 550 € à 121 250 € pour le Cabriolet et de 99 450 € à 116 150 € pour le Gran Coupé**.

L'ACTU DE VOTRE MARQUE



Menues retouches esthétiques et équipement enrichi pour la Série 6.

Par Thierry Emptas

Mazda CX-5



Mazda CX-5

Le SUV du constructeur japonais bénéficie d'un équipement enrichi, notamment dans le domaine de la sécurité. Il propose de série un système d'éclairage adaptatif qui évite l'éblouissement des automobilistes venant en sens inverse, une surveillance d'angle mort, un assistant de maintien en ligne, une alerte de fatigue et un affichage tête haute. Par ailleurs, le frein à main classique est remplacé par une commande électrique, tandis qu'un écran tactile couleur de 7 pouces complète le nouveau système de connectivité Mazda. Le CX-5 parfait sa dotation par un système de freinage automatique et un régulateur de vitesse adaptatif. **Il fera son entrée en scène à Genève.**

Mazda6

La berline familiale de Mazda suit les mêmes évolutions que le CX-5, à l'exception du freinage automatique et du régulateur de vitesse adaptatif, dont elle est déjà dotée. **La gamme s'étoffe, avec l'apparition d'une version à transmission intégrale du break à moteur diesel 2,2 l.** Enfin, comme sur le SUV, l'insonorisation a été améliorée. **Les nouvelles Mazda6 seront présentées au prochain Salon de Genève.**



Mini John Cooper Works



Mini John Cooper Works

Pour rester fidèle à la tradition, la famille Mini s'enrichit d'une version à haute teneur enadrénaline, la JCW. Sous le capot de cette petite peste qui reprend le look de la Mini Cooper, le 2 l turbo atteint 231 ch, c'est 20 ch de mieux que l'ancienne génération. Cette puissance permet de revendiquer un temps de 6,3 s pour passer de 0 à 100 km/h. Cette Mini sur-vitaminée bénéficie par ailleurs de suspensions sport, de freins Brembo et de jantes en alliage spécifiques JCW. Un kit aérodynamique et de larges prises d'air témoignent de sa sportivité. Pour l'instant, seule la version 3 portes sera combinée à cette appellation JCW pour une commercialisation qui aura lieu courant 2015. Son prix devrait se situer autour de 32000 €.

La nouvelle Mini JCW gagne 20 ch par rapport à la précédente.

Encore moins baroudeur, mais plus sportif, le Juke Nismo RS affiche 218 ch.

aux parkings souterrains!). Côté mécanique, le L200 Appalaches reçoit le 2,5 l turbo diesel associé à une boîte automatique. Soixante unités sont réservées au marché français, au prix de 37 500 €.

présentation ad hoc avec des boucliers avant et arrière abaissés, des extensions d'ailes, des jupes latérales et un becquet aérodynamique. Des réglages de suspension adaptés et des jantes de 18 pouces complètent la panoplie, tandis qu'à bord, la présentation est résolument sportive. Cette version est disponible en 2 roues motrices avec boîte de vitesses manuelle à 6 rapports et différentiel à glissement limité ou 4x4 avec boîte automatique à 8 rapports et palettes au volant. Les prix sont de 27 450 € en version 4x2 (165 g/km de CO₂) et 30 750 € en version 4x4 (169 g/km de CO₂).

Nissan Juke Nismo RS

L'hiver sera chaud pour le Juke, qui s'offre une variante Nismo RS de 218 ch. Cette puissance s'accompagne d'une

Mitsubishi L200 Appalaches

Le pick-up japonais joue les bad boys avec cette série Appalaches pour le moins voyante. Au programme : robe Aztec Red assortie de jantes alliage noir et rouge, d'un solide arceau chromé et, surtout, d'une rampe de projecteurs additionnels installés en hauteur (gare



Nissan Juke Nismo RS

L'automobiliste ayant roulé l'esprit tranquille tout l'été se trouva fort dépourvu quand la bise fut venue. La suite de la fable, on la connaît, avec le garagiste dans le rôle de la fourmi. On peut la réécrire.

Par Daniel Carroux Photos Tibo

Tenue d'hiver exigée



LA VOITURE ▼



Les chaussettes sont faciles à monter, mais moins efficaces que les chaînes.

Vérifier l'état de la batterie, contrôler l'éclairage, changer les essuie-glace, pulvériser un produit de protection sur les joints des portières, conserver dans la voiture du lave-glace, une raclette ou des bombes de dégivrage, une balayette, une lampe de poche. Ces précautions ne sont pas suffisantes. De fait, les pneus revêtent une importance capitale. Premier point, **les pneus hiver ne sont pas obligatoires en France**, sur tout le territoire. Le législateur laisse leur usage à la seule appréciation de l'automobiliste. Libre à lui de jouer à la roulette russe en gardant ses pneus été, lesquels durcissent dès que la température

passe en dessous de 7°C. Le bon sens recommande de les remplacer par des pneus étudiés pour, même s'il n'y a ni neige ni verglas. **Les pneus hiver sont taillés dans une gomme tendre, dite "thermogomme", et restent donc performants sur les sols froids.** Ils prennent tout leur sens sur la neige et le verglas, en raison de leur empreinte très sculptée à laquelle s'ajoutent des fines lamelles disposées de chaque côté de la bande de roulement. Celles-ci ont un effet "paillasson", en repoussant la neige et la glace. La voiture ainsi chaussée conserve une grosse dose de motricité et ne part pas en toupie au freinage.



Le pneu hiver s'utilise sur toutes les surfaces, pas seulement la neige.



Sur sol gelé, le All Seasons est à peine plus efficace que le pneu été.

Ces pneus coûtent 20 % plus cher que les pneus été. Dans les régions où l'hiver se montre clément, l'investissement peut paraître lourd, et s'il n'est pas consenti, mieux vaut, malgré tout, garder dans la voiture des chaînes, ou encore des "chaussettes" plus faciles à monter, au cas où. La loi autorise, en effet, leur usage sur tous les types de route, autoroute y compris, tant qu'il y a de la neige. Ces équipements deviennent obligatoires sur les portions de route balisées par le panneau B26 (rond, avec une roue chaînée sur fond bleu), pneus hiver ou pas.

EN CHIFFRES...

7 °C

C'EST LA TEMPÉRATURE EN DESSOUS DE LAQUELLE IL EST RECOMMANDÉ (mais pas obligatoire en France) de monter des pneus hiver. En effet, en dessous de ce seuil, les pneus éte sont durcis, et ce faisant, perdent de leur efficacité.



Un flocon sur une montagne, c'est le symbole d'un pneu hiver.

20%

LES PNEUS HIVER COÛTENT 20 % PLUS CHER QUE LES PNEUS ÉTÉ.

Cela étant dit, alterner les deux types de pneus durant l'année permet de les faire durer plus longtemps. Et quatre pneus coûtent moins cher qu'une carrosserie à refaire.

200 €

C'EST LE PRIX DU PARABRAIS CHAUFFANT proposé en option sur la Ford Focus, toutes finitions confondues. Ça vaut le coup.

30 000

C'EST LE NOMBRE D'AGENTS DES DDE MOBILISÉS 24 H/24 à partir du mois de novembre, sur l'ensemble du territoire.

LA CONDUITE ▼

Certes efficaces, les pneus hiver n'invitent pas à outrepasser les règles de conduite élémentaires. Anticiper et rester vigilant plus qu'à l'accoutumée reste de mise. **Allonger les distances de sécurité est le principe de base, même si le bitume est sec** – mais froid. Sur la neige et le verglas, tout doux sur l'accélérateur, encore plus doux sur la pédale de freins et coups de volant brusques interdits. C'est encore plus vrai si la voiture n'est pas équipée de pneus hiver. Dans ce cas, les démarriages en côte s'effectuent en jouant de la pédale d'embrayage et en effleurant l'accélérateur.

Ensuite, passer le plus rapidement possible la seconde. L'autre principe de base, de fait, est de **maintenir le moteur en sous-régime en gardant la vitesse supérieure à l'habitude**. A cet effet, utiliser la commande séquentielle sur les boîtes automatiques quand elles en ont une. En dernière extrémité, serrer le frein à main et contrebraquer si jamais ça dérape. Dans tous les sens du terme. L'usage de l'antibrouillard arrière est interdit en cas de forte pluie, mais recommandé en cas de fortes chutes de neige. Ne jamais surchauffer l'habitacle, sous risque d'endormissement.



LES INFRASTRUCTURES ▼

L'Etat veille, ainsi que tous les services concernés, communaux et départementaux, avec pour épine dorsale les DDE (Directions départementales de l'équipement). Les autoroutes sous concessions sont à la charge des sociétés concessionnaires. **Sont traités en priorité les grands axes, mais sur les petites routes secondaires, la qualité du déneigement dépend de l'efficacité des municipalités.**

Les procédés sont connus. Salage préventif et curatif, sablage et raclage. Règle d'or, ne jamais dépasser une sableuse ou un chasse-neige en action.



LES PNEUS ALTERNATIFS

Pneus M+S

M+S pour "Mud + Snow", soit "boue et neige". Ces pneus équipent les SUV dotés d'une transmission 4x4, mécanique ou électronique. Ils s'utilisent toute l'année et sont efficaces sur les surfaces précaires. A cela près qu'ils ne sont pas tous des pneus hiver. Le pneu doit porter le marquage suivant: un flocon incrusté dans un pic montagneux.

Pneus All Seasons

C'est un mixte entre pneus été et pneus hiver qui évite d'avoir à alterner montage et démontage. Mais guère efficace sur sol gelé.

EN CHIFFRES...

17,2 %

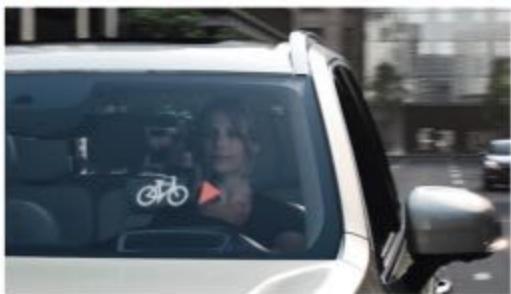
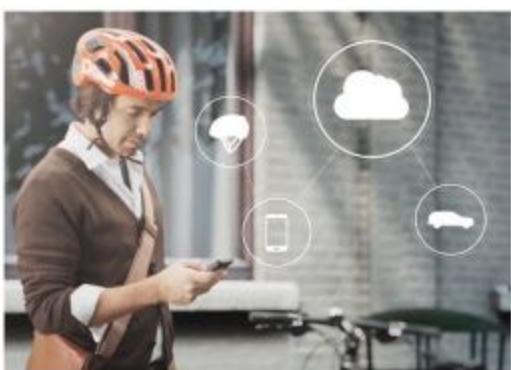
LES VENTES DE PNEUS HIVER ONT PRÉSENTÉ 17,2 % du marché global des pneus en 2013. Elles ont progressé de 18,2 % par rapport à l'année précédente, selon le Syndicat des professionnels du pneu.

1,9 million

LE NOMBRE DE TONNES DE SEL DÉVERSÉES SUR NOS ROUTES durant l'hiver 2009-2010. Un record, la moyenne habituelle s'établissant autour de 0,8 million de tonnes.

135 €

C'EST LE MONTANT DE L'AMENDE si les chaînes ne sont pas montées là où cet équipement est obligatoire. Perte d'un point sur le permis, et la voiture est immobilisée.



SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Moins de collisions avec les vélos ?

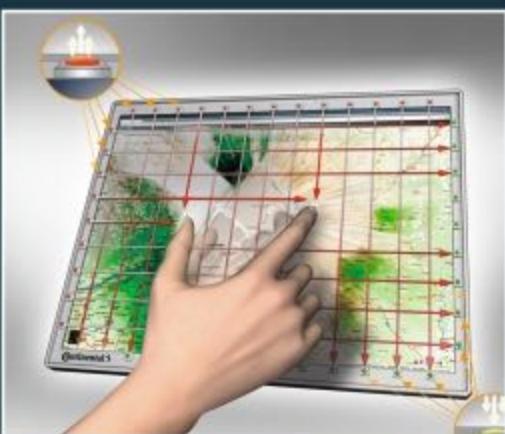
Connecter les automobilistes et les cyclistes, c'est l'idée de Volvo pour réduire la mortalité de ces derniers. Le constructeur suédois présente, au CES de Las Vegas (du 6 au 9 janvier), un prototype de casque muni d'un capteur qui, en liaison avec une appli mobile, permettra une communication bidirectionnelle avec les cyclistes. En cas de risque de collision, cycliste et automobiliste seront prévenus. Il n'est pas dit pour autant que les possesseurs de vélos, qui bénéficient d'une immunité quasi totale, seraient plus enclins à respecter le code de la route...

INNOVATION

Des écrans tactiles performants et peu coûteux

Grâce à deux rangées (une horizontale et une verticale) de diodes infrarouges, il est possible de transformer n'importe quel écran ou support en surface tactile multitouch, c'est-à-dire capable de reconnaître les commandes complexes de deux doigts simultanément,

comme un écran de smartphone. C'est du moins ce que promet Continental. Cela permettra d'obtenir à moindres frais des écrans tactiles de grande taille, compatibles, qui plus est, avec le port de gants. L'équipementier allemand annonce une mise sur le marché en 2017.



Deux rangées de diodes infrarouges permettent de transformer tout support en surface tactile.

[EN BREF]

PLUS DE 600 KM EN ÉLECTRIQUE

Tesla va proposer un nouveau kit aérodynamique, ainsi qu'un pack de batterie plus puissant (70 kWh contre 53 kWh) pour les propriétaires de son roadster. D'après la marque, l'autonomie de cette sportive 100% électrique dépassera ainsi les 600 km.



EPA/MAXPPP

SPYKER, C'EST FINI !

Le petit constructeur néerlandais de voitures de sport ne s'est pas remis financièrement du rachat de Saab en 2010 (revendu deux ans plus tard). Il vient hélas d'être déclaré en faillite.

TECHNO

Un rétroviseur révolutionnaire

En fin d'année 2015, Cadillac lancera la CT6, une berline qui sera équipée d'une caméra HD placée à l'arrière de l'auto, et dont l'image sera reproduite sur le rétroviseur central. L'avantage: un champ de vision augmenté de 300 % et la fin des angles morts. Il sera toutefois possible d'utiliser le miroir de façon traditionnelle, grâce à un bouton situé sous le rétroviseur.



“Il y a des propositions qui peuvent être faites sur des diminutions de tarifs pour les véhicules propres. Mais cela ne peut se traduire par le fait qu'il y aurait une pénalité ou une augmentation pour les véhicules diesel.”

Alain Vidalies, secrétaire d'État chargé des Transports, le 29 décembre 2014 sur RMC.

Au volant avec...

YVES PASQUIER-DESVIGNES

PRÉSIDENT DE
VOLVO FRANCE

“Le XC90 incarnera le premium non ostentatoire.”

Malgré la conjoncture, Volvo a poursuivi sa progression et a dépassé 12 000 unités en 2014. Une dynamique idéale à la veille du lancement du XC90.

L'Auto-Journal : Aviez-vous anticipé le succès du XC60 ?

Yves Pasquier-Desvignes : Le boom, qui est venu des entreprises, n'était pas prévu, mais on s'est ensuite organisé en réallouant des lignes de montage.

L'AJ : Douze ans de carrière pour le XC90. C'est trop long ?

Y. P.-D. : Oui, car sur une telle durée, il n'est pas possible de renouveler deux ou trois fois une clientèle. L'enjeu maintenant est d'aller

rechercher nos anciens clients qui sont partis chez les premium.

L'AJ : Le XC90 ouvre une nouvelle ère pour Volvo. Pourquoi ?

Y. P.-D. : Il affiche clairement le positionnement et les valeurs de Volvo. Le XC90 est à la fois le vaisseau amiral de la marque, avec tout ce qui se fait de mieux en motorisation, sécurité et connectivité, tout en conservant un design non ostentatoire.

L'AJ : Volvo va devenir une marque de SUV ?

Y. P.-D. : Il ne faut pas. Les volumes de V40 sont exactement au même niveau que ceux du XC60. On devrait pouvoir dire que Volvo est une marque de berlines compactes. On va travailler à faire mieux connaître le reste de la gamme.

L'AJ : 0 mort en 2020 dans une Volvo, c'est possible en supprimant le facteur humain ?

Y. P.-D. : Au contraire, c'est possible en intégrant tous les facteurs



La V40 est le modèle du catalogue qui a le plus grand potentiel de développement.



Derrière le succès du XC60, le reste de la gamme peine à exister.

OUI/ NON

Les clients savent-ils que Volvo appartient à un chinois ?

non

Est-ce que l'actionnaire intervient autrement qu'en investissant ?

non

Est-ce que l'image de Volvo est toujours associée aux breaks ?

non

Les clients étaient-ils attachés au moteur 5 cylindres ?

oui

humains et en se substituant à d'éventuelles défaillances.

L'AJ : Les systèmes électroniques sont-ils infaillibles ?

Y. P.-D. : Non, l'infaillibilité à 100 % n'existe pas, mais dans la mesure où ces systèmes ne sont pas offensifs mais défensifs, au pire, ça enlève un peu de protection.

L'AJ : Où se place le plaisir ?

Y. P.-D. : Être serein au volant, cela procure du plaisir. Les systèmes de sécurité ne sont pas intrusifs, ils prennent la relève en cas de danger.

L'AJ : Les clients sont-ils prêts à payer plus pour la sécurité ?

Y. P.-D. : Je ne pense pas. C'est un tout. La sécurité est un élément qui est un déclencheur final d'achat après l'image de marque et le design.

L'AJ : Quel bilan de votre expérience de vente par internet ?

Y. P.-D. : Il existe un pourcentage de clients qui ne passent que par le digital. Il ne faut pas les négliger, Volvo doit leur proposer une solution. Mais ça restera marginal.

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

Y. P.-D. : Hermès, car elle marie héritage et valeurs modernes. Elle utilise à la fois de la haute technologie et un savoir-faire manuel.

SES 3 VOITURES



**RENAULT 5
GTL**
La première



**VOLVO
XC60**
L'actuelle



**AUSTIN HEALEY
3000**
Le rêve

Sport
auto



NUMÉRO EXCEPTIONNEL

The image shows the front cover of a special edition magazine titled "Sport auto LE FILM". The cover features a red sports car at the top left. In the center, the word "LE FILM" is written in large, bold, black letters with yellow outlines. Below it, the "Sport auto" logo is displayed. A red circle with a white plus sign is overlaid on the right side of the cover. At the bottom, the text "LE MAGAZINE + DVD EXCLUSIF" is prominently displayed. To the left of the main cover, there is a circular inset containing the text "BONUS Porsche 918 & LaFerrari" and a small downward arrow icon.

Sport auto
N°136-5 Janvier 2015 7,90 €

LE FILM
LES STARS DE LA RÉDACTION À L'ESSAI !

BONUS
Porsche 918 & LaFerrari

1 HEURE DE VIDÉO - 22 SPORTIVES !

LE MAGAZINE + DVD EXCLUSIF

En vente chez votre marchand de journaux

Fournisseur officiel d'adrénaline depuis 1962

SCIENCE & VIE CROISIÈRES

Volcans, glaciers, chutes d'eau vrombissantes, canyon d'orgues basaltique, plages de sable noir, falaises peuplées d'oiseaux marins, et sources d'eaux chaudes d'un bleu laiteux aux vertus relaxantes...

Laissez-vous transporter dans un autre monde !

FAITES ROUTE VERS L'ISLANDE

Terre de feu et de glace

15 jours / 14 nuits

à partir de

2590€

EN PENSION COMPLÈTE

Au départ d'Amsterdam

Prix TTC /pers. en cabine double cat. IC.

Ferfort de séjour à bord inclus

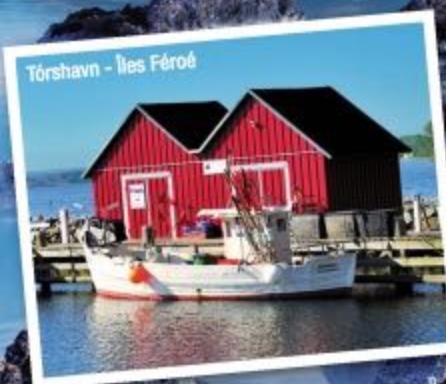
Ferfort boissons* à table inclus

EN PARTENARIAT AVEC :



DU 20 JUIN AU 4 JUILLET 2015 - ÉCOSSE - ÎLES FÉROÉ - ISLANDE - ÎLES SHETLAND

Sauf une sélection de boissons



À BORD DU COSTA FORTUNA



Auto-Journal Croisières vous propose, en collaboration avec le magazine Science & Vie "La croisière de la Science"

Pour vous, des conférences chaque jour avec au programme :

- **Yves Lancelot**, océanographe, abordera la naissance de l'Atlantique et la circulation océanique.
- **Michel Tognini**, astronaute, nous contera l'historique des vols habités et la gestion des missions spatiales.
- **Hervé Leyrit**, vulcanologue et docteur en géologie vous dévoilera « La vie d'un volcan, entre construction et destruction » ainsi que « La Terre active : que risquons-nous ? » séisme, éruption volcanique, tsunami, peut-on prévoir ces phénomènes et leurs conséquences ?

Et d'autres conférences et moments d'échanges en compagnie de Michel Chevalet, maître de cérémonie, Yves Sciamma et de Matthieu Villiers de la rédaction du magazine Science & Vie, à découvrir dans la brochure.

* Sauf cas de force majeure. Ce programme non contractuel est susceptible d'évoluer.

RENSEIGNEMENTS & RESERVATION AU :

01 41 33 57 57

Du lundi au vendredi de 8h à 19h et le samedi de 9h à 18h (prix d'un appel local)

OU SUR LE SITE :

<http://islande.scienceetvievoyages.com>

En précisant
le code avantage :
"AUTO JOURNAL"

Complétez, découpez et envoyez ce coupon à L'AUTO-JOURNAL - CROISIÈRE ISLANDE - CS 50273 - 27092 EVREUX CEDEX 9

OUI, JE SOUHAITE RECEVOIR GRATUITEMENT ET SANS ENGAGEMENT LA DOCUMENTATION COMPLÈTE
de la Croisière Science en Islande proposée par l'Auto-Journal Croisières.

Mme M. Nom :

Prénom :

Adresse :

Code postal : _____ Ville : _____

Date de naissance : _____

Tél. : _____ Email : _____

Oui je souhaite bénéficier des offres de L'Auto-Journal et de ses partenaires. Avez-vous déjà effectué une croisière (maritime ou fluviale) OUI NON

Conformément à la loi "Informatique et Liberté" du 6 janvier 1978, nous vous informons que les renseignements ci-dessus sont indispensables au traitement de votre commande et que vous disposez d'un droit d'accès, de modification, de rectification des données vous concernant. Cette croisière est organisée en partenariat avec Costa Croisières : Costa Croisière S.p.A. France - Atout France 092100081. L'Auto-Journal est une publication du groupe Mondadori France, siège social : 8 rue François Ory - 92543 Montrouge Cedex. Crédit photo : © Stock : Dieter Meryl. © Fotolia : World travel Images. © Costa Croisières.

SCIENCE & VIE
CROISIÈRES

Costa

C16SV1P AU

LA QUINZAINE DU SERVICE ESSAIS

L'équipe de L'Auto-Journal

LES ESSAYEURS



Guy L'Hospital



Méline Priam

Stany Meurer

Pascal Richard

LES TECHNICIENS



Frédéric Haas

Vincent Coppin



Comparatif VOLKSWAGEN PASSAT ■ p.50

“Avant de jouer les vedettes, il faut se faire belles !” *Yann Lefebvre*

10000 km BMW SÉRIE 2 ACTIVE TOURER ■ p.64

“L'Active Tourer sait se garer tout seul, mais il prend son temps.”
Guy L'Hospital



YANN LEFEBVRE

CHRISTIAN MARTIN

Tous les modèles à l'essai

BMW Série 2 Active Tourer.....	p. 64
Citroën C5	p. 52
Fiat Panda Cross.....	p.62
Ford Mondeo.....	p.56
Lexus NX.....	p.48
Mazda6.....	p.57
Mercedes-AMG GT S	p.40
Peugeot 508	p.54
Renault Laguna	p.53
Renault Twingo.....	p.77
Smart Forfour	p.76
Suzuki Kizashi.....	p.81
Volkswagen Passat.....	p.58

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



EN DIRECT DE MONTLHÉRY



CLÉMENT CHOULOT

“À l'opposé de la tendance actuelle, la nouvelle Ford Mondeo ne soigne pas son embonpoint et atteint les 1 700 kg. La consommation s'en ressent.”

Frédéric Haas

“La Volkswagen Passat conserve les mêmes dimensions extérieures que l'ancienne version, mais gagne 80 dm³ de chargement et offre 7 cm de plus aux places arrière. Bluffant !”
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 juge 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 Flowtronix précis au 100^e de litre. La base de données AJ compte plus de 5 000 modèles.

1^{er} essai XL

MERCEDES-AMG GT S ■ 4.0 510 ch ■ 152000 €*

NOUVEAU MODÈLE ■ Commercialisation mars ■ (*Malus inclus)

CHASSE GARDÉE

Pour sa deuxième création, AMG avance en terrain miné dans un segment où la 911 règne depuis toujours. Osé. Le moins que l'on puisse dire, c'est que ce n'est pas faire de la figuration. La GT S délivre d'emblée 510 ch et adore les virages. Enfin une ennemie à la hauteur de l'icône !

Par Julien Diez



AMG élargit son champ d'action et a en ligne de mire la reine 911. La version visée ? De manière officielle, la philosophie s'approcherait de la GTS.





Les prestations dynamiques atteignent le sommet de la catégorie, et la GT S n'a pas à rougir face à une 911. Un miracle. Jamais une AMG civilisée n'a été aussi agile et plaisante !



Édition bling-bling

Lors du lancement en mars et jusqu'à l'été prochain, la gamme s'enrichira de la traditionnelle Edition 1, bien équipée et cinquante. Sur la GT, cela se traduit par l'adoption d'un toit en carbone, d'un aileron fixe et d'une lame avant plus prononcée. L'équipement inclut également des ceintures rouges, des sièges baquets et un volant spécifiques. L'édition 1 est uniquement associée à la version "S" de 510 ch, à partir de 158 300 €. Lorsqu'elle disparaîtra, une autre déclinaison s'ajoutera à la gamme : la GT. Elle abaisse le ticket d'entrée à 124 900 € et voit sa puissance maximale réduite à 462 ch, en corrigéant la pression des turbos. La GT "bridée" serait tout de même capable de dépasser les 300 km/h et d'abattre le 0 à 100 km/h en 4 secondes !





PAS TENDRE

La GT dispose de série d'un amortissement piloté. Les réglages surprennent par leur fermeté et les répidations générées, y compris en Comfort. Mais notre "S" ajoute le pack Dynamic Plus, affermissant les trains.



ÉCORESPONSABILITÉ

Une GT de 510 ch peut avoir des pensées vertueuses ! Le start/stop en est la preuve. Surtout, il régale les tympans à chaque redémarrage. Il existe aussi un mode Croisière faisant tourner le V8 au ralenti...



AU PLAFOND

Surprise, la commande forcée de l'aileron aérien migre sur le plafonnier, à côté des warnings. Pratique en cas d'urgence ! Son emplacement pourrait poser problème pour la future version roadster...



ÉCRAN CLASSIQUE

À ce niveau, il est étonnant de retrouver un écran classique et mal intégré. Sa taille est respectable, mais il n'est pas tactile et rappelle le système existant sur une petite Classe A. Il se manie depuis le joystick.



PALETTES OBLIGATOIRES

Mercedes ne laisse pas le choix. En manuel, la boîte se commande uniquement depuis les palettes, cachées derrière le volant. Ce dernier, superbe et multifonction, se pare d'Alcantara en option séparée (500 €) ou incluse dans le pack Dynamica Plus (2250 €) et les garnitures Dinamica (5900 €).

EN FORME DE V8

Le tunnel proéminent est encadré de 8 boutons évoquant le V8. La molette la plus importante se situe en haut à gauche : les modes de conduite. Chaque mode agit sur la boîte, la direction, le moteur, l'échappement, l'accélérateur, la suspension et l'ESP.

Authentique GT

La filiation avec les membres de la famille Mercedes est évidente, comme les aérateurs accolés, l'écran fixe ou les commandes. Mais l'ambiance s'en détache et crée un sentiment d'exclusivité, à l'image du SLS. Comment ? Par l'amoncellement de matières nobles (cuir étendu, alu, carbone optionnels) ou le dessin de la planche de bord, très travaillé et se

prolongeant sur un énorme tunnel central. Les commandes tombent sous la main. La position de conduite de cette stricte 2 places se trouve en un clin d'œil. Entre l'assise au ras du sol, le confinement et la vue imprenable sur le long capot, le dépaysement est garanti. On n'a qu'une envie : presser le bouton Start sur le tunnel et écraser l'accélérateur !

DOUBLE LEVIER ?

Ne vous méprenez pas, le levier actionnant la boîte à double embrayage est en bas. Au-dessus, le gros joystick commande le système multimédia, de manière hachile, au besoin. Mais la moliète qu'il abrite est la bienvenue, histoire de faciliter les manipulations.

Les compteurs ne passent pas au tout-numérique. Et c'est tant mieux, afin de faciliter la lisibilité ! La partie digitale trône au centre et se paramètre depuis le volant. À noter que le contour jaune est optionnel.





La GT inaugure un V8 biturbo 4 litres à carter sec, placé en position centrale avant. Il est couplé à une boîte à double embrayage, rejetée à l'arrière pour équilibrer les masses.



Une belle surprise ! Le hayon abrite un coffre de 350 dm³, équivalent à celui d'une compacte, et surplombé d'une barre antirapprochement.



La position de conduite est parfaite et ces baquets optionnels offrent un excellent maintien.

En 2009, AMG s'est lancé dans la création de sportives développées et produites entièrement par ses soins. La spectaculaire SLS a essuyé les plâtres (10 000 exemplaires vendus), en s'attaquant aux supersportives. Elle a frappé très fort, mais elle a plus marqué les esprits par sa ligne et sa sonorité que par son comportement. La GT élargit le champ d'action et vise une catégorie très prisée, où la 911 domine les débats. La version visée ? De manière officielle, la philosophie s'approche d'une 911 GTS. Les accélérations, la vitesse maxi et le temps au tour sur la Nordschleife (7 mn 34 s) la rapprochent cette fois d'une 911 GT3. Quant à la puissance et au poids, ils avoisinent ceux d'une 911 Turbo.

Alors qu'il se contentait d'attirer l'attention au Salon de Paris, le coupé Mercedes la focalise dans les rues de San Francisco, où se déroule cette première rencontre. Les proportions dénotent dans le trafic et évoquent une SLS, à échelle réduite. La GT rampe sur le sol et occupe toute la voie. Contrairement à son ainée papillonnant, les portes ne se lèvent pas

au ciel, au grand dam de certains badauds. Qu'importe, le charme opère dès que les regards se croisent et il se prolonge à bord, en profitant d'une atmosphère aussi soignée que celle de la SLS. On retrouve des références à la gamme classique : aérateurs, commandes, écran fixe mal intégré et non tactile... Mais l'ambiance s'en éloigne, grâce à une multitude d'attentions. On est bien à bord d'une GT et non d'un coupé dérivé de la gamme. Rappelons, au passage, que le châssis en aluminium provient de la SLS, mais que le train arrière est inédit. Tant mieux, puisque celui de la Batmobile était guère rigoureux. Voyons si le cadet a assagi son popotin et s'il chante aussi bien.

PLEIN LES OREILLES !

Rassurez-vous, en bonne AMG, la GT gronde et provoque un séisme aux alentours. Le ton et le caractère sont certes moins percutants que ceux du célèbre 6,2 litres (atmosphérique). Mais le petit nouveau fait vibrer et s'avère attirant. Logique, il délivre 510 ch ! Alors, imaginez la version Black Series... Le V8 biturbo, né de l'association de deux 4 cylindres issus

- ▶ **PLUS**
- Équilibre
- Sonorité
- Performances

- ▶ **MOINS**
- Confort
- Nombreuses options
- Rétrovision

des 45 AMG, assomme dès les bas régimes, puis évolue de manière linéaire, sans flétrir jusqu'à 7 000 tr/mn. Le sifflement en provenance de la suralimentation, insérée au cœur du V, est inaudible. L'échappement actif se charge d'assurer l'ambiance, en pétaradant à tout va lorsque les valves sont ouvertes. Il fait également sursauter au lever de pied ou à chaque changement de rapport. Le bonheur, sachant qu'il sait aussi se mettre en sourdine sur long trajet. Le 4 litres ne se contente pas de chanter à tue-tête. Il génère de sacrées mises en vitesse, dignes d'une turbulente F-Type R. Le 0 à 100 km/h est annoncé en moins de 4 s, puis il ne lui faudrait que 12 s

Excepté sur l'édition 1, les GT s'ornent d'un aileron actif qui se déploie à 120 km/h ou à 70 km/h en mode Race.



Le V8 ne se contente pas de chanter à tue-tête. Il génère de sacrées mises en vitesse, dignes d'une F-Type R. Sur sa lancée, la GT S peut s'emporter au-delà de 300 km/h...



pour atteindre 200 km/h. Sur sa lancée, la GT S peut dépasser les 300 km/h... Et venir taper la bride à 310 km/h. Est-ce une blague ? L'instauration d'un limiteur à ce niveau peut paraître désappointant. Mercedes n'invoque pas la résistance des pneumatiques, mais la disparité entre les modèles. Il souhaite en effet uniformiser les performances, afin d'éviter la grogne des propriétaires.

En résumé, en un coup de gaz, le paysage se pixélise et le trafic paraît figé sur les routes de la côte Ouest. En levant le pied, un drôle de symbole s'affiche au tableau de bord : un voilier. Étonnant. Il s'agit en fait du mode Croisière de la boîte à double embrayage, qui se désolidarise et fait retomber le régime moteur au ralenti entre 60 et 160 km/h. Pourquoi pas, mais on a plutôt envie d'écraser l'accélérateur, de chasser le rupteur qui arrive trop vite et de jouer des palettes solidaires du volant. Heureusement, la Californie est un vivier de routes sinuuses plus splendides les unes que les autres. Pour les débusquer, comme partout dans le monde, il suffit de suivre des motards.

ÉQUILIBRISTE

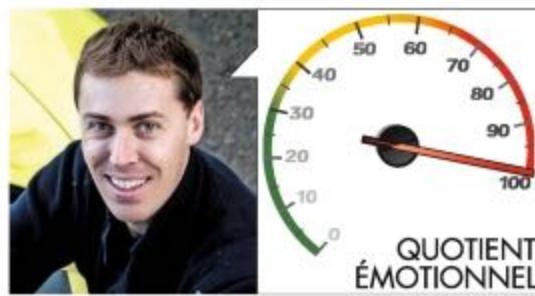
Une fois le Graal atteint, il suffit de basculer en mode Sport+ ou Race et d'apprécier. La suspension pilotée se verrouille. Les mouvements de caisse sont anéantis et le débattement est suffisant pour éviter les pertes de motricité. Le confort ? Disons qu'il est secondaire. Même en mode normal, les occupants sont secoués et les trépidations agacent. Il faut préciser que notre modèle d'essai dispose du pack Dynamic Plus (2 250 €), affermissant les trains, la direction et incluant des paliers actifs de boîte et de moteur. Les fragiles du dos doivent donc éviter de cocher cette case. Accessibles depuis le tunnel, les modes les plus sportifs libèrent aussi l'échappement qui en devient explosif. Les aides à la conduite lâchent du lest en Race, au point d'autoriser des dérives. L'aileron actif

se déploie plus tôt (70 contre 120 km/h) et se rétracte tardivement (30 km/h). La direction à pas variable, elle, en profite pour devenir plus tranchante, tout en produisant un effort linéaire et un excellent ressenti. Quant à l'accélérateur, il gagne en réactivité.

Enfin, la boîte, issue de la SLS et rejetée à l'arrière, s'adapte parfaitement à un rythme soutenu en Sport+. Mais l'envie de prendre la main est plus forte (Manuel), en Race tant qu'à faire. Les temps de passage diminuent (100 ms), quitte à créer de légers à-coups. Le conducteur est libre de ses actes et n'a plus qu'à se délecter. Les prestations dynamiques atteignent le sommet de la catégorie et la GT S n'a pas à rougir face à une 911. Un miracle. Jamais une AMG civilisée n'a été aussi agile et plaisante. Docile, prévenante, très équilibrée malgré le moteur avant, elle épate par son grip latéral et les vitesses de passage engendrées. En plus, la motricité met en confiance, comme le mordant et la résistance des freins en acier. La rencontre avec le gratin des GT européennes risque d'être sanglante.

L'avis de Julien Diez

La GT S a les moyens de lutter efficacement contre la 911. À ce titre, elle mérite un coup de chapeau. Les proportions sont atypiques. Le grip latéral est phénoménal. L'équilibre est bluffant pour un moteur placé à l'avant. Et la sonorité fait frémir. Carton plein !



julien.diez@mondadori.fr

Mercedes-AMG GT S 4.0 510 ch

LA TECHNIQUE

Issu de l'union de deux 2 litres des 45 AMG, ce V8 embarque toutes les technologies dernier cri : injection directe, deux turbos, distribution variable, carter sec...

Moteur / Transmission

Puissance maxi	510 ch à 6 250 tr/min
Couple maxi	650 Nm à 1 750 tr/min
Type	V8
Cylindrée / puissance fiscale	3 982 cm ³ / 41 CV
Transmission	aux roues arrière
Boîte / nombre de rapports	robotisée double embrayage / 7

Châssis

Direction	à pas variable, assistée
Diamètre de braquage	11,5 m
Suspensions AV / AR	triangles superposés et amortissement piloté
Freins AV / AR	disques ventilés et percés
Pneumatiques AV / AR	265/35 R 19 / 295/30 R 20
Roue de secours	kit anticrevaison

Dimensions / Poids

L / l / h / empattement	4,55 / 1,94 / 1,29 / 2,6 m
Poids / tractable freiné	1 570 kg / -

LA CONDUITE

Grâce à sa boîte rejetée à l'arrière, la GT offre un bel équilibre. L'efficacité est hors pair et les performances de premier ordre.

Performances*

0 à 100 km/h	3,8 s
Vitesse maxi	310 km/h (autolimitée)

LA VIE À BORD

Seuls deux occupants sont les bienvenus... Choyés, ils doivent composer avec une suspension ferme. Le coffre est accueillant et pratique, puisque doté d'un hayon.

Coffre*

Volume du coffre	350 dm ³
------------------	---------------------

LE BUDGET

Même si la boîte compte 7 rapports et que le V8 fait de gros efforts, la consommation annoncée est irréalistique. Le tarif se situe au niveau d'une 911 GT3. Et la liste des options est longue.

Prix	144 000 €
Loyer** (3 ans)	2 241 €/mois
Bonus / malus (CO ₂)	8 000 € (219 g/km)
Garantie	2 ans, km illimité

Équipements de série

Autobloquant piloté, aides au stationnement AV/AR, caméra de recul, indicateur de pression des pneus, rétroviseurs rabattables, pavé tactile, jantes de 19 et 20 pouces, sellerie cuir/Alcantara, GPS 3D...

Options

Pack carbone extérieur (4 750 €), pack Dynamic Plus (2 250 €), freins carbone/céramique (8 350 €), peinture jaune (7 600 €), cuir étendu et volant Dinamica (5 900 €), sièges Performance AMG (2 350 €), hi-fi Burmester 1 000 W (5 000 €)...

Consommations*

Mixte	9,4 l/100 km
Urbaine / Extra-urbaine	12,2 / 7,8 l / 100 km
Autonomie / Réservoir	770 km / 75 l

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

*Données constructeur. **Chiffre constructeur longue durée (apport 20 % du prix).

Pays de fabrication : Allemagne

LA NOTE TECHNIQUE



La GT S embarque un V8 dernier cri et volubile, capable de la propulser au-delà de 300 km/h. Et les prestations dynamiques se hissent au sommet de la catégorie. Châssis alu, boîte à l'arrière, elle innove même avec des silentblocs actifs de boîte et de moteur.

LES EXPERTS AJ

Le label haut de gamme de Toyota lance son premier SUV compact. Le NX a pour mission de faire sortir la marque de l'anonymat. En a-t-il les moyens ? Réponse avec nos experts.



Le style agressif cache un châssis rigoureux, un freinage efficace mais un tempérament paisible.

CHRISTIAN MARTIN



LEXUS NX

- 300H F-Sport 4WD ■ 55 890 €
- Bonus/Malus : 0 €



L'emplacement des batteries permet de ne pas empiéter sur le volume de coffre.



La belle habitabilité arrière, combinée à l'agrément de conduite en ville, ferait du NX un taxi idéal.





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



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



Ghislain Bacon
(Taxi)
► 20 ans d'expérience
► Des millions de kilomètres parcourus.

PORTRAITS CLÉMENT CHOULOT

“Ce SUV a tout pour plaire mais la boîte gâche tout.”

L'AVIS DU PILOTE

“Je me sens tout de suite bien dans cette voiture. On trouve facilement une bonne position de conduite. L'accueil est vraiment sympa mais je ne suis pas du tout convaincu par le pavé tactile du système multimédia. En suspension, c'est relativement ferme, ce qui engendre des rebonds.”

Je n'aime pas l'attaque de la pédale de freins, trop incisive, qui entraîne des à-coups. Heureusement, la décélération est efficace, on ne rentre pas trop tôt dans l'ABS et on garde du pouvoir directionnel sur le train avant. Mais le plus embêtant, c'est qu'à chaque accélération, j'ai l'impression d'être au guidon de mon Solex ! C'est dommage que le moteur s'emballe, car les reprises sont bonnes. Ce NX, c'est un paradoxe : en châssis, freins et ambiance intérieure, c'est top, mais l'agrément moteur/boîte est inexistant.”

Franck



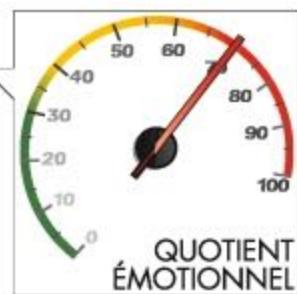
“Le NX attire les regards, c'est nouveau pour une Lexus.”

L'AVIS DE L'ESSAYEUR

“Lexus, label haut de gamme de Toyota, a longtemps brillé par sa discrétion... au point de se faire oublier. Heureusement, le constructeur a réveillé ses designers. Avec son style acéré – surtout en finition F-Sport –, le NX attire les regards, une première victoire pour ce modèle qui nourrit de grandes ambitions. En particulier celle de rivaliser avec les allemands. En prix, c'est réussi. La gamme du NX 300H commence à 39 590 € mais notre modèle s'affiche à 55 890 €, avec il est vrai un équipement sans faille. Côté consommation, le bilan est bon en moyenne (8 l/100 km), excellent en ville (7 l/100 km).”

Attention, en conduite sportive, l'appétit grimpe sensiblement. Dommage, au final, que le NX ne profite pas de la nouvelle génération de système hybride Toyota, prévue en 2015, qui l'aurait rendu encore plus attrayant.”

Mathieu



“Certains détails sont très soignés, d'autres bâclés.”

L'AVIS DU TAXI

“Pour commencer, bravo pour l'emplacement des batteries, bien pensé. Elles n'empêtent pas sur le coffre ni sur l'espace aux places arrière. Un bon point. En revanche, l'ouverture électrique du hayon est beaucoup trop lente. Concernant les matériaux, je suis partagé. Il y a à la fois du plastique moussé, du cuir surpiqué mais aussi des plastiques durs et lisses. Autre détail : l'horloge est très sympa mais l'affichage digital de la température semble échappé des années 80. Je suis vraiment très bien installé au volant. L'insonorisation est bonne et, en ville, le moteur reste discret quand il se met en route. A basse vitesse, c'est parfait mais dès qu'on accélère, le moteur se met à monter en régime... sans vraiment d'effet sur les performances. On en arrive même à se demander si la voiture n'a pas un problème !”

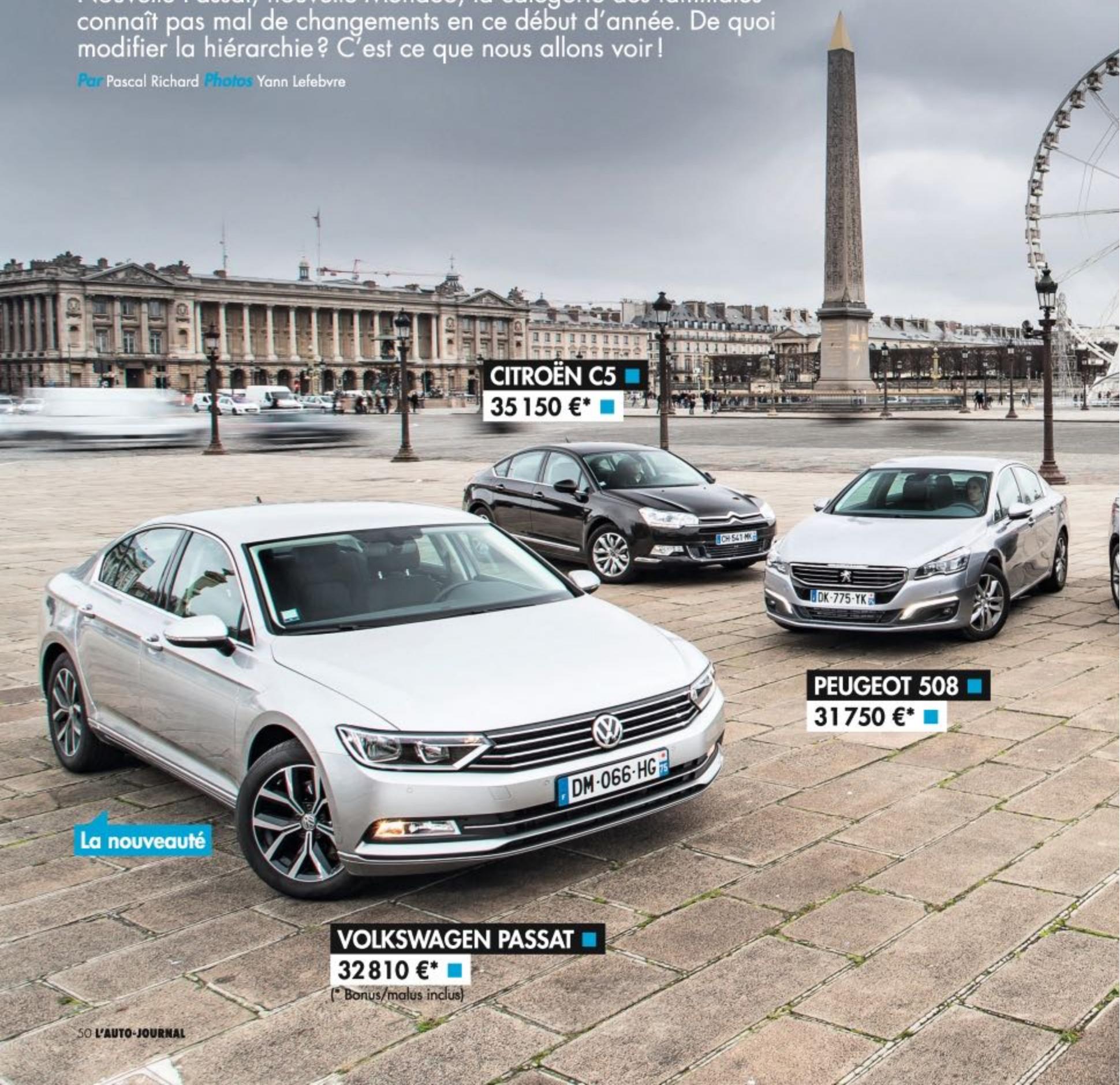
Ghislain



Le sens du partage

Nouvelle Passat, nouvelle Mondeo, la catégorie des familiales connaît pas mal de changements en ce début d'année. De quoi modifier la hiérarchie ? C'est ce que nous allons voir !

Par Pascal Richard Photos Yann Lefebvre



La nouveauté

VOLKSWAGEN PASSAT ■

32 810 €* ■

(* Bonus/malus inclus)

Aujourd'hui, lorsque l'on parle de familiales, on pense rarement aux berlines familiales. C'est curieux mais c'est ainsi. Les monospaces compacts et, plus encore aujourd'hui, les SUV sont passés par là... et ont raflé la mise ! Pourquoi ? Si, pour les monospaces, des raisons pratiques (modularité, rapport encombrement/habitabilité) peuvent être avancées, c'est en

revanche avant tout un phénomène de mode qui explique le succès des SUV.

Sauf que ni les monospaces ni les SUV n'arrivent à la cheville des berlines lorsqu'il s'agit de prendre en compte des notions telles que le confort et, surtout, le plaisir de conduite. C'est d'ailleurs sur ce thème que sont attendues de pied ferme les deux grosses nouveautés apparues fin 2014, à savoir la Volkswagen

Passat et la Ford Mondeo. Deux références que nous avons choisi d'opposer à trois françaises (C5, 508, Laguna) et une japonaise (Mazda6). Avouez que cette assemblée ne manque pas d'allure ! Et ne vous fiez pas à leur côté "jeunes filles de bonne famille" car pour triompher, ces six autos sont prêtes à se battre comme de vraies chipies !

En ce début 2015, les nouveautés ne manquent pas parmi les routières ; reste à savoir laquelle de nos six belligérantes s'en sort le mieux.





6e

2.0 HDi 140 ch Exclusive ■ 35 150 €* ■ (*Bonus/malus inclus)

CITROËN C5

La conduite

Il faut toujours quelques kilomètres pour se réacclimater à la conduite de la C5. Ça commence par ce volant à moyeu fixe bardé de boutons et de molettes, et puis, il y a surtout cette nonchalance. Sur une autre voiture, on pourrait rapidement être agacé par ce manque d'agilité, cette inertie mais, ici, ça passe. Pourquoi? D'abord parce que ce déficit de réactivité sur le plan dynamique n'est en aucun cas synonyme de manque d'efficacité. En effet, du point de vue de la tenue de route,

la C5 ne craint pas grand monde. Simplement, elle n'aime pas, mais alors pas du tout, être bousculée. Sur le plan mécanique, petite déception, la Citroën n'a pas droit au nouveau BlueHDI 150 ch qui fait le régale de sa cousine la 508. En effet, pour cause de grand âge sans doute, la C5 doit se satisfaire de l'ancien 2.0 HDi 140 ch. Une situation qui, heureusement, n'a pas une trop importante incidence sur l'agrément d'utilisation, qui reste toujours d'un très bon niveau.

La vie à bord

Larges fauteuils moelleux, dimensions généreuses au niveau des coudes, la C5 sait recevoir. À bord, si l'on met de côté l'espace aux jambes à l'arrière un peu juste pour une voiture de ce format, les passagers sont plutôt à leur aise. Dans le domaine du confort, ils n'auront guère de raisons de se plaindre tant la suspension de la grande Citroën est aux petits soins pour eux! Le conducteur, qui bénéficie bien sûr du même moelleux, devra en revanche composer avec une ergonomie toujours aussi fantaisiste. La finition, elle, reste d'un bon niveau.



La finition est d'un bon niveau mais l'ergonomie laisse vraiment à désirer.

Le budget

Si la C5 est l'auto la plus chère de notre comparatif, c'est que nous la présentons ici en finition haut de gamme (Exclusive) et qu'elle bénéficie par conséquent d'un équipement de série

Un confort haut de gamme, une tenue de cap impeccable: la C5 aime les grands espaces mais déteste être bousculée.

UN DÉTAIL À LA LOUPE



C'est la ouate!

À vos larmes: la C5 sera sans doute la dernière Citroën équipée d'une suspension oléopneumatique. L'Hydractive III n'a pourtant pas son pareil pour effacer les inégalités de la chaussée. Certes, l'aspect dodelinant de ce type d'amortissement en irrite plus d'un mais il est efficace et, surtout, il fait partie du patrimoine de la marque.

très complet (sièges à réglages électriques, GPS, caméra de recul...). La consommation pâtit un peu du manque de modernisme de la mécanique, mais dans des proportions qui restent toutefois raisonnables.

VERDICT

Attachante, la C5 possède un réel charme. En matière de confort, elle tient encore le haut du pavé mais elle commence à tirer la langue côté moteur, surtout comparée à des petites jeunes plus dans l'air du temps.



Sur le plan dynamique, la Laguna est encore dans le coup; en revanche, son habitabilité est un peu trop juste.

5e

dCi 175 ch Intens ■ 34 900 €* ■ (*Bonus/malus inclus)

Notre reportage photos a été réalisé avec une version initiale.

RENAULT LAGUNA

La conduite

Si le moteur de la Laguna se fait remarquer au démarrage – ce dont nous nous serions bien passés – il se distingue également par son tonus! Des six voitures réunies ici, la Renault est la plus puissante et on s'en rend compte tout de suite! Avec 175 ch sous le capot, contre 150 pour ses petites camarades, la Laguna affiche un beau bilan côté chrono. Mais est-elle pour autant la plus agréable à conduire? Eh bien, non! Un peu brutal, le moteur de la Laguna manque de souplesse.



La finition est correcte mais la présentation manque un peu de chaleur.

C'est dommage car par ailleurs, et malgré son grand âge (8 ans), la berline Renault propose toujours un bon bilan sur le plan dynamique. C'est d'autant plus vrai ici avec la présence du châssis 4Control (quatre roues directrices) – voir notre encadré – qui apporte beaucoup en matière d'agilité mais aussi de précision de conduite. Seul grief: le freinage manque un peu de mordant.

La vie à bord

La Laguna est, de loin, la voiture la plus compacte de ce comparatif. En longueur, elle rend 8 cm à la Passat et carrément 18 cm à la Mondeo! Mais est-elle pour autant la moins habitable? Eh bien... oui! Espace aux jambes à l'arrière, largeurs aux coudes, gardes au toit... sur tous ces chapitres, la Renault est à la traîne. Que voulez-vous, à l'inverse d'un être humain, une voiture ne grandit pas en vieillissant, et lorsqu'on naît petit... on le reste. Cela dit, la Laguna est également née confortable et elle l'est toujours! Un trait de caractère qu'elle doit à la qualité de son amortissement mais également à celle de sa sellerie. Pour ce qui est du coffre, la Renault n'est pas la mieux placée du point de vue du volume mais son hayon reste un avantage sur le plan pratique.

Le budget

Comme ses concurrentes, la Laguna dépasse la barre des 30 000 € et, dans le cas présent,

UN DÉTAIL À LA LOUPE



Contrôle total!

Le châssis 4Control propose quatre roues directrices fonctionnant grâce à un calculateur qui analyse en continu le comportement (vitesse, angle du volant...) et modifie, selon les besoins, le braquage des roues arrière. Jusqu'à 60 km/h, les roues braquent dans le sens opposé aux roues avant, au-dessus de cette vitesse, dans le même sens. Génial!

de beaucoup! Heureusement, la française a quelques excuses à faire valoir comme la présence de ses quatre roues directrices (de série) ou encore d'un équipement plutôt complet. On notera aussi que le tonus de sa mécanique n'engendre pas de conséquences trop fâcheuses sur son appétit.

VERDICT

En bout de course – elle sera remplacée dans les prochains mois –, la Laguna fait mieux que se défendre. Mais le manque de générosité de son habitacle et l'arrogance de son prix de vente la pénalisent lourdement.



Un restylage réussi,
une mécanique
talentueuse...
la 508 reste dans la
roue des meilleures.

3^e ex aequo

2.0 BlueHDI 150 ch Active ■ 31 750 €* ■ (*Bonus/malus inclus)

PEUGEOT 508

La conduite

Pas de surprise, malgré son récent restylage (septembre 2014), la 508 propose toujours le même tempérament... nonchalant ! Il est loin le temps des Peugeot virevoltantes mais parfois surprenantes ! Avec la 508, point de surprise à attendre : une fois inscrite dans une trajectoire, la grande Peugeot n'en dérivera plus ! Rassurante, efficace mais n'allez pas lui demander de sauter d'un virage à l'autre sans la prévenir un peu à l'avance ! En clair, si la 508 propose un comportement très serein, il

est aussi un peu pataud ! Et c'est dommage car on sent bien que le nouveau moteur diesel BlueHDI a bien envie d'en découdre ! Un peu bridé en reprises à cause d'un étagement de boîte un tout petit peu long, surtout sur les deux derniers rapports, il signe en revanche de beaux chronos en accélération.

La vie à bord

Si Peugeot a sensiblement fait évoluer la face avant de sa grande berline, il s'est en revanche montré nettement plus timoré en ce qui concerne l'intérieur. Peu ou pas de changements mais, globalement, il faut bien reconnaître que la 508 n'avait pas grand-chose à se reprocher, tant en matière de présentation que de finition. Soignée, la grande Peugeot rend également une copie sans fausse note concernant le confort. Dans ce domaine, la 508 s'appuie sur une sellerie de qualité et un amortissement qui assure une très bonne filtration des inégalités de la chaussée. L'habitabilité, malgré une valeur moyenne au niveau de l'espace aux jambes à l'arrière (23 cm), est plutôt généreuse.

Le budget

On peut féliciter la 508 2.0 BlueHDI 150 ch pour la sagesse dont elle fait preuve en matière de consommation (5,8 l aux 100 km en moyenne). Un beau résultat qui lui permet de revendiquer une autonomie de plus de



Finition et présentation sont soignées mais les espaces de rangement font défaut.

UN DÉTAIL À LA LOUPE



Pas encore parfait mais c'est mieux...

Doté d'un affichage plus lisible, le système de vision tête haute proposé par la 508 est aujourd'hui plus efficace que par le passé. Côté tarif, on est toujours dans les limites du raisonnable (410 € si prise seule, 300 € si associée au GPS) si bien qu'aujourd'hui, au vu des progrès réalisés par ce système, il est judicieux de se laisser tenter.

1 200 km. Pas mal. Du côté des équipements, si, aussi bien en matière de confort que d'habitabilité, l'essentiel est là, on regrette tout de même que la finition Active ne permette pas d'accéder à un choix d'options très large.

VERDICT

La 508 parvient sans peine à faire la course avec les nouveautés. Un résultat qu'elle doit en partie à son nouveau moteur BlueHDI, sobre et plaisant. Avec un comportement un peu plus alerte, nous aurions été comblés !

Auto Plus

Nouvelle collection ! *la suite !* LES GENDARMES



2015 DÉMARRE
SOUS LE SIGNE
DE LA BONNE HUMEUR !

Retrouvez toutes les semaines
vos Gendarmes préférés à travers
des nouvelles histoires
hilarantes et des situations
à se tordre de rire !



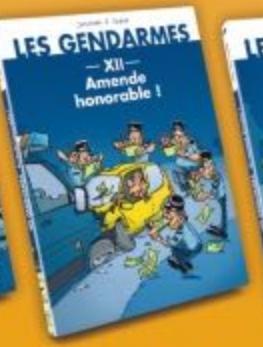
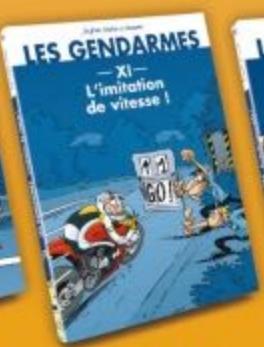
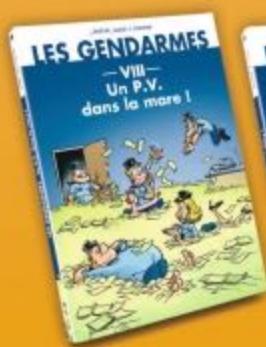
EN VENTE
DÈS LE 16 JANVIER

2,99^{*}
€
En + d'Auto Plus

BAMBOO
EDITION

édition limitée avec
planches Bonus

UNE BD CHAQUE SEMAINE AVEC AUTO PLUS



ACTUELLEMENT
EN VENTE

LE 16 JANVIER

LE 23 JANVIER

LE 30 JANVIER

LE 6 FÉVRIER

LE 13 FÉVRIER

LE 20 FÉVRIER

Le premier journal qui se met à la place du conducteur

Auto
Plus



3e ex aequo

TDCi 150 ch Titanium ■ 32000 €* ■ (*Bonus/malus inclus)

Pénalisée par son poids, la Mondeo consomme plus que ses rivales. Mais elle offre dans l'ensemble de bonnes prestations.

FORD MONDEO

La conduite

Malgré un format et, surtout, un poids pour le moins respectables (1 700 kg, soit 220 kg de plus que la Passat, c'est beaucoup), la nouvelle génération de Mondeo revendique de belles dispositions sur le plan dynamique. Bien amortie, elle se joue des virages avec une certaine aisance. Un comportement enjoué qui, du coup, fait regretter le manque de tonus du moteur. Accélérations et surtout relances sont un rien timides. Il faut dire que, dans ce domaine, le poids élevé de la bête n'est pas

précisément un atout. Heureusement, la commande de boîte de vitesses, à la fois douce et précise, permet de relancer la mécanique sans que les manœuvres de rétrogradage ne deviennent une punition. Au final et malgré ce petit manque de tonus, cette nouvelle Mondeo propose un bel agrément de conduite.

La vie à bord

Elle est grande cette Mondeo, grande dehors (4,87 m de longueur) mais aussi grande dedans. Ainsi, la largeur au niveau des coudes, à l'avant comme à l'arrière, se montre particulièrement généreuse. Cinq adultes peuvent donc prendre place à bord... et garder le sourire ! Partageuse, la Mondeo se révèle également soucieuse du confort de ses passagers. Dans ce domaine, cette 4^e génération est nettement plus convaincante que la précédente. Accueillante, prévenante, la Ford aurait donc tout bon sur ce chapitre ? En tout cas, ce n'est pas son hayon à commande électrique (livré de série sur la finition Titanium) qui abrite un coffre de 566 dm³ qui va lui faire perdre des points !



La finition de la nouvelle Mondeo nous a un peu déçus. Dommage car la présentation est agréable.

Le budget

On attendait beaucoup de la nouvelle Mondeo sur le chapitre du budget et, dans une certaine mesure, nous n'avons pas été déçus. Ainsi, l'auto propose le meilleur rapport prix/équipement de ce comparatif. Pour atteindre le

UN DÉTAIL À LA LOUPE



Enfin dans le coup !

Fini les écrans pas beaucoup plus grands qu'un timbre-poste, la nouvelle Mondeo reçoit un grand écran tactile de 8 pouces qui permet de piloter moult fonctions (téléphone, GPS, climatisation...). Ce qui a permis de faire la chasse aux boutons et, par conséquent, de simplifier l'ergonomie... qui en avait bien besoin !

même niveau d'équipement avec la Passat, il faut ajouter plus de 3 000 € d'options ! Mais la Ford se prend les pieds dans le tapis en affichant une consommation moyenne un peu plus élevée que la moyenne.

VERDICT

Bon bilan pour la Mondeo qui se replace dans le peloton de tête sur le plan dynamique et sur celui du confort. En revanche, elle aurait dû surveiller sa ligne, histoire de soigner le tonus et la consommation.



Un moteur tonique et sobre, un comportement alerte, la Mazda6 fait grand cas du plaisir de conduire.

2e

2.2 Skyactiv-D 150 ch Dynamique ■ 32450 €* ■ (*Bonus/malus inclus)

MAZDA MAZDA6

La conduite

Étonnante Mazda6... Elle est, avec la Mondeo, la berline la plus imposante de ce comparatif (4,87 m de longueur) et pourtant elle est aussi l'une des plus légères (1 513 kg). Au volant, ce rapport apaisé qu'elle entretient avec la bascule se traduit par une belle agilité et une réelle facilité à évoluer sur les parcours sinueux qui, généralement, ne sont pas les terrains de jeu préférés de ce type d'auto. Avec la Mazda6, les enfilades de virages sont plus une source de plaisir que d'angoisse ! Sur



La présentation et la finition sont perfectibles. La boîte automatique est en option à 2000 €.

autoroute, l'allonge du moteur est appréciable et il se montre à son avantage, tout comme la tenue de cap. Au final, sur le plan dynamique, on ne peut reprocher à la Mazda6 qu'un petit manque de mordant côté freinage puisque nous avons relevé des distances d'arrêt légèrement supérieures à la moyenne.

La vie à bord

"Bonjour tristesse", aurait dit Françoise Sagan en ouvrant la porte de la Mazda6 ! Une planche de bord au design bien peu inspiré, un joli camaïeu de noir... non, vraiment, le premier contact avec l'habitacle de cette auto n'est pas des plus chaleureux. Heureusement, la suite est moins déprimante. Très lisible, l'instrumentation cerclée de chrome apporte une petite (toute petite) note de sportivité assez réussie. L'habitabilité pour sa part ne manque pas de générosité et, globalement, le niveau de confort est bon même si, en matière de filtration, l'amortissement a encore quelques progrès à faire. Quant au coffre, il est assez vaste mais un peu trop profond, ce qui rend parfois difficile la récupération des objets les plus éloignés.

Le budget

Pas bradée, la Mazda6 – tout comme ses rivales du jour – franchit allègrement la barre des 30 000 €. Notez qu'en finition Dynamique, la panoplie d'équipements proposée est assez

UN DÉTAIL À LA LOUPE



Chacun sa vérité

Mazda nous prouve ici qu'un "gros" 2,2 l peut afficher une consommation au moins équivalente à celle d'un 2 l. Son secret ? Un taux de compression très faible pour un diesel (14:1), qui autorise un meilleur mélange air/carburant et l'emploi de pièces plus légères. Meilleure combustion, moins de poids. C'est gagné !

complète (GPS, avertisseur de changement de file...) mais ce n'est pas non plus Byzance. La consommation reste très sage avec 5,8 l aux 100 km en moyenne, ce qui est remarquable au vu des performances et de la cylindrée (2,2 l) du moteur.

VERDICT

Voilà une bonne surprise ! La Mazda6 est une auto très plaisante et son moteur diesel une réussite. Alerte, elle manque en revanche un peu de prévenance côté confort et sa présentation mériterait un peu plus de couleur.



1^{re}

2.0 TDI 150 ch Confortline ■ 32810 €* ■ (*Bonus/malus inclus)

La nouveauté

Le style de la nouvelle Passat est toujours très convenu. Les dimensions évoluent peu par rapport au modèle précédent.

VOLKSWAGEN PASSAT

La conduite

Si la Passat cru 2014 est entièrement nouvelle, le moteur que l'on vient de démarrer est une vieille connaissance. Sous le capot, on retrouve en effet le 2.1 TDI en version 150 ch. Pour des berlines de ce format, ce niveau de puissance est en quelque sorte un minimum syndical. Du coup, côté performances, on n'attendait pas de miracle de la part de la Passat. C'était sans compter le fait que la grande Volkswagen, contrairement à certaines de ses



Le coffre est très vaste (684 dm³) et son accès est facilité par la large découpe de la malle.

concurrentes, soigne sa ligne ! Ainsi, elle est la seule de ce comparatif à rester sous la barre des 1 500 kg (1 480 kg exactement). Chronomètre en main, cela se traduit par des accélérations assez franches et, surtout, des relances très toniques.

Finalement assez compacte pour une voiture de cette catégorie (4,77 m de longueur, c'est 10 cm de moins que la nouvelle Mondeo), la Passat n'est pas trop mal à l'aise en ville. Ce n'est certes pas son terrain de jeu favori mais, globalement, sa conduite n'est en rien une punition. Sortie des centres-ville, la grande Volkswagen donne sa pleine mesure. Sur autoroute, sa tenue de cap se révèle impériale – mais on n'en attendait pas moins d'une berline de ce calibre. Sur route en revanche, la Passat nous a surpris, et dans le bon sens : profitant là encore de son poids contenu, elle se montre très à l'aise dans les enchaînements de virages. Vive, équilibrée, très bien amortie, elle aborde les parcours sinuieux avec un si large sourire que celui-ci devrait déborder sur le visage de son conducteur !

La vie à bord

Et hop, une de plus ! C'est un peu ce que l'on se dit lorsque l'on s'installe à bord de cette nouvelle Passat. Une Passat de plus. Dit comme ça, cela semblerait presque péjoratif,

UN DÉTAIL À LA LOUPE



Le sens de l'accueil

Et si, à bord de la Passat, les meilleures places n'étaient pas celles de l'avant ? En effet, avec 34 cm d'espace aux jambes et 151 cm au niveau des épaules, on peut dire que la grande Volkswagen fait **grand cas du bien-être des passagers des places arrière**. Un constat qui vaut également pour **le volume du coffre (684 dm³)**, le plus grand de la catégorie.

et pourtant, il n'en est rien. Immédiatement à son aise, le conducteur trouve sans peine une bonne position de conduite. Les passagers, comme les bagages du reste, n'auront aucune peine à prendre place à bord de l'auto (*voir notre encadré*). Seul bémol : à l'arrière, le tunnel de servitude générera un peu l'occupant de la place centrale.

Bien installé, on aborde donc la route avec le sourire, un sourire qui va néanmoins se crisper le temps que le moteur monte en



Une présentation toujours très sérieuse et une finition sans la moindre faille. La position de conduite est facile à trouver.



L'instrumentation, très classique dans sa forme, propose une excellente lisibilité.



Facturé 1490 €, le système de navigation de la Passat se révèle simple d'utilisation.

En matière de confort, la Passat se hisse au niveau des meilleures et ce, quel que soit le type de parcours.



température. En effet, à froid, le 2 l TDI se montre toujours très bruyant. Une meilleure insonorisation serait la bienvenue, mais alors, le poids serait-il toujours aussi contenu ? Pas sûr. Quoi qu'il en soit, dès que la température normale de fonctionnement est atteinte, les choses rentrent dans l'ordre.

Si l'on vous dit que la finition est d'un très bon niveau, vous ne serez sans doute pas surpris. Dans le même ordre d'idée, question coloris, Volkswagen reste ici fidèle au... noir. Cela va du noir clair au noir foncé et ce n'est pas l'insert en alu qui court sur la planche de bord qui réchauffera l'ambiance ! En terme de confort, le bilan est très positif grâce à un amortissement qui filtre parfaitement les inégalités de la chaussée et une sellerie que

certains trouveront un peu ferme, mais qui maintient parfaitement le corps.

Le budget

Voilà un chapitre sur lequel la Passat roule un peu moins des mécaniques... En effet, si son prix de vente la place plus ou moins au même niveau que ses petites camarades, son équipement en revanche s'avère nettement moins généreux que celui de la Ford Mondeo ou encore de la Mazda6. Les Renault Laguna et Citroën C5 sont également mieux fournies mais elles sont aussi plus chères ! Pour mettre la Passat au niveau de ses principales concurrentes en matière d'équipement, la solution passe par la case options, ce qui ne manquera

pas d'alourdir sensiblement la note ! Heureusement que la grande Volkswagen se montre plus à son avantage lorsque l'on aborde le chapitre de la consommation. Là encore, la Passat tire avantage de son poids contenu pour revendiquer un appétit mesuré puisque nous avons relevé une très flatteuse moyenne de 5,8 l aux 100 km. Vu les performances, ce chiffre est d'un excellent niveau.

VERDICT

La Passat affiche un bon bilan dynamique. Alerte, elle se montre plaisante sur tous les terrains. Côté confort, sa belle habitabilité alliée à la rigueur de sa suspension font d'elle une familiale accomplie.



Le choix de Pascal Richard

VOLKSWAGEN PASSAT

La victoire de la Passat est assez nette. La Volkswagen revendique des prestations de haut niveau sur tous les chapitres (confort, habitabilité, performances, consommation, finition...). Derrière, on retrouve la Mazda6, qui concilie avec talent vie de famille, sobriété et une

pointe de sportivité. La Mondeo et la 508 se partagent la 3^e place, à un cheveu de la Mazda6. Cette dernière domine la Ford en consommation et propose un équipement plus riche que la Peugeot. Enfin, la Laguna et la C5, après avoir vaillamment bataillé, ferment la marche.

pascal.richard@mondadori.fr

CLASSEMENT GÉNÉRAL

	VW PASSAT	MAZDA MAZDA6	FORD MONDEO	PEUGEOT 508	RENAULT LAGUNA	CITROËN C5
La conduite	1 ^{re}	2 ^e	4 ^e	2 ^e	4 ^e	6 ^e
La vie à bord	1 ^{re}	4 ^e	2 ^e	2 ^e	6 ^e	5 ^e
Le budget	3 ^e	1 ^{re}	2 ^e	4 ^e	5 ^e	5 ^e

Comparatif LA VOLKSWAGEN PASSAT 1.9 TDI 150 ch FACE À SES RIVALES ■



1^{re}

La nouveauté



2^e



3^e
ex aequo



(*Bonus/malus inclus)



LES NOTES TECHNIQUES

Le 2 l TDI 150 ch rend ici une copie flatteuse tant en performances qu'en termes de consommation. Côté châssis, la Passat met l'accent sur le confort.



MAZDA MAZDA6

2.2 Skyactiv-D 150 ch Dynamique
32 450 €*

FORD MONDEO

TDCi 150 ch Titanium
32 000 €*



La Mondeo a un comportement à la fois équilibré et plaisant. Dommage que les relances et la consommation soient, à cause du poids élevé, un peu décevantes.

LA TECHNIQUE

Le BlueHDI de la 508 et le gros 2,2 l de la Mazda6 font forte impression, que ce soit en agrément de conduite ou en consommation, domaine où le 2 l TDI de la Passat est également bien placé. En outre, il est aidé par le poids contenu de la grande Volkswagen. À l'inverse, le moteur de la Mondeo doit supporter une charge bien plus élevée ! Enfin, on notera que les mécaniques de la C5 et de la Laguna vieillissent bien.

Moteur	Volkswagen Passat	Mazda Mazda6	Ford Mondeo	Peugeot 508	Renault Laguna	Citroën C5
Puissance maxi	150 ch à 3 500 tr/min	150 ch à 4 500 tr/min	150 ch à 3 500 tr/min	150 ch à 4 000 tr/min	175 ch à 3 750 tr/min	140 ch à 4 000 tr/min
Couple maxi	340 Nm à 1 750 tr/min	380 Nm à 1 800 tr/min	350 Nm à 2 000 tr/min	370 Nm à 2 000 tr/min	360 Nm à 2 000 tr/min	340 Nm à 2 000 tr/min
Type	4 cyl. en ligne turbo diesel					
Cylindrée	1 968 cm ³	2 191 cm ³	1 997 cm ³	1 997 cm ³	1 995 cm ³	1 997 cm ³
Puissance fiscale	7 CV	7 CV	8 CV	7 CV	9 CV	7 CV

Transmission	Volkswagen Passat	Mazda Mazda6	Ford Mondeo	Peugeot 508	Renault Laguna	Citroën C5
Type	aux roues avant	aux roues avant	aux roues avant	aux roues avant	aux roues avant	aux roues avant
Boîte / nombre de rapports	manuelle / 6	manuelle / 6	manuelle / 6	manuelle / 6	manuelle / 6	manuelle / 6

Châssis	Volkswagen Passat	Mazda Mazda6	Ford Mondeo	Peugeot 508	Renault Laguna	Citroën C5
Direction	à crémaillère, assistée					
Diamètre de braquage	11,7 m	12 m	11,9 m	12,3 m	11,5 m	12,4 m
Suspensions AV	pseudo-McPherson	pseudo-McPherson	pseudo-McPherson	pseudo-McPherson	pseudo-McPherson	pseudo-McPherson
Suspensions AR	essieu multibras					
Freins AV / AR	disques ventilés / disques					
Pneumatiques AV / AR	215/55 R 17	225/55 R 17	235/50 R 17	215/55 R 17	225/45 R 18	225/55 R 17
Roue de secours	kit anticrevaison	kit anticrevaison	roue golette	kit anticrevaison	kit anticrevaison	kit anticrevaison

Dimensions / poids	Volkswagen Passat	Mazda Mazda6	Ford Mondeo	Peugeot 508	Renault Laguna	Citroën C5
L/l/h / empattement	4,77 / 1,83 / 1,46 / 2,79 m	4,87 / 1,84 / 1,45 / 2,83 m	4,87 / 1,85 / 1,48 / 2,85 m	4,83 / 1,83 / 1,48 / 2,82 m	4,69 / 1,81 / 1,44 / 2,76 m	4,78 / 1,86 / 1,46 / 2,82 m
Poids / tractable freiné	1 480 kg / 2 000 kg	1 513 kg / 1 600 kg	1 700 kg / 1 800 kg	1 600 kg / 1 775 kg	1 618 kg / 1 500 kg	1 639 kg / 1 740 kg

LA CONDUITE

Les nouveautés font bonne figure. On regrette néanmoins que la Mondeo n'ait pas davantage surveillé sa ligne. Du coup, ses relances manquent quelque peu d'allant. Dans ce secteur, la Laguna fait parler la poudre, tout comme la Mazda6. Alerte, le TDI 150 ch de la Volkswagen revendique de bonnes accélérations. À noter qu'en ville, les diamètres de braquage de la 508 (12,3 m) et de la Mazda6 (12 m) sont particulièrement pénalisants.

Performances	Volkswagen Passat	Mazda Mazda6	Ford Mondeo	Peugeot 508	Renault Laguna	Citroën C5
1 000 m d. a.	30,5 s	31,2 s	31,6 s	31,1 s	30,3 s	32,6 s
Temps en 4 ^e pour dépasser un camion roulant à 90 km/h	9 s	9,6 s	9,8 s	9,5 s	8,8 s	10,8 s
400 m d. a.	16,8 s	17,2 s	17,3 s	17,1 s	16,6 s	17,9 s
Vitesse maxi	220 km/h	202 km/h	215 km/h	208 km/h	214 km/h	192 km/h

Reprises	Volkswagen Passat	Mazda Mazda6	Ford Mondeo	Peugeot 508	Renault Laguna	Citroën C5
90-130 km/h en 4 ^e /5 ^e /6 ^e	8 / 10,9 / 14,3 s	8,4 / 9,4 / 11,8 s	9,8 / 12,4 / 17,3 s	9 / 10,4 / 13,6 s	7,6 / 9,7 / 12,6 s	9,8 / 11,4 / 14,8 s
Temps en 4 ^e pour dépasser un camion roulant à 90 km/h	12,2 s	12,3 s	13 s	12,7 s	11,6 s	13,4 s

Freinages	Volkswagen Passat	Mazda Mazda6	Ford Mondeo	Peugeot 508	Renault Laguna	Citroën C5
Depuis 50 km/h	NC	11 m	NC	10 m	11 m	11 m
Depuis 90 km/h	NC	33 m	NC	32 m	33 m	32 m
Depuis 130 km/h	NC	68 m	NC	65 m	67 m	68 m

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

3^e
ex aequo



PEUGEOT 508
2.0 BlueHDi 150 ch Active
31 750 €*

5^e



RENAULT LAGUNA
dCi 175 ch Intens
34 900 €*

6^e



CITROËN C5
2.0 HDi 140 ch Exclusive
35 150 €*

LES NOTES TECHNIQUES



Le moteur BlueHDi est une réussite. Il donne du tonus à une 508 par ailleurs un peu nonchalante et qui, côté suspension, privilégie le confort à l'agilité.



Question puissance, la Laguna fait la différence et ses chronos sont excellents. Reste que ce bloc est un peu brutal et, surtout, moins frugal que les autres.



Toujours un rien débonnaire, la C5 n'a pas droit au nouveau BlueHDi, ce qui lui coûte quelques points en agrément de conduite. Son confort est très Citroën !

LA VIE À BORD

Si l'on met de côté la Laguna, qui est à la fois la plus compacte et la plus ancienne, toutes nos belligérantes affichent des dimensions intérieures généreuses ; de vraies familiales en somme ! À ce chapitre, la Passat se distingue notamment par son coffre immense. Pour le confort, la 508 et la C5 se démarquent nettement.

Habitabilité

	Volkswagen Passat	Mazda Mazda6	Ford Mondeo	Peugeot 508	Renault Laguna	Citroën C5
Longueur aux jambes AR	34 cm	30 cm	29 cm	23 cm	20 cm	20 cm
Largeur aux coudes AV	153 cm	153 cm	154 cm	152 cm	149 cm	155 cm
Largeur aux coudes AR	151 cm	150 cm	153 cm	148 cm	149 cm	149 cm
Garde au toit AV	99 cm	98 cm	99 cm	101 cm	99 cm	98 cm
Garde au toit AR	93 cm	91 cm	91 cm	92 cm	88 cm	92 cm

Coffre

	Volkswagen Passat	Mazda Mazda6	Ford Mondeo	Peugeot 508	Renault Laguna	Citroën C5
Volume	684 dm ³	532 dm ³	566 dm ³	509 dm ³	501 dm ³	534 dm ³
Seuil de chargement	70 cm	71 cm	64 cm	74 cm	74 cm	72 cm

Niveau sonore

	Volkswagen Passat	Mazda Mazda6	Ford Mondeo	Peugeot 508	Renault Laguna	Citroën C5
Au ralenti / 90/130 km/h	NC	47,4/64,4/69,6 dB	NC	47,4/64,7/68,7 dB	52,1/66,9/69,1 dB	NC

LE BUDGET

Avec son bon rapport prix/équipement, la Mondeo semblait devoir mettre tout le monde d'accord mais voilà que sa gourmandise lui joue un vilain tour. La Mazda6 en profite pour s'imposer. La Passat et la 508 manquent un peu de générosité côté équipement mais leur sobriété est réelle. La C5 et la Laguna ne sont pas loin derrière.

À l'achat

	Volkswagen Passat	Mazda Mazda6	Ford Mondeo	Peugeot 508	Renault Laguna	Citroën C5
Prix	32 810 €	32 450 €	32 000 €	31 750 €	34 900 €	35 150 €
Loyer* (2 ans, 20 000 km)	597 €/mois	656 €/mois	716 €/mois	542 €/mois	663 €/mois	505 €/mois
Bonus / malus (CO ₂)	0 € (106 g/km)	0 € (110 g/km)	0 € (115 g/km)	0 € (105 g/km)	0 € (118 g/km)	0 € (129 g/km)
Garantie	2 ans, km illimité	3 ans ou 100 000 km	2 ans, km illimité			

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

Équipements communs

6 airbags, aide au stationnement arrière, autoradio avec lecteur de CD-mp3, banquette arrière fractionnable, climatisation automatique, connexion Bluetooth, déclenchement automatique des phares et des essuie-glace, jantes alliage, ordinateur de bord, vitres AV/AR électriques, régulateur de vitesse, rétroviseurs électriques/dégivrants, volant ajustable dans les deux plans.

Options

	Volkswagen Passat	Mazda Mazda6	Ford Mondeo	Peugeot 508	Renault Laguna	Citroën C5
Aide au maintien dans la file	1180 € ⁽¹⁾	série (avertisseur)	série	-	-	950 € (avertisseur) ⁽⁴⁾
Arrêt automatique en cas d'obstacle	1180 € ⁽¹⁾	série	série	-	-	-
Caméra de recul	435 €	-	300 €	350 €	-	série
Ouverture des portes et démarrage sans clé	570 €	-	série	600 € ⁽³⁾	série	-
Peinture métallisée	620 €	500 €	700 €	630 €	620 €	630 €
Radar de stationnement AV	série	série	série	-	série	série
Sièges AV à réglages électriques/chauffants	-/-	-/série	2000 € ⁽²⁾	-/-	série/série	série/460 € ⁽⁵⁾
Sellerie cuir	-	-	2000 € ⁽²⁾	-	série (Alcantara)	1360 €
Système de navigation	1490 €	série	série	900 €	série	série
Toit ouvrant	-	-	1000 €	900 €	900 €	850 €

(1) Pack Drive Assist II, comprend également le détecteur d'angle mort avec fonction remise en ligne et fonction correction autonome de la direction, la reconnaissance des panneaux (si option GPS), le passage automatique feux de croisement/feux de route, la détection des piétons. (2) Options groupées, comprend les sièges chauffants. (3) Inclut le frein de stationnement automatique et l'aide au démarrage en pente. (4) Comprend également l'alarme antivol et les airbags latéraux AR. (5) Incompatible avec la sellerie, comprend le siège conducteur massant.

Consommations

	Volkswagen Passat	Mazda Mazda6	Ford Mondeo	Peugeot 508	Renault Laguna	Citroën C5
Moyenne	5,8 l/100 km	5,8 l/100 km	6,9 l/100 km	5,8 l/100 km	6,4 l/100 km	6,7 l/100 km
Ville	6 l/100 km	6 l/100 km	6,8 l/100 km	6,4 l/100 km	6,8 l/100 km	7,7 l/100 km
Route	5,9 l/100 km	5,8 l/100 km	7 l/100 km	5,8 l/100 km	6,5 l/100 km	6,5 l/100 km
Autoroute	5,6 l/100 km	5,7 l/100 km	6,7 l/100 km	5,2 l/100 km	5,8 l/100 km	6 l/100 km
Autonomie	1140 km	1070 km	900 km	1240 km	1030 km	1045 km
Capacité du réservoir	66 l	62 l	62,5 l	72 l	66 l	71 l

Pays de fabrication

	Allemagne	Japon	Espagne	France	France	France

Baroudeur de poche

La Panda 4x4 fait le bonheur des montagnards depuis plus de trente ans. En version Cross, elle joue la carte de la séduction tout en renforçant ses aptitudes au tout-terrain.

Par Pierre-Louis Champeaux Photos Nicolas Soler

Une taille au-dessus

De série, la version Cross s'équipe de pneus M+S "toutes saisons" en 185/65 R15. Elle peut toutefois recevoir en option gratuite les 175/65 R15 traditionnels qui équipent les autres Panda 4x4. Un choix judicieux pour ceux qui s'aventurent rarement hors bitume, les distances de freinage étant plus courtes avec les gommes "été."



Déguisement crédible

Boucliers spécifiques, plaques de protection, bandes latérales et barres de toit argentées, antibrouillards intégrés (et surélevés), la Panda Cross soigne ses atours autant qu'elle protège sa carrosserie. Bon point, l'angle d'attaque passe de 21° (sur la version 4x4) à 24°. La garde au sol, elle, ne bouge pas et reste fixée à 16 cm avec le moteur diesel Multijet.

Montée en gamme

La Cross justifie son surcoût de 2000 € par rapport à la 4x4 Rock par une dotation d'équipements enrichie. Mais toujours pas de GPS intégré, même en option :

il faut passer par la case accessoire pour bénéficier d'un TomTom à fixer sur le dessus de la planche de bord. Elle profite en outre d'une sellerie mixte cuir/tissu et de garnitures intérieures spécifiques. De quoi améliorer la présentation, même si quelques détails de finition restent perfectibles (découpe de la moquette, plastiques durs).



Surcroît de puissance

Que ce soit avec le 0.9 TwinAir ou le 1.3 Multijet, la Panda Cross offre 5 ch de plus que son homologue 4x4. Avec 90 ch en essence (boîte 6 vitesses) et 80 ch en diesel (qui reste associé à une transmission à 5 rapports), les performances annoncées sont légèrement supérieures. Dans les faits, elles sont quasi-identiques, tout comme la consommation et les rejets en CO₂. Mais si les chiffres sont corrects, on déplore toujours le manque de nerf du petit Multijet en dessous de 1 600 tr/mn.

La Panda grimpe aux arbres !

Exclusivité de la Cross, le système Terrain Control, avec blocage électronique du différentiel offre 3 modes : automatique, 4x4 permanent et Hill Descent Control.

Le 1^{er} envoie par défaut 98 % du couple aux roues avant, l'essieu arrière n'étant sollicité qu'en cas de besoin.

Le 2nd, actif jusqu'à 50 km/h, permet d'accélérer le transfert du couple et le blocage (électrique) du différentiel.

Enfin, le Hill Descent Control gère le freinage dans les pentes raides.



L'avis de Pierre-Louis Champeaux

Une bonne bouille, un surcroît d'équipements bienvenu et ce qu'il faut pour améliorer les aptitudes au tout-terrain, le cocktail proposé par la Cross est séduisant, surtout à ce tarif. Un petit bonus de couple à bas régime et, pourquoi pas, un 6^e rapport, permettraient d'améliorer un bilan déjà positif.



pierre-louis.champeaux@mondadori.fr

Panda 4x4 Cross 1.3 Multijet 80 ch

LA TECHNIQUE

En version Cross, la Panda offre 5 ch de plus qu'en 4x4, et s'équipe d'office de pneus M+S.

Moteur / Transmission

Puissance maxi	80 ch à 5 750 tr/mn
Couple maxi	190 Nm à 1 500 tr/mn
Type	4 cylindres en ligne, turbo diesel
Cylindrée / Puissance fiscale	1 248 cm ³ / 5 CV
Transmission	intégrale
Boîte / nombre de rapports	manuelle/5

Châssis

Direction	à crémaillère, assistance électronique
Diamètre de braquage	10 m
Suspensions AV / AR	pseudo Mc Pherson / essieu semi-rigide
Freins AV / AR	disques ventilés / tambours
Pneumatiques AV / AR	185/65 R 15 M+S
Roue de secours	kit anticrevaison

Dimensions / Poids

L / l / h / empattement	3,71 / 1,67 / 1,66 / 2,30 m
Poids / tracteur freiné	1 155 kg / 900 kg

LA CONDUITE

Un peu court à bas régime, le 1,3 Multijet est ensuite plus à son aise dans un véhicule compact et maniable.

Performances*

1000 m d.a.	35,7 s
90-130 km/h en 4 ^e /5 ^e	13 / 16 s
Vitesse maxi	152 km/h
Freinage à 50/90/130 km/h	11 / 35 / 77 m

LA VIE À BORD

L'habitacle, spacieux au regard de l'encombrement réduit de l'auto, profite ici d'inserts de couleur qui égagent agréablement l'ambiance.

Coffre*

Longueur aux jambes AR	22 cm
Largeur aux coudes AV / AR	134 / 134 cm
Volume de coffre	255 dm ³
Au ralenti / 90 / 130 km/h	49,1 / 66,4 / 70,9 dB

LE BUDGET

S'agissant d'une 4 roues motrices, le tarif est vraiment très abordable. En prime, l'équipement s'avère particulièrement complet.

Prix	19 540 €
Loyer** (2 ans, 20 000 km)	455 €/mois
Bonus / malus (CO ₂)	0 € (124 g/km)
Garantie	2 ans km illimité

Équipements de série

4 airbags, ABS, aide au démarrage en côte, antibrouillards, Bluetooth, clim auto., ESP, jantes alu 15 pouces, radio CD-mp3 avec commandes au volant, rétroviseurs électriques dégivrants, sellerie cuir/tissu, siège conducteur réglable en hauteur, vitres AV électriques, volant cuir...

Options

Airbags latéraux AV (250 €), banquette AR 3 places (100 €), peinture métallisée (470 €), radar de recul (300 €), siège passager rabattable (100 €), vitres AR surteintées (150 €)...

Consommations

Moyenne	6,3 l/100 km
Ville / Route / Autoroute	6 / 5,9 / 7,1 l/100 km
Autonomie / Réservoir	556 km / 35 l

■ bon ■ moyen ■ mauvais dans sa catégorie

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

Pays de fabrication : Italie

LA NOTE TECHNIQUE



Au blocage électronique de différentiel de la 4x4, la Cross ajoute une aide à la descente bien pratique pour évoluer en tout-terrain. Sous le capot, les évolutions sont plus minces.

Essai 10 000 km **BMW SÉRIE 2 ACTIVE TOURER** ■ 218d 150 BVA Luxury ■
39 100 €* ■ **NOUVEAU MODÈLE** ■
(*Bonus/malus inclus)



Entreprendre un long périple au volant d'un monospace diesel traction avant n'a rien d'extraordinaire en soi. Sauf quand celui-ci porte le blason BMW.

Par Guy L'Hospital
Photos Christian Martin

UN MOIS EN **BMW Série 2** **Active Tourer**





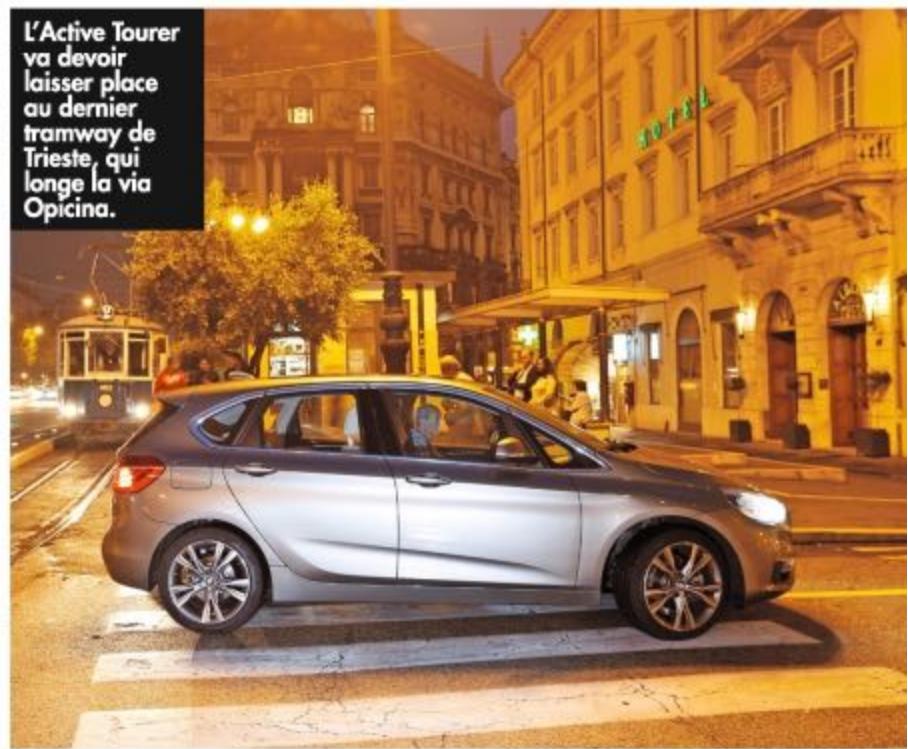
Premières neiges dans le Tyrol: avec une propulsion, nous n'aurions jamais osé nous aventurer jusqu'ici.



Jamais un 10000 km sans prendre un ferry: c'est une tradition à l'AJ. Celui-ci nous ramènera de l'île de Cres (Croatie) en Istrie.

Chez BMW, on a déjà connu de plus belles carrosseries ! Plus pratiques ? C'est déjà moins évident.

L'Active Tourer va devoir laisser place au dernier tramway de Trieste, qui longe la via Opicina.



Le monospace n'aimante pas les regards. Sauf celui du poète irlandais Joyce, qui vécut à Trieste.



Démarrage en trombe, le monospace BMW éprouve quelques problèmes de motricité.



Un bon essai 10 000 km commence toujours par une étape d'endurance. Tous les essayeurs de *L'Auto-Journal* vous le diront. Encore frais, conducteur et passager peuvent mesurer beaucoup de choses sur un nouveau modèle, parfois même l'essentiel. Pendant que la Serie 2 s'offre une première toilette dans une des stations-service de la banlieue de Modène, l'inénarrable photographe Bibi et moi-même entamons notre première discussion philosophique: "Pas mal cette BM! Je ne sais pas, toi, mais pour moi, les premiers 1 200 km sont passés comme une lettre à la poste. Pas grand-chose à lui reprocher si ce n'est l'absence de soutien lombaire et de réglage électrique des sièges (on est tout de même dans une BMW!)". Direction, comportement, mécanique, la première impression est bonne. "De profil, je commence même à la trouver belle", insiste le photographe. Il faut dire qu'il fait nuit depuis longtemps... Lendemain, première heure. Le moteur tourne pendant que nous chargeons les bagages. Un beau bruit de tracteur, ce 21 diesel.

C'est bizarre, cela ne nous avait nullement frappés la veille. Toutes portes fermées, les choses rentrent rapidement dans l'ordre. Ce qui prouve une chose: BMW n'a pas mégoté sur l'insonorisation de l'habitacle. De toute évidence, le Serie 2 Active Tourer n'a pas l'intention de prêter facilement le flanc à la critique. Le message est clair: traction avant ou pas, monospace ou non, l'Active Tourer reste une vraie BMW.

PRÉCISION DE CONDUITE ET CONFORT

La direction tout électrique règne en maître sur un train avant incisif, toutes les commandes d'une manière générale sont précises et il ne faut pas hésiter à bousculer ce monospace compact pour espérer déceler une quelconque prise de roulis. Pour autant, soyez rassuré, le confort de suspension n'a pas été sacrifié sur l'autel de la précision de conduite. Pas du niveau d'un C4 Picasso ou d'un Scénic mais la fermeté de l'amortissement ne met pas en péril la filtration des plus petits défauts. La Serie 2 se contente de roues de 17 pouces et

ÉQUIPEMENT

Toujours avec ma BM

BMW propose une application gratuite ConnectedDrive (à télécharger sur son smartphone) qui permet de connaître à tout moment les dernières informations de bord (consommation moyenne, autonomie...).



Lorsque le smartphone est relié à la voiture via le câble USB, elle permet de profiter des radios numériques, de se brancher sur son compte Deezer, de se connecter sur Facebook ou Twitter.

Grâce au Smart Opener, ouverture et fermeture du hayon peuvent être commandées par un simple balayage du pied sous le bouclier.





Le monospace BMW n'a rien d'un légume. Avec le diesel de 150 ch et la boîte auto 8, il marie confort et agrément de conduite.

délaissé les pneus à roulage à plat de type Runflat, peu réputés pour faciliter le travail de filtration. Le confort général doit beaucoup à la sellerie qui, malgré l'absence de soutien lombaire et de réglages électriques, propose un bon maintien et permet au conducteur d'ajuster au millimètre sa position de conduite. L'Active Tourer offre une grande amplitude à ceux qui désirent dominer la route comme à ceux qui préfèrent rester assis assez bas. Dommage que la tringlerie de réglage en longueur soit aussi peu discrète qu'élégante.

À défaut de soigner l'impression d'espace, l'Active Tourer peut compter sur l'ambiance



Le port de Trieste a eu sa période de gloire. C'était avant ! Les photographes adorent...

intérieure pour contenir l'ensemble des occupants. À l'achat, il est aisément de modifier la teinte des cuirs qui recouvrent les sièges, une partie des contre-portes et de la planche de bord. Les possibilités d'incrustation (bois précieux, chrome, aluminium...) sont nombreuses, tout comme les options, qui permettent de parfaire un niveau d'équipements déjà très correct.

JOUER AVEC LE SYSTÈME : UN RÉGAL

C'est de nuit que nous foulons la frontière italo-croate pour rejoindre notre premier port de destination, Rijeka. Depuis la commande iDrive, nous n'hésitons pas à afficher, via l'écran central, la trentaine d'hôtels disponibles dans les environs. Une fois notre nid réservé, il ne me reste plus qu'à jouer avec le système : changer la couleur de l'éclairage d'ambiance, consulter les derniers tweets de mes abonnements, vérifier la météo (hélas peu réjouissante du lendemain).

Comme charmant port de pêche, Rijeka se pose là. La troisième ville de Croatie et première d'Istrie montre un visage en demi-teinte et il faut bien le GPS pour se sortir du dédale de ruelles en sens unique. Une place devant l'hôtel, c'est le moment de tester l'assistance aux créneaux. Si la commande de cette fonc-

“L'amplitude de réglage de l'affichage tête haute m'est apparue insuffisante ! En revanche, bravo pour l'assistant d'embouteillage.”

Florian Chopin, rédacteur Nouveautés



Sur les îles d'Istrie, les routes sont désertées en cette fin d'année. Idéal pour pousser le moteur.



CONTRÔLE SÉCURITÉ
Tous les systèmes de sécurité dynamique peuvent être activés ou désactivés via ce bouton : avertisseur de risque de collision, alerte de franchissement de ligne, surveillance des piétons.



150 € LA PAIRE
Il existe deux lignes d'option pour la boîte automatique, avec ou sans palettes au volant. Nous vous conseillons la seconde, même s'il faut compter un supplément de 150 €.



SIRI, ES-TU LÀ ?
Outre la commande vocale classique essentiellement utilisée pour une recherche dans le répertoire téléphonique, une fonction Siri est disponible lorsqu'un iPhone (4S ou plus) est branché.



UTILE ET EN COULEUR
Affichage tête haute simplifié mais encore très utile. Les informations (vitesse, limitation, navigation, média) sont transcrrites en couleur sur une lameille de plexiglas amovible. L'amplitude de réglage est insuffisante.



DE PLUS EN PLUS TACTILE

Pas d'écran tactile chez BMW, mais un pavé d'iDrive et des touches d'autoradio qui réagissent lorsqu'on les effleure et qui permettent d'enregistrer stations, lieux de destination ou infos du répertoire.



SANS LES MAINS
Un unique bouton pour lancer la recherche de place disponible et l'assistance aux crémoneaux. En revanche le système manque de réactivité. En fait, on s'en passe assez vite!

Cadre familial

L'amplitude de réglage en hauteur de l'assise conducteur est étudiée pour que chacun s'y retrouve : ceux qui veulent être assis au ras du sol comme dans une BMW ou ceux qui apprécient la position haute façon monospace. La sellerie est ferme et fine et finit par manquer de confort à la longue. La tringlerie de réglage de longueur d'assise est indigne

d'une voiture de ce prix. La finition pourrait elle aussi être davantage soignée, même si l'ambiance intérieure, par la sellerie cuir, les incrustations, l'éclairage d'ambiance, rend l'habitacle particulièrement agréable à vivre. Les rangements sont nombreux mais tous très petits. Modularité élaborée mais habitabilité juste suffisante.



Avec l'affichage tête haute, l'instrumentation est de moins en moins utilisée. Elle reste pourtant d'une lisibilité exemplaire.

“Quand on a deux enfants à installer à l’arrière, l’accès et la modularité ont une grande importance. Bon point pour la Série 2 !”

Stéphanie Cambier, service Convoyage

tion (un unique bouton) est simplissime, l’efficacité n’est pas au rendez-vous ; en tout cas, on trouve beaucoup mieux sur des modèles moins huppés comme le Peugeot 2008 ou le C4 Picasso. En revanche, il convient de louer l’ouverture électrique du hayon avec fonction Smart Opener (un mouvement du pied sous le bouclier permet de lancer la manœuvre).

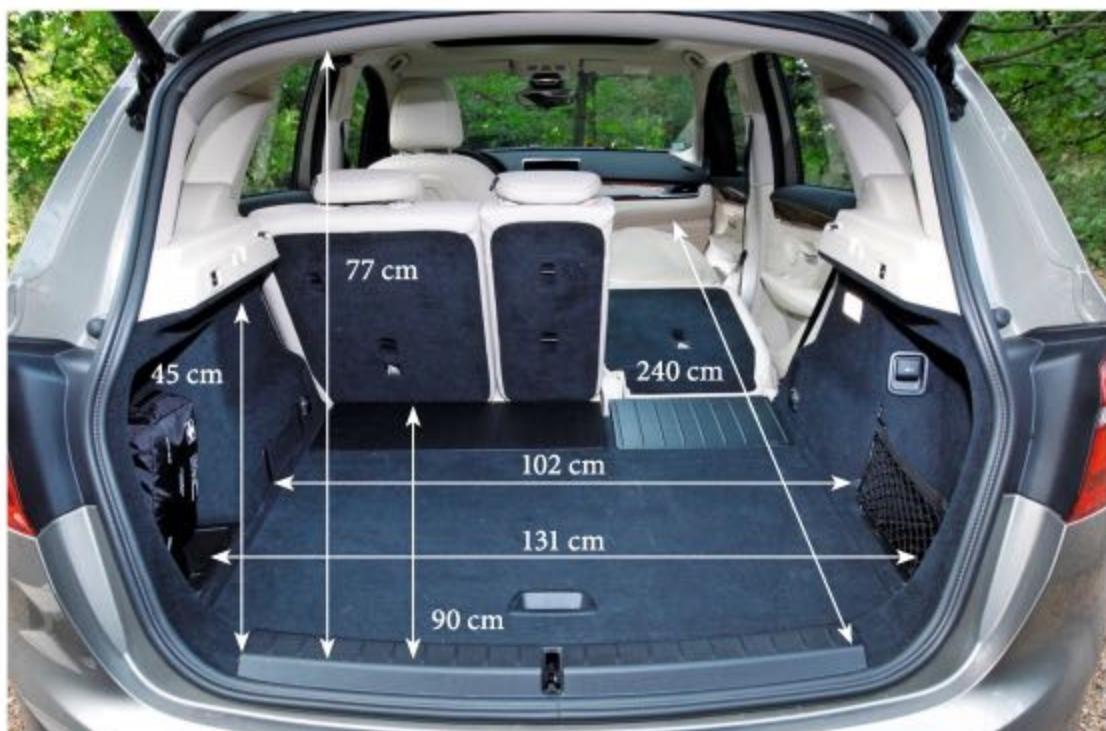
MODULABLE ET PRATIQUE

Toutes banquettes avancées, dossiers positionnés à la verticale, le coffre et son logement intérieur peuvent accueillir jusqu’à 492 dm³ de bagages. “Tu vois, non seulement elle est belle, plaisante Bibi, mais en plus elle est pratique !” Impression que confirmeront nombre de conducteurs. Ceux qui ont voyagé avec femme et enfants l’ont souligné. Certes, pour que chacun puisse prendre ses aises, mieux vaut reculer au maximum la banquette arrière. Une fois cette opération réalisée, l’espace aux jambes dépasse les 30 cm mais le coffre ne peut accueillir que 417 dm³.

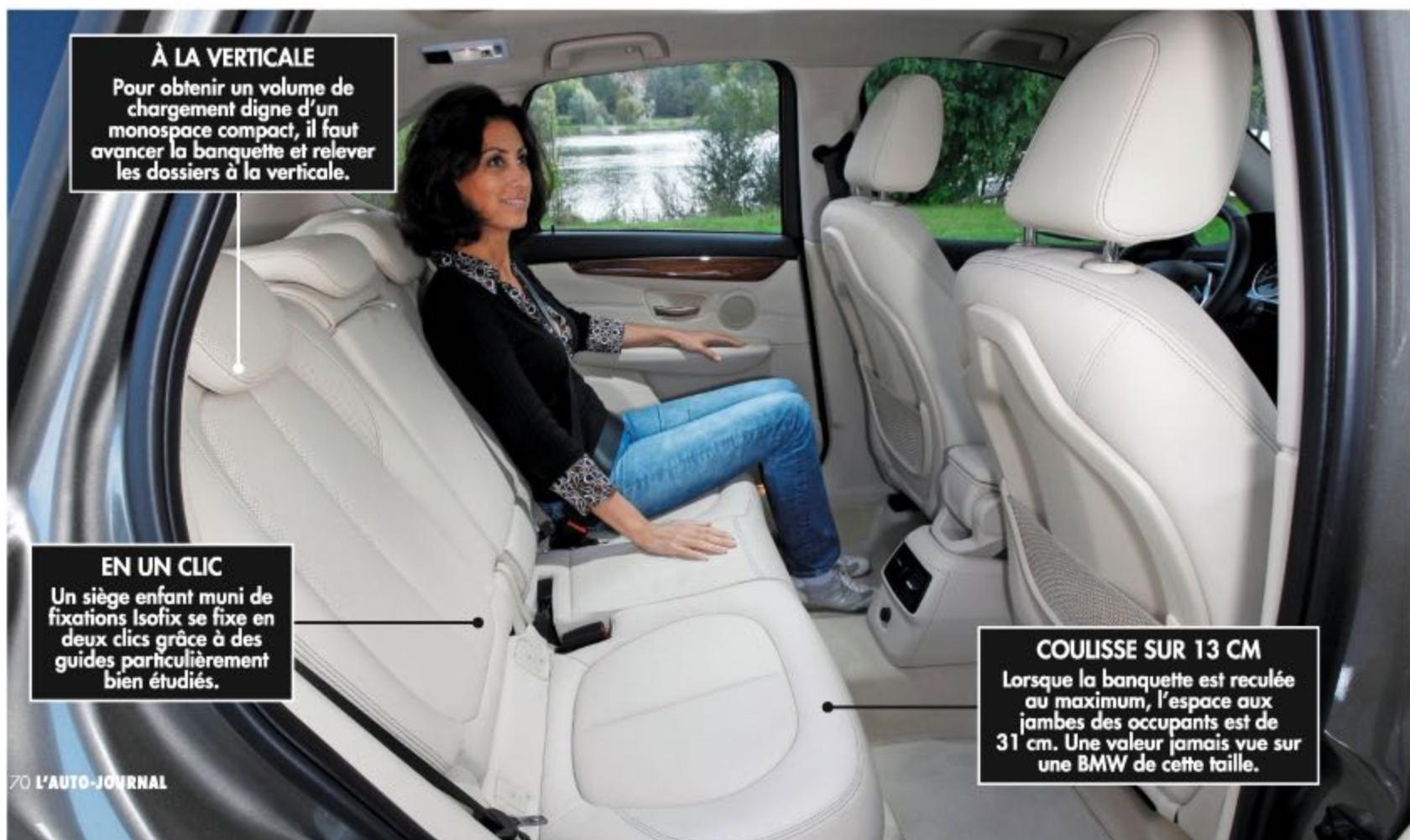
L’aube se lève sur Rijeka mais les nuages gris persistent. Les îles de Krk et Cres nous re-



En option, contre 200 € (à condition de ne pas opter pour les réglages électriques), le dossier de siège passager peut se rabattre ; ce qui permet d’embarquer de longs objets de plus de deux mètres.



Le coffre est fait de formes géométriques. Pratique d'accès et de chargement, il manque de capacité de chargement (427 dm³). Banquette avancée, dossiers à la verticale, le volume atteint 492 dm³.



ÉCRAN LARGE ET PAVÉ TACTILE



FORT EN CALCUL

Le GPS ne semble pas aussi précis que sur les BMW haut de gamme. Trois itinéraires (rapide, éco, ou court) sont calculés. Parmi les nombreuses fonctions : hôtels/restaurants, guide touristique vocal, pilotage de la carte via le pavé tactile...



MONOSPACE 2.0

Certes, l'option n'est pas bradée (2 250 € pour le pack ConnectedDrive). Outre l'affichage tête haute, il offre la possibilité d'accéder aux réseaux sociaux. Si Facebook ne peut être utilisé qu'à l'arrêt, le fil Twitter est consultable en roulant.



DE LA NEIGE À NOËL

Via le GPS, il est possible d'accéder aux webcams des différentes stations de sport d'hiver. Ainsi, lors de notre périple, si nous avions regardé avant, nous aurions su que nous ne pourrions pas accéder à Alpbach sans pneus neige...



BOÎTE NOIRE

Ordinateur de voyage, ordinateur de bord... l'Active Tourer enregistre tout. Outre la consommation moyenne, le système renseigne sur l'autonomie, la distance parcourue, la distance qui sépare du lieu de destination, la vitesse moyenne.



MUSIC ON AIR

Utilisé pour Siri et la cartographie, le disque dur ne permet pas de stocker de musique. En revanche, les fichiers peuvent être lus en streaming ou via une prise USB. Les fonctions de recherche par artiste, album ou listes sont pratiques.



MAÎTRISE DU BUDGET

En mode EcoPro, certains équipements fonctionnent au ralenti. Une page spécifique permet d'ajuster les réglages, donne des conseils de conduite et un accès à l'historique des consommations ainsi qu'à une distribution de bons points.

PLUS

- Agrément de berline
- Confort préservé
- Habitable pour une BMW
- Équipement high-tech

MOINS

- Quelques détails de finition
- Rapport prix/équipement
- Coffre un peu juste

donneront le moral. Criques, petits ports et jolies routes vont nous permettre de rattraper le temps perdu. Hors saison, c'est morne plaine. Des conditions idéales pour tester les différents modes de conduite. Si le mode EcoPro permet d'économiser de précieux kilomètres, il dégrade fortement le plaisir de conduite, amenuisant la vivacité de réaction des changements de vitesses et la réponse

du 2 l diesel. Les différences entre les deux autres modes, normal et Sport sont moindres. Avec ce dernier, la boîte se montre beaucoup plus prompte au rétrogradage et permet de conserver le rapport engagé plus longtemps en accélération. Mais en l'absence de l'option Suspension SelectDrive, les lois d'amortissement restent identiques. Sur ce type de ter-



L'Active Tourer pose sur les bords de la Baltique. En mode Eco, il est aussi calme que la mer.

10 000 km BMW SÉRIE 2 ACTIVE TOURER



Par sa précision de direction et sa résistance au roulis, l'Active Tourer ne ressemble pas à un monospace.



Le centre-ville de Ljubljana est fermé à la circulation. Tôt le matin, il est toutefois possible de s'arrêter boire un café. Sur le pouce, alors.



Cette station italienne sert aussi bien les bateaux que les voitures.

“Même l'assise abaissée au maximum, je trouve qu'on est assis trop haut ! En revanche, c'est bien un agrément de conduite de BMW.”

Pascal Richard, chef de rubrique

rain, la version 218d, forte de 150 ch, montre de belles aptitudes, offrant les relances ad hoc au bon moment. En jouant des attributs de l'Active Tourer (palettes au volant, mode de conduite, équilibre du comportement), le plaisir au volant n'est jamais loin.

Dernières photos au coucher, dernier bac, puis direction Ljubljana pour quelques tests en ville. La capitale de la Slovénie fait la part belle aux vélos. Ce qui permet de noter que la visibilité périphérique n'est pas extraordinaire. Les multiples aides à la conduite (avertisseur

piétons, radar anticollision, avertisseur de changement de voie...) correspondent assez bien à la philosophie du modèle. D'une manière générale, les équipements sont dignes de la famille BMW. Pour certains d'entre eux, le fonctionnement semble un peu moins fin. C'est le cas du GPS, qui réclame un peu plus de temps pour se caler que sur un modèle haut de gamme de la marque. C'est aussi le cas du régulateur adaptatif, qui ajuste la vitesse à l'auto qui vous précède. Sur l'ensemble de notre parcours, nous avons noté pas mal d'arrêts intem-

ÉQUIPEMENT

Conduite autonome, ou presque

Le BMW Série 2 Active Tourer est l'un des premiers modèles à bénéficier d'un assistant d'embouteillage capable de gérer la vitesse, la distance avec la voiture qui le précède (jusqu'à l'arrêt complet) mais aussi le braquage du volant. L'ensemble n'est actif que sur autoroute, jusqu'à 40 km/h, et uniquement si le conducteur laisse ses mains sur le volant. Un ensemble de contraintes qui en limite l'intérêt puisque la vigilance du conducteur reste nécessaire.



Sans pneus hiver, la prudence s'impose. On se prend à rêver d'un modèle xDrive, proposé avec les blocs 220d et 225i.



Les nombreuses aides à la conduite facilitent l'utilisation de l'Active Tourer en ville. Heureusement car la visibilité aussi bien vers l'avant que vers l'arrière n'est pas merveilleuse pour un monospace.

pestifs (heureusement, il est possible de passer en mode régulateur classique) et, surtout en Allemagne, regretté que la vitesse maxi de régulation ne puisse dépasser 140 km/h. Pour le reste, allumage automatique des phares et essuie-glace, fonction code/phares automatisée, autoradio et gestion des fichiers multimédias ont donné entière satisfaction.

ET SUR ROUTES ENNEIGÉES ?

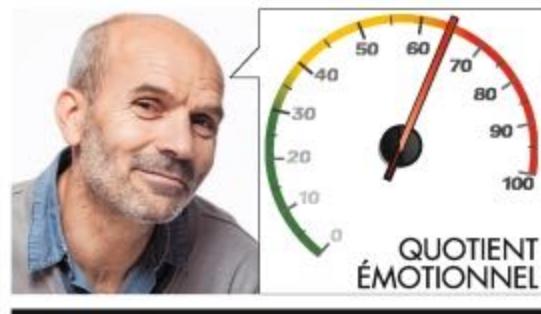
Si Ljubljana se réveille sous le soleil, la fraîcheur de la nuit a blanchi les montagnes environnantes. Une occasion trop belle pour aller tester l'accroche du train avant sur les routes enneigées. Sans pneus adéquats, sans chaînes dans le coffre, c'est avec notre unique mais solide confiance en nous que nous décidons de traverser le Tyrol. Sans grande difficulté. Si ce n'est aux environs d'Alpbach, l'un des plus beaux villages autrichiens, dont nous ne verrons jamais les charmes, notre Série 2, sous une véritable tempête de neige, ne parvenant plus à gravir la pente. La Série 2 n'ira pas beaucoup plus loin sans pneus hiver que les propulsions maison mais la perte d'adhérence de l'essieu moteur est beaucoup moins inquiétante pour le conducteur. Un bon point. Pour être totalement rassuré, une version xDrive est disponible (uniquement en 20d et 25i).

Quant à nous, il convient de rejoindre l'autoroute. Aux environs de Munich, la pluie tombe sans discontinuer. Ce qui n'empêche nullement de nombreux conducteurs d'atteindre des vitesses qui les enverraient directement en prison sur le sol français. En leur emboitant le pas, la Série 2 se montre à la hauteur. À l'aise en relance, elle flirte assez vite avec les 200 km/h et, quand il convient de freiner, ce monospace ne se désunit pas. Les quelques centaines de

kilomètres réalisés à vive allure nous permettront de noter une consommation d'environ 9 l/100 km dans ces conditions. Pas de quoi influencer fortement notre moyenne depuis le départ, qui restera inférieure à 7 l/100 km. En mode Eco, sur plusieurs centaines de kilomètres incluant tous les types de parcours, nous avons consommé 5,7 l/100 km. De quoi faire oublier le chèque de 39 100 € signé au moment de l'achat. Sans compter les multiples options et packs possibles dont notre modèle était équipé et qui font de l'Active Tourer, sans aucun doute, le monospace compact le plus cher du marché. Sa finition n'est pas pour autant hors de critique. Matériaux utilisés et ajustages des éléments sont certes de qualité supérieure à ce que l'on rencontre dans cette catégorie mais quelques malheureuses vis apparentes ou juxtapositions hasardeuses de moquette finissent par ternir le tableau.

L'avis de Guy L'Hospital

Je ne choisirais pas l'Active Tourer pour son style. Mais, pour sa première incursion dans la catégorie des monospaces compacts, BMW ajuste parfaitement le tir. Malgré ses dessous de Mini et son train avant moteur, la Série 2 prend soin de l'image de la marque.



guy.lhospital@mondadori.fr

EN DÉTAIL

La conduite

AGRÉMENT ★★★★☆

Sur la route, ce monospace compact ne déçoit pas. Très précis, doté d'un ensemble moteur/boîte à l'aise sur tous les terrains, il reste suffisamment confortable pour éviter de trop sévères critiques.

SÉCURITÉ ★★★★☆

Tenue de route sans soucis, freinage efficace à défaut d'être très résistant, équipements (conduite assistée dans le bouchon, système anticollision) de sécurité très sophistiqués.

PERFORMANCES ★★★★☆

Modestes pour une BMW, les performances du Série 2 Active Tourer restent parmi les plus flatteuses de la catégorie. En mode sport ou en jouant avec les palettes au volant, ce monospace devient franchement dynamique.

La vie à bord

CONFORT ★★★★☆

L'Active Tourer ne peut pas aller se frotter aux C4 Picasso et Renault Scénic en termes de confort de suspension. Il offre cependant un excellent rapport agrément/confort. Bon point pour l'insonorisation.

HABITABILITÉ ★★★★☆

Excellent pour une BMW, l'espace à bord reste très limité pour un monospace. Il faut choisir entre de la place pour les jambes des passagers et la capacité de chargement. Modularité assez évoluée.

QUALITÉ ★★★★☆

Les matériaux sont agréables au toucher, les assemblages soignés et les nombreuses incrustations disponibles valorisent l'ambiance intérieure. Cependant, quelques vis apparentes ou plastiques mal ébavurés ternissent le tableau.

Budget

COÛT À L'ACHAT ★★★★☆

Certes, le prix d'attaque reste inférieur à 30 000 €. Mais pour bénéficier de ce moteur, de la boîte automatique et d'une finition suffisamment bien équipée, il faut ajouter 10 000 € supplémentaires.

COÛT À L'USAGE ★★★★☆

Absence de malus, puissance fiscale maîtrisée sont dus à d'excellents chiffres de consommation. En moyenne, l'Active Tourer se contente de 6,4 l/100 km.

LA TECHNIQUE

Premier monospace et première traction avant de BMW, la Série 2 Active Tourer emprunte pas mal d'éléments à la gamme Mini. L'association du moteur 18d 150 ch et de la boîte automatique à 8 rapports constitue un excellent mariage.

Moteur

Puissance maxi	150 ch à 4 000 tr/mn
Couple maxi	330 Nm à 1 750 tr/mn
Type	4 cylindres en ligne, turbo diesel
Cylindrée / Puissance fiscale	1 995 cm ³ / 8 CV

Transmission

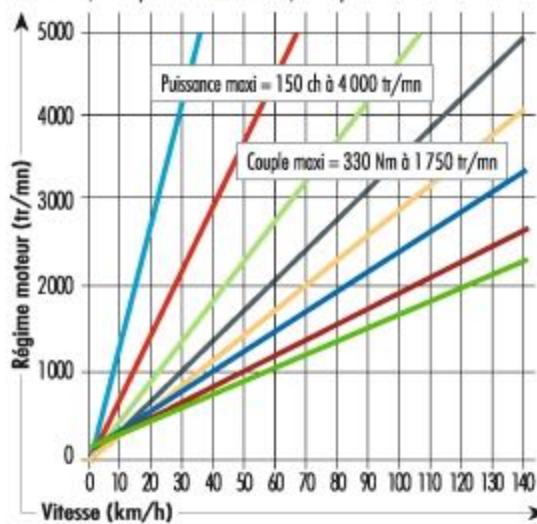
Type	aux roues avant
Boîte / nombre de rapports	automatique / 8

Diagramme des vitesses

La nouvelle boîte à 8 vitesses est très bien étagée. En mode normal ou en Drive, les rapports s'enchaînent en douceur; le mode Sport améliore les performances.

Vitesse à 1 000 tr/mn

En 1 ^e = 8,34 km/h	En 2 ^e = 14,45 km/h	En 3 ^e = 22,45 km/h
En 4 ^e = 30,05 km/h	En 5 ^e = 35,85 km/h	En 6 ^e = 43,78 km/h
En 7 ^e = 54,11 km/h	En 8 ^e = 65,05 km/h	

**Châssis**

Direction	à crémaillère, assistance électrique
Diamètre de braquage	11,4 m
Suspensions AV	pseudo McPherson + barre antiroulis
Suspensions AR	essieu multibras + barre antiroulis
Freins AV / AR	disques ventilés / disques
Pneumatiques AV / AR	225/45 WR 18
Roue de secours	kit anticrevaison

Dimensions / poids

L/l/h / empattement	4,35 / 1,80 / 1,56 / 2,67 m
Poids / tractable freiné	1 540 kg / 1 300 kg

LA CONDUITE

Direction précise, relances toniques et comportement agile: le Série 2 Active Tourer est sans conteste le monospace le plus agréable à conduire du marché. Les prises de roulis sont parfaitement maîtrisées, l'amortissement est efficace et le freinage rassurant. La boîte automatique à 8 rapports et commandes au volant participe, elle aussi, au plaisir de conduite.

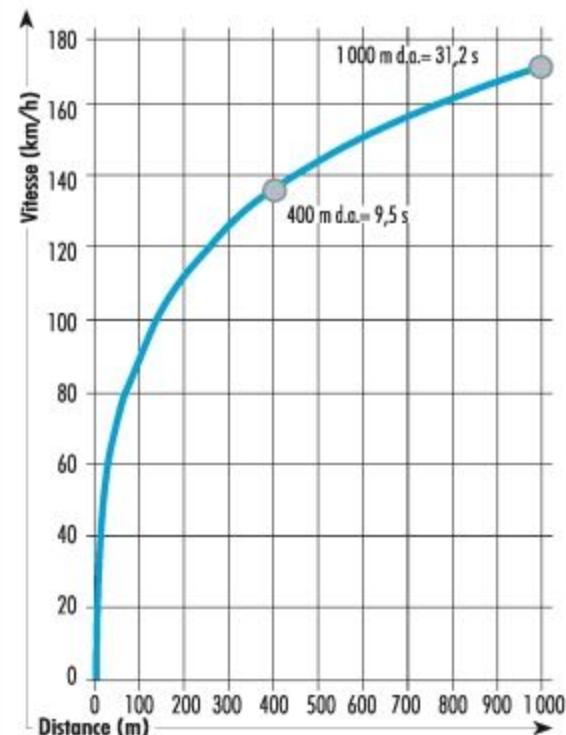
Performances

1 000 m départ arrêté	31,2 s
400 m départ arrêté	9,5 s
0 à 100 km/h	17,1 s
Vitesse maxi*	203 km/h

(*). Donnée constructeur

Courbe d'accélération

L'ensemble moteur/boîte offre des accélérations très linéaires, avec très peu de pertes de charge entre les changements de vitesses. Cela se traduit par un excellent agrément de conduite.

**Reprises**

90-130 km/h en D	9,1 s
Temps pour dépasser un camion roulant à 90 km/h (en D)	12,9 s
Distance pour dépasser un camion roulant à 90 km/h (en D)	418 m

Freinages

Depuis 50 km/h	10 m
Depuis 90 km/h	31 m
Depuis 130 km/h	63 m

FACE À LA CONCURRENCE**Citroën C4 Picasso BlueHDi 150 BVA6 Exclusive**

Puissance maxi (ch à tr/mn)	150 à 4 000
Couple maxi (Nm à tr/mn)	370 à 2 000
Moteur	4 cyl en ligne, turbo diesel
L/l/h / empattement (m)	4,43 / 1,83 / 1,61 / 2,79
1 000 m d. a. (s)	31,6
Vitesse maxi (km/h)	199
90/130 km/h en D (s)	9,9
Prix / bonus-malus (€)	36 380 / 0 (117 g/km)
Conso. moyenne (l/100 km)	6,2
Le verdict de L'Auto-Journal	★★★★★

Volkswagen Golf Sportsvan 2.0 TDI 150 DSG7 Carat

Puissance maxi (ch à tr/mn)	150 à 3 500
Couple maxi (Nm à tr/mn)	320 à 1 750
Moteur	4 cyl en ligne, turbo diesel
L/l/h / empattement (m)	4,34 / 1,81 / 1,58 / 2,69
1 000 m d. a. (s)	31,9
Vitesse maxi (km/h)	204
90/130 km/h en D (s)	7,8
Prix / bonus-malus (€)	33 990 / 0 (125 g/km)
Conso. moyenne (l/100 km)	6,3
Le verdict de L'Auto-Journal	★★★★★



Typé confort, le C4 Picasso domine la catégorie par son habitabilité et sa consommation record. Son pare-brise panoramique est apprécié.



Le VW Sportsvan n'est pas le plus pratique des monospaces compacts mais, sur la route, il présente un très bon rapport confort/agrément.

Tests sécurité aj**ÉVITEMENT EN VILLE**

Ce test simule un évitement en ville (ouverture d'une portière), en freinant sur sol mouillé.

L'agilité du Série 2 Active Tourer paye sur ce test. Les résultats qu'il obtient le placent dans le haut du panier, à hauteur des citadines les plus agiles. Les distances de freinage restent très rassurantes, y compris sur le mouillé. **VERDICT ■**

LEVER DE PIED EN COURBE

Toujours sur sol humide, ce test consiste à lever brutalement le pied de l'accélérateur en virage.

Dans la moyenne des valeurs relevées, l'Active Tourer décroche à partir de 53 km/h, par un léger sous-virage. La correction puis le survirage qui s'enchaînent restent naturels et faciles à contrôler. **VERDICT ■■■■■**

ÉVITEMENT SUR AUTOROUTE

Ce test reproduit un brusque changement de file. Il est effectué entre 100 km/h et 120 km/h.

Dès 110 km/h, après un léger sous-virage, l'ESP intervient assez fortement pour juguler le survirage généré lors de la remise en ligne par le conducteur. À partir de 120 km/h, celui-ci est si violent que l'ESP, intervenant trop tardivement, ne peut contrôler, la Série 2 terminant son test en tête-à-queue. **VERDICT ■■■■■**

LA VIE À BORD

Pour une BMW, l'impression d'espace à bord est très flatteuse. En revanche, dans la catégorie, on trouve beaucoup mieux. Picasso, Scénic, 5008 laissent croire qu'ils appartiennent à une catégorie supérieure. Toutefois, en examinant les cotés, on s'aperçoit que le monospace BMW se situe dans la bonne moyenne. La Série 2 profite d'un équipement moderne et d'une ambiance luxueuse malgré quelques détails de finition.

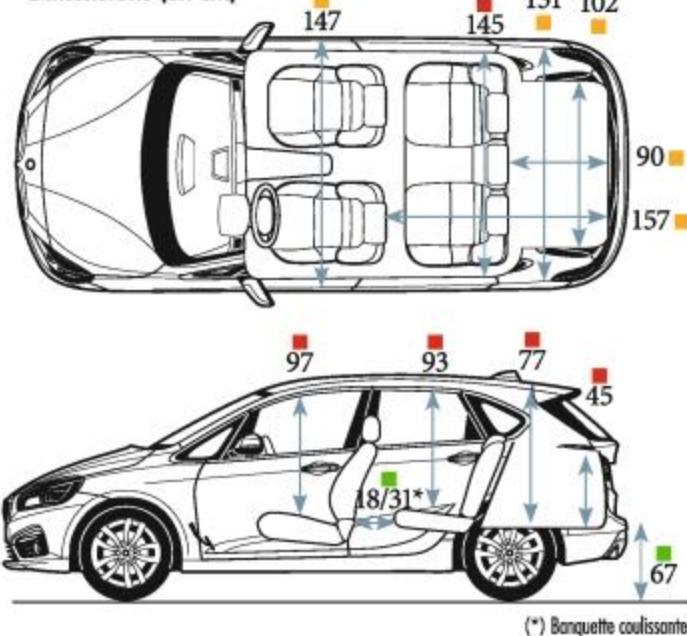
Coffre

Volume	■	427 / 492 dm ³ *
--------	---	-----------------------------

Niveau sonore

Au ralenti / 90 / 130 km/h	■	45,2 / 65,2 / 70,4 dB
----------------------------	---	-----------------------

Dimensions (en cm)



Test éclairage aj

Type projecteurs	halogène
Puissance codes (à 25 m) / phares (à 70 m)	75 / 27 lux



ARNAUD SAUNIER

De série, l'Active Tourer est équipée de projecteurs halogènes. D'une portée impressionnante en pleins phares, ils manquent un peu de puissance en codes. En option, contre 1 000 €, il est possible de les troquer contre des projecteurs LED. Avec le pack Simplicity, le passage de codes à pleins phares et inversement est automatisé. **VERDICT ■**

Test climatisation aj

Comme sur toutes les BMW, la climatisation parvient à se faire oublier. Une fois la température souhaitée affichée, il est très rare d'avoir à revenir pour ajuster la vitesse de ventilation, corriger le flux ou ajuster la température de nouveau. Toutefois, par temps de pluie ou de neige, nous avons noté quelques difficultés pour désembuer rapidement et dans sa totalité le pare-brise, les fenestrans ou encore les vitres avant. Notez que le chauffage peut être programmé à l'avance ou via son smartphone. **VERDICT ■**

LE BUDGET

L'équipement de série de cette finition Luxury est certes relativement étendu mais il faut tout de même débourser plus de 39 000 €. Heureusement, l'Active Tourer fait des prouesses à l'usage. Il consomme moins de 7 l/100 km en moyenne. L'autonomie dépasse 650 km.

Prix	■	39 100 €
Loyer** (2 ans, 20 000 km)	■	765 €
Bonus / malus (CO ₂)	■	0 € (116 g/km)
Garantie	■	2 ans, km illimité

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

Équipements de série ■

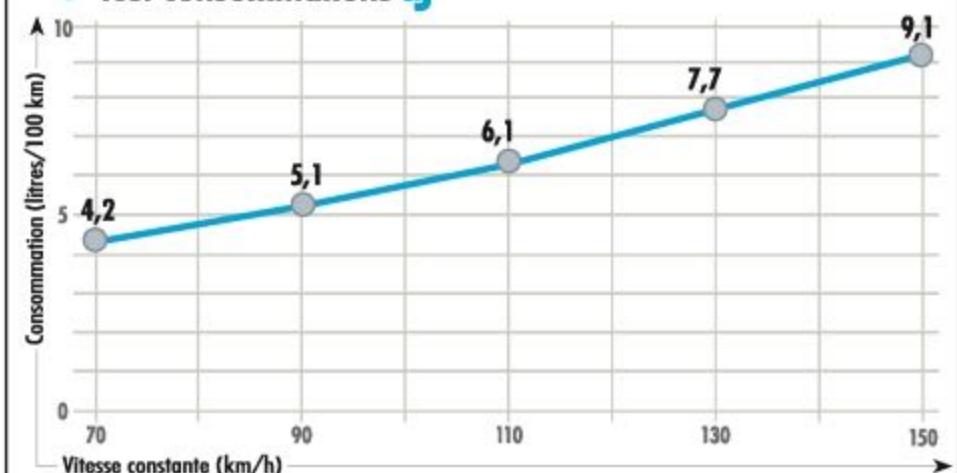
6 airbags, aide au creneau, autoradio CD-mp3, banquette coulissante, Bluetooth, capteurs luminosité/pluie, clim bizona, éclairage d'ambiance à LED, gestion automatique codes/phares, GPS Europe, hayon élec., jantes alliage 17 pouces, radar de parking AV/AR, régul./limiteur de vitesse, rétros extérieurs dégivrants et rabattables élec., sellerie cuir, système multimédia...

Options

Packs Simplicité (1) / Pack Advanced Safety (2)	650 € / 1 250 €
Peinture métallisée	760 €
Caméra de recul	410 €
Projecteurs LED	1 000 €
Sièges avant à réglages électriques	990 €
Toit ouvrant panoramique	1 300 €
Affichage tête haute + pavé iDrive tactile	1 550 €
Connectivité avancée	410 €
Bouquet Service ConnectedDrive 3 ans	700 €
Système hi-fi Harman Kardon	800 €

(1) Comprend les radars de stationnement AV et AR, l'assistance aux manœuvres, la caméra de recul, les rétroviseurs rabattables électriquement, l'accès confort et l'ouverture/fermeture du hayon avec fonction Smart Opener. (2) Comprend les fonctions averisseur de franchissement de ligne, protection active des piétons, feux de route anti-éblouissement, indicateur de limitation de vitesse, régulateur de vitesse avec contrôle des distances et stop/start, pilotage automatique en embouteillage sur autoroute (40 km/h maxi).

Test consommations aj



Moyenne (l/100 km) ■ 6,4 Ville (l/100 km) ■ 6,9 Route (l/100 km) ■ 6,1
Autoroute (l/100 km) ■ 6,1 Autonomie ■ 797 km Capacité du réservoir ■ 51 l

Jusqu'à 110 km/h à vitesse stabilisée, l'Active Tourer montre une frugalité exemplaire. En activant le mode EcoPro, il est même possible de faire mieux. Au-dessus de 130 km/h, voire à partir de 150 km/h, la consommation augmente jusqu'à flirter avec les 10 l. Ce qui reste très convenable pour un modèle de cette puissance équipé d'une transmission automatique. **VERDICT ■**

LA GAMME

Moteurs/Prix (€)	Première	Lounge	Sport	Luxury	M Sport
216d	28 350 €	30 500 €	33 300 €	34 800 €	-
218d	-	32 500 €	35 300 €	36 800 € ⁽³⁾	37 750 €
220d ⁽¹⁾	-	35 300 €	38 100 €	39 600 €	40 150 €
218i	-	29 800 €	32 600 €	34 100 €	35 050 €
220i	-	32 700 €	35 500 €	37 000 €	37 550 €
225i ⁽²⁾	-	37 800 €	40 200 €	41 700 €	42 750 €

(1) xDrive + 4 150 €. (2) xDrive + 2 000 €. (3) Option boîte automatique Sport: 2 300 €

Pays de fabrication: Allemagne

Les Smart Forfour et Renault Twingo partagent la même architecture technique et intérieure. La différence va donc se faire sur les détails. La partie s'annonce serrée.

Par Jacques Warnery Photos Joel Peyrou



Smart Forfour



PLUS

- Agilité en ville
- Présentation
- Consommations



MOINS

- Performances et reprises
- Carrosserie vulnérable
- Pas de (encore) boîte auto



Le bloc compteur est rond, clair et lisible. Il comprend un ordinateur de bord complet.



L'imposant montant et la faible surface vitrée pénalisent la vision arrière pour les manœuvres. La caméra de recul et l'aide au parking arrière sont facturés 650 €.



Le pommeau de levier de vitesses vient de chez Renault, comme de nombreux commodos.

LA TECHNIQUE

Ces deux citadines partagent le même bloc 3 cylindres placé à l'arrière et couplé à une boîte à 5 rapports. Une architecture qui favorise la maniabilité en ville. Grâce à son porte-à-faux réduit de 10 cm à l'avant, la Smart braque encore mieux

Moteur / Transmission

Puissance maxi	71 ch à 6 000 tr/mn
Couple maxi	91 Nm à 2 850 tr/mn
Type	3 cylindres, essence
Cylindrée / Puissance fiscale	999 cm ³ / 4 CV
Transmission	aux roues arrière
Boîte / nombre de rapports	manuelle / 5

Châssis

Direction	à crémaillère, assistée (variable)
Diamètre de braquage	8,7 m
Suspensions AV / AR	McPherson/essieu type De Dion
Freins AV / AR	disques / tambours
Pneumatiques AV / AR	165/65 R15 / 185/60 R15
Roue de secours	kit anticrevaion

Dimensions / Poids

L / l / h / empattement	3,50 / 1,67 / 1,56 / 2,49 m
Poids / tracteur freiné	999 kg / -

LA CONDUITE

Braquant plus court que leurs rivales, elles font d'excellentes citadines. La Forfour compte sur sa proue raccourcie et sa direction plus douce à basse vitesse et plus directe. La Twingo offre une

Performances / Freinages

1000 m d. a.	37,9 s
90-130 km/h en 4 ^e /5 ^e	25,1 / 44,5 s
Vitesse maxi	147 km/h
Depuis 50 / 90 / 130 km/h	10 / 33 / 66 m



S Renault Twingo

entre murs (8,7 m contre 9,1 m). Elle s'offre un système start/stop (300 € sur la Twingo) et une direction paramétrique, uniquement disponible chez Renault avec le moteur TCe 90 ch.

LA GAGNANTE SMART FORFOUR

Moteur / Transmission

Puissance maxi	70 ch à 6 000 tr/mn
Couple maxi	91 Nm à 2 850 tr/mn
Type	3 cylindres, essence
Cylindrée / Puissance fiscale	999 cm ³ / 4 CV
Transmission	aux roues arrière
Boîte / nombre de rapports	manuelle / 5

Châssis

Direction	à crémaillère, assistée
Diamètre de braquage	9,1 m
Suspensions AV / AR	McPherson/essieu type De Dion
Freins AV / AR	disques / tambours
Pneumatiques AV / AR	165/65 R15 / 185/60 R15
Roue de secours	kit anticrevaison

Dimensions / Poids

L / l / h / empattement	3,60 / 1,65 / 1,56 / 2,49 m
Poids / tractable freiné	975 kg / -

meilleure vision arrière et une carrosserie mieux protégée. Leurs mécaniques s'essoufflent sur route et les relances sont catastrophiques.

LA GAGNANTE ÉGALITÉ

Performances / Freinages

1 000 m d. a.	37,6 s
90-130 km/h en 4 ^e /5 ^e	24,7 / 41,8 s
Vitesse maxi	149 km/h
Depuis 50 / 90 / 130 km/h	10 / 33 / 65 m



PLUS

- Agilité en ville
- Habitatcle astucieux
- Confort



MOINS

- Manque de tonus sur route
- Direction très démultipliée
- Pas (encore) de boîte auto

Le grand tachymètre central est aussi sympathique que lisible.



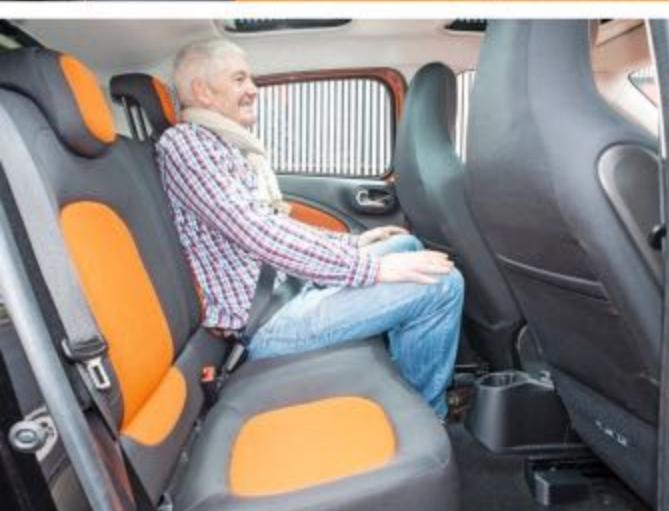
La boîte à 5 rapports est douce, mais son étagement long étouffe le moteur sur route.



En ayant 90 % de pièces de carrosserie spécifiques, la Twingo s'offre une poupe différente et une meilleure vision arrière.



Présentation et finition flattent davantage, mais les rangements sont moins nombreux.



La banquette de la Smart est un peu plus confortable que celle de la Twingo. La place y est également très comptée.



Le coffre propose un seuil plus bas d'environ un centimètre. Les dossier arrière se rabattent et libèrent un espace plat.

Avec moins de 9 m de diamètre de braquage, on a l'impression de faire demi-tour sur place !

LA VIE À BORD

La Forfour s'offre un habitacle mieux présenté et mieux fini. Moyennement habitables et limitées à deux personnes, les places arrière ont des dosiers trop verticaux. Celles de la Smart sont plus accessibles grâce à une ouverture de porte à 90°. La

Habitabilité/coffre

Longueur aux jambes AR	25 cm
Largeur aux coudes AV / AR	136 / 132 cm
Volume du coffre	200 dm ³

Niveau sonore

Au ralenti / 90 / 130 km/h	47,8 / 67,7 / 71,6 dB
----------------------------	-----------------------

LE BUDGET

L'équipement de nos citadines se vaut : antibrouillards et alerte de franchissement de ligne chez Renault, clim auto et airbag genoux chez Smart. Profitant de son système stop/start (300 € chez Renault), la Smart consomme un tout petit peu

Prix	13 700 €
Loyer** (2 ans, 20 000 km)	299 €/mois
Bonus / malus (CO ₂)	0 € (97 g/km)
Garantie	2 ans, km illimité

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

Équipements de série

5 airbags, ABS, banquette 50/50, clim auto, contrôle de pression des pneus, ESP, fermeture centralisée, jantes 15 pouces, radio CD Bluetooth et USB, régul./limit. de vitesse, rétros ext. élec. dégivrants, volant multifonction réglable en hauteur.

Options

Aide au parking AR (310 €), alerte franchissement de ligne (390 €), GPS (600 €, 950 € avec caméra de recul), peinture métal. (400 €), phares et essuie-glace auto + projecteurs H4 + antibrouillards + feux AR à LED (520 €)...

Consommations

Moyenne	6 l/100 km
Ville / Route / Autoroute	6,2 / 5,5 / 6,2 l/100 km
Autonomie / Réservoir	583 km / 35 l
■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie	

Pays de fabrication : Slovénie

LA NOTE TECHNIQUE



Le 3 cylindres et la commande de boîte de vitesses douce excellent en ville. Mais son étagement trop long et son moteur asthmatique une fois sollicité condamnent ses chances sur la route et sa polyvalence.

Le choix de Jacques Warnery

**RENAULT
TWINGO**

Le porte à faux avant réduit de la Forfour permet de gagner 10 cm en longueur...

Comme la Smart, la Renault manque de nerf sur la route et sa boîte tire beaucoup trop long.

Twingo se rattrape côté coffre : volume supérieur et découpe de hayon plus grande pour faciliter le chargement. Et ses aspects pratiques et autres rangements sont bien plus généreux.

LA GAGNANTE RENAULT

Habitabilité/coffre

Longueur aux jambes AR	25 cm
Largeur aux coudes AV / AR	136 / 132 cm
Volume du coffre	205 dm ³

Niveau sonore

Au ralenti / 90 / 130 km/h	46,7 / 68,4 / 72,7 dB
----------------------------	-----------------------

moins (0,1 l/100 km). Mais en l'imposant, elle se montre plus chère de 300 € et s'incline de peu, malgré un plus grand choix d'options. Le bonus/malus écologique est neutre dans les deux cas.

LA GAGNANTE RENAULT

Prix	13 400 €
Loyer** (2 ans, 20 000 km)	300 €/mois
Bonus / malus (CO ₂)	0 € (105 g/km)
Garantie	2 ans, km illimité

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

Équipements de série

4 airbags, ABS, alerte de franchissement de ligne, antibrouillards, banquette 50/50, clim manuelle, contrôle pression des pneus, ESP, fermeture centralisée, jantes alliage 15 pouces, radio CD avec Bluetooth et USB, régul./limít. de vitesse, rétroviseurs ext. élect., dégivrants, volant multifonction réglable en hauteur.

Options

Aide au parking AR (250 €), clim auto (400 €), GPS + caméra de recul (1 000 €), peinture métallisé (à partir de 500 €), phares et essuie-glaces auto (400 €), stop/start (300 €)...

Consommations

Moyenne	6,1 l/100 km
Ville / Route / Autoroute	6,4 / 5,6 / 6,2 l/100 km
Autonomie / Réservoir	574 km / 35 l

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

Pays de fabrication: Slovénie

LA NOTE TECHNIQUE



Même architecture, même technique et prestations semblables à la Smart. Un peu plus gourmande à cause de l'absence de stop/start et à peine plus performante, elle se cantonne à un usage urbain.



Puisqu'il faut n'en garder qu'une, la Twingo l'emporte d'un souffle, grâce à son habitacle astucieux et son rapport prix/équipement. La Forfour plus pimpante ne démerite pas, même si la différence se fera surtout par leur capacité à vous séduire et la force de leur réseau.

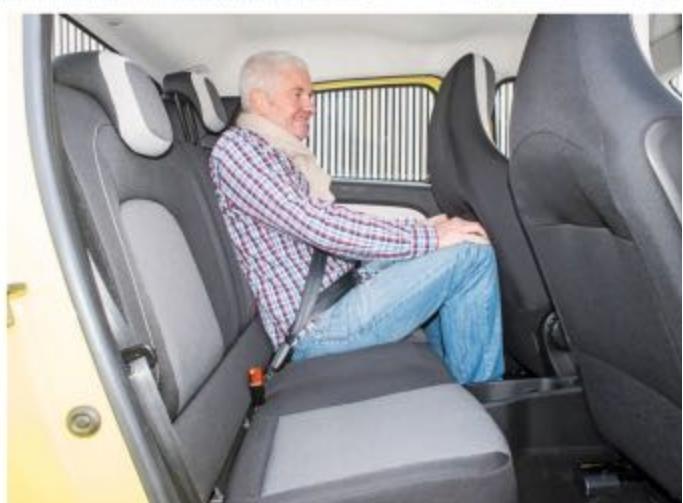
jacques.warmer@mondadori.fr



Moins bien présentée, la planche de bord est plus pratique et sa boîte à gants plus vaste.



La découpe de la partie arrière du coffre spécifique permet de gagner quelque 5 dm³ de chargement.



Les places arrière ne sont pas accueillantes et l'assise réglable en inclinaison reste trop verticale dans les deux cas.



La Twingo est un peu plus longue, mais elle profite de baguettes de protection latérales.



KENNETH COLE

Modèle Automatics

Prix de vente indicatif : 199 €

Pour un style raffiné, le designer américain s'est inspiré de l'architecture New yorkaise pour créer les modèles de sa collection.

Mouvement squelette automatique, diamètre 44mm, étanche 30 m. [www.kennethcole.com](http://www kennethcole.com)

N° lecteur : 03 81 54 24 00

MONTBLANC

Emblem

Prix de vente indicatif :

75 € - 100 ml

Incarnation des valeurs d'élégance et de luxe de la marque, ce parfum frais et pétillant s'ouvre sur des notes de sauge et de cardamome auxquelles vient se mêler le pamplemousse.

L'essence de l'homme urbain chic.

N° lecteur : 01 53 77 00 00



BLEU FORET

Chaussettes 100% françaises

Prix de vente indicatif : 8 €

Cette jolie marque française propose une collection alliant matières nobles (soie, fil d'Ecosse, coton Sea Island, laine mérinos...) et originalité. Allant de la chaussette classique à la fantaisie, voici le moyen de vous démarquer de vos camarades. N° lecteur : 01 42 36 19 59 ou www.bleuforet.fr



TIMBERLAND

Parka Mount Pierce

Prix de vente indicatif : 229 €

Voici votre allié pour affronter l'hiver. Conçue avec le traitement Hyvent, cette parka offre une imperméabilité durable et un coupe-vent proposant une respirabilité optimale.

N° lecteur : 01 55 62 55 00 ou www.timberland.fr



SONY

Casque à réduction de bruit MDR-ZX110NA

Prix de vente indicatif : 49 €

Ce casque design et soigné offre un incroyable confort d'écoute grâce à la technologie Noise Cancelling (réduction du bruit). Une télécommande universelle est compatible avec smartphones et androides ainsi qu'un adaptateur pour une utilisation en plein vol. www.sony.fr



GEORGES

Crée le bon plan !

Voici LE bon plan pour les hommes qui n'ont ni l'inspiration, ni le temps de s'occuper de leur shopping. Le site propose un service permettant d'être habillé, en toutes circonstances, sans shopping et sans effort : on reçoit une sélection personnalisée de vêtements d'une valeur de 2 000 € : chemises, costumes, chaussures, pantalons... sans frais et sans engagement. On essaye chez soi et on ne conserve que ce qui plaît. Nous vous parrainons avec un accès privilégié, code : AUTOJOURNAL sur le site www.georgesprivé.com



FINSBURY

Modèle Giulia

Prix de vente indicatif : 220 €

Modèle phare et intemporel, cette richelieu se veut un compagnon de choix pour commencer la nouvelle année. Savoir-faire et modernité s'unissent pour garantir une élégance et un confort absolu. www.finsbury-shoes.com

→ NÉE EN 2011

Très agréable à conduire, cette petite familiale, indisponible en diesel, ne connaîtra pas le succès.



Suzuki Kizashi

Seulement trois ans après avoir été lancée sur le marché français, la Suzuki Kizashi s'en va, laissant un grand vide dans le monde automobile. Ou pas !

Par Guy L'Hospital Photos Yann Lefebvre

Suzuki revoit sa stratégie. Priorité aux petits modèles et SUV. La berline Kizashi jette l'éponge. À qui pourrait-elle bien manquer ? À personne, cette compacte tricorps ne s'étant écoulée dans l'Hexagone qu'à raison de quelques dizaines de modèles par an. Il faut dire que le constructeur ne pouvait pas mieux viser pour connaître un échec cuisant. Dotée d'une carrosserie tricorps, la Kizashi confiait le mouvement à un gros 4 cylindres essence de 178 ch. Pour rouler en automatique, via une boîte à variation

continue, la Kizashi imposait la transmission intégrale. Un assemblage raffiné qui avait pour conséquence une consommation digne d'un V8 américain !

La Kizashi restera dans la mémoire (de ceux qui en ont beaucoup) comme l'une des dernières voitures totalement déconnectées du marché sur lequel elle est censée évoluer. Jusqu'au bout, cette Suzuki fera preuve d'originalité. Au Japon, sur les premiers modèles, des araignées tissaient leur toile dans la canalisation d'évacuation des vapeurs d'essence des premiers modèles. D'où un rappel. Le seul.



FIN DE CARRIÈRE

2014

Pas de descendance immédiate pour la Kizashi, Suzuki préférant surfer sur la vague des SUV et se recentrer sur les petits modèles.

Biographie

SITE DE PRODUCTION

Sagara (Japon)

EXEMPLAIRES VENDUS

21 en France en 2012, contre quelque 13 900 Peugeot 508

MOTORISATION

Essence 2.4 VVT

178 ch, boîte manuelle ou CVT 4x4

MODÈLE

LE PLUS VENDU

Sport 2.4 VVT

Sa seconde vie en occasion

LA MEILLEURE VERSION

Sport 2.4 VVT

Oubliez la version à boîte CVT, forcément associée à la transmission intégrale, peu agréable en relance et très penchée sur la boisson. Guère plus sobre, le modèle à boîte manuelle est agréable à conduire.



Les food trucks se sont emparés de notre Tube national. On en croise même à New York !



L'histoire automobile est cruelle et sélective... ne retenant d'une époque que quelques personnalités, quelques icônes. Prenez Citroën. On a tout écrit sur le génie précurseur du patron, sur les vertus de la traction avant, sur cette merveille de bon sens que fut la 2 CV, sur la sensation DS, sur le talent de l'ingénieur André Lefebvre et du styliste Flaminio Bertoni, mais pourquoi l'histoire a-t-elle oublié un véhicule simple : le fourgon H ? Une camionnette dont la commercialisation a couru sur trente-quatre ans à raison de quelque 500 000 exemplaires, celle que dans les campagnes on appelait familièrement le « Tube ». Une erreur sémantique certes mais qui démontre à quel point la familiarité l'emporte parfois sur la vérité historique. Précisément, voici l'histoire... Nous sommes en 1935. Les services de marketing n'existaient pas encore mais les bureaux d'études avaient néanmoins des idées, surtout chez Citroën. Ex-Michelin, Pierre Boulanger n'est pas un contemplatif. Formé à l'école de la rigueur auvergnate, c'est un homme austère qui, après la reprise de Citroën, et au côté de Pierre Michelin, tente de remettre les chevrons dans le bon sens. C'est lui qui dressera le cahier des charges de la



La renaissance du Tube doit beaucoup à Louis la Brocante et à Victor Lanoux.



Modèle surélevé pour le transport des chevaux, réalisé par un carrossier.



Le "panier à salade" fut, selon Citroën, le premier monospace !

LES TUBS SONT ÉTERNELS

Plus de trente ans après sa disparition, le T.U.B. retrouve la vie des quartiers. Artisans, animateurs de start-up, restaurateurs nomades, tous adorent la sympathie qu'il engendre auprès du public. Retour sur un succès qui ne dura pas qu'un seul été...

Par Michel Guégan Photos Christian Martin



A la fin de la guerre, les fûts de peinture grise étaient abondants, et le gris métal était le plus répandu.

On est loin de la camionnette du commerçant ambulant de nos campagnes ! Ambiance très bio dans cet aéroport.



Juin 1948 : le beau tôlé nouveau est arrivé ! Austère, charpenté, chaleureux, gouleyant, à consommer sans modération !



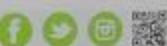
Pierre Franchiset : l'autre génie !



Bien sûr, on ne lui doit pas la 2 CV ni la DS, mais cet ingénieur, spécialisé dans la conception des carrosseries de la marque, est bien le créateur du fameux « H », ainsi nommé car il était le huitième dans une nomenclature propre au bureau d'études. Le grand talent de Pierre Franchiset fut non seulement d'imaginer un utilitaire simple, pratique, rigide, malin et économique, mais de l'avoir dessiné d'un trait et de l'avoir conçu grande nature sans même qu'il soit nécessaire de construire des maquettes de travail.



www.margueritedupre.fr
margueritedupre@b...



future 2 CV (la T.P.V., Très Petite Voiture) mais ce que l'on sait moins est qu'il initia un utilitaire dont la silhouette parcourut ensuite les campagnes françaises : la Traction Utilitaire Basse, alias le T.U.B. Rien à voir donc avec un quelconque objet cylindrique. Reprenant les éléments mécaniques de la Traction avant, cet utilitaire à cabine avancée permettait à son conducteur de se déplacer facilement vers l'arrière afin d'assurer ses livraisons à travers une porte latérale droite. Officiellement baptisé 7 T série U, du nom de sa motorisation (4 cylindres 35 ch de la Traction 7 C), il sera commercialisé au début de l'année 1939 mais déjà un autre projet se dessinait au sein des bureaux d'études. Et c'est là que l'on trouve Pierre Franchiset, en charge des carrosseries.

INSPIRÉ DU JUNKER 52 !

Avant la guerre, il avait imaginé un successeur au fameux T.U.B., mais au fil des années, dans le secret, il conçoit un projet plus audacieux : un nouvel utilitaire qui se débarrasserait de son châssis séparé pour devenir monocoque. Pour parvenir à un maximum de rigidité, il reprend le concept, déjà vu en aéronautique (cf. le Junker 52), de la tôle ondulée ! Même avec de la tôle très fine (5/10^e), ces emboutis nervurés remplacent avantageusement le

châssis traditionnel, le tout assorti de charnières réalisées par pliage des tôles et qui autorisent le coulissolement. La Traction continue de participer à l'aventure en livrant ses moteurs (1600 et 1900 essence, diesel Perkins et Indenor), son train avant (celui de la 15-6 élargi) et sa boîte trois rapports. Les sièges et les phares sont empruntés à la 2 CV et le concept de la porte coulissante est conservé bien évidemment. Ce H inspiré est présenté en octobre 1947 (en réalité, une seule photo est communiquée à la presse !) avant d'être commercialisé en juin 1948. Si les compétences de Pierre Franchiset sont reconnues au sein de l'entreprise, on ne lui connaît pas de talent de styliste... Et pourtant ! C'est lui qui, en quelques traits, a dessiné cette forme qui demeurera inchangé, ou presque, pendant plus de trente ans. Inimitable avec son nez de cochon, ses portes suicide, cette carlingue en tôle ondulée, et cette blouse grise (cette peinture gris métal était au départ un anti-rouille) qui symbolisera, pour toute une génération d'artisans et de commerçants, l'ardeur au travail et la reconstruction du pays après les années de guerre. Des valeurs qui, comme un parfum de nostalgie, animent aujourd'hui tous ceux qui, à travers leur Citroën H, tentent de renouer avec davantage de simplicité.



LAURENT NIVALLE

Du H au Tubik

Présenté pour la première fois au Salon de Francfort 2011, le Tubik pourrait bien voir le jour dans une version sérieusement édulcorée en remplacement du Jumpy, dérivé d'utilitaire pouvant transporter jusqu'à 8 personnes. A en croire le succès rencontré par le concept-car sur les stands Citroën depuis qu'il s'expose, il n'aura aucun mal à revendiquer les gènes de son sympathique ancêtre, alias le Tube.



Traction avant, monocoque : cette robe austère cachait un défi audacieux.



Robuste et vaste, le H était idéal pour les interventions rapides des pompiers.



Pas si démodé ! Le prochain utilitaire Citroën pourrait surfer sur l'image du H.



En mars 1985, l'Auto-Journal essayait la

LANCIA THEMA 2.0 i.e. TURBO

Dans les années 1980, Lancia a encore raison d'y croire, elle bénéficie d'une image flatteuse, mêlant sportivité et luxe à l'italienne. De belles valeurs incarnées par la Thema, une berline "premium", qui cachait bien son jeu lorsqu'elle abritait le volcanique 2.0 i.e. turbo!

Par André Costa (1985) / Thomas Riaud (2015)



Ce bloc de 165 ch à 5 500 tr/mn est muni de soupapes au sodium, de deux arbres à cames... et d'un turbo Garret T3 soufflant jusqu'à 1 bar!



La Thema est un mélange d'élegance à l'italienne et de rationalité germanique. L'ensemble, assez élégant, rassure...

Extraits...

"Hormis parmi les fidèles de la marque, qui se souvient encore de la grande époque des Lancia et, en particulier, des gammes Aurelia, Flaminia et Fulvia, que les collectionneurs d'aujourd'hui se disputent à grands coups de carnet de chèques?"

"Le rachat de Lancia par Fiat, intervenu en 1969, ne fut pas loin de sonner le glas de la vieille marque de Turin, en la transformant en une simple division du groupe, chargée d'écouler vaille que vaille des produits parfois dépourvus de toute séduction technologique."

"En tout premier lieu, je parlerai du moteur, qui est incontestablement le point fort de cette nouvelle Thema. En ce qui concerne la nervosité, les 1 000 m départ arrêté ont été parcourus en 27,8 s."

"Considérés dans leur ensemble, ces résultats sont extrêmement flatteurs. Ils trahissent un véhicule aussi vaste que nerveux et, d'ailleurs, les chiffres ne peuvent traduire précisément les sensations agréables éprouvées au volant d'un engin qui n'a vraiment plus rien à voir avec les pseudo-Lancia qui nous ont été quelque fois proposées."

"La Thema i.e. turbo ne peut être munie d'une transmission automatique. Elle est donc uniquement équipée d'une boîte mécanique à 5 rapports, à 5^e surmultipliée."

“Nous avons noté une vitesse de pointe, avec deux personnes à bord, de 218,2 km/h, qui correspond d'ailleurs très précisément aux informations fournies par le constructeur.”



Outre une finition rigoureuse, cette planche de bord bénéficie d'une instrumentation complète, le plus souvent adroitement disposée.



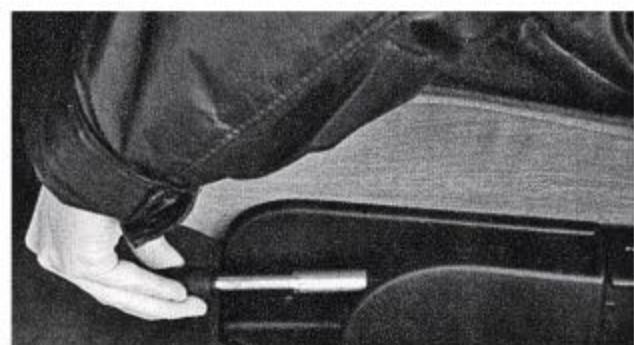
La Thema dispose d'une vraie boîte à gants, qui se ferme à clé.



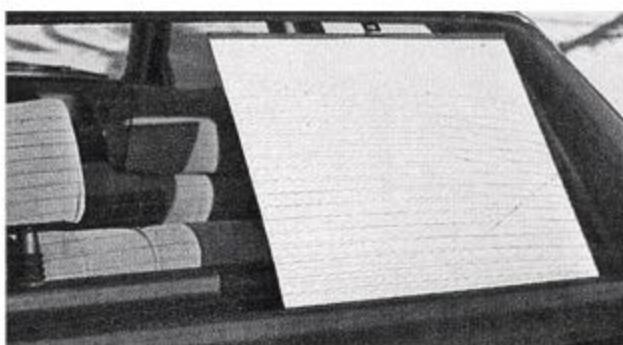
La garniture de la contre-porte, autant agréable à l'œil qu'au toucher, témoigne d'une belle rigueur.



Le styliste Giugiaro, patron d'Italdesign, a apporté sa griffe à ce dessin empreint de classe à l'italienne.



Le siège conducteur peut se régler, manuellement, en hauteur.



La lunette arrière peut s'occuper au moyen de pare-soleil.

Extraits...

QUALITÉS

PERFORMANCES SATISFAISANTES

"La sensation d'accélération à régime moyen est éloquente et quand le pied se fait plus lourd, le turbo embraye sans tarder, mais avec une puissance pouvant aller jusqu'à inquiéter le profane."

DIRECTION AGRÉABLE

"La direction est très agréable à manipuler, par sa douceur comme par la vivacité de ses réactions. De plus, le volant est réglable en hauteur."

PRÉSENTATION SOIGNÉE

"Sobre, mais non dépourvue de distinction, cette carrosserie semble se situer à mi-chemin entre l'élégance transalpine et la respectabilité germanique ce qui, commercialement parlant, est vraisemblablement un bon cocktail. Intérieurement, le compromis est du même ordre."

DÉFAUTS

TRAIN AVANT À REVOIR

"Je dirai que cette voiture, convaincante à bien des égards, ne possède sans doute pas le train avant qu'elle mérite. Mais dans la majorité des cas, les qualités routières de cette Lancia se situent au-dessus de la moyenne."

TOUCHER AU FREINAGE DÉSAGRÉABLE

"La pédale de frein est spongieuse et, à tout prendre, assez désagréable. L'efficacité des disques n'est cependant pas niable."

COMMANDE DE BOÎTE DISCUSSE

"La boîte ne possède pas le même agrément de manipulation que les organes les plus récents, apparus en Allemagne et en France."



À l'arrière, les enfants sont bien, mais les adultes réclament une profondeur plus généreuse.



Les sièges avant sont confortables et sont munis d'un appui-tête, mais pour une voiture de ce gabarit, on pouvait espérer mieux en largeur.



“La Thema i.e. turbo n'est pas très éloignée de ce que l'on pourrait nommer une voiture exceptionnelle, de celles qui restent dans l'Histoire.”

Extraits...

“Si l'on tient compte de la puissance, et surtout, du couple développé, je pense que le réglage du train avant de la Thema a dû poser des problèmes aux responsables de sa mise au point.”

“Le pilote impétueux qui s'aviserait, sur la première ou la seconde, d'accélérer brutalement en braquant vivement le volant, serait certain, non seulement de faire «cirer» ses roues motrices de façon extrêmement spectaculaire, mais encore de déclencher, par voie de conséquence, un véritable bond du train avant vers l'extérieur du virage!”

“Quelle que soit la vitesse en ligne droite et en virage, la Thema est facile et agréable à conduire, avec une stabilité de trajectoire plus évidente encore en courbe qu'en ligne droite, au-dessus de 200 compteur tout au moins.”

“Le turbo joue si bien qu'on se retrouve à 200 km/h à 3 500 tr/mn seulement. Je vous recommande la seconde et la troisième : leur punch me met encore, plusieurs jours après les avoir fréquentées, l'eau à la bouche. Quel imbécile a pu oser dire que la vitesse, c'était dépassé ?”

“Contrairement à bon nombre de constructeurs, Lancia n'a pas honte de reconnaître que ses stylistes ont reçu un coup de main de l'extérieur, de la part de Giugiaro lui-même.”

Vu d'aujourd'hui

Lors du dernier Mondial de l'Auto, en octobre 2014, seule la vieillissante Ypsilon défendait les couleurs de Lancia. Un immense gâchis, orchestré par Fiat, qui tente toujours de faire prendre à ses clients des Chrysler pour des Lancia ! Ainsi subsiste l'actuelle Thema, qui n'est autre qu'une 300 C rebadgée, disponible seulement avec un gourmand V6 essence. Autant dire, un échec annoncé. En ces périodes de fêtes, on peut malheureusement dire que, pour Lancia, ça sent le sapin...

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!**

Philippe Carabin nous parle de sa **JAGUAR XF 2.2 D**

Achetée d'occasion (avril 2012, 13 km) en novembre 2012

25 000 km parcourus, consommation moyenne : 7 l/100 km



SES RÉVISIONS

Premier entretien annuel : 718 €.

PIÈCES CHANGÉES

Jantes et pneus passés de 18 pouces à 17 pouces : 2 936 € à 4 300 km, pour améliorer le confort...
... avec un résultat presque nul !

“Cette Jaguar est très inconfortable et son GPS est compliqué. Mais elle est économique à l'usage.”

Après avoir possédé 32 autos en cinquante ans, je voulais une belle voiture pour ma retraite. Cette XF était réputée, dans tous les essais, pour son grand confort. Mais j'ai déchanté rapidement en raison de son inconfort d'amortissement. De ce point de vue, quelle déception ! C'est une voiture très logeable en famille, avec un grand coffre, mais fatigante sur le réseau secondaire à cause de son manque de confort. Je possède aussi une Toyota Aygo pour les petits déplacements locaux, et elle est mieux amortie ! Le vieillissement de l'intérieur, de la carrosserie et des pièces ne pose pas de problème, mais nous avons eu des bugs de portières, la trappe à carburant bloquée et le radar de recul en panne... Si c'était à refaire, je prendrais une française.”

Sa ligne de vie

Bouteille de champagne à la réception de la voiture chez Chassay, le 19 novembre 2012.

Quel plaisir de rouler dans une belle voiture !

À cause de son inconfort, c'est une voiture à n'utiliser que sur autoroute : ça limite les déplacements... Un comble !

25 000 km sans souci, hormis le problème de confort.

Quand on me demande ce que je pense de ma voiture, mes interlocuteurs sont surpris : "Cette voiture, c'est Dr Jekyll et Mr Hyde."

60%

20%

En (%), l'indice de satisfaction

Novembre 2012

Décembre 2012

Janvier 2013

2014

Décembre 2014

aj L'avis de Brice Perrin



Nous avons toujours salué le confort de la XF. Donc soit l'exemplaire de Philippe (importé d'Italie) souffre d'une anomalie ou d'une définition de châssis spécifique, soit son exigence va très au-delà des critères fixés par nos essayeurs. Étant donné son expérience, et la nôtre, je pencherais pour la première idée...

Philippe Gouin nous parle de sa TOYOTA AURIS HYBRIDE

Achetée d'occasion en décembre 2012 (à 3 mois et 1 500 km)

34 000 km parcourus



"Je suis enchanté d'avoir fait cette acquisition : j'ai parcouru 14 000 km depuis mon précédent témoignage en mars et, en moyenne, cette Auris consomme en ville 5 l/100 km et, sur route, en roulant normalement, elle ne dépasse pas 4,5 l/100 km. Et avec sa boîte automatique, elle a d'excellentes reprises, permettant de dépasser aisément. Je dirais aux personnes intéressées par cette voiture qu'elles peuvent l'acheter les yeux fermés !

Coup de cœur



"Merci à la concession Citroën Puech à Lapeyrière-en-Vézère (15) pour le prêt, en juillet, d'un véhicule de remplacement. Ma Mercedes C250 ayant été immobilisée durant cinq jours à cause du bris de la courroie d'accessoires."

Stéphane Dubreuil

ÇA VOUS EST ARRIVÉ...

CHEZ BMW



"J'ai une BMW 120d xDrive de 2013. À partir de 80 000 km, j'ai ressenti des à-coups à l'accélération. À la révision suivante, BMW Arras me précise qu'il suffit de reprogrammer un boîtier. Je repars, et c'est de pis en pis. Comme je change de région, je demande à BMW Aurillac un avis. Diagnostic : boîte de transfert à changer.

Je suis content de la réparation sur la boîte de transfert, mais la reprogrammation faite avec la dernière version du logiciel plante le GPS ! J'en suis à 100 000 km et je retrouve un véhicule qui fonctionne enfin après cinq rendez-vous ! Heureusement que ma voiture était encore sous garantie, car la facture s'élève à 3 300 € !

Jean-Pierre Aubertin

Roger Berthe nous parle de sa RENAULT CLIO II 1.9 dTi

Achetée neuve en août 2000

400 000 km parcourus

"J'entends souvent les critiques des gens sur la fiabilité des Renault. Ma Clio vient d'avoir 400 000 km ! Je roule avec tous les jours depuis quatorze ans. Moteur, boîte, échappement, turbo, tambours arrière... sont d'origine ! La consommation est inférieure à 5 l/100 km. Étant retraité et endetté, mes moyens ne me permettent plus de changer ma Clio. Alors, si Renault la veut pour m'en proposer une autre..."



Vos autos nous intéressent

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

Défaut sous garantie

Sur ma Seat Alhambra achetée neuve en Belgique, le voyant moteur s'allume en permanence. Le concessionnaire Seat de Paris m'a précisé qu'il s'agissait d'un défaut fréquent dû à une sonde défectueuse. Il propose une participation de 70 % sur les pièces, mais il resterait à régler environ 400 € de main-d'œuvre. Que me conseillez-vous ?

M. Estour, e-mail

La jurisprudence oblige le vendeur à prendre en charge l'intégralité de la réparation : pièces et main-d'œuvre. Peu importe que la voiture ait été achetée en Belgique. Vous pouvez faire une contre-proposition à Seat, en réclamant le remboursement intégral des travaux en vertu de cette jurisprudence.

nos solutions

Vos problèmes, nos solutions

Par Thierry Emptas et Georges Dartois

Permis plus tôt ?

Est-ce que le fait d'avancer l'âge de la conduite accompagnée à 15 ans permettra de passer le permis plus tôt ?

Thomas Mocke, e-mail

Oui, il sera désormais possible de passer le permis de conduire à partir de 17 ans et demi, mais c'est seulement à partir de 18 ans que les nouveaux titulaires pourront conduire seuls.

4x4 chaîné ?

Dois-je chaîner les pneus de mon 4x4 lorsque les gendarmes m'y obligent ?

David Bachar, e-mail

Oui, vous devez respecter la loi. Sur un vrai 4x4 (Land Cruiser, Land Rover...), vous devrez chaîner les 4 roues.

Vous avez un problème ?

Envoyez votre courrier à :
autojournal@mondadori.fr



C. CHAUDET

Le chef des essais VOUS RÉPOND...

Par Guy L'Hospital

DU CHAUFFAGE SUR LA GOLF GTE?

Lorsque vous essayerez la Golf GTE, il serait intéressant de vérifier l'efficacité du chauffage et son incidence sur l'autonomie. Par ailleurs, VW remplace les batteries pendant huit ans si elles perdent plus de 30 % de leur capacité. Cela veut donc dire qu'au bout de huit ans, la voiture n'a plus que 35 km d'autonomie au lieu de 50 km. Ce qui est valable pour les voitures concurrentes et personne n'en parle!

Philippe Robey, e-mail

Nous avons prévu un banc d'essai de la Golf GTE, à paraître avant fin janvier. Il est vrai que le chauffage influence l'autonomie, il faut donc utiliser au maximum les possibilités de programmation. En ce qui concerne la perte de capacité d'énergie, c'est surtout vrai avec les charges rapides, et la Golf GTE fonctionne avec une charge lente. Enfin, cette garantie couvre un risque potentiel, cette usure n'est heureusement pas systématique.



Mercedes Classe E

CHRISTIAN MARTIN

QUE PENSEZ-VOUS DE LA CLASSE E?

Je cherche une routière essence d'occasion entre 30 000 € et 40 000 € avec un bon rapport performances/consommation, un confort soigné, une habitabilité suffisante. J'avais pensé à une Mercedes Classe E 350 de 2011, ou de 2012, avec le V6 de 306 ch. Est-ce un bon choix?

Anonyme, e-mail

Ce n'est pas la seule (Audi A6 3.0 V6 ou BMW 530i), mais c'est un très bon choix. Prenez garde à la cohérence entre le kilométrage indiqué et les entretiens effectués si vous prévoyez d'aller l'acheter en Allemagne. En revanche, vous n'êtes pas obligé de sélectionner un dernier modèle, car le restylage était principalement esthétique et léger.



Skoda Octavia Combi

U. SONNTAG

COMBAT DES CHEFS

J'envisage l'achat d'un nouveau véhicule. J'hésite entre le break Peugeot 308 SW GT 2.0 BlueHDi de 180 ch et la Skoda Octavia Combi RS 2.0 TDI de 184 ch. J'aimerais connaître votre avis sur ces deux voitures (agrément de conduite, fiabilité, intérêt de la boîte automatique)? Avez-vous réalisé des mesures précises des consommations réelles?

Nous avons prévu d'essayer la Peugeot 308 GT dans notre prochain numéro, d'abord avec le moteur essence. Tout porte à croire qu'en matière d'agrément de conduite et de confort, les deux versions, essence et diesel, devraient dominer leur catégorie. Quant à l'Octavia Combi RS TDI 184 DSG, nous lui reprochons uniquement un confort un peu ferme. C'est l'un des breaks les plus logeables de la catégorie, aussi celui qui offre le meilleur rapport performances/consommation. Sa moyenne de 6,4 l/100 km sera difficile à battre, même par la Peugeot 308 BlueHDi GT 180 EAT6.

PLUS DE ROUE DE SECOURS !

Le temps est venu de changer ma Mercedes Classe B. Hors, le nouveau modèle est dépourvu de roue de secours et d'antibrouillards, deux éléments de sécurité qui, pour moi, sont indispensables. Je pense me tourner vers un Peugeot 3008. Pouvez-vous me dire quand ce dernier sera équipé de la boîte EAT6 ? Richard Gascoin, e-mail

Le cas de la Classe B n'est pas isolé. De plus en plus, les roues de secours sont remplacées par des kits anticrevaison. L'absence de choix est en effet regrettable. Par ailleurs, on considère que lorsqu'un modèle est muni de projecteurs bixénon ou full LED, les antibrouillards deviennent superflus. À partir de la finition Sensation, le nouveau Classe B est équipé de full LED. Le monospace Mercedes peut également recevoir des pneus runflat (roulage à plat), mais c'est une option à 250 €. Enfin, concernant le 3008, il devrait intégrer la boîte EAT6 dans le courant de l'année prochaine.

Nissan Qashqai



4x4 ET COMPACT

Après trois Audi A4, dont deux breaks et une Passat break, je souhaite passer à une voiture de taille inférieure, mais dotée de 4 roues motrices. Et là, le choix se restreint ! Que me conseilleriez-vous autour de 17 000 € en occasion ?

Damien Lucchese, e-mail

Les berlines compactes dotées d'une transmission intégrale sont assez rares. Audi A3 Quattro, VW Golf 4Motion, dans tous les cas avec des motorisations puissantes. Vous aurez plus de choix du côté des SUV compacts, de taille comparable. Mes préférés : Mazda CX-5, Nissan Qashqai, Suzuki SX4.

À ne pas manquer



DU 16 AU 25 JANVIER, 93^e SALON DE BRUXELLES

Un Salon qui vaut le (petit) détour

C'est un Salon riche en nouveautés, toujours très animé et agrémenté de nombreuses démonstrations. Ce n'est pas en France, mais à moins de 100 km de la frontière et à seulement 1 heure de train de Paris : vous n'avez donc aucune excuse pour ne pas rendre une petite visite à nos voisins belges à l'occasion du Salon de Bruxelles. L'entrée est à 13 €.

<http://autosalon.be>

**JUSQU'AU 15 JANVIER,
YOUR MAGICVILLAGE
AU MOTORVILLAGE**

Des rêves d'enfant grandeur nature

L'exposition a autant de chance de plaire aux adultes que de conquérir les petits : jusqu'au 15 janvier, le MotorVillage du groupe Fiat, sur les Champs-Élysées à Paris, vous propose d'admirer la Fiat 500 de Barbie, une Jeep en Meccano, la Fiat 509 de Gaston Lagaffe... Le tout à l'échelle 1 ! En marge de ces modèles insolites, vous pourrez également (re)découvrir la Maserati Ghibli, l'Alfa Romeo 4C, l'Abarth Biposto ou encore la Fiat 500X.

<http://motorvillage.fr>



CHRIS HUNSCICKER/ACE TEAM

**Focus
aj**



JUSQU'AU 18 JANVIER, ÉLECTION DE LA PLUS BELLE VOITURE DE L'ANNÉE

La plus belle pour aller rouler

Après un an de règne pour l'Alfa Romeo 4C, il est temps d'élire à nouveau la plus belle voiture de l'année. Vous pouvez voter jusqu'au 4 janvier pour la demi-finale, qui laissera la place à la finale jusqu'au 18 janvier. Deux françaises étaient encore en lice pour les quarts de finale, la Renault Espace V et la Citroën C4 Cactus.

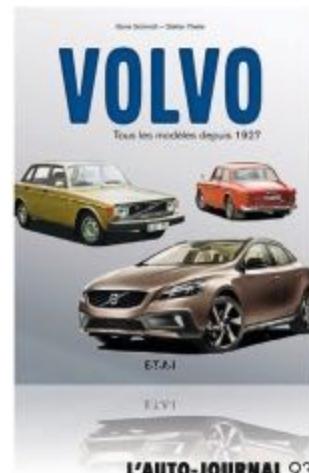
<http://plusbellevoituredelannee.eurosport.fr>

BIBLIO
Un conte suédois

Quatre-vingt-cinq ans d'histoire méritaient bien un coup d'œil dans le rétro ! C'est chose faite avec cet ouvrage traduit de l'allemand, décousu dans sa présentation, mais très complet et très fourni en données et informations.

L'iconographie est à la fois riche et soignée. En bref : inévitable pour les passionnés de la marque suédoise.

Volvo, par B. Schmidt et S. Thiele,
éd. ETAI, 176 p., 44 €.





L'OPTION CLASSIQUE

NISSAN PULSAR

D'accord, ce n'est pas la plus séduisante des compactes, ni la plus agréable à conduire. Mais la Pulsar est confortable, très habitable, elle vous fait profiter d'un grand coffre et d'un comportement sécurisant, même s'il manque un peu de dynamisme. Et dans la version essence de base, le tarif se montre très raisonnable !



L'OPTION SPORTIVE

FORD FIESTA

Performant et peu gourmand, le 3 cylindres 1.0 EcoBoost est aussi plein de surprises : cette évolution de 140 ch disponible sous le capot de la Fiesta permet d'en faire une citadine pétillante, à défaut de la transformer en véritable sportive. Et malgré un prix modéré, l'équipement est très complet.

Avec Par Brice Perrin
19 000 €,
OSEZ . . .

L'OPTION TENDANCE

MINI ONE

Avec 5 portes et le tarif le plus bas des voitures présentées ici, cette Mini One n'a presque plus de défauts ! Cela dit, compte tenu de l'équipement basique et du prix des options, les 19 000 € seront vite atteints. Mais rapidement compensés par le plaisir d'être à bord d'une auto efficace, joyeuse et pleine de charme...



L'OPTION DÉCALÉE

CITROËN C4 CACTUS

Mue par le 3 cylindres 1.2 suralimenté, la compacte décalée de Citroën affiche des performances plus qu'honorables, grâce à son poids mesuré, ce qui limite également les consommations à un seuil étonnamment bas. Et le tarif du Cactus ne pique presque pas dans cette finition Feel, correctement équipée.

EN RÉSUMÉ

	Conduite / Dimensions / Technique / Budget
Prix (à partir de)	
Bonus / malus	
Conso. moyenne	
Puissance maxi	
Couple maxi	
Type moteur	
L/l/h/empattement	
Coffre	
1000 m d. a.	
90-130 km/h en 4 ^e	

Classique	Tendance	Décalée	Sportive
NISSAN PULSAR DIG-T 115 ch VISIA	MINI ONE 102 ch	CITROËN C4 CACTUS PURETECH 110 ch FEEL	FORD FIESTA 1.0 ECOBOOST 140 ch RED EDITION
18 790 €	18 300 €	19 750 €	18 250 €
0 €	0 €	0 €	0 €
7,2 l/100 km	4,8 l/100 km*	6,1 l/100 km	7 l/100 km
115 ch à 4 500 tr/mn	102 ch à 4 000 tr/mn	110 ch à 5 500 tr/mn	140 ch à 6 000 tr/mn
190 Nm à 2 000 tr/mn	180 Nm à 1 400 tr/mn	205 Nm à 1 500 tr/mn	210 Nm à 1 400 tr/mn
4 cyl. en ligne essence	3 cyl. en ligne essence	3 cyl. en ligne essence	3 cyl. en ligne essence
4,39 / 1,77 / 1,52 / 2,70 m	3,99 / 1,73 / 1,43 / 2,57 m	4,16 / 1,73 / 1,48 / 2,60 m	3,97 / 1,71 / 1,50 / 2,49 m
412 dm ³	274 dm ³	405 dm ³	281 dm ³
32,5 s	NC	32,6 s	31,3 s
11,8 s	NC	12 s	10 s

*Donnée constructeur

IN

Chasse au gaspi

Le chauffage et la climatisation de la Kia Soul électrique proposent un mode "Conducteur seul" pour éviter de consommer inutilement de l'énergie.



DENIS MEUNIER

OUT

Un levier sans gêne

Le Renault Espace V présente un pommeau inspiré par l'aviation. Ce serait original si Audi n'avait pas déjà eu exactement la même idée pour son A8 !



YANN LEFEBVRE

Le top 3 de la quinzaine

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

LES PLUS BELLES PALETTES AU VOLANT

1 Ferrari F12



CHRISTIAN MARTIN

Un profil élancé, une courbure délicate, de la fibre de carbone parfaitement alignée : presque une œuvre d'art...

2 Porsche 911



YANN LEFEBVRE

Les palettes finition alu qui commandent les 7 rapports de la boîte PDK sont aussi belles qu'agréables à l'usage.

3 Clio GT



YANN LEFEBVRE

Ce n'est pas une sportive, mais avec ses étonnantes palettes fixées sur le moyeu, héritées de la Clio RS, la version GT TCe 120 ch donne le change !

Et pourquoi pas l'essence ?

BMW ACTIVE TOURER



DANIEL KRAUS

	ESSENCE 218i	DIESEL 218d
Prix (à partir de)	29 800 €	32 500 €
Conso. moyenne.	4,9 l/100 km	4,1 l/100 km
Bonus / malus	0 €	0 €
Puissance maxi	136 ch à 4 400 tr/mn	150 ch à 3 750 tr/mn
Couple maxi	220 Nm à 1 250 tr/mn	330 Nm à 1 750 tr/mn
Type moteur	3 cyl. en ligne, turbo	4 cyl. en ligne, turbo
CONDUITE / TECHNIQUE / BUDGET		
1000 m d. a.	9,2 s	8,9 s
90/130 km/h en 4°	10,5 s	9,1 s

Le monospace compact bavarois est une proposition séduisante, mais onéreuse. D'autant plus si vous choisissez d'investir dans la version 218d. C'est peut-être le modèle le plus cohérent et le plus judicieux de la gamme, mais à quel prix – vous l'avez d'ailleurs compris avec notre essai 10 000 km publié page 64 ! En version diesel, ici présentée avec une boîte manuelle et non automatique comme dans le 10 000 km, l'Active Tourer est surtout recommandable si vous êtes un gros rouleur. En effet, la version essence, moins puissante mais plus légère, affiche des accélérations identiques et des reprises à peine moins bonnes, grâce à un 3 cylindres suralimenté plein de couple à très bas régime.

VERDICT

La version diesel consomme moins, c'est incontestable. Mais vous devrez parcourir 140 000 km avant de rentabiliser son surcoût par rapport à la version 218i ! Et dans les faits, la 218d n'est pas aussi frugale qu'annoncé – nous l'avons mesurée en mixte à 6,1 l/100 km avec la boîte manuelle. On retrouvera logiquement le même écart sur la 218i...



ÇA VIENT DE SORTIR

L'application Code de la route de PermisEcole

Récemment mise à jour, cette appli très complète offre 5 tests avec 40 questions pour chacun, des cours multimédias, le descriptif des panneaux, des statistiques... Les questions sont lues à voix haute et les corrections animées et commentées permettent de comprendre ses erreurs. L'interface est plaisante et, si vous êtes conquis, vous pouvez dépenser quelques euros pour acquérir des séries de tests supplémentaires (9,90 € pour 40 tests).

Notre avis ★★★★☆

Une application du code de la route avec une présentation moderne, une interface soignée, gratuite – hélas pour 5 tests seulement – et qui se met à jour à chaque évolution de la réglementation : une valeur sûre ! Attention toutefois à charger les tests quand vous êtes connecté en wi-fi pour ne pas trop puiser dans votre forfait data 3G/4G.

PRIX	gratuit (5 tests, payant au-delà)
TAILLE	variable
DISPONIBILITÉ	iOS, Android
LANGUE	français
MISE À JOUR	novembre 2014

Quelle Mini choisir ?

Par Pascal Richard Photos Arnaud Saunier

Jusque-là, vous aviez résisté. Mais l'arrivée de cette 3^e génération de Mini a eu raison de votre volonté et vous avez fini par craquer... Reste à savoir pour quel modèle !

Mini, Mini coupé, Mini cabriolet, Clubman, Countryman, Paceman, Spaceman... des Mini, il en pousse une nouvelle tous les ans ou presque ! La dernière en date, la Mini 5 portes, vient tout juste de débarquer. Dérivée de la 3 portes classique, elle est sans doute promise à un bel avenir. Pour ce configurateur, nous avons décidé de nous consacrer uniquement aux versions 3 et 5 portes, les seules qui, pour l'heure, soient basées sur la toute dernière génération de Mini apparue au printemps 2014.

Articulée autour de trois moteurs diesel (de 95 à 170 ch) et quatre essence (de 75 à 192 ch), la gamme compte treize déclinaisons (le 1.2 75 ch n'est pas livrable avec la carrosserie 3 portes). Tous ces moteurs sont inédits sur la Mini et, parmi eux, on trouve le nouveau 3 cylindres BMW qui équipe notamment la version Cooper. Reste à savoir si ce bloc s'imposera face à des diesels qui promettent une belle sobriété. Enfin, il faudra penser à "décorer" votre Mini ; en clair : choisir sa finition et les multiples possibilités de personnalisation proposées par le constructeur. Bref, acheter une Mini, c'est du boulot. Heureusement, nous sommes là pour vous donner un coup de main !

LA GAMME

Moteurs/Prix	One	Cooper	Cooper S	Bonus/malus écologique
Diesel	D 95 ch	18 950 €	—	0 €
	D 116 ch	—	21 850 €	0 €
	SD 170 ch	—	26 400 €	0 €
Essence	1.2 75 ch	16 300 €	—	0 €
	1.2 102 ch	17 400 €	—	0 €
	1.5 136 ch	—	20 200 €	0 €
	2.0 192 ch	—	25 000 €	malus 250 €

NB : Pour la version 5 portes, ajoutez 900 €, sauf pour la One 75 ch, non disponible en carrosserie 5 portes.



Le 3 cylindres 1 500 cm³ turbo manque peut-être un peu de caractère mais il affiche de belles prestations.





Les années passent mais le charme agit toujours. Une constante qui vaut pour le look comme pour l'agrément de conduite.

La meilleure mécanique 1.5 136 ch

C'est finalement le petit 3 cylindres essence en version 136 ch qui s'impose. Sans être un monstre de vigueur, ce bloc se révèle plaisant à l'usage. Sa sonorité n'est pas désagréable, ses performances plus qu'honorables et, même s'il n'est pas un sportif pur et dur, il sait en toutes circonstances s'adapter à l'humeur de son conducteur, y compris lorsque celle-ci est badine ! Vu son prix élevé (1750 €), on se passera de la boîte automatique !



La ville est l'un des terrains de jeu favoris de la Mini. En version Cooper de 136 ch, elle est aussi très à l'aise loin des centres-ville.

LES MOTEURS

DIESEL

D 95 ch

Ce petit 1500 cm³ développe une puissance somme toute modeste mais, malgré cela, cette version se montre plaisante à conduire. Il faut dire que la sagesse de la mécanique n'altère en rien la bonne humeur du châssis. Toutefois, cette motorisation conviendra mieux à la ville et à la route qu'à l'autoroute.

D 116 ch

Toujours le même moteur mais, cette fois, la puissance est portée à 116 ch. Ces 21 ch de plus permettent à la Mini d'élargir son champ d'action et, ainsi, d'offrir une plus grande polyvalence d'utilisation.

SD 170 ch

Le 2 l remplace ici le 1,5 l avec, à la clé, une augmentation substantielle de la puissance et du couple. Est-ce suffisant pour transformer cette version en petite sportive ? Pas vraiment car, en matière d'agrément d'utilisation, ce bloc, même retravaillé, n'est pas particulièrement plaisant lorsqu'il est bousculé.

ESSENCE

1.2 75 ch

"C'est un peu court", aurait pu dire Cyrano ! Et, effectivement, ce 3 cylindres manque singulièrement d'allonge. Difficile dès lors de s'éloigner des centres-ville.

1.2 102 ch

Il s'agit ici toujours du même bloc mais, avec 102 ch sous le capot, la Mini est, dans cette configuration, mieux armée pour affronter la route. Le tempérament fougueux du châssis mériterait sans doute quelques chevaux supplémentaires mais l'agrément est au rendez-vous.

1.5 136 ch

Plus de cylindrée mais pas plus de cylindres ! On en reste donc à trois mais, cette fois, la puissance cadre mieux avec le tempérament de l'auto.

2.0 192 ch

Pas de problème de puissance ici : le 4 cylindres 2 l ne manque pas de souffle et sa générosité met en lumière les bonnes dispositions du châssis.

LES TRANSMISSIONS

MANUELLE

Sur la Mini, tout le monde a droit à une boîte de vitesses à 6 rapports. C'est un avantage pour la consommation... et le niveau sonore ! En progrès, la commande de boîte est un peu moins dure que par le passé, notamment au niveau des blocages. En ville, c'est appréciable. L'étagement, en règle générale, est un peu long.

AUTOMATIQUE

On trouve deux boîtes auto sur la Mini, et toutes les deux comptent 6 rapports. La première (1750 €) peut-être associée au moteur essence (102 et 136 ch) et diesel (116 ch). L'autre (1900 €), dotée de changements de rapports plus rapides (Quickshift) et d'une palette au volant, est réservée aux versions Cooper S et SD.

Dimensions (Longueur / largeur / hauteur / empattement) :

3,82 / 1,73 / 1,41 / 2,49 m (3 portes) - 3,98 / 1,73 / 1,42 / 2,57 m (5 portes)

MOTEURS DIESEL

D 95 ch*

D 116 ch

SD 170 ch

Puissance maxi (ch à tr/min)

95 à 4000

116 à 4000

170 à 4000

Couple maxi (Nm à tr/min)

220 à 1750

270 à 1750

360 à 4000

Performances

Vitesse maxi (km/h)*

187

193

212

Accélération 0-100 km/h (s)

11,4

9,8

8

Reprise 90-130 km/h en 4^e (s)

NC

9,2

6,8 en D

Budget

Consommation moyenne (l/100 km)

3,5

5,1

5,9

MOTEURS ESSENCE

1.2 75 ch*

1.2 102 ch*

1.5 136 ch

2.0 192 ch

Puissance maxi (ch à tr/min)

75 à 4000

102 à 4250

136 à 4500

Couple maxi (Nm à tr/min)

150 à 1400

180 à 1400

220 à 1250

Performances

Vitesse maxi (km/h)*

175

195

201

Accélération 0-100 km/h (s)

12,8

9,9

8,2

Reprise 90-130 km/h en 4^e (s)

NC

NC

5,9

Budget

Consommation moyenne (l/100 km)

5

4,6

6,6

7,2

*Données constructeur

LES FINITIONS

One

La finition d'entrée de gamme laisse un peu sur sa faim en matière d'équipement mais aussi de présentation. Sans être triste, la Mini est un peu fade avec sa sortie d'échappement "simple et droite" comme le dit la brochure (chrome sur One D), son toit de la même teinte que la carrosserie et ses jantes en acier. À bord, la dotation d'équipement est juste correcte (autoradio, rétros et vitres électriques). Côté déco, les inserts Carbon Black et les timides touches de chrome ne parviennent pas à réchauffer l'atmosphère.

Cooper

À partir de ce niveau de finition, la Mini commence à se lâcher. Toit et coques de rétroviseur blancs ou noirs (ou dans la teinte de la carrosserie), poignées de

hayon chromées, jantes alliage, la petite est ici nettement plus pimpante. À bord aussi, la présentation est plus gaie, avec des inserts gris (Hazy Grey), un volant gainé de cuir et l'apparition de quelques équipements de confort comme la climatisation (manuelle) et la connexion Bluetooth.

Cooper S/SD

Dans cette définition, la Mini devient carrément méchante ! Réservée aux motorisations les plus puissantes, cette exécution se pare de projecteurs antibrouillard, d'une prise d'air supplémentaire située sur le capot, d'une trappe à carburant chromée et de jantes alliage de 16 pouces. À l'intérieur, on trouve des sièges avant sport avec longueur d'assise réglable pour l'ambiance et une climatisation automatique pour le confort.



La meilleure finition COOPER

Sur la Mini, le choix de la finition est intimement lié à celui de la motorisation. Cela pourrait être gênant, mais finalement, les choses s'arrangent plutôt bien ! En effet, des trois finitions proposées, c'est indiscutablement la Cooper qui nous semble la plus intéressante. Trop sage – comme les motorisations auxquelles elle est associée –, l'exécution One ne colle pas avec la personnalité enjouée de la Mini. À l'inverse, la Cooper S/SD est sans doute un peu trop radicale. Vous l'aurez compris, tant en matière de présentation que de motorisation, c'est la Cooper qui offre, et de loin, le meilleur équilibre.

LES ÉQUIPEMENTS

Équipements communs à toutes les versions

6 airbags, autoradio avec lecteur de CD/mp3, banquette arrière fractionnable, condamnation centralisée, rétroviseurs à réglages électriques, siège conducteur réglable en hauteur, surveillance de la pression des pneumatiques, vitres AV électriques.

Équipements/Options

	One	Cooper	Cooper S
Aide au stationnement arrière	360 €	360 €	360 €
Caméra de recul	350 €	350 €	350 €
Climatisation manuelle/automatique	970 €/1 370 €	série/400 €	non/série
Déclenchement automatique des phares et des essuie-glace	130 €	130 €	130 €
Ouverture des portes sans clé	300 €	300 €	300 €
Projecteur full LED	800 €	800 €	800 €
Projecteur antibrouillard avant	160 €	160 €	série
Suspension Sport	220 €	220 €	220 €

LES PRINCIPALES OPTIONS

Pack Salt (1 550 €)

Ce pack est réservé à la finition One. Il comprend la climatisation manuelle, les jantes alliage avec écrous antivol, les projecteurs antibrouillard, la connexion Bluetooth et le volant sport gainé de cuir. Financièrement parlant, l'affaire n'est pas inintéressante et, surtout, cela permet à la Mini d'afficher une dotation d'équipement un peu plus en rapport avec son standing.

Conseillé par L'Auto-Journal

Pack Chili (de 2 500 à 3 750 €)

Sur la One, le pack Chili (3 750 €) intègre le pack Salt avec quelques aménagements puisque la climatisation devient automatique et que les jantes alliage passent de 15 à 16 pouces. Par ailleurs, on note l'entrée en lice du régulateur de vitesse avec fonction freinage, des sièges avant Sport et du déclenchement automatique des phares et essuie-glace. Côté présentation, on trouve quelques touches de chrome supplémentaires, une sellerie mixte cuir/tissu et des tapis de sol en velours. Sur la finition Cooper, ce pack est facturé 2 500 €, la climatisation manuelle étant déjà montée de série.

Conseillé par L'Auto-Journal



Globalement, la finition et le confort ont progressé mais ces deux points restent à améliorer.



Les fameuses bandes noires (ou blanches) qui habillent le capot moteur sont facturées 130 €.





Avec l'Excitement package (520 €), le cercle qui entoure l'écran central change de couleur suivant les fonctions activées.



Coques de rétro à damiers, toit peint, il existe mille et une façons de décorer sa Mini, mais attention, l'addition grimpe vite !



Pack Connected XL (de 2 200 à 2 700 €)

Sont inclus dans ce pack: l'accoudoir central avant, l'affichage tête haute, le déclenchement automatique des phares et des essuie-glaces, la connexion Bluetooth et le système de navigation avec écran de 8,8 pouces. Le pack Connected XL est proposé sur la finition One (2 700 €), Cooper (2 450 €) et Cooper S/SD (2 200 €). Très complet mais franchement pas donné ! À noter que si vous recherchez uniquement un GPS, il existe en option un modèle un peu moins abouti (écran de 6,5 pouces) facturé 1 350 €.

Déconseillé par L'Auto-Journal (sauf sur Cooper S et SD)

Excitement package (520 €)

L'Excitement package est l'archétype de l'option qui ne sert à rien, elle a donc parfaitement sa place à bord de la Mini. Plus sérieusement, nous avons affaire ici à un éclairage d'ambiance qui fait varier la teinte et l'intensité de l'anneau lumineux qui entoure l'écran situé au centre de la planche de bord. Chaque fois que vous activez une fonction (volume de la radio, climatisation, mode de conduite, aide au stationnement...), la couleur de ce dernier change ! Inutile, oui, et alors ?

Conseillé par L'Auto-Journal

Inserts décoratifs (de 130 à 410 €)

Pour achever la personnalisation de votre Mini, vous trouverez, au sein de la liste des options, plusieurs accessoires tels que les fameuses bandes blanches ou noires pour le capot (130 €) ou encore des inserts colorés pour l'habitacle. Les prix de ces derniers varient de 180 à 410 €.

Conseillé par L'Auto-Journal

LES TEINTES

Unies (gratuite)

Pepper White Volcanic Orange

Métallisées et nacrées (570 €)

Moonwalk Grey (300 €)	Blazing Red (300 €)	Midnight Black	British Racing Green II	Deep Blue
Electric Blue	Thunder Grey	Iced Chocolate	White Silver	

LES JANTES



De série sur Cooper/Cooper D.



De série sur Cooper S/SD.



En option 800 € sur Cooper.



1 350 € sur Cooper, 650 € sur Cooper S.



1 350 € sur Cooper, 650 € sur Cooper S.



1 350 € sur Cooper, 650 € sur Cooper S.



2 200 € sur Cooper, 1 350 € sur Cooper S.

NOTRE CHOIX

COOPER 136 ch

20 200 € HORS OPTIONS
Bonus/malus écologique : 0 €

Le charme, c'est bien sûr l'atout numéro 1 de la Mini mais cette version Cooper ne se contente pas de nous faire de l'œil ! Ainsi, grâce à son petit 3 cylindres de 136 ch, elle se montre également très plaisante à conduire, tant en ville, terrain sur lequel sa vivacité fait merveille, que sur route, là où la bonne humeur de son châssis ravira les amateurs de conduite sportive.

Retrouvez l'essai dans L'AJ n° 915

Cette 4^e génération de Corsa a connu une carrière assez longue. Sa finition se retrouve dans la moyenne supérieure de la catégorie et, après quelques déboires de fiabilité en début de carrière, cette compacte se révèle assez fiable.

LES INFOS CLÉS

Essence : à partir de 4000 €
Diesel : à partir de 4300 €
Version : ancienne (4 ^e génération)
Commercialisation : de 2006 à 2015
Restylage : 2010
Carrosserie : 3/5 portes
Modèles en circulation : 268 510

RAPPELS

DIRECTION (octobre 2014)

Sur les Opel Corsa produites entre le 6 février 2014 et le 23 septembre 2014, la liaison entre la colonne de direction et la crémaillère risque de ne pas être conforme et engendrer une perte de la direction.

FREIN DE STATIONNEMENT

(septembre 2011)

Défaut de fabrication du levier de frein à main (mauvais traitement thermique qui rend une pièce plus fragile) pouvant empêcher son maintien en position serrée (sur les millésimes 2010 et 2011).

AIRBAG (mars 2011)

Sur les Opel Corsa des millésimes 2011 et 2012 : risque de désolidarisation du couvercle de l'airbag passager de la planche de bord en cas de déploiement de ce dernier. Le couvercle risque alors de blesser un occupant du véhicule.

FREIN DE STATIONNEMENT

(juillet 2010)

Impossibilité de serrer le frein de stationnement sur les Corsa du millésime 2010 : le raccord de l'extrémité du câble de commande du frein à main peut se coincer.

DIRECTION (octobre 2007)

Risque de casse de l'arbre de direction sur les modèles produits entre juillet 2006 et juin 2007.

SUSPENSION (janvier 2007)

Possibilité de rupture du bras de suspension avant sur les modèles de Corsa produites jusqu'à fin janvier 2007.

Opel Corsa

Côté style, la Corsa est encore à la page. À noter que les versions 3 (notre photo) et 5 portes arborent des profils légèrement différents.



1 Moteur essence

Sur les 1.0 3 cylindres, des fuites d'huile au niveau du carter de boîte de vitesses. Début 2009, un nouveau type de joint d'étanchéité a été monté en usine.

2 Moteur diesel

Difficulté ou impossibilité de démarrer le 1.3 CDTI 90 : le démarreur est à remplacer ; dysfonctionnement et/ou manque de puissance du moteur dû à une mauvaise installation du tuyau de la soupape de décharge du turbo ; jusqu'au printemps 2008, joint de culasse défectueux engendrant une perte de liquide de refroidissement. Sur tous les 1.3 CDTI et jusqu'à mi-2009, les supports d'injecteurs peuvent être déficients : apparition de fumée et de grésillement dans la zone de la culasse. Sur les diesels qui ne circulent qu'en ville, risque de dilution de gazole dans l'huile. Ceci entraîne une

augmentation du niveau d'huile dans le carter et risque, dans les cas extrêmes, de causer l'emballement du moteur.

3 Freins

De nombreux modèles rencontrent des soucis de bruits et de grincements importants au freinage. Jusqu'au restylage, les garnitures arrière reviennent mal en position repos.

4 Habitacle

Dysfonctionnement du dégivrage arrière. Fragilité chronique des poignées intérieures de porte, qui se cassent sur les modèles des premières années. Mauvais fonctionnement de l'autoradio jusqu'au restylage.

5 Chauffage/ventilation

Mauvais fonctionnement du ventilateur d'habitacle, en raison d'un mauvais contact électrique.

YANN LEFEBVRE

Si la présentation manque clairement d'originalité et de chaleur, le vieillissement des matériaux en revanche ne pose pas de problème.

LA GAMME							
	Modèles	Puissance moteur (ch)	Dates de vente	Conso. moy* (/100 km)	Notre avis	La cote de l'AJ**	Verdict
Essence	1.0	65	de 12/10 à 01/15	6,5	Vraiment trop juste en performances, ce 3 cylindres n'a pas grand intérêt.	à partir de 5 900 €	★★
	1.2	80/85	de 07/06 à 01/15	7	Tentant sur le papier, ce bloc est un peu décevant dans la réalité.	à partir de 4 500 €	★★★
	1.4	90/100	de 01/06 à 01/15	7	Une motorisation généreuse, qui permet de sortir un peu du milieu urbain.	à partir de 4 300 €	★★★★
	1.4	120	de 06/12 à 01/15	6,8	Encore assez cher et rare, ce bloc plus puissant est agréable et économique.	à partir de 8 200 €	★★★★★
	1.6 GSi	150	de 07/07 à 04/09	8	Un bloc turbocompressé un peu gourmand mais qui offre de belles performances.	à partir de 5 900 €	★★★
	1.6 OPC/OPC Nürburgring	192/210	de 03/07 à 01/15	9,7	Certes, la puissance est là mais l'auto ne permet pas de l'exploiter pleinement.	à partir de 10 200 €	★★★★★
	1.3 CDTI	75	de 01/06 à 01/15	6	Un diesel assez banal qui s'essouffle très rapidement sur route.	à partir de 4 100 €	★★★
	1.3 CDTI	90/95	de 07/06 à 01/15	5,4	Plus polyvalent, ce diesel permet de prendre la route sans souci, même en charge.	à partir de 5 000 €	★★★★
Diesel	1.7 CDTI	125/130	de 07/06 à 06/12	6,2	S'il n'y a rien à dire côté performances, le prix et le coût à l'usage sont peu avantageux.	à partir de 5 400 €	★★★★★

*Retrouvez notre cote détaillée en p. 109.

NOTRE CHOIX

1.3 CDTI 95 ECOFLEX S&S

de 2011

(1^{er} prix prospecté : 6 900 €)
(93 393 km)

Nettement fiabilisé depuis le restylage de 2010, ce diesel, doté du stop/start, est très agréable à utiliser. Sa puissance de 95 ch rend la Corsa relativement polyvalente et lui permet d'arpenter les autoroutes sans problème. Et cela pour un coût à l'usage des plus modéré.



LA TECHNIQUE

Moteur / Transmission

Puissance maxi	95 ch à 4 000 tr/mn
Couple maxi	190 Nm à 1 750 tr/mn
Type	4 cylindres en ligne, diesel
Cylindrée / Puissance fiscale	1 248 cm ³ / 5 CV
Transmission	aux roues avant
Boîte / nombre de rapports	manuelle / 5

Dimensions / Poids

L / l / h / empattement	4 / 1,74 / 1,48 / 2,51 m
Poids / tractable freiné	1 163 kg / 500 kg

Châssis

Direction	à crémaillère, assistée
Diamètre de braquage	10,6 m
Suspensions AV/AR	type McPherson / essieu semi-rigide
Freins AV / AR	disques ventilés / tambours
Pneumatiques	185/65 R 15
Roue de secours	kit anticrevaison

LA CONDUITE

Performances*

1 000 m départ arrêté	34,9 s
90-130 km/h en 5 ^e / 4 ^e	20,6 / 13,1 s
Vitesse maxi	171 km/h
Freinage à 90 / 130 km/h	34 / 71 m

LA VIE À BORD

Habitabilité / Coffre

Longueur aux jambes AR	18 cm
Largeur aux coudes AV / AR	140 / 138 cm
Volume de coffre	326 dm ³

LE BUDGET

Assurance* : 750 € Carte grise** : 166,50 €

Consommations

Moyenne	5,4 l/100 km
Ville / Route / Autoroute	5,6 / 5,2 / 5,5 l/100 km

Coût de l'entretien (tarifs en euros)

Amortisseurs AV	250	Kit de distribution	choîne
Amortisseurs AR	210	Embrayage	550
Disques AV	200	Catalyseur	870
Disques AR	280	Pneus (1 paire)	160
Plaquettes AV	110	Feu AV	300
Plaquettes AR	110	Feu AR	140
Filtre à air	35	Boudrier AV	360
Filtre à huile	26	Boudrier AR	450

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

* Base de calcul : automobiliste parisien

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

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

LE PRIX DU NEUF aj

ALFA ROMEO			
TYPE	CV	B/M*	PRIX
MITO			
1.4 MPI 70 ch Progression	5	150	14 490
1.4 MPI 78 ch S/S Distinctive	5	0	16 700
0.9 TwinAir 105 ch S/S Distinctive	6	0	18 300
0.9 TwinAir 105 ch S/S BK	6	0	19 000
0.9 TwinAir 105 ch S/S Exclusive	6	0	19 900
1.4 TB MultiAir 135 ch S/S BK	7	0	20 750
1.4 TB MultiAir 135 ch S/S Exclusive	7	0	21 650
1.4 TB MultiAir 140 ch TCT S/S Exclusive	NC	0	23 400
1.4 TB MultiAir 170 ch S/S Quadrif. Verde	9	250	23 450
1.3 JTDM 85 ch S/S Distinctive	5	150	20 050
1.3 JTDM 85 ch S/S BK	5	0	20 750
1.3 JTDM 85 ch S/S Exclusive	5	0	21 650
1.6 JTDM 120 ch S/S Exclusive	6	0	22 750

GIULIETTA			
TYPE	CV	B/M*	PRIX
1.4 Jet 105 ch S/S Impression	6	900	21 080
1.4 Jet 120 ch S/S Distinctive	7	900	23 800
1.4 MultiAir 170 ch S/S Distinctive	9	150	26 800
1.4 MultiAir 170 ch TCT S/S Distinctive	9	0	28 700
1.4 MultiAir 170 ch S/S Exclusive	9	150	29 550
1.4 MultiAir 170 ch TCT S/S Exclusive	9	0	31 450
1.6 JTDM 105 ch S/S Impression	5	24 390	
1.6 JTDM 105 ch S/S Distinctive	5	0	26 250
1.6 JTDM 105 ch S/S Exclusive	5	0	29 000
2.0 JTDM 150 ch S/S Distinctive	7	0	26 450
2.0 JTDM 150 ch S/S Exclusive	7	0	31 200
2.0 JTDM 170 ch S/S Distinctive	9	0	30 000
2.0 JTDM 175 ch TCT S/S Distinctive	9	0	32 150
2.0 JTDM 170 ch S/S Exclusive	9	0	32 750
2.0 JTDM 175 ch TCT S/S Exclusive	9	0	34 900

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

AUDI



Audi

Premium Murat

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

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

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

A1 SPORTBACK (5 PORTES)

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

A3 SPORTBACK (5 PORTES)

Surcoût : A3 3 portes + 800 €
A3 BERLINE (4 PORTES)

1.4 TFSI 125 ch Attraction	6	0	26 480
1.4 TFSI CDD 150 ch Ambition	7	0	29 980
1.8 TFSI 180 ch Ambition	10	150	32 020
2.0 TFSI 300 ch S3	19	2 200	47 990
1.6 TDI 110 ch Attraction	6	0	27 030
2.0 TDI 150 ch Attraction	7	0	29 050
2.0 TDI 184 ch Ambition	9	0	33 430
Surcoût Ambiente : Attraction + 2 500 €			
Surcoût Ambiente : Ambition + 50 €			
Surcoût S line : Ambiente + 2 450 €			
Surcoût Ambiente 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 Ambiente : Attraction + 2 500 €			
Surcoût Ambiente : Ambition + 50 €			
Surcoût S line : Ambiente + 2 450 €			
Surcoût Ambiente Luxe : S line + 2 550 €			

A6 AVANT (BREAK) RESTYLÉE

Surcoût : berline + 2 600 €

4.0 V8 TFSI 560 ch PS6

47 800 121 710

A6 ALLROAD QUATTRO

3.0 TFSI 333 ch S tronic 7 Ambiente

22 3600 63 400

3.0 TDI 218 ch S tronic 7 Ambiente

13 900 58 000

3.0 TDI 272 ch S tronic 7 Ambiente

16 900 61 300

3.0 TDI 320 ch Tiptronic 8 Ambition Luxe

21 2200 71 450

Surcoût Ambiente Luxe : Ambiente + 7 200 €

Surcoût Avis : Ambiente Luxe + 2 700 €

Surcoût Avis : Ambiente Luxe + 2 700 €

Surcoût Avis : Ambiente Luxe + 2 700 €

Surcoût Avis : Ambiente Luxe + 2 700 €

Surcoût Avis : Ambiente Luxe + 2 700 €

Surcoût Avis : Ambiente Luxe + 2 700 €

Surcoût Avis : Ambiente Luxe + 2 700 €

Surcoût Avis : Ambiente Luxe + 2 700 €

Surcoût Avis : Ambiente Luxe + 2 700 €

Surcoût Avis : Ambiente Luxe + 2 700 €

Surcoût Avis : Ambiente Luxe + 2 700 €

Surcoût Avis : Ambiente Luxe + 2 700 €

Surcoût Avis : Ambiente Luxe + 2 700 €

Surcoût Avis : Ambiente Luxe + 2 700 €

Surcoût Avis : Ambiente Luxe + 2 700 €

Surcoût Avis : Ambiente Luxe + 2 700 €

Surcoût Avis : Ambiente Luxe + 2 700 €

Surcoût Avis : Ambiente Luxe + 2 700 €

Surcoût Avis : Ambiente Luxe + 2 700 €

Surcoût Avis : Ambiente Luxe + 2 700 €

Surcoût Avis : Ambiente Luxe + 2 700 €

Surcoût Avis : Ambiente Luxe + 2 700 €

Surcoût Avis : Ambiente Luxe + 2 700 €

Surcoût Avis : Ambiente Luxe + 2 700 €

Surcoût Avis : Ambiente Luxe + 2 700 €

Surcoût Avis : Ambiente Luxe + 2 700 €

Surcoût Avis : Ambiente Luxe + 2 700 €

Surcoût Avis : Ambiente Luxe + 2 700 €

Surcoût Avis : Ambiente Luxe + 2 700 €

Surcoût Avis : Ambiente Luxe + 2 700 €

Surcoût Avis : Ambiente Luxe + 2 700 €

Surcoût Avis : Ambiente Luxe + 2 700 €

Surcoût Avis : Ambiente Luxe + 2 700 €

Surcoût Avis : Ambiente Luxe + 2 700 €

Surcoût Avis : Ambiente Luxe + 2 700 €

Surcoût Avis : Ambiente Luxe + 2 700 €

Surcoût Avis : Ambiente Luxe + 2 700 €

Surcoût Avis : Ambiente Luxe + 2 700 €

Surcoût Avis : Ambiente Luxe + 2 700 €

Surcoût Avis : Ambiente Luxe + 2 700 €

Surcoût Avis : Ambiente Luxe + 2 700 €

Surcoût Avis : Ambiente Luxe + 2 700 €

Surcoût Avis : Ambiente Luxe + 2 700 €

Surcoût Avis : Ambiente Luxe + 2 700 €

Surcoût Avis : Ambiente Luxe + 2 700 €

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

SÉRIE 5 TOURING (BREAK)

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

SÉRIE 5 GT

535i xDrive 306 ch Lounge Plus 20 ■ 6 500 68 500
 520d 184 ch Lounge Plus 10 ■ 250 55 500
 530d 256 ch Lounge Plus 15 ■ 1 600 63 000
 530d xDrive 256 ch Lounge Plus 16 ■ 2 200 65 600
 535d xDrive 313 ch Lounge Plus 20 ■ 2 200 70 500
 Surcoût finition Modem : Lounge Plus + 6 800 € (8 450 € 535d xDrive).
 Surcoût finition Luxury : Modem + 1 800 € (1 650 € 535d xDrive).
 Surcoût M Sport : Luxury + 2 500 € (2 450 € sur 535d xDrive);

SÉRIE 6 COUPE

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

SÉRIE 6 CABRIOLET

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

SÉRIE 6 GRANCOUPÉ

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

SÉRIE 7

740i 320 ch Luxe 21 ■ 3 600 89 700
 740i 320 ch Exclusive 21 ■ 3 600 99 050
 750i 450 ch xDrive Luxe 34 ■ 6 500 106 400
 750i 450 ch xDrive Exclusive 34 ■ 6 500 115 750
 ActiveHybrid T 354 ch Luxe 21 ■ 2 200 95 200
 ActiveHybrid T 354 ch Exclusive 21 ■ 2 200 104 550
 760i 544 ch Exclusive 46 ■ 8 000 148 800
 730d 258 ch Luxe 15 ■ 900 84 800
 730d 258 ch Exclusive 15 ■ 900 94 150
 730d xDrive 258 ch Luxe 16 ■ 2 200 88 200
 730d xDrive 258 ch Exclusive 16 ■ 2 200 97 550
 740d 313 ch Luxe 20 ■ 900 90 700
 740d 313 ch Exclusive 20 ■ 900 100 050
 740d xDrive 313 ch Luxe 20 ■ 2 200 94 100
 740d xDrive 313 ch Exclusive 20 ■ 2 200 103 450
 750d xDrive 381 ch Luxe 26 ■ 2 200 106 400
 750d xDrive 381 ch Exclusive 26 ■ 2 200 115 750
 NOUVEAU X1

sDrive 20i 184 ch Lounge 11 ■ 2 200 34 600
 xDrive 20i 184 ch Lounge 11 ■ 3 000 36 850
 xDrive 20i 245 ch Lounge 15 ■ 3 000 44 600
 sDrive 16d 116 ch Premiere 6 ■ 0 30 700
 sDrive 18d 143 ch Lounge 8 ■ 0 32 700
 xDrive 18d 143 ch Premiere 8 ■ 0 34 950
 sDrive 20d EfficientDynamics 163 ch Lounge 8 ■ 0 35 700
 sDrive 20d 184 ch Lounge 10 ■ 0 35 700
 xDrive 20d 184 ch Lounge 10 ■ 500 37 950
 xDrive 25d 218 ch Lounge 12 ■ 1 600 40 400
 Surcoût Lounge : Premiere + 1 900 €
 Surcoût Lounge Plus : Lounge + 4 450 € (sDrive16d, sDrive18d, xDrive18d, + 4 500 €)
 Surcoût Sport : Lounge 1 850 € (sDrive20d EfficientDynamics) + 1 950 € (sDrive16d, sDrive18d, xDrive18d, + 2 500 €)
 Surcoût xDrive : Sport + 1 600 € (sDrive16d, sDrive18d, xDrive18d; + 1 750 €)
 Surcoût M Sport : xLine + 2 750 € (sDrive20d, xDrive20i, xDrive28i, xDrive25d; + 2 850 €)

X3

xDrive 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
 sDrive 16d 150 ch Lounge 8 ■ 0 38 500
 xDrive 20d 190 ch Lounge 10 ■ 250 42 950
 xDrive 30d 258 ch Lounge BVA 16 ■ 2 200 51 750
 xDrive 35i 313 ch Lounge Plus BVA 20 ■ 2 200 60 100
 Surcoût Lounge Plus : Lounge + 3 600 €
 Surcoût xLine : Lounge Plus + 5 100 €
 Surcoût M Sport : xLine + 800 €

X4

xDrive 28i 245 ch Lounge Plus BVA 15 ■ 2 200 55 850
 xDrive 35i 306 ch Lounge Plus BVA 20 ■ 6 500 58 850
 xDrive 20d 190 ch Lounge Plus 10 ■ 250 49 800
 xDrive 30d 258 ch Lounge Plus BVA 15 ■ 900 58 800
 xDrive 35i 313 ch Lounge Plus BVA 2 ■ 2 200 63 350
 Surcoût xLine : Lounge Plus + 4 750 €
 Surcoût M Sport : xLine + 2 000 €

X5

xDrive 35i 306 ch BVA Lounge Plus 20 ■ 6 500 68 300
 xDrive 35i 306 ch BVA Lounge Plus (7 pl.) 20 ■ 6 500 70 750
 xDrive 50i 450 ch BVA Lounge Plus 25 ■ 8 000 84 700
 xDrive 50i 450 ch BVA Lounge Plus (7 pl.) 25 ■ 8 000 87 150
 sDrive 25d 218 ch Lounge 13 ■ 900 52 950
 sDrive 25d 218 ch Lounge (7 pl.) 13 ■ 900 57 700
 xDrive 25d 218 ch Lounge 13 ■ 1 600 55 950
 xDrive 25d 218 ch Lounge (7 pl.) 13 ■ 1 600 60 700
 xDrive 30d 258 ch Lounge Plus 16 ■ 2 200 66 750
 xDrive 30d 258 ch Lounge plus (7 pl.) 16 ■ 2 200 69 200
 xDrive 40d 313 ch Lounge Plus 20 ■ 2 200 71 650

xDrive 40d 313 ch Lounge plus (7 pl.) 20 ■ 2 200 74 100
 M50d 381 ch M Sport 26 ■ 2 200 93 700
 M50d 381 ch M Sport (7 pl.) 26 ■ 2 200 95 600
 Surcoût Lounge Plus : Lounge + 6 400 €
 Surcoût xLine : Lounge Plus + 4 500 € (xDrive35i et 30d; 4 200 € xDrive40d)
 Surcoût Exclusive : xLine + 7 550 €
 Surcoût 7 Places : 5 Places + 2 450 €

NOUVEAU X6

xDrive 50i 450 ch Lounge Plus 34 ■ 8 000 88 700
 xDrive 30d 258 ch Lounge Plus 16 ■ 2 200 70 900
 xDrive NS0d 381 ch 26 ■ 2 200 98 900
 Surcoût M Sport : Lounge Plus + 10 200 € (10 700 € sur xDrive30d)

24 CABRIOLET

sDrive18i 156 ch Lounge 9 ■ 2 200 36 900
 sDrive 20i 184 ch Lounge 11 ■ 2 200 39 950
 sDrive 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
 Surcoût Lounge Plus : Lounge + 3 750 € (2 650 € sDrive28i / 2 450 € sDrive35i)

18

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

CITROËN

TYPE CV B/M* PRIX

C-ZERO

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

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

Surcoût Live : Start + 200 €
 Surcoût Feel : Live + 1 700 €

Surcoût ETG : BMW + 850 €

NOUVELLE C1 (5 PORTES)

Surcoût : 3 portes + 500 €

NOUVELLE C1 AIRSCAPE (3 PORTES)

Surcoût : berline 3 portes + 1 450 €

NOUVELLE C1 AIRSCAPE (5 PORTES)

Surcoût : C1 Airscape + 500 €

C3

VII 68 ch PureTech Attraction 4 ■ 0 13 500
 VII 68 ch PureTech Confort 4 ■ 0 15 500
 VII 82 ch PureTech Attraction 4 ■ 0 14 100
 VII 82 ch PureTech Confort 4 ■ 0 16 100
 e-VII PureTech 82 ch Confort ETG 4 ■ 0 16 900
 VII 82 ch PureTech Exclusive 5 ■ 0 17 800
 e-VII PureTech 82 ch Exclusive ETG 4 ■ 0 18 600
 VII 120 ch Exclusive 6 ■ 0 18 700
 HDI 70 ch Attraction 4 ■ 0 15 500
 HDI 70 ch Confort 4 ■ 0 17 450
 HDI 70 ch Exclusive 4 ■ 0 19 150
 e-HDI 70 ch Comfort BMP 3 ■ 150 18 450
 HDI 90 ch Confort 5 ■ 0 18 350
 e-HDI 90 ch Confort 5 ■ 0 18 800
 HDI 90 ch Exclusive 5 ■ 0 20 050
 e-HDI 90 ch Exclusive 5 ■ 0 20 500
 Surcoût BMP / ETG : BMW + 600 € / 900 €

C3 PICASSO

VII 95 ch Attraction 6 ■ 250 16 600
 VII 95 ch Confort 6 ■ 250 18 450
 VII 120 ch Confort 7 ■ 500 19 100
 VII 120 ch Exclusive 7 ■ 900 21 000
 HDI 90 ch Attraction 5 ■ 0 18 600
 HDI 90 ch Confort 5 ■ 0 20 450
 HDI 90 ch Exclusive 5 ■ 0 22 350
 e-HDI 90 ch S/S Confort 5 ■ 0 21 850
 e-HDI 90 ch S/S Exclusive 5 ■ 0 23 600
 HDI 115 ch Confort 5 ■ 0 21 850
 HDI 115 ch Exclusive 6 ■ 0 23 750
 VII 75 ch Start 4 ■ 0 13 950
 VII 82 ch Live 4 ■ 0 15 200
 e-VII 82 ch Feel ETG 4 ■ 0 17 850
 e-HDI 92 ch Feel ETG 4 ■ 0 20 550
 BlueHDI 100 ch Live 5 ■ 150 18 900
 Surcoût Live : Start + 1 250 €
 Surcoût Live : Feel + 1 750 €
 Surcoût Shine : Feel + 1 750 €

C4 BERLINE (5 PORTES)

VII 95 ch Attraction 6 ■ 250 19 200
 VII 120 ch Attraction 7 ■ 500 20 700
 VII 120 ch Confort 7 ■ 500 22 100
 VII 120 ch Exclusive 7 ■ 500 25 150
 e-THP 130 ch Confort 7 ■ 0 23 050
 e-THP 130 ch Exclusive 7 ■ 0 27 450
 THP 155 ch Exclusive BMP6 9 ■ 500 27 200
 HDI 90 ch Attraction 5 ■ 0 22 200
 HDI 90 ch Confort 5 ■ 0 23 600
 HDI 90 ch Exclusive 5 ■ 0 26 650
 e-HDI 115 ch S/S Confort ETG6 6 ■ 0 25 700
 e-HDI 115 ch S/S Exclusive 6 ■ 0 28 050
 e-HDI 115 ch S/S Exclusive ETG6 6 ■ 0 28 750
 e-HDI 115 ch S/S Exclusive + 6 ■ 0 29 400
 e-HDI 115 ch S/S Exclusive + ETG6 6 ■ 0 30 100
 HDI 150 ch Confort 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 165 ch Intensive BVA 9 ■ 0 30 450

HDi 90 ch Attraction 5 ■ 0 24 450

e-HDI 90 ch Attraction 5 ■ 0 25 450

e-HDI 115 ch Attraction ETG6 6 ■ 0 26 300

BlueHDI 150 ch Intensive 7 ■ 0 31 250

Surcoût Confort : Attraction + 1 550 €

Surcoût Intensive : Confort + 2 000 €

Surcoût Exclusive : Intensive + 2 950 €

GRAND C4 PICASSO (7 PLACES)

Surcoût : C4 Picasso + 1 200 €

C4 AIRCROSS

1.6 i115 ch 4x2 Attraction 6 ■ 150 23 700
 1.6 i115 ch 4x2 Confort 6 ■ 150 25 950

e-HDI 115 ch 4x2 Confort 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 4x2 Exclusive 6 ■ 0 35 700
 e-HDI 150 ch 4x1 Confort 8 ■ 900 32 850
 e-HDI 150 ch 4x2 Confort 8 ■ 500 35 900
 e-HDI 150 ch 4x2 Confort 8 ■ 900 37 700

G5

VII 120 ch Attraction 7 ■ 500 24 500
 THP 155 ch Confort BVA 9 ■ 2 200 31 000
 THP 155 ch Exclusive 9 ■ 1 600 33 750
 HDI 115 ch Attraction 6 ■ 0 26 800
 HDI 115 ch Confort 6 ■ 0 28 700
 HDI 115 ch S/S Confort BMP6 6 ■ 0 29 700
 HDI 140 ch Confort 8 ■ 0 31 200
 HDI 140 ch Exclusive 8 ■ 0 33 150
 HDI 160 ch Confort 10 ■ 0 31 900
 HDI 160 ch Exclusive 10 ■ 0 35 950
 HDI 160 ch Exclusive + 10 ■ 0 37 750
 HDI 200 ch Exclusive BVA 12 ■ 1 600 39 450
 HDI 200 ch Exclusive + BVA 12 ■ 1 600 41 100

C5 TOURER (BREAK)

Surcoût : berline + 1 100 €

C5 CROSS TOURER

HDI 115 ch Millénium 6 ■ 0 32 150
 e-HDI 115 ch S/S Millénium BMP6 6 ■ 0 32 850
 HDI 140 ch Millénium 8 ■ 150 34 850
 HDI 160 ch Millénium 10 ■ 150 35 450
 HDI 200 ch Exclusive BVA 12 ■ 1 600 41 750

C8

HDI 135 ch Millénium 8 ■ 1 600 38 400
 HDI 160 ch Millénium 9 ■ 1 600 39 800

DACIA

Trouvez votre Dacia sur
www.daciaparis.fr



TYPE CV B/M* PRIX

SANDERO

1.2 16V 75 ch 5 ■ 150 7 900
 1.2 16V 75 ch Ambiance 5 ■ 150 8 950
 1.2 16V 75 ch Laureate 5 ■ 150 10 050
 1.2 16V 75 ch GPL 4 ■ 0 8 750
 1.2 16V 75 ch GPL Ambiance 4 ■ 0 9 750
 1.2 16V 75 ch GPL Laureate 4 ■ 0 10 850
 Tce 90 ch Ambiance 5 ■ 0 10 200
 Tce 90 ch Stepway Ambiance 5 ■ 0 11 000
 Tce 90 ch Laureate 5 ■ 0 11 300
 Tce 90 ch Stepway Laureate 5 ■ 0 11 300
 Tce 90 ch Stepway Ambiance 5 ■ 0 12 500
 Tce 90 ch Stepway Prestige 5 ■ 0 12 850
 0.9 75 ch Ambiance 4 ■ 0 10 050
 0.9 75 ch Laureate 4 ■ 0 11 100
 0.9 75 ch Stepway

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

PANDA

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

PANDA 4x4

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

PUNTO (3 PORTES)

1.2 69 ch Italia	4	0	13 290
1.4 77 ch S/S Italia	5	0	15 790
0.9 TwinAir 105 ch S/S Italia	6	0	15 190
1.3 Multijet 75 ch Italia	4	0	15 790
1.3 Multijet 85 ch S/S Italia	4	0	16 990

PUNTO (5 PORTES)

Surcoût : berline 3 portes + 660 €			
SEDIČI			

1.6 16V 120 ch Dynamic 4x2	7	0	16 400
1.6 16V 120 ch Emotion 4x4	7	0	19 450
2.0 Multijet 135 ch Dynamic 4x2	7	0	18 800
2.0 Multijet 135 ch Dynamic 4x4	7	0	21 800
2.0 Multijet 135 ch Emotion 4x4	7	0	22 850

BRAVO

1.6 Multijet 105 ch Italia	5	0	21 000
1.6 Multijet 120 ch Italia	6	0	21 600
1.6 Multijet 120 ch Street	6	0	23 400

FREEMONT

3.6 V6 280 ch Lounge 4x4	20	0	35 650
2.0 Multijet 140 ch 4x2	8	0	22 750
2.0 Multijet 140 ch Urban 4x2	8	0	29 250
2.0 Multijet 140 ch Lounge 4x2	8	0	31 250
2.0 Multijet 140 ch Cross 4x2	8	0	32 850
2.0 Multijet 170 ch Urban 4x2	10	0	30 450
2.0 Multijet 170 ch Lounge 4x2	10	0	32 450
2.0 Multijet 170 ch Black Code 4x2	10	0	33 250
2.0 Multijet 170 ch Cross 4x2	10	0	34 050
Surcoût 4x4 : 4x2 + 3 200 €			

FORD

TYPE	CV	B/M*	PRIX
KA			
1.2 69 ch Trend S/S	4	0	9 450

Surcoût Titanium+ : Trend + 1 700 €

Surcoût Metal Ka : Titanium+ 750 €

FIESTA (3 PORTES)

1.25 60 ch Ambiente	4	0	8 990
1.25 60 ch Trend	4	0	13 450
1.0 SCTI 80 ch Titanium S/S	4	0	16 050
1.25 82 ch Trend	5	0	14 000
1.0 SCTI 100 ch Trend S/S	5	0	15 300
1.0 SCTI 100 ch Titanium S/S	5	0	17 000
1.0 SCTI 125 ch Titanium/ Sport S/S	6	0	17 500
1.6 SCTI 162 ch ST	10	0	24 200
1.5 TDCI 75 ch Ambiente	4	0	14 500
1.5 TDCI 75 ch Trend	4	0	15 800
1.5 TDCI 75 ch Titanium	4	0	17 500
1.6 TDCI 95 ch Trend	5	0	16 650
1.6 TDCI 95 ch Titanium / Sport	5	0	18 350
1.6 TDCI 95 ch Trend S/S	4	0	16 650
1.6 TDCI 95 ch Titanium S/S	4	0	18 350

FIESTA (5 PORTES)

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

FOCUS RESTYLÉ

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

FOCUS SW (BREAK) RESTYLÉ

Surcoût: berline 4-5 portes + 600 €

B-MAX

1.4 90 ch Ambiente	5	0	250
1.6 SCTI 10 ch EcoBoost Edition	5	0	19 250
1.6 SCTI 125 ch S/S Trend	6	0	19 550
1.5 TDCI 75 ch Ambiente	4	0	19 550
1.6 TDCI 95 ch Trend	5	0	20 400

Surcoût: Ambiente + 1 550 € (1.4 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
1.0 EcoBoost 125 ch Titanium	7	0	20 990
1.5 TDCI 90 ch Titanium	5	0	20 990
TYPE	CV	B/M*	PRIX
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

Surcoût: 1.0 66 ch : Evidence + 1 300 €

Surcoût: 1.0 66 ch : Sensation + 1 300 €

Surcoût: 1.2 87 ch : Evidence + 1 300 €

Surcoût: 1.2 87 ch : Sensation + 1 300 €

Surcoût: 1.2 87 ch : Pack Evidence + 1 300 €

Surcoût: 1.2 87 ch : Pack Sensation + 1 300 €

Surcoût: 1.2 87 ch : Pack Sensation + 1 300 €

Surcoût: 1.2 87 ch : Pack Sensation + 1 300 €

Surcoût: 1.2 87 ch : Pack Sensation + 1 300 €

Surcoût: 1.2 87 ch : Pack Sensation + 1 300 €

Surcoût: 1.2 87 ch : Pack Sensation + 1 300 €

Surcoût: 1.2 87 ch : Pack Sensation + 1 300 €

Surcoût: 1.2 87 ch : Pack Sensation + 1 300 €

Surcoût: 1.2 87 ch : Pack Sensation + 1 300 €

Surcoût: 1

1.6 CRDI 128 ch Active	7	0	24 000
Surcoût Premium : Active + 2 000 €			
Surcoût DCT : BVA + 1 200 €			
CARENS			
1.6 CRDI 135 ch ISG Moten	8	500	21 700
1.7 CRDI 115 ch ISG Moton	6	0	23 900
1.7 CRDI 136 ch Active	7	0	27 400
Surcoût Style : Motion + 1 200 €			
Surcoût Active : Style + 1 700 €			
Surcoût Premium : Active + 2 400 €			
Surcoût BVA : BVM + 1 200 €			
SPORTAGE			
1.6 ISG 140 ch 4x2 Style	8	900	22 850
1.7 CRDI ISG 115 ch 4x2 Style	6	100	25 150
2.0 CRDI 136 ch 4x2 Active	8	900	29 250
2.0 CRDI 136 ch 4x4 Active BVA	8	3 000	32 250
2.0 CRDI 136 ch 4x4 Premium	8	2 200	33 050
2.0 CRDI 136 ch 4x4 Premium BVA	8	3 600	34 750
2.0 CRDI 184 ch 4x4 Ultima BVA	11	4 000	37 550
Surcoût Active : Style + 2 400 €			
Surcoût Premium : Active + 2 500 €			
Surcoût Ultimate : Premium + 2 000 €			
OPTIMA			
2.0 90 ch Hybrid	8	0	34 860
1.7 CRDI 136 ch Active	7	0	29 050
1.7 CRDI 136 ch Premium	7	0	33 350
1.7 CRDI 136 ch Premium BVA	7	0	34 850
SORENTO			
2.2 CRDI 197 ch Origins 7 pl.	12	2 000	43 640
2.2 CRDI 197 ch Origins 7pl. BVA	12	3 000	45 140

LAMBORGHINI

TYPE	CV	B/M*	PRIX
Huracan V10 610 ch LP 610-4	NC	8 000	202 722
Aventador V12 700 ch LP 700 Coupé	NC	8 000	314 548

LANCIA

TYPE	CV	B/M*	PRIX
YPSILON 5 PORTES			

1.2 69 ch S/S Silver	4	0	13 100
1.2 69 ch S/S Gold	4	0	15 000
1.2 69 ch S/S Platinum	4	0	16 400
1.2 69 ch S/S Platinum +	4	0	18 100
0.9 TwinAir 85 ch S/S Gold	4	0	16 600
0.9 TwinAir 85 ch S/S Gold DPS	4	0	17 700
0.9 TwinAir 85 ch S/S Platinum	4	0	18 000
0.9 TwinAir 85 ch S/S Platinum DPS	4	0	19 100
0.9 TwinAir 85 ch S/S Platinum +	4	0	19 700
0.9 TwinAir 85 ch S/S Platinum + DFS	4	0	20 800
1.3 Mjet 95 ch S/S Silver	5	0	16 200
1.3 Mjet 95 ch S/S Gold	5	0	18 100
1.3 Mjet 95 ch S/S Platinum	5	0	19 500
1.3 Mjet 95 ch S/S Platinum +	5	0	21 200

DELTA

1.4 T-Jet 120 ch Gold	7	900	24 600
1.6 Multijet 105 ch Silver	6	0	25 500
1.6 Multijet 120 ch Gold	6	0	28 000
1.9 Multijet 190 ch Gold	11	900	28 600

FLAVIA

2.4 170 ch	11	8 000	36 900
------------	----	-------	--------

THEMA

3.6 286 ch Executive	19	8 000	53 200
3.0 Mjet 239 ch Executive	12	3 600	52 300

VOYAGER

3.6 283 ch Platinum	20	8 000	48 900
2.8 Mjet 178 ch Gold	10	8 000	44 400
2.8 Mjet 178 ch Platinum	10	8 000	48 900

LAND ROVER

TYPE	CV	B/M*	PRIX
FREELANDER 2			

i6 233 ch SE BVA	16	8 000	43 500
i6 233 ch HSE BVA	16	8 000	44 900
e04 150 ch E 4x2	9	2 200	28 450
e04 150 ch S 4x2	9	2 200	32 400
TD4 150 ch S	9	2 200	30 250
TD4 150 ch SE	9	2 200	34 200
TD4 150 ch SE Dynamic	9	2 200	40 400
TD4 150 ch HSE	9	2 200	41 800

EVOQUE

2.0 Si4 240 ch Pure	15	6 500	41 300
2.2 e04 150 ch Pure 4x2	9	0	33 500
2.2 TD4 Pure	9	2 200	35 350
2.2 Si04 190 ch Pure	12	900	38 200

EVOQUE COUPE

Surcoût : 5 portes + 1 000 €			
------------------------------	--	--	--

DEFENDER

90 Hard Top/Pick Up 122 ch E	10	8 000	27 020
90 Station Wagon 122 ch E	10	8 000	29 020
110 Hard Top 122 ch E	10	8 000	30 270
130 Simple Cab 122 ch E	10	8 000	31 680
Surcoût Finition S : finition E + 1 800 €			
Surcoût Finition SE : finition S + 1 800 €			

DISCOVERY 4

3.0 V6 340 ch SE	25	NC	55 200
3.0 V6 340 ch HSE	25	NC	61 800
3.0 TDV6 211 ch	14	8 000	44 600
3.0 TDV6 211 ch S	14	8 000	47 300
3.0 TDV6 211 ch SE	14	8 000	53 500
3.0 TDV6 211 ch HSE	14	8 000	59 900
3.0 SDV6 256 ch SE	17	8 000	56 600
3.0 SDV6 256 ch HSE	17	8 000	62 000

RANGE ROVER SPORT

5.0 V8 510 ch HSE Dynamic	43	8 000	89 500
5.0 V8 510 ch Autobiography Dynamic	43	8 000	100 100
3.0 TDV6 256 ch S	14	8 000	60 300
3.0 TDV6 256 ch SE	16	8 000	65 500
3.0 TDV6 256 ch HSE	16	8 000	72 200
3.0 SDV6 292 ch SE	19	8 000	76 300
3.0 SDV6 292 ch HSE	19	8 000	76 000
3.0 SDV6 292 ch HSE Dynamic	19	8 000	78 500
4.4 SDV6 340 ch HSE	NC	83 100	
4.4 SDV6 340 ch HSE Dynamic	NC	85 600	
4.4 SDV6 340 ch HSE Autobiography	NC	94 700	
4.4 SDV6 340 ch HSE Autobiography Dyn.	NC	96 700	
3.0 SDV6 340 ch HSE	NC	86 800	
3.0 SDV6 340 ch HSE Dynamic	NC	88 400	
3.0 SDV6 340 ch HSE Autobiography	NC	96 900	

TYPE	CV	B/M*	PRIX
RANGE ROVER			
5.0 V8 510 ch Supercharged	44	8 000	117 300
5.0 V8 510 ch Supercharged Autobiography	44	8 000	130 900
3.0 TDV6 256 ch HSE	NC	92 300	
3.0 TDV6 256 ch Vogue	NC	102 400	
3.0 TDV6 256 ch Autobiography	22	8 000	128 200
3.0 SDV6 340 ch Hyb. Autobiography	NC	130 200	

TYPE	CV	B/M*	PRIX
LEXUS			
CT 200h	13	0	24 860
SIVAM Levallois, Concessionnaire Lexus	01 42 70 40 70		
SIVAM Asnières, Réparateur agréé	01 46 13 51 00		
SIVAM Paris Sud, Réparateur agréé	01 55 43 55 00		
www.sivam.fr			

TYPE	CV	B/M*	PRIX

<tbl

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

LEAF			
1.6 DIG-T 115 ch Visia	6	0	18 790
1.5 dCi 110 ch Visia	5	0	21 290
Suroit : Acenta : Visia + 1 900 €			
Suroit Connect Edition : Acenta + 800 €			
Suroit Tekna : Connect Edition + 2 350 €			
NOUVEAU QASHQAI			
1.2 DIG-T 115 ch Visia	6	0	21 990
1.2 DIG-T 115 ch Acenta	6	0	24 040
1.2 DIG-T 115 ch Connect Edition	6	0	25 790
1.2 DIG-T 115 ch Tekna	6	0	28 140
1.5 dCi 110 ch Visia	5	0	24 490
1.5 dCi 110 ch Acenta	5	0	26 540
1.5 dCi 110 ch Connect Edition	5	0	28 290
1.5 dCi 110 ch Tekna	5	0	30 640
1.6 dCi 130 ch Acenta	7	0	28 740
1.6 dCi 130 ch Connect Edition	7	0	30 490
1.6 dCi 130 ch Tekna	7	0	32 840
NOUVEAU X-TRAIL			
1.6 dCi 130 ch Visia	7	0	27 700
1.6 dCi 130 ch Acenta	7	0	29 900
1.6 dCi 130 ch Connect	7	0	32 250
1.6 dCi 130 ch Tekna	7	0	34 400
Suroit boîte Xtronic : BVIA + 1 500 €			
MURANO			
3.5 V6 234 ch	17	8 000	50 190
2.5 dCi 190 ch	12	8 000	50 190
PATHFINDER			
2.5 dCi 190 ch XE 7 pl.	12	8 000	39 590
2.5 dCi 190 ch SE 7 pl.	12	8 000	43 290
2.5 dCi 190 ch LE 7 pl.	12	8 000	47 690
3.0 V6 dCi 231 ch	16	8 000	54 490

370 Z COUPE			
3.7 V6 328 ch	23	8 000	32 900
3.7 V6 328 ch Pack	23	8 000	36 100
3.7 V6 344 ch Nismo	25	8 000	45 000
370 Z ROADSTER			
3.7 V6 328 ch Pack	23	8 000	39 100
GT-R			
3.8 V6 550 ch Premium Edition	47	8 000	94 200
3.8 V6 550 ch Black Edition	47	8 000	95 300
3.8 V6 550 ch Gentleman Edition	47	8 000	98 200
3.8 V6 600 ch Nismo	53	8 000	150 000

OPEL

TYPE	CV	B/M*	PRIX
I-MIEV			
Électrique 69 ch	1	6 300	26 900
SPACE STAR			
1.0 MIVEC 71 ch In	4	0	9 680
1.0 MIVEC 71 ch AS&G Invite	4	0	10 990
1.0 MIVEC 71 ch AS&G Selection Invite	4	0	11 640
1.2 MIVEC 80 ch AS&G Intense	4	0	14 100
1.2 MIVEC 80 ch AS&G Selection Intense	4	0	14 750
LANCER EVOLUTION X			
2.0 295 ch	20	8 000	46 500
2.0 295 ch MRC-TS-S	21	8 000	54 650
ASX			
1.6 115 ch Inform 4x2	6	0	19 900
1.6 115 ch Intern 4x2	6	0	22 600
1.8 DI-D 115 ch Invite 4x2	6	0	23 300
1.8 DI-D 115 ch Internse 4x2	6	0	25 600
2.2 DI-D 150 ch Internse 4x4	8	1 600	34 000
Suroit 4x4 (sur 1.8 DI-D uniquement) : 4x2 + 2 000 €			
OUTLANDER			
2.0 150 ch 2WD Invite	9	1 500	27 600
2.0 203 ch PHEV Intense	NC	4 000	43 900
2.0 203 ch PHEV 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 Internse	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 Internse	13	6 000	40 800
3.2 DI-D 200 ch Instyle BVA	13	6 000	48 100
PAJERO (5 PORTES)			
Suroit : 3 portes + 2 900 € (Inform) + 3 100 €			

TYPE	ADAM	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 Jam	5	0	15 900	
1.0 ECOTEC 115 ch Glam	6	0	17 700	
1.0 ECOTEC 115 ch Slam	6	0	18 100	
ADAM ROCKS				
1.4 Twinport 87 ch S/S	5	0	17 450	
1.0 ECOTEC 115 ch	6	0	19 650	
AGILA				
1.0 68 ch Essentia	4	0	11 690	
1.0 68 ch Edition	4	0	13 060	
1.0 68 ch S/S ecoFLEX Edition	4	0	13 360	
1.2 94 ch Edition	5	0	13 460	
1.2 94 ch S/S Edition	5	0	13 760	
1.2 94 ch S/S Edition BVA	5	150	14 460	
NOUVELLE CORSA (5 PORTES)				
1.4 90 ch Essentia	5	0	13 090	
1.4 90 ch Edition	5	0	14 690	
1.4 90 ch Cosmo BVA	5	250	17 990	
1.4 Turbo 100 ch S/S Edition	5	0	15 490	
1.4 Turbo 100 ch S/S Color Edition	5	0	16 390	
1.4 Turbo 100 ch S/S Cosmo	5	0	17 690	
1.0 Ecotec Turbo 115 ch S/S Cosmo	6	0	18 590	
1.3 CDTI 75 ch Edition	4	0	16 990	
1.3 CDTI 95 ch ecoFLEX S/S Edition	4	0	17 990	
1.3 CDTI 95 ch ecoFLEX S/S Color Edition	4	0	18 890	
1.3 CDTI 95 ch Cosmo 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	18 090	
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	22 660	
1.7 CDTI 130 ch S/S Edition 4x2	7	0	22 700	
Suroit 4x4 : 4x2 + 1 900 €				
Suroit Cosmo : Edition + 1 200 €				
Suroit 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)				

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	6 000	61 868
3.4 330 ch GTS	NC	NC	71 708
911 COUPE (TYPE 991)			
3.4 350 ch Carrera	24	8 000	92 243
3.4 350 ch Carrera 4	24	8 000	99 398
3.4 350 ch Targa 4	25	8 000	111 323
3.8 400 ch Carrera S	29	8 000	107 123
3.8 400 ch Carrera 4 S	29	8 000	114 278
3.8 400 ch Targa 4 S	25	8 000	126 203
3.8 475 ch GT3	39	8 000	139 568
3.8 520 ch Turbo	42	8 000	164 468
3.8 560 ch Turbo S	47	8 000	197 948
911 TYPE 991 CABRIOLET			
3.4 350 ch Carrera	24	8 000	105 083
3.4 350 ch Carrera 4	24	8 000	112 238
3.8 400 ch Carrera S	29	8 000	119 963
3.8 400 ch Carrera 4 S	29	8 000	127 118
3.8 520 ch Turbo	42	8 000	176 948
3.8 520 ch Turbo S	47	8 000	210 788
PANAMERA			
3.6 V6 DR 310 ch Panamera	21	8 000	85 325
3.6 V6 DR 310 ch Panamera 4	21	8 000	90 605
3.0 V6 416 ch e Hybrid S	22	NC	112 685
3.0 V6 420 ch S	31	8 000	104 045
3.0 V6 420 ch 4S	31	8 000	109 445
3.0 V6 420 ch 4S Executive	31	8 000	135 125
4.8 V8 440 ch GTS	34	8 000	123 965
4.8 V8 520 ch Turbo	42	8 000	148 565
4.8 V8 520 ch Turbo Executive	48	8 000	166 085
4.8 V8 570 ch Turbo S	48	8 000	182 885
4.8 V8 570 ch Turbo S Executive	48	8 000	200 045
3.6 V6 TDI 240 ch	19	8 000	83 605
MACAN			
3.0 V6 340 ch S	23	8 000	59 873
3.6 V6 400 ch Turbo	29	8 000	81 908
3.0 V6 TDI 258 ch S	16	8 200	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	8 000	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 Alizé	5	0	10 280
CLIO COLLECTION (5 PORTES)			
1.2 16V 75 ch Alizé	5	0	10 890
CLIO IV (5 PORTES)			
1.2 16V 75 ch Life	4	0	13 300
1.2 16V 75 ch GPL Life	4	0	14 100
1.2 16V 75 ch Zen	4	0	15 100
TCE 90 ch eco2 Zen	5	0	16 100
TCE 90 ch Energy eco2 Zen	5	0	16 400
TCE 90 ch eco2 Intens	5	0	17 850
TCE 90 ch Energy eco2 Intens	5	0	18 150
TCE 90 ch Energy eco2 Intens	5	0	21 500
TCE 120 ch eco2 EDC Intens	6	0	20 250
TCE 120 ch eco2 EDC Intens Paris	6	0	23 600
TCE 120 ch eco2 EDC Intens GT	6	0	21 550
1.6 Turbo 200 ch R.S. EDC	11	8 500	25 650
dCi 75 ch eco2 Life	4	150	16 100
dCi 75 ch eco2 Zen	4	150	17 600
dCi 75 ch eco2 Intens	4	0	18 350
dCi 90 ch eco2 Zen	4	0	19 950
dCi 90 ch eco2 Intens	4	0	20 450
dCi 90 ch Energy Zen	4	0	20 300
dCi 90 ch eco2 Intens EDC	4	0	21 860
dCi 90 ch Energy eco2 Intens Paris	4	0	23 800
dCi 90 eco2 EDC Intens Paris	4	0	25 200
CLIO IV ESTATE (BREAK)			
Surcoût : berline : Access +600 €			
CAPTUR			
TCE 90 ch Energy Life	5	0	16 100
TCE 120 EDC Zen	6	0	20 100
dCi 90 ch eco2 Energy Life	4	0	18 300
dCi 90 ch EDC Zen	5	0	21 600
Surcoût Zen : Life +1 900 €			
Surcoût Intens : Zen +1 700 €			
MEGANE COUPE			
TCE 115 ch Intens	6	0	24 000
TCE 130 ch Intens	7	0	24 800
TCE 130 ch Base Edition	7	0	26 300
TCE 130 ch Base Edition EDC	7	0	27 800

2.0 T 265 ch S/S RS	16	2 200	32 050
2.0 T 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 Base Edition	5	150	28 450
dCi Energy 130 ch Intens	6	0	28 150
dCi Energy 130 ch Base Edition	6	0	29 650
dCi 165 ch GT	9	500	32 300
MEGANE COUPE-CABRIOLET			
TCE 130 ch GT-Line	7	500	30 250
TCE 130 ch Intens	8	1600	31 450
dCi 110 ch Energy Base Edition	6	0	31 900
dCi 130 ch Energy GT Line	6	0	33 100
dCi 130 ch Energy GT Line	7	0	33 150
dCi 130 ch Energy GT Line	7	0	34 350
MEGANE			
TCE 115 ch Energy Life	6	0	20 700
TCE 115 ch Energy Zen	6	0	22 300
TCE 130 ch Energy Zen	7	0	23 100
TCE 130 ch Energy Base	7	0	25 500
dCi 95 ch Life	5	0	22 000
dCi 95 ch Zen	5	0	23 600
dCi 110 ch Energy Life	6	150	23 650
dCi 110 ch Energy Base	6	150	25 250
dCi 165 ch Base Edition	9	500	29 450
MEGANE ESTATE (BREAK)			
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 Energy Life	6	0	25 700
dCi 110 ch Energy Base	6	0	26 400
dCi 130 ch Energy Base	7	0	29 500
dCi 150 ch BVA Base	9	3 000	33 400
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	28 800
dCi 130 ch Energy Base	7	0	32 200
dCi 150 ch BVA Base	9	3 000	33 800
GRAND SCENIC (7 PLACES)			
Surcoût : Grand Scénic 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 Base Edition	6	0	29 800
dCi 130 ch Energy Zen	7	0	30 100
dCi 130 ch Energy Base Edition	7	0	31 500
dCi 175 ch Energy Base Edition	10	0	32 600
dCi 175 ch Energy Intens	10	0	34 600
GRAND LAGUNA			
dCi 150 ch Initialle	8	0	39 650
dCi 175 ch Initialle BVA	10	2 200	41 650
ESPACE			
dCi 130 ch Zen	7	500	36 450
dCi 150 ch Zen	8	500	38 450
dCi 175 ch Zen BVA	10	2 200	40 450
dCi 175 ch Intens	10	500	41 850
dCi 175 ch Intens BVA	10	2 200	43 850
dCi 175 ch Initialle	10	500	46 650
dCi 175 ch Initialle BVA	10	2 200	51 650
GRAND ESPACE			
Surcoût : Espace +1 200 €			
KOLEOS			
dCi 150 ch Zen	8	900	29 750
dCi 150 ch Base Edition	8	900	30 550
dCi 150 ch Intens	8	900	33 550
dCi 175 ch Base Edition 4x4	10	2 200	32 150
dCi 175 ch Initialle 4x4	10	2 200	35 150
SEAT			
TYPE			
1.0 60 ch Reference	3	0	9 460
1.0 75 ch Style	4	0	11 430
1.0 75 ch Style BVA	4	0	11 980
Surcoût : Style : Reference +960 €			
MII (3 PORTES)			
Surcoût : 3 portes +475 €			
IIBA SPORTCOUPÉ (3 PORTES)			
1.2 60 ch Reference	4	0	12 055
1.2 70 ch Reference	5	0	12 405
1.4 85 ch Style ITE	5	0	14 630
1.2 TSI 105 ch FR	6	0	17 120
1.2 TSI 105 ch FR DSG	6	0	18 450
IIBA (5 PORTES)			

SUZUKI			
TYPE	CV	B/M*	PRIX
ALTO (5 PORTES)			
1.0 WT 68 ch	4	0	8 290
1.0 WT 68 ch GL	4	0	9 340
1.0 WT 68 ch GL BVA	4	0	11 230
SPLASH (5 PORTES)			
1.0 WT 65 ch GL	4	0	10 880
1.0 WT 65 ch GL Pack	4	0	11 710
1.2 WT 94 ch GLS BVA	5	0	14 060
NOUVELLE SWIFT (3 PORTES)			
1.3 WT 92 ch Avantage	5	0	11 790
1.3 WT 92 ch Privilège	5	0	12 760
1.3 WT 92 ch Pack	5	0	14 280
1.3 WT 92 ch Se'City	5	0	14 980
1.3 DDIS 75 ch Privilège	4	0	14 660
1.3 DDIS 75 ch Pack	4	0	16 180
1.3 DDIS 75 ch Se'City	4	0	16 880
Surcoût BVA : BVM + 1 100 €			
NOUVELLE SWIFT (5 PORTES)			
Surcoût : 3 portes + 600 €			
JIMNY			
1.3 80 ch JK	6	0 2 200	13 860
1.3 80 ch JLX	6	0 2 200	15 510
SX4 S-CROSS			
1.6 WT 120 ch Avantage	6	0	18 990
1.6 WT 120 ch Privilège	6	0	20 590
1.6 WT 120 ch Privilège AllGrip	6	0	22 490
1.6 WT 120 ch Pack	6	0	22 290
1.6 WT 120 ch Pack AllGrip	6	0	24 190
1.6 WT 120 ch Style AllGrip BVA	6	0	26 990
1.6 DDIS 120 ch Privilège	6	0	25 590
1.6 DDIS 120 ch AllGrip	6	0	24 490
1.6 DDIS 120 ch Pack	6	0	24 290
1.6 DDIS 120 ch Pack AllGrip	6	0	26 190
1.6 DDIS 120 ch Style AllGrip	6	0	25 990
1.6 DDIS 120 ch Style AllGrip	6	0	27 890
SX4			
2.0 DDIS 135 ch GL	7	0	17 940
2.0 DDIS 135 ch GLX 4x4	7	0 250	20 270
GRAND VITARA			
1.9 DDIS 129 ch (3 portes)	8	0 2 200	25 790
1.9 DDIS 129 ch (5 portes)	8	0 2 200	26 290
KIZASHI			
2.4 WT 178 ch BVM Sport	11	0 3 600	26 600

TOYOTA			
TYPE	CV	B/M*	PRIX
IO ICONIC			
1.0 WT-i 68 ch Iconic Multidrive	4	0	15 000
1.0 WT-i 68 ch Iconic Pack Multidrive	4	0	17 000
1.0 WT-i 100 ch Iconic Pack Multidrive	5	0	18 400
NOUVELLE AYGO (3 PORTES)			
1.0 WT-i 68 ch x	3	0 150	10 500
1.0 WT-i 68 ch x-play	3	0 150	12 000
NOUVELLE AYGO (5 PORTES)			
1.0 WT-i 68 ch x	3	0 150	10 900
1.0 WT-i 68 ch x-play	3	0 150	12 400
1.0 WT-i 68 ch x-life	3	0 150	13 500
1.0 WT-i 68 ch x-dusiv	3	0 150	15 000
YARIS RESTYLEE (3 PORTES)			
1.0 WT-i 69 ch Active	4	0	13 500
1.0 WT-i 69 ch Tendance	4	0	14 400
1.0 WT-i 100 ch Style	6	0	17 250
1.4 D-40 90 ch Active	5	0	16 200
1.4 D-40 90 ch Tendance	5	0	17 100
1.4 D-40 90 ch Style	5	0	18 800
YARIS RESTYLEE (5 PORTES)			
1.0 WT-i 69 ch Active	4	0	14 100
1.0 WT-i 69 ch Tendance	4	0	15 000
1.0 WT-i 69 ch Dynamic	4	0	15 700
1.0 WT-i 69 ch Design	4	0	17 000
1.3 WT-i 100 ch Dynamic	5	0	16 850
1.3 WT-i 100 ch Style	5	0	17 850
1.3 WT-i 100 ch Lounge	5	0	19 050
HSD 100 ch Dynamic	5	0 1 650	19 200
HSD 100 ch Graphic	5	0 1 650	20 050
HSD 100 ch Style	5	0 1 740	21 250
1.4 D-40 90 ch Active	5	0	16 800
1.4 D-40 90 ch Tendance	5	0	17 700
1.4 D-40 90 ch Dynamic	5	0	18 400
1.4 D-40 90 ch Style	5	0	19 400
1.4 D-40 90 ch Lounge	5	0	20 600
Surcoût boîte Multidrive CVT (WT-i 100 ch) : BVM + 2 200 €			
VERSO S			
1.3 WT-i 100 ch Dynamic	5	0	17 600
1.3 WT-i 100 ch SkyView	5	0	19 000
1.4 D-40 90 ch Dynamic	5	0	19 900
1.4 D-40 90 ch SkyView	5	0	21 300
AURIS (5 PORTES)			
WT-i 100 ch Active	5	0	18 350
WT-i 100 ch Dynamic	5	0	21 450
WT-i 132 ch Dynamic	7	0 250	22 250
WT-i 132 ch Style	7	0 250	24 250
HSD 136 ch Dynamic	5	0 2 079	25 450
HSD 136 ch Style	5	0 2 244	27 450
D-40 90 ch Active	5	0	20 000
D-40 90 ch Eco Active	4	0	20 400
D-40 90 ch Dynamic	5	0	23 100
D-40 90 ch Eco Dynamic	4	0	23 500
D-40 90 ch Style	5	0	25 100
D-40 124 ch Dynamic	6	0	24 550
D-40 124 ch Style	6	0	26 550
AURIS TOURING SPORTS (BREAK)			
Surcoût : berline 5 p + 1 100 €			
VERSO II (5 PLACES)			
WT-i 132 ch Active	8	0 1 600	23 100
WT-i 132 ch Dynamic	8	0 1 600	23 600
WT-i 132 ch SkyView	8	0 1 600	24 600
WT-i 132 ch Style	8	0 1 600	27 200
D-40 112 ch Active	7	0	25 800
D-40 112 ch Dynamic	7	0	26 300
D-40 112 ch SkyView	7	0	27 300
D-40 112 ch Style	7	0	29 900
D-CAT FAP 150 ch SkyView BVA	9	0 2 200	29 300
D-CAT FAP 150 ch Style BVA	9	0 2 200	32 100
NOUVELLE VERSO II (5 PLACES)			
Surcoût : 5 places + 700 €			
PRIUS III			
HSD 136 ch Dynamic 15'	4	0 2 334	28 300
HSD 136 ch Dynamic 17'	4	0 2 384	28 900
HSD 136 ch Lounge 17'	4	0 2 739	33 200
Rechargeable 136 ch Dynamic	4	0 4 000	37 300
Rechargeable 136 ch Lounge	4	0 4 000	37 400
PRIUS +			
HSD 136 ch Active	4	0 2 656	32 200
HSD 136 ch Dynamic	4	0 2 790	33 700
HSD 136 ch Sky View	4	0 2 862	34 700
HSD 136 ch Lounge	4	0 3 073	37 250
AVENSIS			
WT-i 147 ch Dynamic	8	0 1 600	27 400
D-40 124 ch Dynamic	6	0	28 650
D-40 150 ch Lounge	8	0 500	35 150
D-CAT 150 ch Lounge BVA	8	0 2 200	36 650
AVENSIS SW			
Surcoût version 4 portes (essence uniquement) : + 1 000 €			
RAV4			
WT-i 151 ch Le Cap 4x4	9	0 2 200	27 690
WT-i 151 ch Life 4x4	9	0 2 200	30 590
D-40 124 ch Le Cap	7	0	28 690
D-40 124 ch Le Cap 4x4	7	0 250	28 590
D-40 124 ch Life	7	0	29 590
D-40 124 ch Life 4x4	7	0 250	31 490
D-40 150 ch Life 4x4	8	0 900	32 490
D-CAT 150 ch Life BVA 4x4	9	0 3 000	33 990
LAND CRUISER (3 PORTES)			
D-40 190 ch Le Cap	12	0 8 000	37 350
D-40 190 ch Life	12	0 8 000	41 950
D-40 190 ch Légende	12	0 8 000	44 450
D-40 190 ch Lounge	12	0 8 000	48 850
LAND CRUISER (5 PORTES)			
D-40 190 ch Le Cap	12	0 8 000	40 050
D-40 190 ch Life	12	0 8 000	45 550
D-40 190 ch Légende	12	0 8 000	50 050
D-40 190 ch Lounge	12	0 8 000	54 850
D-40 190 ch Lounge Pack Techno	12	0 8 000	63 250
LAND CRUISER SW			
D-40 286 ch Légende 5 pl.	19	0 8 000	74 600
D-40 286 ch Légende 7 pl.	19	0 8 000	77 000
D-40 286 ch Lounge 5 pl.	19	0 8 000	87 600
D-40 286 ch Lounge 7 pl.	19	0 8 000	89 700
GT86 COUPE			
2.0 200 ch GT86	12	0 2 600	30 390
VOLKSWAGEN			
TYPE	CV	B/M*	PRIX
UP! (3 PORTES)			
1.0 60 ch take up!	3	0	10 000
1.0 60 ch BlueMotion take up!	3	0	10 550
1.0 60 ch move up! ASGS	3	0	12 180
1.0 75 ch take up!	4	0	10 780
1.0 75 ch BlueMotion take up!	4	0	12 520
1.0 75 ch move up! ASGS	4	0	12 850
UP! (5 PORTES)			
1.0 75 ch Cross up!	4	0	15 320
e-up ! électrique 60 kW (82 ch)	2	0 6 300	26 250
Surcoût : 3 portes + 480 €			
NOUVELLE POLO (3 PORTES)			
1.0 60 ch Trendline	4	0	12 900
1.0 75 ch Trendline	4	0	13 600
1.2TSI 90 ch BM Confortline	5	0	16 300
1.2TSI 90 ch BM Confortline DSG7	5	0	17 900
1.2TSI 110 ch BM Sportline	6	0	19 500
1.2TSI 110 ch BM Sportline DSG7	6	0	21 100
1.4TSI 150 ch ACT Bluetec	NC	0	22 700
1.4TSI 150 ch ACT Bluetec DSG7	NC	0	24 300
1.4TDI 75 ch BM Trendline	4	0 150	15 900
1.4TDI 90 ch BM Confortline	4	0 150	18 400
1.4TDI 90 ch BM Confortline DSG7	4	0	20 000
1.4TDI 105 ch BM Sportline	NC	0	20 900
Surcoût Confortline : Trendline + 1 800 €			
Surcoût Sportline : Confortline + 1 800 €			
NOUVELLE POLO (5 PORTES)			
Surcoût : berline 3 p + 650 €			
GOLF VII (3 PORTES)			
1.2TSI 85 ch BlueMotion Trendline	5	0	18 150
1.2TSI 105 ch BM Trendline	5	0	20 500
1.4TSI 122 ch Trendline	6	0	21 500
1.4TSI 150 ch ACT BM Confortline	7	0	26 050
2.0TSI 220 ch GTI	12	0 250	32 900
2.0TSI 230 ch GTI Performance	13	0 250	33 980
2.0TSI 300 ch R	19	0 2 200	41 300
1.6TDI 90 ch BM Trendline	4	0	22 800
1.6TDI 105 ch BM Trendline	5	0	23 450
1.6TDI 110 ch BM Trendline	5	0 150	24 250
2.0TDI 150 ch BM Trendline	7	0	28 110
2.0TDI 150 ch BM Confortline	7	0	28 110
2.0TDI 184 ch BM GTD	9	0	33 900
Surcoût DSG : BVM + 1 830 €			
Surcoût Confortline : Trendline + 2 090 €			
Surcoût Confortline : Confortline + 2 260 €			
GOLF VII (5 PORTES)			
Surcoût : berline 3 p + 790 €			
e-Golf 115 ch (85 kW)	3	0 6 300	36 790
GOLF VII SW (BREAK)			
1.2TSI 85 ch BlueMotion Trendline	5		

aj

LA COTE DE L'OCCASION

MODÈLES VERDICT AJ 13 12 11 10 09

ALFA ROMEO

MiTo	
1.4 T-JET 170 ch QV	★★★★★ 16515 14820 13030 11250 9990
1.3 JTDm s/s 85 ch Distinctive	★★★★★ 14000 11990 11185 9705 8955 8175
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 8830
GIULIETTA	
1.4 JTDm s/s 85 ch Distinctive	★★★★★ 19150 18800 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 7890
2.0 JTDm 136 ch Distinctive	★★★★★ 19250 16220 12320 11455
1.9 JTDm 150 ch Distinctive	★★★★★ 11170 9755
2.0 JTDm 170 ch Distinctive	★★★★★ 19530 17070 13125 10175 8880

AUDI

Audi Occasion

:plus

Aliantis Trocadéro

76 rue de Longchamp - Paris 16

Tél. 01 56 26 12 20

Aliantis Paris Ouest

1 pl. Guyemer - 78 St Germain en Laye

Tél. 01 39 21 50 50

www.aliantis.com

A1

1.4 TFSI 185 ch Ambition Luxe S tronic	★★★★★ 23615 20495 17920
1.6 TDI 90 ch Ambiente	★★★★★ 16795 14350 12185
1.6 TDI 105 ch Ambiente	★★★★★ 17930 15355 13030 11460
2.0 TDI 143 ch Ambition	★★★★★ 20265 17195

A3

1.4 TFSI 122-125 ch Ambiente	★★★★★ 20225 18460 16165 13755 12895
1.8 TFSI 160-180 ch Ambiente	★★★★★ 19880 17180 14985 12755
1.6 TDI 105 ch Ambiente	★★★★★ 20820 17810 15190 12700
2.0 TDI 140-150 ch Ambiente	★★★★★ 23895 19015 16260 13640 11895
2.0 TDI 170-184 ch Ambiente	★★★★★ 24040 19510 16625 13865 11955

A3 CABRIOLET

1.2 TFSI 105 ch Ambition	★★★★★ 22820 20140 17200 14660
1.4 TFSI 125 ch Ambiente	★★★★★ 23255 20440 17405
1.8 TFSI 160 ch Ambition	★★★★★ 25825 22710 19300 16345 14160
1.9 TDI 105 ch Ambition	★★★★★ 24310 20605 16035 12820
2.0 TDI 140-150 ch Ambition	★★★★★ 26635 22715 17865 14470 12195

A4

1.8 TFSI 160-170 ch Ambiente	★★★★★ 23000 19195 16645 14495 12835
2.0 TDI 136 ch Ambiente	★★★★★ 22870 19880 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	★★★★★ 26385 18385 15305 13050

A4 ALLROAD QUATTRO

2.0 TDI 143-150 ch Ambiente	★★★★★ 31470 27585 22635 19330
2.0 TDI 170-177 ch Ambiente	★★★★★ 34020 29465 24415 10850 18440

A5 COUPÉ

2.0 TDI 170-177 ch Ambiente	★★★★★ 31315 26780 21105 17185 14680
2.7 V6 TDI 190 ch Ambiente	★★★★★ 22420 18210 15735
3.0 TD 204 ch Ambiente Multitronic A	★★★★★ 33655 28775 24895 20135 17365

A5 CABRIOLET

2.0 TDI 170-177 ch Ambiente	★★★★★ 27030 25465 21040 18070
2.7 TD 190 ch Ambiente	★★★★★ 29635 24280
3.0 TD 204 ch Ambiente Multitronic	★★★★★ 37240 30350 30185 24490 21045

A6

2.7 TDI 190 ch Ambiente	★★★★★ 23040 21075 18435
3.0 TD 240 ch Ambiente	★★★★★ 36785 30320 24320
3.0 TD 245 ch Quattro Ambiente S tronic	★★★★★ 45770 38820

A6 ALLROAD QUATTRO

2.7 TDI 190 ch Ambiente Tiptronic A	★★★★★ 40330 35340 24970 21240 18860
3.0 TD 240 ch Ambiente	★★★★★ 42710 37500 25160 21405 19005
3.0 TD 245 ch Quattro Ambiente	★★★★★ 49745 43670

A7 SPORTBACK

3.0 TDI 204 ch Ambiente Multitronic 8 A	42950 37100 29235
3.0 TDI 245 ch Quattro Ambiente S tronic 7	48450 41950 32380
3.0 BTDI 313 ch Ambition Luxe 8	54300 47185

A8

3.0 TDI 204 ch Avus Tiptronic A	61660 51975 43200
---------------------------------	-------------------

MODÈLES VERDICT AJ 13 12 11 10 09

ALFA ROMEO

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 24895 21250
2.0 TDI 170-177 ch Quattro Ambiente	★★★ 35290 30800 25585 21885 19300
3.0 TDI 240-245 ch Q. Amb. S tronic 7	★★★★★ 42450 36820 30220 25770 22685
TT COUPÉ	
3.0 TDI 204 ch Quattro Ambiente Tiptronic A	41980 36400 30240
3.0 TDI 245 ch Quattro Ambiente Tiptronic A	43990 38205 32230
4.2 V8 TDI 340 ch Quattro Ambiente Tiptronic A	62920 54550 45270 37640

BMW

BMW

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.

120 170 ch Confort	★★★★★ 17135 14300
116d 115-116 ch Lounge	★★★★★ 18930 14420 12235 9965
118d 133 ch Lounge	★★★★★ 23475 15565 13200 10690
120d 177-184 ch Lounge	★★★★★ 25100 16995 14425 12975
123d 204 ch Confort	★★★★★ 26145 19485 16480 13705
125d 218 ch Lounge	★★★★★ 26325

SÉRIE 1 COUPÉ

120 170 ch Confort	★★★★★ 24185 21200 19200 16700
125i 218 ch Confort	★★★★★ 26960 23625 21140 18365 16120
118d 143 ch Confort	★★★★★ 22858 18730 15645 12665
120d 177 ch Confort	★★★★★ 24515 20290 17040
123d 204 ch Confort	★★★★★ 27000 22330 18615 14785 12605

SÉRIE 1 CABRIOLET

120 170 ch Confort	★★★★★ 27815 24265 16840 14300 13125
125i 218 ch Confort	★★★★★ 27815 24265 168

MODÈLES	VERDICT AJ	13	12	11	10	09
HDi 110-115 ch	★★★	13735	11265	9715	8295	6945
C3 PICASSO						
Vti 95 ch Attraction	★★★	10905	9475	8215	6995	6240
Vti 120 ch Confort	★★★★	13650	10900	9400	7830	7020
HDi 90 ch Airdream Attraction	★★★★	12120	10380	8545	6950	6015
HDi 110 ch Airdream Confort	★★★★	15435	12215	10100	8055	6885
D53						
Vti 95 ch Chic	★★★		11995	10415	8955	
Vti 120 ch So Chic	★★★★	15335	13155	11480	9735	
THP 150-155 ch Sport Chic	★★★★	14865	12905	10890		
e-HDi 90 ch / HDi 90 ch So Chic	★★★★	18135	13795	11645	10225	
e-HDi 110-115 ch Sport Chic	★★★★	18685	15575	13330	10810	
C4						
Vti 95 ch / 1.4 90 ch	★★★★	12530	10030	8280	7385	6485
Vti 120 ch	★★★★	13550	10870	8985	7375	6485
THP 140 ch	★★★★			8820	7705	
THP 150 ch Exclusive	★★★★	17560	14125	11670	8675	7800
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						
Vti 120 ch Chic	★★★	16085	14805	12590		
THP 160 ch So Chic BMP6	★★★★	24030	20265	17330		
HDi 110-115 ch Chic	★★★	21565	14790	11630		
HDi 135 ch So Chic	★★★	21565				
HDi 160 ch So Chic	★★★★	21740	17800	14220		
C4 PICASSO						
HDi 110 ch Airdream	★★★★	15890	12875	10935	9155	8955
e-HDi 115 ch Attraction	★★★★	18255				
HDi 138 ch Confort BMP6	★★★★			10340	9610	
HDi 150 ch Millénium	★★★★	14784	12585			
C4 AIRCROSS						
HDi 115 ch Attraction			18830	16010		
HDi 150 ch Confort		21385	18175			
C5						
HDi 110-115 ch Attraction	★★★★	15840	12580	10725	9180	7995
HDi 140 ch Confort	★★★★	19630	15460	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			
Hybrid 4x4 So Chic BMP6	★★★	28365	24240			
C6						
V6 HDi 240 ch Exclusive A	★★★★★	23885	19945	15150		
C8						
2.0 HDi 138 ch Airplay		21055	16205	13975	12470	9675
2.2 HDi 160-173 ch Airplay		22860	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	★★	5760	5165	4610	3770	3325
TCE 90 ch / 1.6 MPI 90 ch Lauréate	★★★★	7475	6825	5230	4940	4385
1.5 dCi 70 ch Ambiance	★★★★	8130	7915	5910	5155	4500
1.5 dCi 85-90 ch Lauréate	★★★★	9475	8320	6700	5825	5080
LOGGY						
1.5 dCi 90 ch Ambiance	★★★★	11690	10255			
1.5 dCi 110 ch Ambiance	★★★★	11515	10115			
DUSTER						
1.5 dCi 90 ch 4x2 Ambiance	★★★★	13170	10945	10015	8400	
1.5 dCi 110 ch 4x2 Ambiance	★★★★	13575	11315	10345	9060	
FIAT						
500						
1.1 3 Met 75 ch Pop	★★★					
1.3 Met 95 ch s/s Lounge	★★★	12155	10485	9340	6500	5555
500L						
1.1 3 Met 85 ch Easy BVA			15590			
1.6 Met 105 ch Easy			16655			
PANDA						
0.9 85 ch TwinAir Easy	★★★	10110	8640			
1.3 Met Emotion	★★★	11715	7065	5800	5175	
GRANDE PUNTO						
1.3 Met 90 ch Dynamic	★★★				5925	5210
1.6 Met 120 ch Emotion	★★★★			6275	5620	
PUNTO EVO						
1.2 65-69 ch Dynamic	★★	8715	7645	6410	5570	
1.4 77 ch Dynamic	★★	8855	7920	6460	5830	
1.4 MultiAir 105 ch s/s Dynamic	★★★	9910	8330	7475	6390	
1.3 Met 75 ch s/s Dynamic	★★★	9635	8030	6285	5280	
1.3 Met 85 ch s/s Dynamic	★★★	10310	8735	7145	6030	
1.6 Met 120 ch Emotion	★★★			8760	6645	5890
BRAVO						
1.4 90 ch Dynamic	★★	11750	9910	7720	6320	5405
1.4 T-Jet 120 ch Dynamic	★★★★	12500	10540	7875	6410	5420
1.4 MultiAir 140 ch Emotion /	★★★★	13380	11280	8875	6940	6335
1.4 T-Jet 150 ch Elegance	★★★★				8055	5185
1.6 Met 90 ch Dynamic /	★★★★	13465	11205	8340	6545	5370
1.6 Met 105 ch Dynamic	★★★★	13845	11350	8860	7005	5880
IDEA						
1.3 Met 95 ch s/s Dynamic				8570	6850	5530
SEDIČI						
1.9 Met 4x2 Dynamic				10310	8750	6715
2.0 Met 4x4 Dynamic				17560	11335	9175
ULYSSE						
2.0 Met Active					8780	7215
FREEMONT						
2.0 Met 140 ch 4x2			22865	18970		
2.0 Met 170 ch 4x2			23860	20235		
FORD						
KA						
1.2 69 ch Trend / Titanium	★★★	8575	7800	6340	5310	5060
1.3 TDCi 75 ch s/s Titanium	★★★	9190	8555	7025	6350	5620
Fiesta						
1.6 120 ch Ghia	★★★★	11560	10675	9075	7725	6455
1.0 EcoBoost 125 ch Titanium	★★★★	14420	11575			
1.4 TDCi 68-70 ch Ghia	★★★★	8230	7055	5910	5165	
ULYSSE						
2.0 Met Active					8780	7215

MODÈLES	VERDICT AJ	13	12	11	10	09
FUSION						
1.6 100 ch Plus					7820	6565
1.4 TDCi 68 ch Plus					6320	5540
1.6 TDCi 90 ch Plus					6680	5860
FOCUS						
1.6 Ti-VCT 125 ch Titanium PowerShift A	★★★★	16645	13540		10750	9460
2.0 145 ch Ghia	★★★				8520	
1.6 SCTi 150 ch Titanium	★★★★	16520	13455		11275	
1.6 TDCi 90-95 ch s/s Titanium	★★★★	16355	11305		9820	7110
1.6 TDCi 110-115 ch s/s Titanium	★★★★	15835	13280		11890	8135
1.8 TDCi 115 ch Trend	★★★				7650	6800
2.0 TDCi 136-140 ch Titanium	★★★★	15985	13340		11905	8580
2.0 TDCi 163 ch Titanium	★★★★	16580	16865		12390	7610
B-MAX						
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						
2.0 TDCi 140 ch Trend / Ghia	★★★★	18175	14545		12325	9355
2.0 TDCi 163 ch Titanium /						
2.2 TDCi 175 ch Ghia	★★★★	19675	16850		14225	10620
2.2 TDCi 200 ch Sport Edition	★★★★	20065	17840		15080	12150
2.0 TDCi 163 ch Titanium	★★★★	19835	16395		13825	
S-MAX						
2.0 TDCi 140 ch Trend					22210	
2.0 TDCi 163 ch Sport Edition /					21955	
2.2 TDCi 175 ch Titanium	★★★★	24555	21090		17845	15150
KUGA						
2.0 TDCi 136-140 ch 4x4 Titanium	★★★★	25252	24275		20145	15185
2.0 TDCi 163 ch 4x4 Titanium	★★★★	27000	23665		16085	12865
GALAXY						

MODÈLES	VERDICT AJ	13	12	11	10	09
180 CDI Fascination	★★★	22450	18440			
200 CDI Fascination	★★★	23715	20225			
220 CDI Fascination	★★★★	30735	25800			
CLA						
180 BlueEfficiency Inspiration	★★	22570				
200 BlueEfficiency Inspiration	★★★	30875				
250 Fascination	★★★	34635				
180 CDI Fascination	★★★	27965				
200 CDI Fascination	★★★★	33740				
220 CDI Fascination	★★★★	37370				
CLASSE B						
180 BlueEfficiency Classic / 150	★★		12980	11315	10420	
180 BlueEfficiency / 170	★★★	19805	16835	14230	12325	10975
200	★★★	22115	18600	15390	1320	11860
250 Design	★★★★	27860	19485			
200 Turbo	★★★			14040	12470	
180 CDI	★★★★	24065	20910	14600	12235	10405
200 CDI	★★★★	23575	20535	16100	13280	11230
CLASSE C						
180 CDI BlueEfficiency Avantgarde	★★	25845	21290	18415	14905	
200 CDI BlueEfficiency Classic	★★★	27065	22355	19140	14885	13675
220 CDI BlueEfficiency Classic	★★★★	28870	23895	20390	15810	13580
250 CDI BlueEfficiency Avantgarde	★★★★	31785	26475	22840	16470	14085
320 / 350 CDI Avantgarde	★★★★	36546	30415	22210	20140	15750
300 CDI BE Avantgarde 4-MATIC A	★★★★	36930	30730			
SLK						
200 K						
250 K BlueEfficiency BVA						
280 / 300						
350						
250 CDI BlueEfficiency BVA						
CLASSE E						
200 CDI Classic	★★	30305	28785	24735		
220 CDI Classic	★★★	33135	30425	25830	19560	17170
250 CDI BE Avantgarde Executive	★★★	34925	31980	27135	20510	17975
300 BlueTEC Classic BVA	★★★	37345	34115	28985		
320 / 350 CDI Classic BVA	★★★★	40240	35885	30260	23540	20520
CLASSE E CABRIOLET						
220 CDI BlueEfficiency	★★	34700	28535	24280	20405	
250 CDI BlueEfficiency	★★★	37080	30185	25710	21515	18580
350 CDI BlueEfficiency Executive A	★★★★★	46195	36140	30660	25780	22275
CLASSE F						
220 CDI BlueEfficiency	★★	36915	31270	26120	21785	
250 CDI BlueEfficiency	★★★	38395	32905	27505	22880	
350 CDI BE Executive BVA	★★★★★	47700	38240	30910	25610	
CLS						
250 CDI BlueEfficiency BVA	★★★★	48840	42535	35170		
320 CDI A / 350 CDI	★★★★	52465	45460	35795	24680	21150
CLASSE S						
250 CDI L BlueEfficiency BVA	★★★★	51865	40280	33385		
350 CDI / 320 CDI		60596	46730	40100	30890	26275
SL ROADSTER						
300 BVA						
350 BlueEfficiency BVA						
500 BlueEfficiency BVA						
CLASSE R						
300 CDI 7 PL BE BVA						
GLK						
200 CDI BlueEfficiency						
220 CDI BlueEfficiency						
250 CDI BlueEfficiency 4MATIC BVA						
350 CDI / 320 CDI						
CLASSE M						
300 / 280 CDI BVA						
320 CDI BVA						
250 BlueTEC BVA						
300 CDI BlueEfficiency BVA						
350 BiSTECH BVA						
GL						
320 CDI A / 350 CDI						
420 CDI A / 450 CDI						
MINI						
MINI						
75 ch One	★★★	13340	12045	11020	8760	7640
95 ch One	★★★	13550	12160	10980	9315	8135
120 ch Cooper	★★★★	16050	14370	12940	10675	9340
175-184 ch Cooper S	★★★	20605	18405	16515	13080	11145
211 ch John Cooper Works	★★★★	24525	21960	19750	15710	13855
D 110 ch Cooper	★★★★	15035	13380	11840	9840	8510
SD 143 ch Cooper S	★★★★	17195	15085	13295		
MINI CABRIOLET						
One 95-98 ch	★★★	16845	15075	13450	11815	
Copper 120-122 ch	★★★	19395	17190	15165	12820	11465
Copper S 184 ch	★★★★	22740	20110	17580	15130	13110
D 112 ch Cooper	★★★★	20475	18110	16080		
SD 143 ch Cooper S	★★★★	22840	20170	18065		
MINI COUPÉ						
122 ch Cooper	★★★★	17460	15605			
184 ch Cooper S	★★★★	20980	18585			
SD 143 ch Cooper S	★★★★	20500	17595			
MINI CLUBMAN						
95 ch One	★★★	14480	12930	11625	9940	8685
120 ch Cooper	★★★★	17475	15520	13885	11165	9785
184 ch Cooper S	★★★	21310	18930	16835	12685	12275
D 90 ch One	★★★★	14880	12940	11280		
110 ch Cooper	★★★★	18380	15960	13975	10190	8660
SD 143 ch Cooper S	★★★★	20795	18030	15880		
MINI PACEMAN						
122 ch Cooper	★★★★	21450				
184 ch Cooper S	★★★★	24660				
D 90 ch One	★★★★	24490				
SD 143 ch Cooper S	★★★★	26070				
MINI COUNTRYMAN						
96 ch One	★★★	17340	15570	14135		
122 ch Cooper	★★★★	19270	17260	15540		
184 ch Cooper S	★★★	23615	21080	18910		
218 ch John Cooper Works	★★★★	29690				
D 90 ch One	★★★★	18830	16865	15100		
D 112 ch Cooper	★★★★	21080	18720	16740		
D 143 ch Cooper S	★★★★	24110	21470	19380		
MITSUBISHI						
ASX						
1.8 DI-D Instyle		21205	17070	16500		
1.8 DI-D Instyle 4x4		23185	20475	17170		
OUTLANDER						
2.2 DI-D 156 Instyle TC-SST		29840	23310	19065	15905	
2.2 DI-D 177 Instyle			23390	16910		

MODÈLES	VERDICT AJ	13	12	11	10	09
PAJERO LONG						
3.2 DI-D Instyle BVA		36940	31365	26185	22405	19215
NISSAN						
PIXO						
1.0 68 ch Acenta			6540	5580	4705	3990
MICRA						
1.2 65 ch Acenta	★★					
1.2 80 ch Acenta	★★★	10000	8100	6550	6175	4950
1.4 88 ch Loïta Lampica	★★★	10075	8145			
1.5 dCi 86 ch Loïta Lampica	★★★					
NOTE						
1.4 88 ch Visia			11970	10365	8640	8805
1.6 110 ch Acenta			12425	10750	8980	7305
1.5 dCi 86 ch Life			11290	9385	8030	7275
1.5 dCi 106 ch Life						
DUETTO						
1.4 94 ch	★★					
1.6 117 ch Acenta	★★★	17160	14745	11140		
1.6 DIG-T 190 ch Acenta	★★★	20820	17855	12235		
1.6 Turbo Nismo	★★★	22925				
1.5 dCi 110 ch Visia	★★★	14975	13090	11125		
QASHQAI						
1.5 dCi 106 ch Visia	★★★	16725	14375	12145	10430	9245
1.6 dCi 130 ch s/s Acenta	★★★	18740	16035	14350	13815	11735
2.0 dCi 150 ch Acenta	★★★	23025	21225	13910	11935	
X-TRAIL						
2.0 dCi 150 ch 4x4 LE			23735	22400	19230	14820
PATHFINDER						
2.5 dCi 171 ch 7PL SE			34030	29130	24020	20325
2.5 dCi 190 ch 7PL LE			38110	32590		
3.0 V6 dCi 231 ch 7PL BVA			31935	28415	24390	20865
3.0 V6 dCi 231 ch GT Edition			33025	29000	24040	20480
370Z						
Coupé 3.7 V6 328 ch GT Edition						
Roadster 3.7 V6 328 ch Pack						
OPEL						
AGILA						
1.0 65 ch	★★★	8860	7205	6335	5325	4630
1.2 86 ch	★★★	9135	7755	6610		
1.2 94 ch s/s	★★★					
1.3 CDTI 75 ch Visia	★★★	12070	10470	8700	7600	6400
CORSA						
1.4 120 ch s/s Cosmo</						

Président : Ernesto Mauri

axel springer

Président Axel Springer France : Ralph Büchi

RÉDACTION

8, rue François-Ory - 92543 Montrouge Cedex

Tél. : 01 41 33 50 00. Fax : 01 41 33 57 04

E-mail : autojournal@mondadori.fr

(Pour joindre directement votre interlocuteur,
composez le 01 41 33... suivi du numéro de poste)

Délégué de la rédaction : Laurent Chiappello

Rédacteur en chef : Mathieu Chevalier, assisté de Karine Roumestand (5594)

Rédacteurs en chef adjoints : Thierry Empias (5591), Guy L'Hospital (5396)

Délégué artistique : Véronique Martin

Actus, nouveautés : Brice Perrin (chef de rubrique, 5633), Florian Chopin (5595)

Essais : Méline Priam (chef de rubrique, 5416), Stany Meurer (5307)

Service/Pratique : Pascal Richard (chef de rubrique, 5566), Aymeric Conuel (5335)

Technique : Vincent Coppin, Frédéric Haas

Convoyage : Sylvain Cambier (responsable)

Secrétaire générale de la rédaction : Florence Roucoule

Secrétaire de rédaction : Jean-François Jollet

(1^{er} secrétaire de rédaction), Valérie Fröhlich

Chef de studio : Nicolas Georgieff

Maquettiste : Béatrice Schiavo de Coelle, Sabah Slimani

Photographes : Yann Lafabvre, Christian Martin

Responsable service photo : Jeanne-Marie Waitié (5650)

Ont collaboré à ce numéro : Clément Choulot, Roland Combette,

Lydia Mas, Perrine Charron

DIRECTION - ÉDITION

Délégué de la publication : Carmine Perna

Délégué exécutif : Stéphane Hauet

Éditrice : Agnès Nicolas

DIFFUSION

www.vendezplus.com

Délégué diffusion : Jean-Charles Guérault

Responsable diffusion marché : Philippe Merrien

Responsable diffusion : Nicolas Chanliau

MARKETING

Délégué marketing : Sylvie Sigaret

Responsable marketing : Frédérique Gasbarian

Abonnements : Johanne Gavarini, Agnès Tran

PUBLICITÉ

Tél. : 01 41 33 53 52. Fax : 01 41 33 57 03

Délégué commercial : Christophe Bonnet

Délégué Groupe Commercial : Caroline Soret

Assistante de publicité : Christine Chassé

Équipe commerciale : Paul Bellaïche, Thibault Cocardon,

Anne Buré-Emmel, Olivier Lamotte, Christian Touzay

Opérations spéciales : Grégory Gounse

Exécution : Stéphane Durand

Planning : Angélique Consoli (5352)

ANNONCES CLASSÉES

Tél. : 01 41 33 55 54

Délégué commercial : Jean-Michel Godet

Délégué de publicité : Marc Queille

Commerciale : Julie Alabao

Assistante/maquettiste : Sylviane Ragusa

Maquettiste : Alexandre Guillard

FABRICATION

Délégué des opérations industrielles : Dominique Aymard

Délégué de la fabrication : Isabel Delanoy

Chefs de fabrication : Isabelle Simon-Mezari (1062), Henri Tuquetbarbe (2253)

Responsable service presse : Sylvain Bouarand (2988)

Adjoint responsable service presse : Christophe Guérin (4919)

FINANCE

Finance manager : Guillaume Zaneski

Éditeur : Éditions Mondadori Axel Springer "EMAS" SNC

Siège social : 8, rue François-Ory - 92543 Montrouge Cedex

Co-gérants : Carmine Perna et Patrick Wehrmann

Actionnaires principaux : Mondadori France SAS

et Axel Springer France SAS

Imprimeur : Maury, BP 12, Route d'Étampes, 45331 Malesherbes

N° ISSN : 0005-0768

Commission paritaire : 0318 K 82833

Dépôt légal : décembre 2014



Abonnement

Vous souhaitez vous abonner ou vous avez besoin d'un renseignement sur votre abonnement ? Contactez-nous.

Par téléphone : 01 46 48 48 75.

Par courrier : Service abonnements L'Auto-Journal - CS 50273 - 27092 Évreux Cedex 9

Par internet : en tapant dans votre navigateur abo.lautojournalmag.fr

Abonnement France : 64 € (1 an, 26 numéros dont Spécial Salon), 78 € (1 an, 26 numéros + 5 hors-séries).

Prix de vente incluant T.V.A. à 2,10 %.

Belgique (Edigroup Belgique Sprl, tél. : 070 233 304,

abobelgique@edigroup.org : 89,95 € (1 an, 27 numéros).

Suisse (Edigroup S.A. tél. : 022 860 8401,

abonne@edigroup.ch : 139 CHF (1 an, 26 numéros).

MODÈLES	VERDICT AJ	13	12	11	10	09
FLUENCE						
dCi 110 ch Dynamique		11270	8225	7240		
LAGUNA						
2.0 dCI 175 ch Base Edition	★★★★	19580	18905	14195	13085	9860
SCÉNIC III						
dCi 105-110 ch Authentique	★★★★	16155	12670	12000	8885	7405
dCi 130 ch Dynamique	★★★★	18795	15940	12600	10400	8800
dCi 150 ch Privilège	★★★★	21600	17015	13270	11015	9330
dCi 160 ch Jade	★★★		13735	11380	9830	
LATITUDE						
dCi 150 ch Initiale		22190	18450	15810		
dCi 175 ch Initiale A		22715	18880	16130		
ESPACE IV						
2.0 dCi 130 ch 25 ans	★★★★	22930	16740	13560	11230	8700
2.0 dCi 150 ch 25 ans	★★★★	24005	17510	14680	11875	9835
2.0 dCi 175 ch Initiale	★★★	25935	20165	17085	15520	10450
KOLEOS						
2.0 dCi 150 ch Base Edition	★★★	19390	16565	12960	11000	10330
2.0 dCi 175 ch 4x4 Exception	★★★	24245	20880	14980	12845	11390

MODÈLES	VERDICT AJ	13	12	11	10	09
KIZASHI						
2.4 VT 4x2 Sport			21795	18400	15410	
TOYOTA						
iQ						
WT-i 68 ch			12240	11985	7680	6580
WT-i 100 ch s/s			12785	12315	9840	8235
D-4D 90 ch			13050	12580	7940	6800
AYGO						
1.0 WT-i			7020	6145	5840	4770
D-4D Sport					6335	5275
YARIS						
1.0 68 ch WT-i UP	★★	9485	8280	7085	9705	5870
WT-i 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
VERSIS						
WT-i 100 ch Active		12915	10280	8420		
D-4D 90 ch Active		14975	11200	9690		
AURIS						
WT-i 124-132 ch Dynamic / Linea Terra	★★★★	16745	12440	10750	8370	7510
HSD 136 ch Connect 15'	★★★★	17900	14025	12695		
D-4D 126 ch Dynamic / Linea Terra	★★★★	17540		10585	8420	7415
D-4D 117 ch Dynamic	★★★			9130	8005	
PRISUS						
HSD 136 ch	★★★★	20185	17705	13680	11835	10635
AVENSIS						
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		
D-CAT 150 ch L Dynamic A		20850	17975	14810		
RAV4						
D-4D 150 ch 4WD LeCap	★★★★	23025	17150	15480	13275	

SAAB

9-3 SPORT HATCH

1.9 TID 120 ch Linear		9175	7730			
1.9 TID 160 ch Griffin		12625	9895	8345		
1.9 TID 180 ch Aero		12850	10620	8805		
9-5 BERLINE						

1.9 TID 160-160 ch Griffin		17150	13545	9365		
----------------------------	--	-------	-------	------	--	--

SEAT

Mii

1.0 60 ch Reference		8975	5730			
1.0 75 ch Reference		9610	6465			

IBIZA

1.2 TDI 75 Gran Via /	★★	10425	9120	8980	6935	4735

<tbl_r cells="7" ix="2" maxcspan="1" maxrspan="1

*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 •

DÉSTOCKAGE ~~8~~ 4 VÉHICULES DISPOS - 3 PORTES

SWIFT
sport



~~17 380 €~~
capital
reprise - 3 000 €
écomalus offert (900 €)
14 380 €
peinture métallisée incluse

SUZUKI
Way of Life!

*Véhicule non contractuel, offre valable dans la limite des stocks disponibles et pour la acquisition d'un véhicule de plus de 3 ans.

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

SUZUKI PARIS
N° Azur 0 810 100 150

LES PROFESSIONNELS S'AFFICHENT



BMW xDRIVE, L'INSTINCT DE SÉCURITÉ.

LA TECHNOLOGIE 4 ROUES MOTRICES INTELLIGENTE PAR BMW.



Osez monter en gamme,
Vos concessions NEUBAUER vous offrent la technologie xDrive pendant tout le mois de janvier 2015
sur une sélection de modèles*.
Pour plus d'informations, contactez-nous sur contacts@neubauer.fr

Mirabeau

71, avenue de Versailles
75016 PARIS
Tél. : 01 46 47 00 00

Le Chesnay

46-48, rue Moxouris
78150 LE CHESNAY
Tél. : 01 39 23 00 00

Chambourcy

33, route de Mantes
78240 CHAMBOURCY
Tél. : 01 30 65 55 25

NEUBAUER
DISTRIBUTEUR

Consommations en cycle mixte de la Nouvelle BMW Série 4 Gran Coupé : 4,5 à 8,3 l/100 km . CO₂ : 119 à 193 g/km. Voir conditions en concessions.



MAZDA3

MAZDA6

MAZDA CX-5

Equipés des Technologies SKYACTIV

CONDITIONS SPÉCIALES ENTREPRISES PROFESSIONS LIBÉRALES : NOUS CONSULTER

VÉHICULES DE DIRECTION**

Mazda 2 Dynamique

Mazda 5 Diesel 115 Dynamique

Mazda 6 Essence 192 Selection BVA

Mazda 6 Break Diesel 150 Dynamique

A partir de 13.900 €

A partir de 22.900 €

A partir de 32.500 €

A partir de 28.500 €

Mazda 6 Diesel 2.2 150 Dynamique BVA

Mazda CX-5 Diesel 2.2 175 Sélection BVA

Mazda 3 4P. Diesel 150 Sélection

A partir de 27.900 €

A partir de 34.500 €

A partir de 27.990 €

NOS VÉHICULES D'OCCASION GARANTIS**

Smart MHD Passion GPS - 2011

Mercedes Classe A 180 CDI Avant Garde - 2009

Mercedes Classe B 180 E Design - 2009

A partir de 9.900 €

A partir de 12.500 €

A partir de 12.900 €

BMW 320 DA F30 Executive - 2012

BMW 116 IA Luxe - 2011

A partir de 25.900 €

A partir de 15.400 €

*4 ans de garantie complémentaire au-delà de la garantie constructeur de 3 ans, pour toute commande d'un véhicule Mazda neuf de la Gamme SKYACTIV dans le réseau participant entre le 29 août et le 30 septembre 2014, et immatriculé avant le 31 octobre 2014.
** Dans la limite des stocks disponibles - photos non contractuelles. Consommations cycle mixte (l/100km) : Mazda 2 : 7 à 7,6 ; Mazda 3 : 4,1 à 5,2 ; Mazda 5 : 4,5 à 7,6 ; Mazda 6 : 6,1 à 8,2 ; Mazda CX-5 : 5,2 à 7,6 ; Mazda 3 4P. Diesel 150 Sélection : 6,6 à 7,6.

www.mazda-paris.fr

MAZDA AUSTERLITZ 20, boulevard de l'Hôpital - 75005 Paris

01 47 07 15 18

Nuages Mammatus
Alberta - CanadaJeep, avec

Jeep® est une marque déposée de Chrysler Group LLC.

Libre par nature. Nouvelle Gamme Jeep®.

Venez découvrir la nouvelle gamme Jeep® : le nouveau Renegade, le SUV compact disponible en 2 ou 4 roues motrices, le nouveau Cherokee équipé d'une boîte de vitesses à 9 rapports, le Grand Cherokee, et les mythiques Wrangler et Wrangler Unlimited. A essayer chez votre distributeur Jeep®.

Consommations mixtes (l/100 km) gamme Grand Cherokee : 7,5 à 14,0, gamme Renegade : 4,5 à 6,0, gamme Cherokee : 5,3 à 9,6, gamme Wrangler : 7,1 à 11,7. Émissions de CO₂ (g/km) gamme Grand Cherokee : 198 à 327, gamme Renegade : 120 à 151, gamme Cherokee : 139 à 223, gamme Wrangler : 187 à 273.

US CARS

199 bd de la république

92210 Saint Cloud - 01 47 71 88 00 - www.pax-automobiles.com

LES PROFESSIONNELS S'AFFICHENT

Audi
Accessoires d'Origine



**Esprit.
Pionnier.**



**«Audi Car Check» gratuit en 30 points
Chez votre Partenaire Aliantis
Montage offert sur
«Roues Complètes Hiver»
d'Origine Audi**



Aliantis Trocadéro
120 rue Lauriston 75116 Paris
Tél. 01 56 26 12 20

Aliantis Porte d'Orléans
75 avenue Aristide Briand 92120 Montrouge
Tél. 01 46 57 78 78

Aliantis Saint Germain
1 place Guynemer 78100 St-Germain-en-Laye
Tél. 01 39 21 50 50



• **Corvette C7 6.2 V8 BVM 460ch 91 195 €**
GPS, cuir Nappa, toit transparent, caméra.

Automobiles Chassay 02 47 40 60 60

• **AUDI A6 Avant 2.0 TDI S-Line 55 940 €**
03/14, 50 km, cuir Nappa, GPS, téléphone, bi-xénon, LED, toit panoramique, caméra recul.

Automobiles Chassay 02 47 40 60 60

• **BMW 420 D Coupé 35 750 €**
09/13, 22 490 km, xénon, téléphone, aide au stationnement.

Automobiles Chassay 02 47 40 60 60

• **Audi TT 1.8 TFSI S-Tronic 39 960 €**
05/14, 50 km, cuir Nappa, GPS, téléphone, xénon, LED.

Automobiles Chassay 02 47 40 60 60



• **RR Evoque SD4 Dynamic BVA 59 200 €**
06/14, 50 km, cuir Nappa, GPS, téléphone, bi-xénon, LED, toit panoramique, caméra recul.

Automobiles Chassay 02 47 40 60 60

• **Volvo XC60 R-Design D4 181 ch 49 960 €**
07/14, 50 km, GPS, téléphone, toit panoramique, tout cuir sport, caméra de recul.

Automobiles Chassay 02 47 40 60 60

• **AUDI Q5 2.0 TDI S-Line 59 960 €**
05/14, 50 km, cuir Nappa, GPS, téléphone, bi-xénon, LED, toit panoramique, caméra recul.

Automobiles Chassay 02 47 40 60 60

• **Lotus Elise Club Racer 1.6 136ch 36 900 €**
0 à 100 km/h en 6s, plusieurs coloris disponibles.

Automobiles Chassay 02 47 40 60 60

Jeep, avec
EXPO
MILANO 2015

NOUVELLE JEEP® RENEGADE OPENING EDITION

Changeons les règles

Jeep.fr

Le premier représentant d'une nouvelle lignée est celui qui fait la plus forte impression. La nouvelle Jeep® Renegade vous propose pour son lancement une série limitée, avec des équipements et un design spécifiques. Le Renegade Opening Edition est proposé en deux coloris (Alpine White et Omaha Orange) et deux motorisations diesel de 120 ou 140 ch. À la fois décalée et raffinée, elle vous surprendra par son allure tout en modernité et en puissance, mais aussi par sa conduite inégalable sur route comme en tout-terrain. Soyez parmi les premiers à entrer dans l'univers Renegade avec la série limitée Opening Edition. La nouvelle icône de la famille Jeep®. Réservez dès à présent la nouvelle Jeep® Renegade chez votre distributeur Jeep®.

Consommations (l/100km) mixtes gamme Renegade Opening Edition : 4,6 à 5,1. Émissions de CO₂ (g/km) : 120 à 134.

Jeep® est une marque déposée de Chrysler Group LLC.

US CARS

199 bd de la république
92210 Saint Cloud - 01 47 71 88 00 - www.pax-automobiles.com



LES PROFESSIONNELS S'AFFICHENT

LODUS

Gagnez des m² !



composez votre solution sur

www.lodus.fr

1^{ère} solution de **rangement modulable** pour garage et box garage

Spécialement conçu pour l'aménagement de votre garage, LODUS s'ajuste en largeur, s'installe **dans tous les garages** et vous offre une **modularité complète**. LODUS, c'est une structure métallique sur laquelle se fixent en toute sécurité des **étagères coulissantes** et des accessoires pour ranger vélos, pneus ou coffres de toit. Ranger son garage n'a jamais été aussi facile !

Prix TTC : structure de 499 € à 549 € et accessoires de 14,90 € à 89 €

Pour toute question ou devis,
contactez nous au 04 72 46 18 20

Un produit **ERARD®**

ORIGINE
FRANCE
GARANTIE®
BVCert. 6164725



VENEZ VOTRE VOITURE AVEC L'AUTO-JOURNAL

OFFRE RESERVEE AUX PARTICULIERS*



**FORFAIT
2 PARUTIONS**

**29€
TTC**

Envoyez nous 1 photo et le texte de votre annonce :

1. Par email : sylviane.ragusa@mondadori.fr

Paiement par CB sécurisé.

2. Par courrier : Mondadori Magazines France, TSA 70002, L'Auto-Journal, service PA, 8 rue François Ory, 92543 Montrouge cedex. Paiement par chèque à l'ordre d'EMAS.

3. Par téléphone : 01 41 33 55 54 - Paiement par CB sécurisé.

Marque : _____

Modèle : _____

Année : _____ Km : _____ Descriptif : _____

Nom / Prénom* : _____

Prix : _____ Téléphone : _____

Adresse* : _____

Mail : _____

* Données confidentielles, ne paraîtront pas dans l'annonce.

Professionnels - nous consulter

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

• Saab 9.3 Aero V6 2.8T Sport Hatch 250ch 12 900 €
12/05, 112 000 km, cuir gris bi-ton, xenon, GPS, pack Premium, alarme... Rare en BVM6, révisée, historique Chassay dès l'achat, superbe état. Dpt 92. Ref923(G). 06 80 15 13 48

• Porsche 997-2 40 000 €
2008, 27 500 km, noir métal, cuir noir, sièges confort, JA Carrera 19, volant sport, régul. vitesse, pack sport chrono, GPS Europe, TO , Ref921(4). 06 81 56 05 13

**Vendez
Votre automobile
dans
*l'auto-journal***

1 parution 25€

2 parutions 39€

01 41 33 55 54



• Clio III 1.6 16v 110ch 5P 5 990 €
04/2006, 58 500 km, BVM, TBEG, régul/limit.
de vitesse, vitres teintées AV/AR, JA 15" Ronal,
pneus AR neufs. Ref920(B). 01 41 33 55 54



Aramisauto.com

**VENDRE
VOTRE VOITURE**

- Estimation en 2 min
- Sans obligation d'acheter une nouvelle voiture
- Vendue et payée en 24h !

www.AramisAuto.com

0 811 365 804
(prix d'un appel local)



AUTO-IES.com

Voitures neuves moins chères

JUSQU'À **-40%** SUR VOTRE VOITURE NEUVE

JUSQU'À **-38%** À PARTIR DE **18 410€ TTC** RENAULT SCÉNIC

JUSQU'À **-37%** À PARTIR DE **15 510€ TTC** RENAULT MEGANE

Auto-ies.com vous souhaite une bonne année 2015 !

JUSQU'À **-21%** NISSAN QASHQAI

JUSQU'À **-20,8%** VOLKSWAGEN GOLF VII

04 70 30 87 60

IIES (nom commercial : Auto-IES.com SAS au capital de 400 000 € filiale et locataire gérante de la société AUTO-IES, SAS au capital de 583 270 €, ZAC les Ancises 03300 CREILZIER LE NEUF, RCS CUSSET 449 120 799 - FR 11449120799-APE6511Z, Meilleure remise en date du 29/12/2014. Voir les conditions d'applications des garanties et des engagements sur www.auto-ies.com. Photo non contractuelle.



LES PROFESSIONNELS S'AFFICHENT

CHASSAY

TOURS

CABRIOLET-ROADSTER | COUPÉ-GT[®]
BERLINE-BREAK | SUV-CROSSOVER



Nouvelle Corvette Z06

659 ch Réservations ouvertes



Disponible en coupé et cabriolet. Quantité limitée.

18 MARQUES PREMIUM - 200 VOITURES EN STOCK

A une heure de Paris en TGV ou deux heures par l'autoroute A10

ACHAT - VENTE - REPRISE - ENTRETIEN - FINANCEMENT[®]

CABRIOLET-ROADSTER | COUPÉ-GT | BERLINE-BREAK | SUV-CROSSOVER

R.C.S. Tours 343 449 419 - ORIAS N°0703269. Votre constructeur non contractuel.
Consommation mixte (17/100 km) et émissions CO₂ (40 g/km) homologuées en cours - 02/2014.

AUTOMOBILES CHASSAY - 11 BOULEVARD ABEL GANCE - 37 100 TOURS - 02 47 40 60 60 - CHASSAY.FR



Aramisauto.com

Sans doute la meilleure façon
d'**ACHETER** ou de **VENDRE** sa voiture



ACHETER VOTRE VOITURE



PRIX BAS
JUSQU'À
- 35%

- **Neuve ou Occasion**
- **1500 voitures** en stock
Plus de 30 marques disponibles
- **Satisfait ou 100% Remboursé**
15 jours - 1000 km

www.Aramisauto.com

VENDRE VOTRE VOITURE



- Estimation **en 2 min**
- **Sans obligation**
d'acheter une nouvelle voiture
- **Vendue et payée en 24h !**

www.Aramisauto.com



25 AGENCES EN FRANCE



APPELEZ-NOUS

0 811 365 804

(prix d'un appel local)

- + Garantie constructeur pour les voitures neuves
- + Garantie 12 mois sur les voitures d'occasion



13 ans
d'existence

+ de 120 000
clients séduits

Satisfait ou 100% remboursé
15 jours - 1000 km

Merci de votre
confiance !



Zone libre



L'actu auto croquée par Goubelle

BIENTÔT UNE BAISSE DES TARIFS D'AUTOROUTE POUR LES VOITURES PROPRES

L'AUTOROUTE GRATUITE, C'EST BIEN...
MAIS BON JOUR LA FACTURE DE DÉPANNAGE
QUAND LES BATTERIES SONT À PLAT!



DANS L'AUTO-JOURNAL

DU 22 JANVIER 2015

N° 925

- 1ers ESSAIS: Peugeot 308 GT, Lexus RC-F



Peugeot 308 GT

- FACE-À-FACE : BMW 520d / Audi A6 TDI Ultra
- ESSAI: Volkswagen Golf GTE
- DOSSIER: Une citadine pour chaque besoin

Et où que vous
soyez, sur
SMARTPHONE
et TABLETTE

[ET AUSSI... EN KIOSQUE]

L'AUTO-JOURNAL
ÉVASION & 4X4 N°71

Découvrez les futurs Audi Q5, BMW X3 et Mercedes GLC qui préparent leur retour, prenez le volant des dernières nouveautés (Land Rover Discovery Sport, Fiat 500X, Jeep Renegade, BMW X6...) et partez à la découverte de l'Islande à bord de la nouvelle Audi A4 Allroad.

ACTUELLEMENT





Nouvelle Mercedes AMG GT

Disponible en commande chez votre distributeur Techstar !



Mercedes-Benz

Techstar

Melun
01 64 14 15 16

Avon
01 64 22 64 22

Meaux
01 60 09 99 99

Champs-sur-Marne
01 64 73 28 00

Val d'Europe
01 60 94 01 22

Amiens
03 22 70 02 80

www.techstar.fr

Beauvais
03 44 05 47 00

Compiègne
03 44 23 08 22

Saint-Maximin
03 44 53 95 15

INSPIRÉES DE LA LÉGENDE



NOUVELLES ALFA ROMEO GIULIETTA ET MITO *Sprint*

CRÉDIT AUTO⁽¹⁾
2,9%
TAEG FIXE SUR 37 MOIS

Jantes Alliage 17", Climatisation automatique bi-zone, Alfa D.N.A. : 3 modes de conduite*, Système Uconnect® 5" Bluetooth, Sellerie Alcantara®, Sellerie Sport***, Volant cuir avec commandes au volant.

Crédit Auto **2,90% TAEG fixe** sur 37 mois. Crédit Auto au Taux Annuel Effectif Global fixe de 2,90% sur 37 mois. Soit 36 mensualités de **290,90 €** pour 10 000 € empruntés. Montant total dû par l'emprunteur : **10 472 €**

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

JOURNÉES PORTES OUVERTES LES 17 & 18 JANVIER****



(1) Offre non cumulable réservée aux particuliers valable jusqu'au 31/03/2015 pour l'achat d'une MiTo ou d'une Giulietta neuve dans le réseau Alfa Romeo participant, pour un minimum emprunté de 1 500 €. Coût total du crédit 172,40 € dont 300 € de frais de dossier (3% du montant emprunté) et hors assurances facultatives. Assurances facultatives Décès-Invalidité (A) 12,50 €/mois et Indemnité Complémentaire (A) 19,50 €/mois en sus du loyer. Montant total du au titre de l'assurance DI : 450 €. TAEÀ : 2,75 %. Taux débiteur fixe : 1,03 %. 1^{re} échéance à 60 jours. Vous disposez d'un droit de rétractation. Sous réserve d'acceptation du dossier par FC France - SA au capital de 11 380 000 € - 6, rue Nicolas Copernic 78190 Trappes - RCS Versailles 592 033 591. Fiat France SA au capital de 235 480 520 €, 6 rue Nicolas Copernic, 78 Trappes. RCS Versailles B 305 493 173. N° ORIAS 12066654. *Sauf sur MiTo 1.4 MPI 78ch. **Disponible uniquement sur Giulietta Sprint. ***Disponible uniquement sur MiTo Sprint. ****Ouverture selon autorisation préfectorale.

Alfa Romeo MiTo. Emissions de CO₂ : de 90 à 130 g/km. Consommations mixtes : 3,5 à 5,6 l/100 km. Alfa Romeo Giulietta Sprint. Emissions de CO₂ : de 104 à 131 g/km. Consommations mixtes : 4,0 à 5,7 l/100 km. www.alfaromeo.fr Alfa Romeo France