

l'auto-journal

A4



Série 3



DOSSIER

AUDI / BMW

UNE AVALANCHE DE NOUVEAUTÉS... JUSQU'EN 2020 !

12 MODÈLES
DÉVOILÉS

AUDI ET BMW SE RENDENT
COUP POUR COUP

Q5



X3



PEUGEOT
308 GT

Peut-elle inquiéter
les allemandes ?

1^{er} ESSAI XL



DOSSIER ESSAIS



LES NOUVELLES
CITADINES SAVENT-ELLES
TOUT FAIRE ?



FORD GT
L'Amérique en forme



M 01117 - 925 - F : 3,50 €

EXIGER UN MOTEUR NOURRI À L'INNOVATION

ET PAS QU'AU CARBURANT.

Au cœur de chaque BMW se trouve depuis toujours un moteur qui réunit tout le savoir-faire et la passion de nos ingénieurs. Regroupé sous le label « BMW TwinPower Turbo », l'ensemble de nos dernières technologies permet de profiter pleinement de tout le potentiel de nos moteurs essence et diesel. À la clé, 156 modèles émettant moins de 140 g/km de CO₂ et l'objectif de réduire les émissions de notre parc de voitures neuves d'encre 20 % d'ici 2020.

TECHNOLOGIES MOTEUR BMW TWIN POWER TURBO.
Disponibles sur toutes les BMW*.



BMW EFFICIENTDYNAMICS.
MOINS D'ÉMISSIONS. PLUS DE PLAISIR.

* Diverses technologies disponibles de série en fonction des modèles et versions.
Détail sur www.bmw.fr/exigence

BMW
EfficientDynamics

www.bmw.fr



Le plaisir
de conduire

EXIGER DE DÉFIER LA PESANTEUR

POUR ALLÉGER VOS CONSOMMATIONS.

Pour rendre une BMW plus légère et diminuer sa consommation, nous utilisons constamment les matériaux les plus innovants. BMW est notamment le premier constructeur à proposer sur des voitures de grande série la fibre de carbone. Jusqu'à 50 % plus légère que l'acier et 30 % plus légère que l'aluminium, elle permet de créer des voitures encore plus sûres et plus dynamiques tout en abaissant vos consommations.

CONSTRUCTION ALLÉGÉE INTELLIGENTE BMW.
Disponible sur toutes les BMW*.

* Consommation en cycle mixte de la BMW Concept X5 eDrive : < à 3,8 l/100 km. CO₂ : < à 90 g/km. Valeurs provisoires. Valeurs pour le modèle de série en cours d'homologation.

** Diverses technologies disponibles de série en fonction des modèles et versions.
Détail sur www.bmw.fr/exigence

**BMW EFFICIENT DYNAMICS.
MOINS D'ÉMISSIONS. PLUS DE PLAISIR.**



EXIGER LA COMBINAISON D'ÉNERGIES IDÉALE POUR DES ÉMOTIONS ÉLECTRISANTES.

Pour vous, BMW a créé la technologie électrique BMW eDrive pour zéro consommation de carburant, zéro émission de CO₂ locale et un silence quasi absolu. Pièce maîtresse de la BMW i3, elle équipera également la prochaine génération de BMW hybrides où l'association à un moteur thermique offrira un compromis idéal entre usage quotidien 100 % électrique et utilisation longues distances. Première représentante de cette nouvelle génération dans les mois à venir : la BMW Concept X5 eDrive*.

TECHNOLOGIE ÉLECTRIQUE BMW eDRIVE.
Disponible sur les BMW i et les prochaines BMW hybrides.

EXIGER UN DESIGN QUI COUPE LE SOUFFLE ET RÉDUIT LES ÉMISSIONS DE CO₂.

Perfectionner sans cesse l'aérodynamisme de nos voitures leur permet de mieux maîtriser l'air et ainsi réduire encore vos consommations et émissions de CO₂. Chaque BMW contrôle ainsi parfaitement les flux d'air, du pare-chocs avant jusqu'au feu arrière, pour qu'efficacité et élégance s'accordent à l'unisson.

L'AÉRODYNAMISME BMW.

Disponible sur toutes les BMW.**

BMW
EfficientDynamics

www.bmw.fr



Le plaisir
de conduire



**En 2015, pour vos services bancaires,
nous vous proposons de dépenser**



- **Carte Bancaire gratuite (1)**
- **Prélèvement et virement gratuits (2)**
- **Retrait gratuit dans n'importe quel distributeur**
- **Changement de banque gratuit**
- **Chéquiers adressés à domicile gratuitement (2)**

(1) Délivrance sous réserve d'acceptation de Boursorama Banque. Gratuité sous réserve de changement de politique tarifaire effectué conformément à l'article 11 des Conditions Générales de Boursorama Banque. (2) Frais applicables pour certains services dont la demande est faite par téléphone auprès de Boursorama Banque. Voir détails des conditions sur site et sur la brochure tarifaire.

TOUS LES PLAISIRS DE L'AUTOMOBILE

DÉCOUVRIR

Nouveautés

- 18 Ford GT **EN COUVERTURE**
20 Audi, BMW : une avalanche de nouveautés jusqu'en 2020 **EN COUVERTURE**

COMPRENDRE

Les acts de la quinzaine

- 32 10 idées pour relancer l'automobile en 2015
Au volant avec
36 Frédéric Verbitzky, directeur de Kia France

CONDUIRE

1^{er} essai XL

- 40 Peugeot 308 GT 1.6 THP 205 ch **EN COUVERTURE**

Les experts

- 48 BMW 228i Active Tourer 231 ch

Essai

- 50 Golf GTE 1.4 150 ch

Face-à-face

- 56 BMW 520d Touring 190 ch/
Audi A6 Avant 2.0 TDI 190 ch

Dossier

- 65 Les citadines savent-elles tout faire ? **EN COUVERTURE**

1^{er} essai

- 76 Lexus RC F GT 5.0 477 ch

Grand angle

- 80 Seat Leon X-Perience 2.0 TDI 184 ch

Dernier essai

- 83 Renault Espace IV

VIBRER

Sport

- 84 Interview de Sébastien Loeb

Rétro

- 86 La Mini Special

PARTAGER

Vos autos

- 90 Fiat Doblo 2.0 MJT 135 ch

Courrier des lecteurs

- 92 Le chef des essais vous répond

S'OFFRIR

Préférez l'occasion

- 94 Lexus RX 450h / Lexus NX 300h

Configurateur

- 96 Opel Adam

Fiche occasion

- 100 Volkswagen Passat

Les professionnels s'affichent

- 113 Petites annonces

76



1^{er} ESSAI | Lexus RC F GT, 477 ch pour vous faire plaisir et des qualités bien supérieures à son image.

84

ANDRÉ LAVADINHO



SPORT | L'équipage Loeb-Elena revient au 83^e Monte-Carlo, chaud devant !

50



ESSAI | Sportive sur route, électrique en ville, la Golf GTE affiche un certain brio. Une référence parmi les hybrides ?

40



1^{er} ESSAI XL | Peugeot 308 GT 205 ch, une sportive civilisée qui allie confort et plaisir de conduite.

ABONNEMENTS

RETROUVEZ TOUTES NOS OFFRES P. 55
ET SUR WWW.KIOSQUEMAG.COM

Ce numéro contient un encart Paris Match de 4 pages jeté en 4^e de couverture pour les abonnés. Pack Dinky Toys (offre kiosques France à 6,49 €).

NOUVELLE PEUGEOT 308 GT

≡ *ADOPTÉZ L'ESPRIT GT* ≡

PEUGEOT Automobiles PEUGEOT 302 144 503 RCS Paris.

PEUGEOT RECOMMANDE **TOTAL** Consommation mixte (en l/100 km) : de 4 à 5,6. Émissions de CO₂ (en g/km) : de 103 à 130.

NOUVELLE PEUGEOT 308 GT

MOTION & EMOTION

TESTEZ VOTRE ESPRIT GT SUR 308GT.COM



Moteur 1,6L THP 205 ch / SUSPENSION / DRIVER SPORT
Moteur 2,0L BlueHDi 180 ch SPORT PACK



BVCert. 6033203



PEUGEOT

VÉRIFIEZ QUE LES SEAT LEON SONT PARMI
LES PLUS PERFORMANTES ET LES PLUS SÛRES
DE LEUR CATÉGORIE*.



SUR **SEATSECOMPARE.COM**
VOTRE CHOIX S'ÉCLAIRE



TECHNOLOGY TO ENJOY



TECHNOLOGY TO ENJOY = La technologie au service du plaisir.

*Comparatif SEAT établi sur la base des données constructeurs collectées auprès de Jato Dynamics et selon des critères validés par L'argus.

Les performances châssis/transmission/moteur et la sécurité (aides à la conduite, protection des passagers et notation Euro NCAP) des Leon SC, 5 portes et ST ont été comparés aux 10 modèles concurrents de leurs catégories respectives, les plus vendus en France sur l'année 2013 (source AAA DATA® 2013), hors modèles des marques appartenant à VOLKSWAGEN Group.

Gamme SEAT LEON : consommation mixte (l/100 km) de 3,8 à 6,6. Émissions de CO₂ (g/km) : 99 à 154.

SEATSECOMPARE.COM



Révolution silencieuse

Au CES de Las Vegas, les constructeurs ont rivalisé de démonstrations spectaculaires pour mettre en valeur leurs innovations technologiques. Voitures autonomes, connectivité élargie, intelligence artificielle embarquée... cela crépitait de partout sous les yeux ébahis des médias. Pour autant, l'une des avancées les plus spectaculaires de ces dernières années, vous la retrouverez en essai dans ce numéro. Si vous la croisez dans la rue, vous n'y prêterez sans doute pas attention, à moins d'être particulièrement affûté. Et c'est bien ça, la révolution : c'est une Golf ! Normale, blanche, aurait dit Coluche. Mais son sigle GTE doit vous alerter. Car voilà enfin réuni le meilleur des deux mondes.

Celui du plaisir de conduire, de la polyvalence, et celui de l'écologie du monde réel. Elle est probablement la première hybride rechargeable 100 % crédible, que tout amateur d'automobiles peut désirer. Sans doute ses 35 000 €, prime gouvernementale déduite, ne la mettent pas à la portée de tous.

Mais ce tarif n'a rien d'extravagant dans son univers de concurrence, hybride ou pas. Avec plus de 30 km d'autonomie en tout électrique dans la vraie vie – soit largement assez pour les trajets quotidiens – et 204 ch au cumul pour se faire plaisir, elle n'impose aucun sacrifice, sinon un volume de coffre un peu réduit. Au volant de cette Golf parfaitement aboutie, rouler propre devient à la fois banal et excitant. Il sera très intéressant d'observer la réponse du marché.

Un petit mot, enfin, à ceux qui seraient surpris de découvrir un nouveau visage en photo sur cette page. À la suite de Mathieu Chevalier, qui va continuer chaque quinzaine à rencontrer pour vous les dirigeants automobiles, j'ai été chargé d'animer la rédaction de *L'Auto Journal*. C'est pour moi un privilège d'être aujourd'hui à la tête d'un magazine à l'histoire si riche, respecté dans le monde entier. J'espère que nous ferons ensemble une belle et longue route, animés par une passion commune pour les plaisirs multiples de l'automobile.

Jean-Éric Raoul, rédacteur en chef

Ça vous a fait réagir...

“Je viens de me plonger dans le dernier numéro. Je le relis, je le retourne, je le scrute, et rien sur Toyota ! Je venais aux nouvelles des nouveautés Toyota, et en particulier de la Prius IV, et... rien. Vous êtes fâchés ?”

Yvon Sellier, e-mail

Les informations sur les futurs modèles ne tombent pas tout cuit dans la boîte mail de la rédaction. Il faut solliciter – avec insistance – les constructeurs. Mais cela ne suffit pas. Nous devons également enquêter, recueillir des indiscretions par des voies détournées... Or les constructeurs japonais sont ceux qui verrouillent le mieux leur information. Nous attendions la Prius IV au Salon de Detroit ; elle n'y était pas.

“Je remarque que votre « objectivité » concernant les marques françaises est très aléatoire. Les marques étrangères, et notamment allemandes, sont souvent au premier plan. Or je trouve que ces dernières bénéficient d'une image qualitative qui est surfaite. Et si l'on parle performances et confort, nos marques nationales n'ont rien à envier à personne.”

Alain Rabot, e-mail

Débat aussi vieux que la presse automobile ! On nous reproche régulièrement l'exact opposé : d'être trop chauvins et de survaloriser nos marques nationales. Mais nous continuons à revendiquer notre impartialité, à défaut d'une objectivité parfaite impossible à garantir – et peut-être pas souhaitable – dès qu'il est question de plaisir au volant.

Coupure moteur

Le 5 janvier dernier, le chronomètre s'est arrêté de tourner pour Jean-Pierre Beltoise, l'un des pilotes les plus populaires du sport automobile français. Après des débuts en moto, il abandonne le guidon pour le volant d'une automobile.

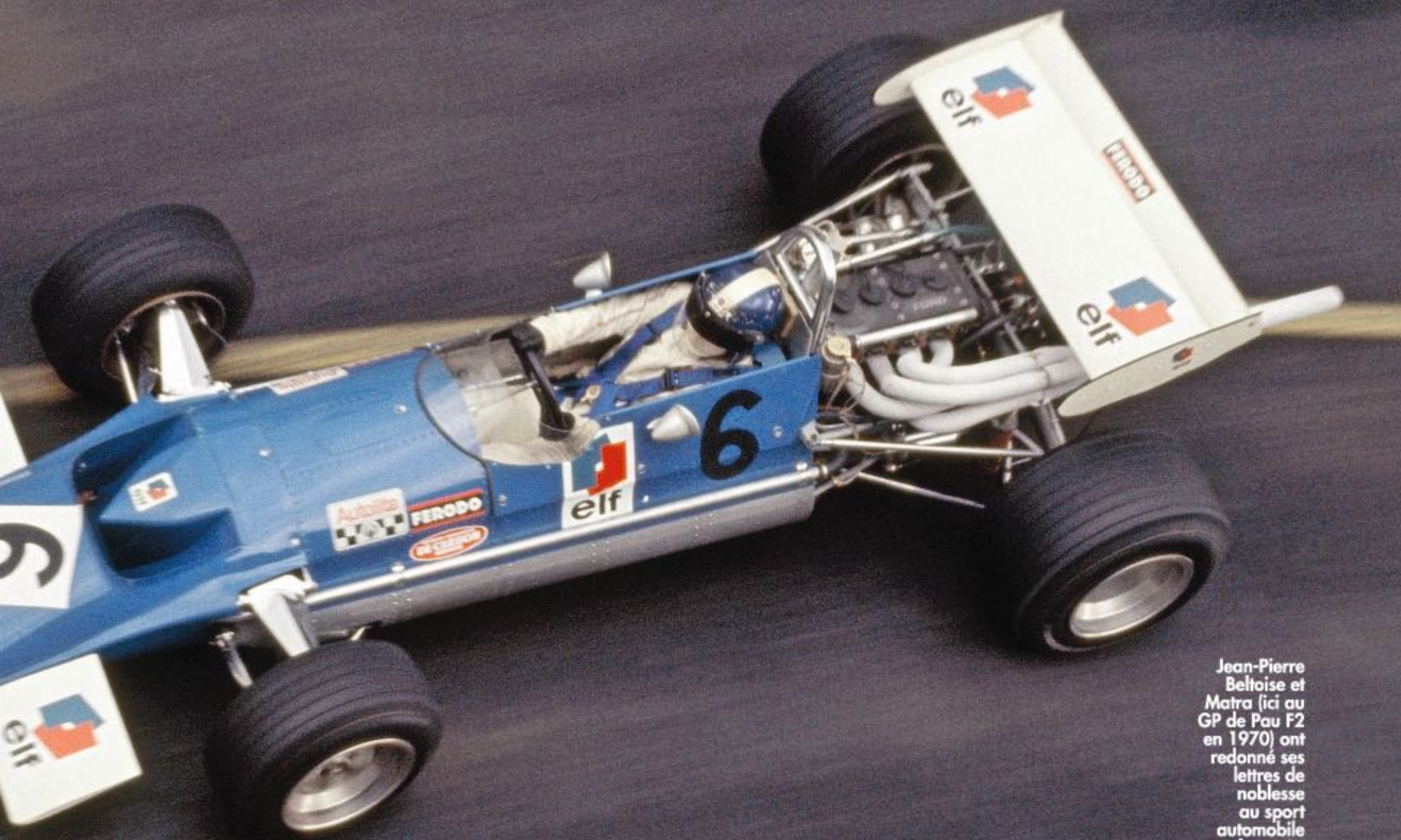
Il débute avec René Bonnet en 1963 puis intègre tout naturellement la nouvelle équipe Matra. En 1966, il participe à son premier Grand Prix de Formule 1. En 1972, il quitte Matra pour BRM, et c'est avec le team anglais qu'il remporte son unique GP. C'était à Monaco, en 1972, sous une pluie battante. Beltoise a également couru en endurance. Longtemps seul avec Henri Pescarolo à représenter la France en sport automobile, il aura ouvert la piste à une nouvelle génération de pilotes, parmi lesquels Jean-Pierre Jarier, Jacques Laffite et Jean-Pierre Jabouille. Sans oublier François Cevert et Patrick Depailler, qu'il a rejoints dans leur paddock céleste.

PHOTOS DPPI ARCHIVES



En 1972, sur une piste détrempée, Jean-Pierre Beltoise domine et remporte le Grand Prix de Monaco.





Jean-Pierre Beltoise et Matra (ici au GP de Pau F2 en 1970) ont redonné ses lettres de noblesse au sport automobile français.

Jean-Pierre Beltoise ici entouré d'Henri Pescarolo (casque vert), de Gérard Larrousse et de Jean-Pierre Jarier (à droite) à Imola en 1974.



METTEZ DU CIEL BLEU DANS VOTRE HIVER



TOYOTA YARIS SKYBLUE
JUSQU'À 4 000 € D'ÉCONOMIE⁽¹⁾

Consommations mixtes (L/100 km) et émissions de CO₂ (g/km) / YARIS : de 3,8 à 4,9 et de 99 à 114 (A à B) / AURIS : de 4,2 à 5,9 et de 109 à 138 (B à C) / VERSO : de 4,5 à 6,6 et de 119 à 169 (B à E). Données homologuées CE.

(1) 4 000 € d'économie sur Yaris SkyBlue se composant de 2 900 € de remise et – par rapport à Yaris Dynamic – de 1 100 € d'avantage équipements (dont peinture Bleu Lagon métallisé). (2) 5 000 € d'économie sur Auris SkyBlue se composant de 4 380 € de remise et – par rapport à Auris Feel! – de 620 € d'avantage équipements (peinture Bleu Lagon métallisé). (3) 7 000 € d'économie sur Verso SkyBlue se composant de 6 380 € de remise et – par rapport au Verso SkyView – de 620 € d'avantage équipements (peinture Bleu Lagon métallisé). Remises exprimées selon tarif TTC conseillé du 02/01/2015.

Offres réservées aux particuliers, non cumulables et valables dans le réseau Toyota participant en France pour toute commande de l'un de ces véhicules entre le 02/01/2015 et le 28/02/2015.



TOYOTA

TOUJOURS
MIEUX
TOUJOURS
PLUS LOIN



TOYOTA VERSO SKYBLUE
JUSQU'À 7 000 € D'ÉCONOMIE⁽³⁾

TOYOTA AURIS SKYBLUE
JUSQU'À 5 000 € D'ÉCONOMIE⁽²⁾

GAMME TOYOTA SKYBLUE SURÉQUIPÉE
JUSQU'À 7 000 € D'ÉCONOMIE⁽³⁾

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



Salon de Genève 2012, Land Rover présente cette étude de cabriolet sur la base de son Evoque. Ça ne fonctionnera jamais !



Land Rover a opté pour une capote en toile souple plus légère pour la masse... Pas vraiment pour le dessin de l'auto.



PHOTOS SB MEDIEN

LES INFOS CLÉS

Commercialisation : début 2016

Prix estimé à partir de 40 000 €

Land Rover prend le pari de l'Evoque découvrable

L'ARGENT PERMET FINALEMENT TOUTES LES EXCENTRICITÉS. GRÂCE AUX DENIERS INDIENS, LAND ROVER S'OFFRE LE LUXE DE PROPOSER UNE TROISIÈME CARROSSERIE À SA GAMME EVOQUE : LE CABRIOLET. CERTAINS ONT DÉJÀ TENTÉ L'AVENTURE...

"Nous avons les mains-libres pour créer ce qui nous passe par la tête", me disait récemment un employé de Jaguar-Land Rover. Il est vrai que si les indiens ont pris la tête de la firme britannique, ils n'interviennent dans la gestion du plan produit que pour signer le chèque. Ajoutez à cela la réussite insolente de l'Evoque et vous comprendrez que les designers et les ingénieurs maison ont eu envie de laisser libre cours à leur imagination. Lorsqu'en 2012, à Genève, Land Rover présente une version découvrable de son SUV star, l'accueil est chaleureux, mais tout le monde

pense que l'étude restera à l'état de *show car* de Salon. Le projet n'est pas viable, non pas pour des raisons techniques, mais parce que le marché est inexistant. Nissan s'est cassé les dents avec son Murano Cabrio, uniquement disponible en Californie, il est vrai... Et pourtant, Land Rover persiste et Tata signe le chèque : l'Evoque Cabrio existera bel et bien. Pour preuve ces clichés pris près de Gaydon, en Angleterre, par notre photographe espion. On remarque que les designers se sont attachés à conserver le profil puissant de l'Evoque avec une hauteur vitrée restreinte et un

montant arrière imposant. La visibilité une fois la capote en place apparaît bien limitée. C'est un problème avec un engin aussi imposant que l'Evoque (2 m de largeur...), mais c'est une fois décapoté que cet Evoque s'appréciera le plus. Espérons que Land Rover ne soit pas trop optimiste et souhaitons que ce modèle rencontre le même succès que ses aînés. L'engin sera révélé en fin d'année, certainement au soleil de Los Angeles, en même temps que le restylage de l'Evoque. La gamme sera ensuite complétée par une version 7 places. Mais ceci est une autre histoire...

SALON

LONDRES AURA SON MOTOR SHOW

Genève, Paris, Francfort, voici les 3 capitales européennes de l'automobile, tenant Salon. Mais le Royaume-Uni devrait rejoindre ce trio en 2016. Contrairement à d'autres marchés européens, le britannique se porte bien. Partant de ce constat, la société BNC's Event envisage d'organiser un Salon d'envergure internationale à Londres. Les dates ont même été fixées : du 5 au 8 mai 2016. Les promoteurs du projet annoncent un Salon dynamique où les visiteurs pourront tester de nombreuses nouveautés.



DANIEL KALKER/DPA/AFP



Pour accentuer sa présence en Chine, PSA construit une quatrième usine dont la première pierre a été posée en octobre 2014.

ÉCONOMIE

LA CHINE DEVIENT LE PREMIER MARCHÉ POUR PSA

Nous vous l'avions annoncé en avril à l'issue du Salon de Pékin, c'est désormais une réalité : la Chine est le 1^{er} marché pour PSA qui y a vendu 734 000 voitures en 2014, soit une progression de 32% par rapport à 2013 ! Avec 637 682 véhicules, la France est le 2^e marché. Le groupe français se porte également bien en Europe avec 1,8 million de voitures vendues qui représentent une progression de 8,1%. PSA va encore accentuer sa présence en Chine grâce à la construction d'une 4^e usine qui portera, en 2016, la capacité locale de production à 1 million de voitures.

40000

C'EST LE NOMBRE DE PRÉCOMMANDES ENREGISTRÉES PAR BENTLEY POUR L'ACHAT DE SON FUTUR SUV dont les modèles les plus huppés devraient dépasser les 300 000 €. Wolfgang Durheimer a, par ailleurs, dévoilé le nom de ce modèle : ce sera Bentayga. Il a aussi annoncé qu'il serait animé par un V12 à essence et un V8 diesel hybride plug-in.

PRODUIT

VW NE REMPLACERA PAS L'EOS

Heinz-Jakob Neusser, directeur technique de Volkswagen a officialisé ce que nous vous annonçons depuis quelque temps : l'Eos n'aura pas de successeur. L'arrêt de ce modèle s'explique par le déclin commercial des coupés-cabriolets qui ont connu leur heure de gloire au début des années 2000. D'autres constructeurs font le même constat. Mazda n'a pas annoncé de version CC de sa nouvelle MX-5, Renault s'interroge sur le sort de sa Mégane, Quant aux Peugeot 207 et 308 CC, leur production cessera en février.



YANN LEFEBVRE

TWEETS

QUELLES MARQUES FONT LE BUZZ ?

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

1	AUDI	→	20 600
2	MERCEDES	↗	9 364
3	CITROËN	↗	9 006
4	PEUGEOT	→	8 839
5	RENAULT	→	8 697



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



JORDI MIR/AFP

CITROËN S'EN SERAIT BIEN PASSÉ

Citroën est cité par les médias au moment de l'attaque des terroristes à Charlie Hebdo. Des photographies de la voiture stationnée devant les locaux du journal ont circulé pendant trois jours, reprises par les médias et le grand public. Une mise en avant dont la marque se serait volontiers passé.

C'EST OFF

Lexus prépare la relève du RX

Après le lancement du NX, Lexus travaille sur la 4^e génération de RX. Au programme : un style plus extraverti dans la lignée de celui du NX, une habitabilité en hausse et des versions hybrides plus puissantes... Souhaitons qu'elles soient aussi rechargeables. Sa présentation pourrait intervenir au prochain Salon de Francfort, en septembre.

La Fiat 500 bientôt restylée

Lancée en 2007, la Fiat 500 n'a pas pris une ride. Le constructeur italien prépare toutefois un restylage. Mais rassurez-vous, il sera léger. Seuls sont concernés les boucliers, les projecteurs et les feux. Lancement prévu au Salon de Francfort, en septembre prochain.

Le futur BMW X1 en 7 places

Le remplaçant de l'actuel X1 passera à la traction, c'est une certitude. Mais il sera aussi disponible en 7 places, comme le Série 2 Active Tourer. Cette déclinaison se distinguera par un dessin de l'arrière nettement différent notamment au niveau des vitres, du pavillon et du porte-à-faux.

FORD GT

Par Florian Chopin

S'armer de patience...

Vous salivez devant cette nouvelle GT au look et à la technologie issus de la course auto ? Elle arrivera bien sur nos routes mais il va falloir prendre votre mal en patience.

En 2016, Ford célébrera les 50 ans de sa première victoire aux 24 Heures du Mans 1966 avec la MkII au physique proche de la GT40 présentée en 1964. L'occasion pour lancer la production puis la commercialisation de sa toute nouvelle GT.

En 2004, une première mouture tentait de reprendre trait pour trait le design de la version originelle. Celle qui nous intéresse aujourd'hui se veut plus ancrée dans notre époque. La silhouette rappelle inévitablement celle de son ancêtre mais le style est plus moderne et directement influencé par l'aérodynamique : prises d'air béantes, becquet actif, appendices canalisant le flux d'air... L'arrière est assez inédit, hormis les feux ronds et la double sortie d'échappement centrale, située très haut.

Le capot vitré abrite un V6 3,5 l essence double turbo EcoBoost issu de la course automobile. Il est associé à une boîte à double embrayage à 7 rapports et délivre plus de 600 ch aux seules roues arrière. Ford prétend que le rapport poids/puissance de l'engin sera l'un des meilleurs de la production mondiale. Grâce à l'utilisation massive d'aluminium mais aussi de fibre de carbone pour la cellule passagers et les panneaux de carrosserie. À noter également la présence d'une suspension adaptative ainsi que de disques de freins en carbone-céramique. Pour accroître l'aspect spectaculaire de l'auto, Ford l'a équipée de portières en élytre, mais elles n'intègrent pas une partie du toit (comme la GT40 originelle) : dommage pour les grands gabarits. Les baquets sont fixés au châssis et ce sont les pédales et la colonne de direction qui s'ajustent en fonction de la position de conduite du pilote. Et on parle bien de pilote, au vu des multiples commandes sur le volant. L'instrumentation est digitale, avec un compte-tours linéaire donnant l'impression d'être dans un jeu vidéo. Le système multimédia SYNC 3 fait sa première apparition, alors que la version 2 débarque à peine sur le marché européen (Mondeo). Disponible fin 2016 aux États-Unis, cette nouvelle GT est bel et bien prévue pour l'Europe. Le tout étant de savoir quand...

L'avis de Florian Chopin



Avec cette nouvelle GT, Ford démontre son savoir-faire en matière d'automobile sportive. Fini le style néo-rétro de la précédente version, cette GT affirme son appartenance à son siècle tout en adressant des clins d'œil à son aïeule. Comment fait-on pour accélérer le temps ?

florian.chopin@mondadori.fr



LES INFOS CLÉS

Prix estimé : 150 000 €

Commercialisation : fin 2016
(États-Unis), plus tard (Europe)Fibre de carbone et aluminium
V6 double turbo de plus de 600 ch



Seules les roues arrière sont motrices : sport assuré ! Ford propose également un système de suspensions adaptatives.

SES INSPIRATRICES



Ford GT (1964-1969)

Développée pour battre les Ferrari lors des courses d'endurance, la GT40, dotée au départ du V8 de la Mustang, a parfaitement rempli sa mission. Elle remporte les 24 Heures du Mans de 1966 à 1969, d'abord avec les Mk II (triplé) et Mk IV, puis avec les GT40.



Ford GT (2004-2006)

Reprenant trait pour trait le style de la GT40, cette version, présentée en 2004, est plus longue, plus large et plus haute (43 pouces au lieu de 40) que l'originelle. Elle reçoit un V8 5,4 l de 550 ch associé à une boîte manuelle à 6 vitesses. Ford en a produit un peu plus de 4000 unités.

Certains appendices en fibre de carbone sont apparents, pour bien signifier que ce matériau a été utilisé pour la confection du châssis.



Implanté en position centrale arrière, le V6 3,5 l double turbo délivre plus de 600 ch.



Ambiance course avec ce volant aux multiples commandes et aux palettes pour gérer la boîte à double embrayage à 7 rapports.

AUDI / BMW

Au cours des cinq prochaines années, les agendas respectifs d'Audi et de BMW seront chargés. L'Auto-Journal vous présente les nouveautés les plus marquantes à venir.

Dossier réalisé par Florian Chopin

ILLUSTRATION JEAN-FRANÇOIS HUBERT



La future A4 reposera sur une évolution de la plate-forme MLB+, mais la nouveauté technique la plus flagrante sera l'adoption du Virtual Cockpit.

AUDI A4

Prix estimé : à partir de 28 000 €

Commercialisation : début 2016

Prix estimé : à partir de 30 000 €

Commercialisation : 2020

BMW SÉRIE 3

Le style est encore loin d'être figé, mais si BMW suit une telle orientation esthétique, la future Série 3 sera furieusement séduisante.



UNE AVALANCHE DE NOUVEAUTÉS JUSQU'EN 2020

AUDI A4 / BMW SÉRIE 3

Bien plus qu'un détail

Silhouette classique pour l'A4, franchement craquante pour la Série 3, chacun des deux constructeurs avancera ses atouts pour séduire. Mais derrière des orientations esthétiques différentes, un détail sera commun : la technologie innovante.

Si Mercedes semble avoir repris la main avec sa récente Classe C, les concurrents, comprenez par-là Audi et BMW, peaufinent leurs armes. Le premier à dégainer sera Audi qui présentera sa nouvelle A4 au Salon de Francfort, en septembre prochain.

Pour la partie esthétique de la future berline, Marc Lichte, arrivée à la tête du design de la marque en février 2014, n'a pas pu participer à l'ensemble du développement de l'auto. Sa patte sera toutefois présente, notamment par une calandre modernisée. Issue du concept prologue (Los Angeles 2014), elle sera plus évasée. Audi entend, ainsi, redéfinir le visage de l'ensemble de sa gamme avec une calandre spécifique pour ses berlines, coupés et SUV. Pour le reste, l'auto sera très classique dans ses proportions, mais le savoir-faire des ingénieurs en matière de traitement des matériaux sera une nouvelle fois mis en avant : les lignes saillantes, notamment sur le capot et les flancs, seront d'une finesse rarement atteinte.

À l'intérieur, on ne retrouvera pas encore le tableau de bord 100 % tactile du concept prologue. Néanmoins, la sobriété initiée sur les récentes productions Audi sera présente, tout comme le Virtual Cockpit de la TT, cet écran qui fait office de compteurs face au conducteur. Grâce à un empattement revu à la hausse, dû à l'évolution de la plate-forme MLB+, les passagers bénéficieront d'un espace plus habitable.

Concernant les mécaniques, cette A4, connue sous le code interne B9, disposera des blocs de dernières générations et pourrait étrenner une nouvelle boîte S tronic à 10 rapports. Une version hybride rechargeable e-tron sera également proposée...

UN VISAGE INSPIRÉ PAR LA I8 POUR LA SÉRIE 3

Alors que la version restylée de l'actuelle F30 est prévue pour cette année, sa remplaçante n'apparaîtra qu'à l'horizon de 2019-2020. Son design est donc encore loin d'être figé. Toutefois, certaines maquettes circulant à Munich affichent des styles en rupture avec l'actuelle version. Des éléments esthétiques de l'i8 pourraient, en effet, être repris, notamment la face avant. Les futures Série 5 et 7 (prévues respectivement pour 2016 et 2017) devraient nous confirmer, ou non, cette orientation.

Sous le capot, cette Série 3 adoptera, pour la première fois, un 3 cylindres turbo essence qui devrait dépasser les 150 ch, mais il pourra, au besoin, être associé à un moteur électrique. Boîte automatique à 8 rapports et transmission intégrale seront au programme. Enfin, si BMW semble attirer par la traction, cette Série 3 conservera ses roues arrière motrices.

Alors qu'il faudra monter à bord de l'A4 pour appréhender toutes les nouveautés qu'elle aura à nous offrir, il suffira d'un simple regard sur la future Série 3 pour comprendre qu'elle est vraiment nouvelle.

CELLES QU'ELLES REMPLACERONT

Audi A4 type B8 (2008-2015)

Apparue en 2008, l'auto repose déjà sur la plate-forme allégée MLB, destinée aux véhicules à moteur longitudinaux. Sa gamme est étendue avec de nombreuses déclinaisons de carrosseries (comportant les versions A5) et une multitude de moteurs, de boîtes et de transmissions. En 2014, en France, elle s'est écoulée à 7 269 unités.

BMW Série 3 type F30 (2012-2020)

Révlée en grande pompe à l'usine BMW de Munich fin 2011, la berline s'est déclinée en break et coupé (Série 4), mais aussi pour la première fois en version GT haut de gamme. Elle a aussi démocratisé la boîte automatique à 8 rapports. En 2014, en France, ses immatriculations se sont élevées à 10 334 unités.



Audi A4



BMW Série 3

Découvrir

AUDI / BMW

UNE AVALANCHE DE NOUVEAUTÉS JUSQU'

Cette A6 (code C8) adoptera un style initié par le concept "prologue" et disposera d'un bloc 3 cylindres essence.



AUDI A6

Prix estimé: à partir de 40 000 €
Commercialisation: 2016

Prix estimé: à partir de 40 000 €
Commercialisation: 2016

BMW SÉRIE 5

Grâce à l'utilisation d'aluminium et de fibre de carbone, la Série 5 (code G30) devrait s'alléger de 150 kg.



ILLUS. LARSON

AUDI A6 / BMW SÉRIE 5

Gagnant-gagnant

Dans un peu plus d'un an, Audi et BMW renouvelleront leurs berlines routières. Un segment à la fois technologique et très rentable pour les constructeurs qui visent le marché des flottes des grandes entreprises.

Que ce soit comme taxi, véhicule de tourisme avec chauffeur (VTC) ou véhicule de direction, ce segment plaît en raison de son rapport prix/habitabilité. Lequel devient excellent lorsqu'il est pondéré par la technologie embarquée et l'image projetée. Comprenez par-là qu'une Audi A8 ou une BMW Série 7 disposent certes d'un espace royal aux places arrière et d'une technologie dernier cri, mais que leurs tarifs s'avèrent plus que dissuasifs, même pour une flotte d'entreprise. A contrario, une A4 ou une Série 3 se montrent plus accessibles, mais ne chouchoutent pas leurs passagers arrière. Le bon compromis se situe donc entre les deux, sur le segment des berlines routières. Ce marché, très lucratif pour les constructeurs concernés, leur permet en outre d'amortir les investissements lourds consentis pour le développement des modèles du segment supérieur qui "prêtent" leurs technologies à ces berlines routières dont les volumes de ventes sont bien plus élevés.

DES 3 CYLINDRES TURBO ESSENCE SUR LES A6 ET SÉRIE 5...

En revanche, on retrouvera sur ces futures grandes berlines, des éléments – notamment les moteurs – provenant des modèles du segment inférieur. Les Audi A6 et Série 5 seront ainsi dotées, pour la première fois, de 3 cylindres turbo essence! Ces blocs délivreront la puissance nécessaire (au moins 150 ch) pour animer des autos qui auront eu la bonne idée de suivre un régime drastique. Grâce à l'emploi d'aluminium et d'acier à ultra-haute résistance ainsi que d'éléments en fibre de carbone, le gain pourrait atteindre 150 kg selon les modèles. Il sera possible, dans les deux cas, d'ajouter un électromoteur, mais cela engendrera une surcharge non négligeable due aux batteries. Ainsi, BMW a choisi de faire un compromis sur sa version hybride rechargeable en la dotant d'une autonomie de seulement 35 km environ afin d'optimiser le poids des batteries.

Audi et BMW jouent la même carte sur ce segment avec des offres technologiques similaires visant à optimiser le rapport agrément/consommation. Leurs autos seront également plus attractives grâce à des silhouettes affichant plus de dynamisme qu'auparavant. Des routières, certes, mais désormais bien plus séduisantes.

LA RIVALE À ABATTRE

Mercedes Classe E

La même année (2016), Mercedes dévoilera sa nouvelle Classe E (code W213). Sous son dessin dynamisé de petite Classe S, la routière adoptera de nombreux éléments techniques provenant de la limousine. Elle adoptera une nouvelle gamme de moteurs issus des nouveaux blocs modulaires avec le retour d'un 6 cylindres en ligne, mais aussi des versions, notamment diesel, provenant de Renault...



ILLUS. J.-F. HUBERT

CELLES QU'ELLES REMPLACERONT

Audi A6 type C7 (2010-2016)

Quel régime! Afin de bien montrer le gain de poids offert par la nouvelle plate-forme MLB, les designers de cette A6 ont affiné ses traits. Ainsi, outre une maniabilité et un agrément accru, l'auto est aussi plus élégante. En 2014, en France, elle s'est écoulée à 2 162 exemplaires.

BMW Série 5 type F10 (2010-2016)

À mes yeux, il s'agit de la plus belle des routières sur le marché avec son profil rappelant celui d'un coupé. C'est toutefois par sa déclinaison GT qu'elle a surpris. Dérivant de la plate-forme de la Série 7, elle offre un confort et un espace intérieur impressionnants. L'an dernier, en France, BMW a immatriculé 3 492 Série 5.



Audi A6

BMW Série 5



AUDI / BMW

UNE AVALANCHE DE NOUVEAUTÉS JUSQU'EN 2020

ILLUS. J.-F. HUBERT



La future A3 capitalisera sur sa forte image et multipliera les offres hybrides.

AUDI A3

Prix estimé : à partir de 25000 €
Commercialisation : 2019



ILLUS. J.-F. HUBERT

BMW SÉRIE 1

Prix estimé : à partir de 24000 €
Commercialisation : 2018

Les roues avant motrices constitueront la grande nouveauté de cette Série 1.

AUDI A3 / BMW SÉRIE 1

Sens dessus dessous

Alors que l'Audi A3 va thésauriser sur son image et sur ses qualités, la BMW Série 1 va bousculer les habitudes de ses fans et changer d'architecture. Au final, laquelle aura raison ?

Pour savoir qui aura raison entre l'Audi A1 et la BMW Série 1, il faudra attendre la fin de la décennie pour voir s'affronter les deux prochaines générations de ces compactes. Il est toutefois possible d'avancer quelques hypothèses, à commencer par le comportement de la future BMW Série 1. Adoptant l'architecture à traction de la Série 2 Active Tourer (celle de la Mini), l'auto devrait perdre un peu du plaisir de conduite que lui procurait sa propulsion. Mais, avec la multitude d'aides électroniques dont dispose aujourd'hui les autos, leur comportement est devenu plutôt neutre. Et, en tout état cause, une Mini reste une voiture plutôt joueuse... De fait, ainsi équipée, la future compacte affichera un comportement qui se rapprochera encore un peu plus de celui d'une Audi A3.

MOTORISATIONS DE 120 À 400 ch ET HYBRIDES

Dans les deux cas, les conducteurs pourront compter sur la puissance des moteurs (de 120 à près de 400 ch) et la rapidité des transmissions (BVA8 et S tronic 10) pour éprouver un vrai plaisir. Parallèlement, nos deux rivales ne seront pas avares ni d'agrément ni de sobriété. On retrouvera également une offre d'hybrides rechargeables (essence). Quant aux déclinaisons de carrosseries, elles devraient encore se multiplier, notamment chez Audi avec l'arrivée d'une version monospace pour partir à l'assaut de la BMW Active Tourer.

En passant à la traction, BMW prend le risque d'assagir sa Série 1 et de décevoir ses fans. Alors qu'Audi capitalisera sur son savoir-faire...

CELLES QU'ELLES REMPLACERONT

Audi A3 type 8V (2012-2019)

Basée sur les éléments techniques de la VW Golf VII, cette A3 ravit par la qualité de sa fabrication. En 2014, en France, elle s'est écoulée à 16308 unités.



Audi A3 type 8V

BMW Série 1 type F20 (2011-2018)

Le style extérieur de la compacte est l'œuvre d'un Français, Nicolas Huet. L'an dernier, en France, 10661 acheteurs se sont laissé séduire.



BMW Série 1 type F20

NOUVELLE FORD **MONDEO**

> Phares Ford Dynamic LED



Vos phares ont un virage d'avance sur vous.

Phares Ford Dynamic LED, en option à partir de la finition Titanium.

Consommations mixtes (l/100 km) : 3,6 / 7,6. Rejets de CO₂ (g/km) : 94 / 176.

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

ford.fr

Retrouvez Ford France sur



Go Further

Découvrir

AUDI / BMW

UNE AVALANCHE DE NOUVEAUTÉS JUSQU'

Le style du Q5 II sera
similaire à celui de l'actuel.
Côté mécanique, on
trouvera un hybride diesel
rechargeable.



ILLUS. J.-F. HUBERT

AUDI Q5 II

Prix estimé : à partir de 39 000 €
Commercialisation : 2016

Prix estimé : à partir de 39 000 €
Commercialisation : 2017

BMW X3 III

Outre les versions 4x2 et
4 cylindres, le X3 III jouera
aussi la carte de la sobriété
par l'allègement grâce à
la fibre de carbone.



ILLUS. REICHEL

AUDI Q5 II / BMW X3 III

La bonne option

S'il est un marché sur lequel Audi et BMW sont bien seuls, c'est celui des SUV familiaux. Les deux constructeurs vont donc capitaliser sur leurs forces, histoire de préserver leur confortable avance sur Mercedes.

Quel coup de maître! Arrivé en 2008 sur le marché, le Q5 s'est rapidement imposé sur le segment des SUV familiaux, devant le BMW X3, pourtant établi depuis 2003. Même la deuxième mouture du SUV munichois n'a pas détrôné son rival. En 2013, le Q5 s'est écoulé à plus de 234 000 unités quand son concurrent ne trouvait que 152 000 acheteurs dans le monde. Ainsi, afin de ne pas laisser au Q5 II le temps de s'installer sur le marché (dès 2016), BMW a avancé le lancement de la troisième génération de son X3 (2017). Il n'y a toutefois pas de révolution à attendre, du moins sur le plan stylistique. Le BMW conservera sa silhouette massive en accentuant ses lignes saillantes. Le Q5, de son côté, sera un Q5... À l'image du Q7 II, il affichera un air très similaire à l'actuelle version. Pour la partie mécanique, nos deux protagonistes reprendront des éléments connus au moment de la sortie des véhicules: plate-forme MLB+ pour Audi, évolutions techniques pour le X3. Même constat sous le capot, avec néanmoins une recrudescence de 4 cylindres en position longitudinale, au détriment des 6 pattes.

DAVANTAGE DE TURBOS ET ARRIVÉE DES 3 CYLINDRES

Le must sera, pour le Q5 l'arrivée d'une version 272 ch du 2.0 TDI actuellement en développement au sein du groupe VW. Ce bloc devrait aussi être associé à une inédite boîte à double embrayage S tronic à 10 rapports. Chez BMW aussi les turbos vont se multiplier sur les nouveaux moteurs 4 cylindres pour proposer des puissances et des couples toujours plus importants.

À l'autre bout de la gamme, des motorisations 3 cylindres feront leur apparition sur les deux modèles. Associées à des transmissions à 2 roues motrices (à l'avant pour Audi, à l'arrière pour BMW), elles permettront d'abaisser la consommation et les rejets de CO₂.

Des propositions hybrides rechargeables seront aussi au programme. S'il s'agira d'une offre 100 % essence pour BMW; le Q5 II se laissera séduire par une association diesel/électrique. La technologie existe déjà sur le récent Q7 II avec une puissance totale de 373 ch pour 700 Nm avec une autonomie en tout électrique de 56 km, selon Audi. Mais si la marque la lance sur son fer de lance, il sera nécessaire de la proposer sur le Q5 afin de la rentabiliser plus rapidement. Le surpoids dû au diesel et aux batteries sera toutefois compensé par la réduction de la masse générale de l'engin (au moins 200 kg). Un régime également suivi par le X3 grâce à l'utilisation de la fibre de carbone et de l'aluminium. **Malgré tous les efforts de BMW pour reprendre la main sur ce marché, le X3 III ne devrait pas dépasser les ventes du Q5 II. Côté plaisir de conduite, je mettrais néanmoins une pièce sur le munichois...**

TECHNOLOGIE

La puissance du turbo électrique

Développé au départ par Valeo pour gommer l'inertie au démarrage, et donc réduire la consommation, le turbo électrique est utilisé par Audi en complément de puissance offrant des accélérations et des reprises foudroyantes. Bientôt sur le SQ7, version sportive du Q7 (ci-dessus).



CELLES QU'ELLES REMPLACERONT

Audi Q5 type 8R (2008-2016)

Audi aura pris son temps pour venir couper l'herbe sous les roues du BMW X3. La version définitive du Q5 est lancée fin 2008, soit cinq ans après. Le succès est immédiat. Uniquement disponible avec la transmission Quattro, il faudra attendre le restylage, en 2012, pour voir apparaître la version 4x2. En 2014, en France, le Q5 s'est écoulé à près de 5 700 unités, en progression.

BMW X3 type F25 (2010-2017)

BMW a repensé sa stratégie: son deuxième X3 repose sur des éléments techniques du X5 et est fabriqué sur la même chaîne de montage, aux États-Unis. Ce X3, dévoilé au Mondial de 2010, offre des puissances de 150 à 313 ch. Restylé en 2014, il s'est écoulé à quelque 3 700 unités, en 2014, dans l'Hexagone... En chute.



Audi Q5

BMW X3



Découvrir

AUDI/BMW

UNE AVALANCHE DE NOUVEAUTÉS JUSQU'EN 2020

LES SPORTIVES

AUDI TT ROADSTER

Prix estimé : à partir de 42 000 €

Commercialisation : printemps 2015



BMW Z2

Prix estimé : à partir de 40 000 €

Commercialisation : 2018



ILLUS. REICHEL

Régime plaisir

Face à un Z4 un peu lourd, en raison de son toit rigide, le TT est resté fidèle à l'esprit roadster : léger et performant. BMW réagira avec une nouvelle entrée de gamme baptisée Z2 (patronyme non définitif) dont la plate-forme sera reprise de la future Série 1 : moteur transversal avant et traction. Et afin d'alléger le tout, outre la structure en aluminium, la capote sera en toile. Toutefois, d'ici à sa sortie prévue en 2018, Son rival, le TT III roadster, sera bien implanté sur le marché. Commercialisé au printemps, il affiche des puissances allant de 184 à plus de 300 ch.



AUDI e-tron

Prix estimé : à partir de 150 000 €

Commercialisation : 2017



BMW i8

Prix : à partir de 141 950 €

Commercialisation : actuellement

Un temps d'avance

Cela fait maintenant quelques mois que BMW commercialise, à un tarif prohibitif, son i8. Une sorte de laboratoire roulant hybride-essence affichant une puissance cumulée de 362 ch avec un look d'OVNI. En face ? Rien ! Depuis 2009, Audi présente des concepts électriques puissants tournant autour de l'esprit esthétique de la R8 mais, sur la route, rien n'arrive. Les choses devraient s'accélérer avec la nouvelle R8 prévue pour ce printemps... Cette 2^e génération devrait ainsi recevoir un système hybride Quattro e-tron essence, et non pas diesel comme sur le Q7.



À CHACUN SON DOMAINE !

Au palmarès, nous décernons à Audi la palme pour les compactes, les SUV et les petites sportives, et à BMW celle pour les berlines (familiales et routières) et les grandes sportives (2014 est l'année de lancement de l'i8...). Sur le plan technologique, les deux constructeurs sont à égalité : BMW a déjà

appliqué en petite série la fibre de carbone (i3, i8), ou les feux laser (i8), tandis qu'Audi propose son Virtual Cockpit (TT) et son système Quattro e-tron (Q7 II). À l'avenir, l'hybride va se développer au sein des deux firmes tout comme la connectivité avec le monde extérieur. Faites votre choix...



Nouvelle Hyundai i20

Ouvrez les yeux, soyez inspiré.

Série spéciale de lancement à **149 €/mois⁽¹⁾** SANS APPORT ET SANS CONDITION*
Location Longue Durée sur 49 mois et 40 000 km

- Nouveaux Feux de jour à LED
- Jantes alliage 16"
- Régulateur / Limiteur de vitesse
- Station d'accueil pour smartphone
- Aide au stationnement



À découvrir sur Hyundai.fr.



Consommations mixtes de la gamme Hyundai i20 (l/100km) : de 3,8 à 5,5. Émissions de CO₂ (g/km) : 99 à 127.

(1) Location longue durée 49 mois et 40 000 km pour une Hyundai i20 NG 1.2 84 Edition #1 neuve : 49 loyers mensuels à 149 (hors assurances facultatives et prestations). *Offre réservée aux particuliers, **valable jusqu'au 31/03/2015** dans le réseau participant et sous réserve d'acceptation du dossier par Hyundai France Finance, département Sefia - SAS au capital de 10 000 000 € - 69 avenue de Flandre - 59 700 Marcq-en-Baroeul - SIREN 491 411 542 RCS Lille métropole. **Modèle présenté** : Hyundai i20 NG 1.2 84 Creative avec Premium Pack ; 49 loyers de **219 €** (hors assurances facultatives et prestations). New Thinking New Possibilities : Nouvelles idées, Nouvelles Possibilités.

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



Fiat Doblo

Fiat Doblo

Fiat a choisi de décliner à l'envi son nouveau Doblo, le 4^e du nom (déjà !). On compte ainsi deux hauteurs de toit, deux empattements et deux agencements intérieurs (5 ou 7 places). Le design se révèle plus moderne mais toujours aussi peu fin. Son atout majeur : son aspect pratique, avec ses portes latérales coulissantes, ses nombreux rangements et son vaste coffre (790 dm³ en version courte 5 places). La gamme de moteur s'étend **de 95 à 120 ch en essence et de 90 à 135 ch en diesel**. Les tarifs débiteront à partir de **17 000 € environ** pour une commercialisation dès le printemps.

Honda Civic

Changement de tarifs pour la berline compacte japonaise. Suite à une légère évolution de la dotation en équipements, les prix de certaines finitions augmentent (Elegance : + 230 €,

Devenue une déclinaison, la Maybach affiche 20 cm de plus qu'une Classe S standard pour atteindre 5,45 m de longueur.

L'ACTU DE VOTRE MARQUE

De
A
à
Z

Par Florian Chopin

Business : + 50 €, Executive : + 390 €), tandis que d'autres baissent (Executive Navi : - 10 €, Exclusive Navi : - 700 €, Innova : - 900 €). Par ailleurs, la berline gagne deux finitions, disponibles avec les blocs **1.8 i-VTEC 142 ch et 1.6 i-DTEC 120 ch** : Sport (à partir de **24 950 €**) et Sport Navi (à partir de **25 550 €**).

Lexus



GS F

Depuis le Salon de Detroit, la GS adopte le label F, réservé aux versions sportives de la marque. La berline de Lexus passe ainsi à la vitesse supérieure en adoptant un **V8 5 l développant 473 ch pour un couple de 527 Nm** disponible entre 4 800 et 5 600 tr/mn. Il est associé à une boîte automatique à 8 rapports. Cette version débarquera en Europe à l'été prochain pour un **tarif proche de 90 000 €**.

Mercedes Classe S Maybach

Malgré son titre de limousine, la Classe S peut faire encore mieux ; la preuve avec la version Maybach. Le constructeur allemand ressort une nouvelle fois ce patronyme des cartons, mais cette fois-ci en tant que version

Mercedes Classe S Maybach



et non plus en tant que marque à part entière. Affichant 5,45 m de longueur pour un empattement de 3,37 m (soit 20 cm de mieux que la version standard), l'engin ne passera pas inaperçu et proposera un bel espace intérieur aux passagers arrière. L'auto sera disponible dès le mois de février avec un **bloc V12 6 l de 530 ch (\$600) ainsi qu'un V8 4,6 l de 455 ch (\$500), à partir de 150 000 € environ.**

Mitsubishi

Gamme

L'ensemble de la gamme Mitsubishi présente en France voit sa garantie constructeur passer à 5 ans (contre 3 jusqu'à présent). Cela concerne tous les véhicules neufs immatriculés depuis le 1^{er} janvier 2015 soit les Space Star, ASX, Outlander, Outlander PHEV, Pajero, et L200.

Renault

Espace

L'Espace vise clairement le haut de gamme, avec un équipement complet. Ainsi, dès le premier niveau de finition, Life, l'auto reçoit des jantes de 18 pouces, des feux 100 % LED, un pare-brise panoramique, le R-Link2 avec écran tactile de 8,7 pouces et les radars 360°. Le système Multi-Sense, qui propose différents modes de conduite, apparaît dès le deuxième niveau, Zen. Il faut attendre le troisième, Intens, pour disposer de l'affichage tête haute, du hayon motorisé et du régulateur adaptatif. Enfin, la version Initiale Paris coiffe la gamme avec le 4Control et l'amortissement piloté. **L'Espace est disponible en trois motorisations 1,6 l: dCi 130 (BVM6) et 160 (EDC6) et essence TCe 200 (EDC7).** Malgré cela, Renault



Seat Leon Cupra ST

Seat équipe son break Leon du 2 l TSI de 265 ch (ou 280 ch). La puissance est délivrée aux seules roues avant.

a contenu ses prix dans une fourchette inférieure à celle de l'Espace IV, **allant de 34 200 à 44 800 €.**

Seat

Leon ST

Le break pourra bientôt être aussi pratique que sportif. C'est du moins le point de vue adopté par Seat qui commercialisera au printemps une version Cupra sur la base de son break Leon. Équipée d'un **moteur 2 l TSI développant 265 ou 280 ch**, l'auto dispose du châssis adaptatif, du différentiel autobloquant, de la direction progressive et du système Cupra Drive permettant d'optimiser son mode de conduite. Le moteur est associé à une boîte manuelle à 6 vitesses ou, en option, à double embrayage DSG. Ce modèle se distingue par ses optiques 100 % LED et ses jantes de 18 pouces (19 en option). **Son tarif devrait s'établir à partir de 33 000 € environ.**

Bien équipé dès l'entrée de gamme, avec notamment des feux 100 % LED, l'Espace V s'affiche à un tarif attractif.

Toyota



Toyota Aygo

Aygo

La minicitadine reçoit une nouvelle finition, X-Wave. Disponible **à partir de 14 700 €**, elle comprend un large toit ouvrant en toile, l'écran de navigation tactile géant, la caméra de recul et des jantes de 15 pouces spécifiques. L'auto est proposée avec **un seul moteur 3 cylindres 1 l de 68 ch**, en boîte manuelle ou robotisée.

Volvo

S60

Les déguisements d'aventurier ne sont désormais plus l'apanage des SUV ou des breaks. Les berlines y ont également droit. L'idée vient de Volvo, qui affuble sa S60 d'appendices en plastique pour la protéger, ainsi que d'une assiette légèrement rehaussée, le tout étant juché sur des roues de 18 pouces, voire 19 en option. Sous le capot, Volvo l'équipe de son **moteur T5 développant 255 ch**. Prévue en Europe pour le deuxième semestre 2015, l'auto sera disponible avec une transmission intégrale ou en simple traction. **Prix: à partir de 45 000 € environ.**

ANTHONY BERNIER



Renault Espace



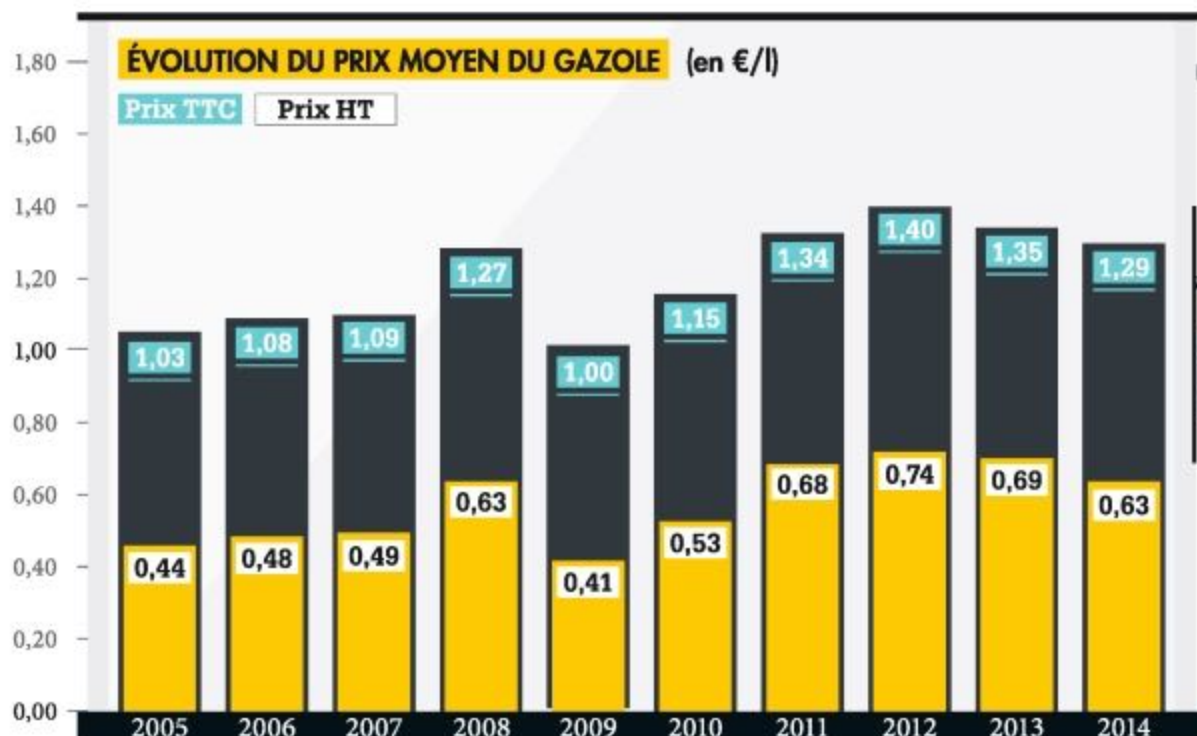
10 idées pour relancer l'automobile en 2015

Marché stagnant, répression accrue, taxes renforcées, mesures autophobes dans les villes: la voiture a beau rester le moyen de transport privilégié des Français, elle vit des jours difficiles. Voici nos propositions pour soutenir l'industrie et l'économie de l'automobile cette année.

Par Brice Perrin

1 Limiter les taxes sur les carburants

Consommable de première nécessité pour des dizaines de millions de Français, le carburant est taxé comme un produit de luxe. Début janvier, les taxes (TICPE nationale et régionale, TVA sur la TICPE et TVA sur le produit) représentaient 59% du prix de vente du gazole, et 65% de l'essence sans plomb! Et comme les transporteurs routiers ont obtenu sans peine la suppression de l'écotaxe, les pouvoirs publics ont courageusement décidé, pour compenser, une augmentation de la TICPE! Disproportionnée, cette taxe rapporte à l'État 13 milliards d'euros par an mais, outre les automobilistes, elle pénalise l'industrie et la croissance économique.



2 Définir un discours clair et durable sur l'automobile

Rien n'est plus néfaste que les changements de discours permanents. Un jour, le ministre de l'Industrie avance combien il est important d'investir dans une voiture neuve (française si possible), juste avant que son homologue de l'Intérieur ne rappelle à quel point l'automobile est responsable de tous les maux contemporains. Aujourd'hui, le diesel reste encouragé (bonus écologique, carburant moins taxé), mais dans le même temps, il est déclaré ennemi public numéro un! La France doit définir une ligne politique claire et cohérente concernant la réglementation, l'économie et l'industrie de l'automobile. Et s'y tenir.

Barème du bonus/malus en 2015	
Émissions de CO ₂ (g/km)	Bonus/malus
0 à 20	B 6 300 €*
21 à 60	B 4 000 €**
61 à 130	0 €
131 à 135	M 150 €
136 à 140	M 250 €
141 à 145	M 500 €
146 à 150	M 900 €
151 à 155	M 1 600 €
156 à 175	M 2 200 €
176 à 180	M 3 000 €
181 à 185	M 3 600 €
186 à 190	M 4 000 €
191 à 200	M 6 500 €
à partir de 201	M 8 000 €

* Dans la limite de 27 % du coût d'acquisition. ** Dans la limite de 20 % du coût d'acquisition.

3 Supprimer le malus écologique

Le système de bonus/malus dit "écologique" a fait beaucoup de mal : il a coûté plus de 1,5 milliard d'euros à l'État, il a encouragé la vente de dizaines de milliers de petites voitures diesel (peu émettrices de CO₂, donc favorisées par le dispositif) sans FAP (donc émettrices de particules) vouées à un usage urbain, et il a définitivement enterré toute velléité des constructeurs nationaux dans le haut de gamme – le segment le plus rentable. **Le bonus n'existe plus aujourd'hui que pour les hybrides et les électriques, et le malus pénalise pléthore de voitures**, pas uniquement les sportives ou les gros SUV : un modeste monospace Dacia Lodgy essence est aussi frappé ! Une aberration qu'il est temps de supprimer. Définitivement.



4 Accorder à la voiture la place qu'elle mérite dans la société

L'automobile a plus d'un siècle.

Un siècle pendant lequel la société, les axes de transports et les villes se sont massivement et durablement adaptés à ce mode de transport. Et c'est peu

dire que la voiture est un élément clé de nos vies : **le pays compte aujourd'hui plus de 38 millions de véhicules, dont 32 millions de voitures particulières, et près de 85 % des ménages du pays sont motorisés (près de 75 % dans les centres-ville).** Certes, le

"tout-voiture" n'est pas une solution raisonnable et pertinente mais souhaiter la fin de la voiture, en particulier en ville, est aussi stupide qu'irresponsable.

L'automobile est et restera indispensable à la société et à l'économie : il faut organiser les réseaux de transports et les villes autour de cette réalité au lieu de mener une politique dissuasive et punitive.

5 Se positionner sur l'innovation et le futur de l'automobile

Le secteur industriel qui, en France, réalise le plus d'investissements en R&D, c'est l'automobile. Au CES (Salon consacré aux nouvelles technologies) de Las Vegas, les français ont même réussi à impressionner les américains. Mais le soutien de l'État dans l'innovation, qui est un moteur à la fois industriel et commercial, reste indispensable.

Plusieurs pistes sont à l'étude actuellement : allègement (fibre de carbone, nouveaux composites), autonomie des voitures électriques, consommation à 2 l/100 km, voiture autonome, etc. C'est une chance pour la France et pour la relance du marché automobile.



6 Encourager les énergies alternatives au-delà des discours

Le super sans plomb et le gazole : voilà les deux seuls carburants qui comptent en France. **Le GNV, le GPL et l'éthanol, très prisés chez plusieurs de nos voisins européens, sont méprisés. Les ventes de modèles compatibles sont dérisoires (2 000 unités en 2014), ces carburants sont à peine distribués, et chaque lancement – en grande pompe – de ces filières a été quasiment tué dans l'œuf.** Aujourd'hui, le gouvernement annonce des dizaines de milliers de bornes pour voitures électriques. Osons croire que l'histoire ne se répète pas toujours.



7 Oser une vitesse modulée sur autoroute

La première cause de mortalité sur autoroute, ce n'est absolument pas la vitesse, c'est la somnolence, directement responsable de 31 % des tués. Et, contrairement aux idées reçues, 85 % des accidents dus à la somnolence se produisent pendant la journée. La solution ? Réguler la vitesse et oser, comme l'Autriche ou l'Italie, des limitations à 150 voire 160 km/h quand le temps et les circonstances le permettent. En plus d'aider à rendre la conduite moins moutonnaire, cette mesure relancerait l'idée du plaisir de conduite... et donnerait une étincelle aux ventes de voitures performantes. Qui sont aussi parmi les plus sûres.



9 Inciter le remplacement des vieilles voitures diesel

Bonne nouvelle : à partir de mi-2015, les propriétaires d'une vieille voiture diesel pourront toucher un superbonus de 10000 €. Oui mais... à condition de mettre à la casse un modèle de plus de 13 ans, d'habiter dans une "zone polluée" et... de la remplacer par une voiture 100 % électrique. En clair : cette annonce aura surtout un effet médiatique et politique. Une vraie mesure de modernisation généralisée du parc des vieux diesels, effectivement très polluants (oxydes d'azote, particules), serait évidemment préférable et contribuerait autant à la santé du marché qu'à celle des poumons des Français.

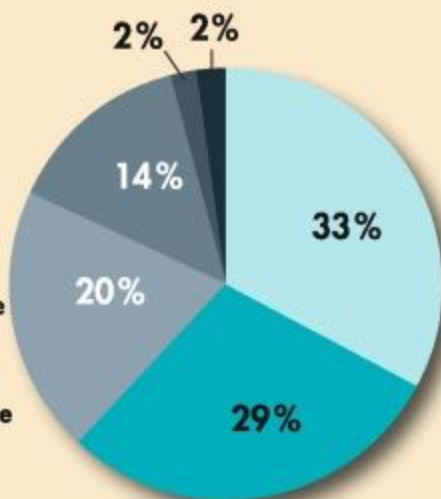
* Liste à cette adresse : <http://www.developpement-durable.gouv.fr/PPA-approuves.html>

8 Arrêter la désinformation sur la pollution automobile

D'après les derniers chiffres communiqués par le Citepa*, le transport routier est responsable de 14 % des petites particules (PM10) émises en France, contre 33 % pour le chauffage résidentiel et tertiaire et 29 % pour l'industrie manufacturière. Or si l'intégralité des véhicules sur le marché sont aujourd'hui équipés de catalyseurs et de filtres à particules (pour les diesels), ce n'est pas le cas des maisons, bâtiments et industries. La ministre de l'Écologie Ségolène Royal vient d'annuler l'interdiction des feux de bois en Île-de-France, en précisant : "J'encourage en tant que ministre de l'Écologie le chauffage au bois". Et, visiblement peu au fait des normes en vigueur, elle clamait en avril 2014 que "les émanations de diesel polluent et sont un problème de santé publique". On marche sur la tête.

LES DIFFÉRENTES SOURCES D'ÉMISSIONS DE PARTICULES (PM10) EN FRANCE

■ Résidentiel/tertiaire
■ Industrie manufacturière
■ Agriculture/sylviculture
■ Transport routier
■ Autres transports
■ Transformation d'énergie



* Centre interprofessionnel technique d'études de la pollution atmosphérique

10 Mener une politique de sécurité routière réfléchie et responsable

L'alcool est responsable de 30 % des morts sur la route et les stupéfiants comptent pour plus de 20 %. Mais le budget consacré à la sécurité routière en 2015 est de 44,8 millions d'euros (en baisse de 6,1 % par rapport à 2014), dont moins de la moitié pour le chapitre "éducation routière". À mettre en rapport avec les plus de 600 millions d'euros qu'ont rapporté les 4200 radars actifs en 2014. Des radars qui sont en augmentation croissante même si leur efficacité est plus que jamais contestable, car la mortalité et l'accidentalité remontent. Il est temps que l'État se consacre à la répression des comportements dangereux et à une vraie politique de sécurité routière. Qui implique autre chose que des boîtes sur le bord des routes. Et qui redonnerait confiance en l'automobile, et en la route.



Ce qu'il faut retenir de 2014

UN MARCHÉ QUI PIÉTINE

Près de 1,8 million de voitures neuves ont été immatriculées en France en 2014, soit une hausse de 0,3 % par rapport à 2013. Sur notre territoire, les groupes français s'en sont mieux sortis (+3,9 %) que les étrangers (-3,8 %).

TOUJOURS PLUS DE RADARS

À la fin 2014, le pays comptait 4200 radars, dont 2173 fixes, 261 radars discriminants, 668 mobiles, 199 mobiles-mobiles, 112 radars-tronçon, 712 de feu rouge et 75 à des passages à niveau. Un arsenal qui a atteint ses limites – sauf pour remplir les caisses.

LA MORTALITÉ ROUTIÈRE REPART À LA HAUSSE

Les chiffres de décembre n'ont pas été communiqués mais la tendance sur les onze premiers mois est mauvaise. Tout augmente par rapport à 2013 : la mortalité (+5 %), les accidents corporels (+2,2 %) et les blessés (+2,6 %). Le coût de "l'insécurité routière" est estimé par le ministère de l'Intérieur à 23 milliards d'euros par an.

DES NORMES EXIGEANTES

Les normes antipollution Euro 6 sont entrées en vigueur le 1^{er} septembre pour tous les nouveaux modèles homologués. Elles définissent des seuils de polluants très bas et aussi sévères pour les diesels que pour les moteurs essence.

LE TPMS ET L'ESP OBLIGATOIRES

Depuis l'automne, le contrôle de la pression des pneus (TPMS) et le contrôle électronique de stabilité (ESP) sont obligatoires sur toutes les voitures neuves vendues en Europe. Un vrai progrès pour la sécurité !



LE MARCHÉ FRANÇAIS EN DÉCEMBRE

*Immatriculations de voitures neuves par rapport à décembre 2013

-6,8%*

163 382

C'est le nombre **de voitures neuves immatriculées en France** en décembre, soit un total de 1 795 913 sur l'année (+0,3 % par rapport à l'année 2013).

23 %

C'est la proportion **de SUV parmi les voitures neuves** vendues en 2014 (19 % en 2013). La part de marché des berlines est passée de 56 % à 53 %, celle des monospaces compacts de 10 % à 9 %.

105 182

C'est la quantité **de Renault Clio IV immatriculées sur 2014**. C'est l'auto la plus vendue en France, devant la 208 (83 695 unités).

INSOLITE

Des héroïnes détournées

Le graphiste Gerald Bear, qui vit en Italie, n'en finit pas de s'amuser avec les voitures rendues célèbres dans les films, séries télé et dessins animés. Après une première suite de détournements, nous vous présentons la nouvelle livraison de ses *Unconventional Heroes* (héros non conventionnels) : *SOS Fantômes*, *Les Fous du volant*, *Scooby-Doo*... On adore !



COMMERCE

Le million pour Skoda et Jeep

Skoda (VAG) a vendu 1,04 million de véhicules en 2014 (+12,7 %), grâce à une croissance soutenue en Europe mais aussi en Chine, son premier marché. De son côté, Jeep (Fiat-Chrysler) a connu une hausse de 39 % de ses ventes, avec 1,017 million d'unités, grâce, là encore, à la Chine (+49 % de ventes) et à l'Europe (+65 %).

INNOVATION

Les diodes évoluent déjà

Une révolution ne suffit pas : après avoir été le premier à mettre sur le marché une voiture équipée de phares à diodes laser (avec l'i8), BMW a présenté au CES de Las Vegas une M4 concept équipée de feux à diodes électroluminescentes organiques (OLED). Elles produisent de la lumière "à partir de couches semi-conductrices très minces en matière organique". Elles consomment moins que les LED, produisent une lumière uniforme sur toute leur surface et leur finesse (1,4 mm) autorise toutes les fantaisies. Le lancement commercial est promis pour "un futur proche".

VOITURE AUTONOME

Une Audi fait 900 km toute seule

Trêve de discours : pour démontrer l'efficacité et la sécurité de la voiture autonome, Audi a invité, début janvier, des automobilistes et des journalistes derrière le volant (sans avoir le droit de le toucher !) d'une A7 rendue totalement autonome grâce à des radars, lidars et caméras. Plus de 900 km ont été parcourus sur les routes californiennes sans le moindre incident. Encourageant.



JIM FEETS

Au volant avec...

FRÉDÉRIC VERBITZKY

DIRECTEUR GÉNÉRAL

KIA FRANCE



Le positionnement de Kia n'est pas premium mais les technologies embarquées le revendiquent.

“Kia tend à se germaniser.”

2014 a mis fin à des années de hausse pour Kia. L'objectif de retour à une croissance solide est fixé en 2016, avec l'arrivée d'un SUV compact.

L'Auto-Journal : 2014 a été difficile. Pourquoi ?

Frédéric Verbitzky : C'est une année palier, la première depuis 2008. On recule de 16 % à cause de la faiblesse du marché des particuliers, d'une concurrence accrue des marques françaises et d'un manque de production sur la Rio, qui nous a privés de 3 000 voitures.

L'AJ : L'argument de la garantie est-il plus efficace en période de crise ?

F. V. : C'est un critère rassurant mais les clients ne choisissent plus une Kia uniquement sur cet argument mais avant tout sur le design et le rapport qualité/prix.

L'AJ : Et l'offre 7 ans d'entretien ?

F. V. : On pêche par manque de connaissance du produit (le Carens) et de l'offre. Je suis persuadé que ce service est un package parfait car l'achat d'un véhicule familial est très rationnel.

L'AJ : Le succès du Sportage fait-il de l'ombre à la gamme ?

F. V. : Dans un sens, oui, car les gens connaissent spontanément le Sportage. Mais avoir un produit leader permet aussi de tirer l'ensemble de la marque.

L'AJ : Qu'apporte le nouveau Sorento ?

F. V. : Avec le Carnival, le Sorento a été l'un des véhicules qui a créé la marque en France. Le dernier-né nous permet de montrer au client qu'on est capable d'être au niveau de certains premium. Son positionnement ne sera pas premium mais les équipements le seront. Sur le Mondial, certains clients intéressés par le Sorento étaient aussi allés voir l'Esape.

L'AJ : Vers où évolue le style de la marque ?

F. V. : Personnellement, j'ai l'impres-

OUI/ NON

Kia et Hyundai sont-ils trop proches en positionnement ?

oui

Êtes-vous étonné que personne ne se soit aligné sur votre garantie ?

non

Pensez-vous étendre l'offre d'entretien 7 ans ?

non

sion que la marque se germanise. Les futurs modèles suivront la voie montrée par le Sorento, sans faire de rupture avec le modèle précédent.

L'AJ : Travaillez-vous sur un SUV compact pour l'Europe ?

F. V. : Oui, il arrivera l'année prochaine. C'est le marché sur lequel il est impératif d'être présent. Je préférerais l'avoir aujourd'hui mais il faudra encore être patient.

L'AJ : Vous annoncez une baisse de consommation de 25 % d'ici 2020. Comment ?

F. V. : C'est une baisse au niveau européen. En France, on est déjà à des niveaux très bas. Le Soul électrique nous aide et nous comptons sur la généralisation du mild-hybrid. Cette technologie devrait arriver avec le nouveau Sportage début 2016, sur les essence et les diesels. On aura aussi des véhicules 100 % hybrides, classiques au début et très rapidement rechargeables.

L'AJ : Les concepts sportifs GT et GT4 Stinger auront-ils une suite ?

F. V. : Oui, les versions commercialisées arriveront entre 2016 et 2017.

L'AJ : Si Kia était une marque hors automobile ?

F. V. : Swatch car elle a rafraîchi le monde de l'horlogerie en apportant un produit abordable et de qualité. Aujourd'hui, Swatch rachète des marques horlogères de prestige !



Le nouveau Sorento étrenne une identité plus germanique dont s'inspireront l'ensemble des futurs modèles.

SES 3 VOITURES



RENAULT 4L

La première



KIA OPTIMA HYBRIDE

L'actuelle



ASTON MARTIN DB9

Le rêve

Jeep, avec



Jeep.fr

LIBRE ET SEREIN PAR NATURE



À PARTIR DE

295 € TTC/MOIS*
AVEC APPORT DE 5700 €
GARANTIE ET ENTRETIEN INCLUS

Location Longue Durée sur 48 mois
et 60 000 km maximum.

Nouveau Cherokee

Motorisations diesel 2,0 l MultiJet 140 ch et 170 ch à partir de 139 g/km de CO₂ et consommation mixte de 5,3 l/100 km - Boîte de vitesses automatique à 9 rapports - 65 systèmes de sécurité et de protection, et désigné le plus sûr de sa catégorie par l'EuroNCAP - Système de gestion de la motricité Selec-Terrain®.

* Exemple pour un Cherokee 2,0 l MultiJet II 140 ch 4x2 Longitude au prix constructeur du 01/04/2014, en location longue durée sur 48 mois et 60 000 km maximum, soit 48 loyers mensuels de 295 € TTC après un apport de 5700 € TTC. Offre non cumulable valable jusqu'au 28/02/2015 et réservée aux particuliers dans le réseau Jeep® participant. Sous réserve d'acceptation de votre dossier par FAL Fleet Services, SAS au capital de 3 000 000 € - 6 rue Nicolas Copernic - TRAPPES 78083 Yvelines Cedex 9 - RCS Versailles 413 360 181. I am Jeep® : Je suis Jeep®. Modèle présenté : Cherokee Limited 2,0 l MultiJet II 140 ch 4x2 BVM6 avec option peinture métallisée à 460 € TTC / mois après un apport de 5700 € TTC. Consommations mixtes gamme Cherokee (l/100 km) et émissions de CO₂ (g/km) : de 5,3 à 9,6 et de 139 à 223.



iam Jeep 00 800 0 426 5337
00 800 0 IAM JEEP



Suivez Jeep® sur la page facebook.com/JeepFrance

Jeep®

SALON RETRO MOBILE

LE PASSÉ A TOUJOURS UN FUTUR



4-8 FÉVRIER 2015

PARIS EXPO PORTE DE VERSAILLES - PAVILLON 1

L'équipe de
L'Auto-Journal

LES ESSAYEURS



Guy L'Hospital



Méline Priam



Stany Meurer



Pascal Richard

LES TECHNICIENS



Frédéric Haas



Vincent Coppin

Tous
les modèles
à l'essai

Audi A6 Avant.....	p. 56
Audi S1	p. 66
BMW Série 5 Touring	p. 56
BMW Série 2 Active Tourer.....	p. 48
DS3 Cabrio	p. 67
Ford Fiesta	p. 68
Lexus RC F.....	p. 76
Mini Cooper	p. 69
Opel Corsa.....	p. 70
Peugeot 208	p. 71
Peugeot 308	p. 40
Renault Clio.....	p. 72
Renault Espace.....	p. 83
Seat Leon.....	p. 80
Skoda Fabia.....	p. 73
Toyota Yaris.....	p. 74
Volkswagen Golf.....	p. 50
Volkswagen Polo	p. 75

Dossier essai LES CITADINES
SAVENT-ELLES TOUT FAIRE? ■ p. 65

“Pour Yann, la DS3 Cabrio ne peut pas tout faire. En tout cas, pas de travelling possible depuis le ridicule coffre!”

Yann Lefebvre



CÉDRIC CRUYENINCK

Face-à-face BMW SÉRIE 5
TOURING/AUDI A6 AVANT ■ p. 56

“En général, ce sont les coffres qui nous intéressent sur les breaks. Sauf quand la nouveauté se trouve sous le capot.”

Arnaud Saunier



JÉRÉMIE RAPHENNE

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

EN DIRECT DE MONTLHÉRY



CLÉMENT CHOULOT

“Malgré un poids relativement important de 1 428 kg, l'Audi S1 de 256 ch s'envole et laisse loin derrière elle une concurrence quasi inexistante.” Frédéric Haas

“La nouvelle Skoda a gagné en maturité en offrant des prestations plus premium, à l'image de l'excellente valeur du sonomètre à 130 km/h : 68,9 dB!” Vincent Coppin

LE PROTOCOLE DES MESURES aj

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

GTI DES TEMPS MODERNES

En attendant la future version R, Peugeot décline sa 308 dans une variante GT destinée à offrir un bon compromis entre plaisir et confort. Pari réussi ?

Par Vincent Desmonts Photos Clément Choulot





Plus de nervures, plus de nerf pour la GT,
qui n'en oublie pas pour autant
de soigner le confort et son niveau d'équipement.

TECHNIQUE

Un châssis aux petits oignons

Outre ses moteurs et sa présentation spécifiques, la GT se distingue des autres 308 par des **liaisons au sol** revues et corrigées. Ainsi, l'assiette a été **abaissée** (de 7 mm à l'avant et 10 mm à l'arrière), pendant que la **raideur des ressorts et des amortisseurs** a été **augmentée** (+20% à l'avant, +10% à l'arrière), tout comme le diamètre des barres antirollis. La direction assistée électrique bénéficie en outre d'un calibrage spécial. Enfin, les freins sont majorés (disques de 330 mm de diamètre à l'avant), tandis que les roues de 18 pouces reçoivent des pneus Michelin Pilot Sport 3.



Double sortie d'échappement
intégrée au diffuseur, l'arrière de
la 308 assume sa sportivité.





AVEC LES DOIGTS

Console épurée oblige, une bonne partie des réglages se pilotent à travers cet écran tactile. On a déjà fait plus simple...



DU STYLE À REVENDIR

Poignée en cuir perforé, surpiqûres façon "coup de griffe" : la 308 GT soigne les petits détails de personnalisation.



SPORT MAIS MASSANTS

À l'image de la voiture, les sièges allient à la fois sport et confort. Coussins lombaires et maintien excellents.



MONTEZ LE SON !

Une pression sur ce bouton et l'accélérateur se fait plus réactif, la direction plus ferme... et la sonorité moteur plus présente.



RÉGULATEUR ACTIF... OU PAS

Le régulateur actif de la 308 qui gère la distance avec le véhicule précédent ne faisant pas que des émules, Peugeot a préféré rendre cette fonction déconnectable sur la GT.

GUIDAGE EN PROGRÈS

Le guidage de la boîte 6 est en progrès, même si on trouve plus précis et rapide chez les rivaux directs.

Surpiques et minivolant

La GT reprend pour l'essentiel la présentation des autres 308. On retrouve donc le fameux i-Cockpit, à savoir ce minivolant implanté plus bas qu'à l'ordinaire, associé à une instrumentation plus haute et plus reculée. S'il a le mérite de l'originalité, l'ensemble ne conviendrait pas forcément à toutes les morphologies. La console centrale est très épurée, l'essentiel des manipu-

lations (climatisation incluse) se faisant par l'intermédiaire de l'écran tactile de 9,7 pouces, dont la réactivité n'est toujours pas parfaite. Au rayon des spécificités de cette GT, notez le pédalier en aluminium ainsi que les surpiques rouges (planche de bord, volant, sellerie, soufflet de levier de vitesses). Les sièges sont également plus enveloppants.

En mode sport, l'instrumentation vire au rouge. Furieusement sportive, elle perd hélas en clarté, la zone rouge devenant totalement illisible.



DYNAMIC

POWER	66 hp
BOOST	1.1 bar
TORQUE	98 N.m

Un look ultra-agressif, une teinte bicolore rouge brillant/noir mat et 270 ch sous le capot : à sa présentation sous la forme d'un concept car au Salon de Francfort 2013, la 308 R avait fait sensation. Mais cette Lionne survitaminée se fait désirer. En attendant l'arrivée de cette super-308, voici la 308 GT, qui vient provisoirement coiffer la gamme, avec un look sportivo-luxueux et deux offres de carrosserie (berline et break) comme de motorisation (1.6 THP essence de 205 ch et 2.0 BlueHDi diesel de 180 ch). Il est d'ailleurs amusant de constater que la marque a préféré faire l'impasse sur l'appellation GTi, décidément trop lourde à porter : la précédente 308 GTi, plutôt ennuyeuse, et la 208 GTi "normale", franchement trop sage, ne s'étant guère montrées à la hauteur de la désormais mythique 205 GTi. En décidant de s'appeler tout simplement GT, la dernière-née des 308 s'émancipe ainsi d'un pesant héritage pour mieux tracer sa propre voie. Une voie qui frôle celle suivie par la Volkswagen Golf GTI : en version 1.6 THP 205, la française rend certes 15 ch à l'allemande (déficit compensé par un tarif 3 610 € moins cher) mais elle poursuit le même objectif d'offrir une sportivité du quotidien, en ne négligeant ni le confort ni les aspects pratiques. La 308 GT reçoit un

bouclier spécifique intégrant des clignotants à LED animés (une mode lancée par Audi), des phares également 100 % à LED (62 diodes au total), des jantes en alliage de 18 pouces au dessin spécifique ou encore des vitres arrière surteintées. La panoplie est complétée par des jupes latérales (à l'intégration discutable) et un diffuseur arrière intégrant deux canules d'échappement.

UN CARACTÈRE RÉSERVÉ

Dès les premiers kilomètres, on est frappé par les bonnes manières de cette 308 GT. Elle gomme les ralentisseurs et filtre bien les défauts de la chaussée. Sa direction est d'une remarquable douceur, tandis que le moteur 1.6 affiche une élasticité impressionnante. Enfin, l'insonorisation apparaît très soignée, tant au niveau des sons du moteur que des bruits de roulement. D'un coup, on se demande si cette nouvelle rivale de la Golf GTI n'est pas un peu trop tendre pour assumer ce rôle ! Alors, on écrase un peu plus franchement la pédale de droite, et l'on découvre que la 308 GT possède une belle allonge : malgré une boîte à l'étagement (très) long – de façon à abaisser les rejets de CO₂ (130 g/km seulement, beau score vu la puissance) –, les reprises sont solides, les accélérations assez nerveuses. La Peugeot

PLUS

- Compromis confort/tenue de route
- Souplesse mécanique
- Rapport prix/équipement

MOINS

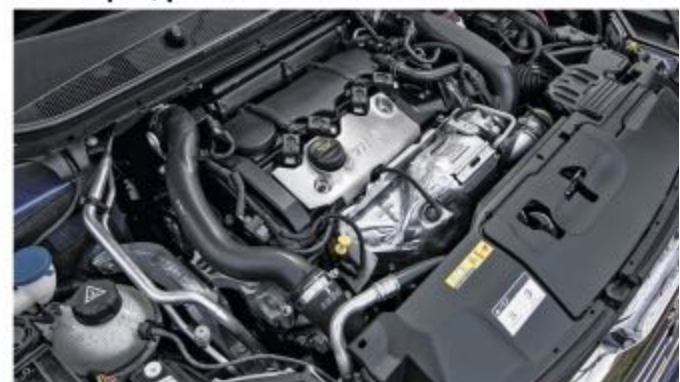
- Sensations un peu édulcorées
- Ergonomie discutable du poste de conduite
- Instrumentation peu lisible

rend certes une seconde pleine à la Volkswagen sur l'exercice du 0 à 100 km/h, mais grâce à son poids contenu (1 200 kg tout rond), elle ne donne jamais l'impression de peiner. Et si jamais vous trouvez que tout ceci manque un peu de sensations, il suffit d'appuyer sur le bouton Sport situé sur la console centrale. L'instrumentation vire alors à l'écarlate (rendant au passage la zone rouge invisible !), la direction se raffermie, la réponse à l'accélérateur se fait plus aiguisée, tandis qu'un système d'amplification du son moteur est activé. Ce dernier dispositif émet un vrombissement aux accents vaguement synthétiques, mais très plaisant à l'oreille.

Sur les routes des (sublimes) environs de

Les projecteurs full LED sont livrés de série sur la 308 GT, tout comme les jantes de 18 pouces.

Deux moteurs sont proposés sur la GT : un diesel de 180 ch et, comme ici, un 1.6 THP de 205 ch. Pour le sport, préférez l'essence !



La sellerie bénéficie de tous les soins. Outre le cuir surpiqué de liserets rouges, vous devriez apprécier le maintien et la finesse des réglages.





La 308 GT relance sans faiblesse. De quoi rendre crédibles les chiffres annoncés par le constructeur.



Moyennes pour la catégorie, les places arrière restent cependant suffisamment accueillantes pour des adultes.



Plutôt facile à charger, le coffre accueille 420 dm³ de bagages. La banquette se rabat facilement mais l'assise reste fixe, laissant apparaître une marche.

Cascais, au Portugal, la 308 GT révèle alors ses très bonnes dispositions en matière de comportement routier. Malgré les 285 Nm de couple disponibles très tôt (1 750 tr/mn), la motricité est excellente en sortie de courbe (du moins sur le sec), tandis que le train arrière se fait un devoir d'accompagner la mise en virage. L'amortissement très bien calibré limite les mouvements de caisse mais conserve une certaine souplesse qui permet de garantir une excellente tenue de cap même sur chaussées constellées de bosses. La direction électrique ne déborde pas de feeling mais se montre très directe, ce qui permet de garder ses mains à 9 h 15 la plupart du temps. Déjà bien née, la 308 progresse donc encore d'un cran dans cette version GT, plus affûtée. Pour autant, tout n'est pas parfait : on déplore quelques à-coups moteur, une commande de boîte pas idéalement guidée et le train avant pourrait être plus incisif en entrée de courbe. Enfin, si les freins sont efficaces, la pédale s'avère un peu trop spongieuse lorsqu'ils s'échauffent.

UN COMPTE-TOURS INVERSÉ

L'équipement, globalement complet, inclut notamment la clé mains-libres, une prise 230 V aux places arrière ainsi que le système de navigation à écran tactile. La position de conduite est plutôt facile à trouver et les sièges sont enveloppants, sans être oppressants. Reste que le concept de i-Cockpit cher à Peugeot (un minuscule volant implanté bas et une instrumentation située en hauteur) ne conviendra

pas forcément à toutes les morphologies. L'ensemble a des allures de gadget, les compteurs manquant par exemple de lisibilité, en particulier le compte-tours inversé (la zone rouge est à gauche). De série, les sièges sport s'habillent d'un mélange de similicuir et d'Alcantara (la sellerie cuir de notre modèle d'essai est une option à 1 600 €). L'ambiance est dominée par un austère noir d'inspiration très germanique, juste rehaussé par quelques surpiqures rouges. On note la présence d'un volant sport siglé GT, ainsi que d'un pédalier en aluminium. Côté volume habitable, la 308 GT s'inscrit dans une honnête moyenne : les places arrière sont correctes sans être exceptionnelles.

L'avis de Vincent Desmonts

Moins sportive qu'une Golf GTI, la nouvelle Peugeot 308 GT trace une route un peu à part, en misant davantage sur la douceur et le confort, tout en restant très efficace. Un cocktail intéressant, mais qui manque un peu de pétillant.



vincent.desmonts@mondadori.fr

Peugeot 308 GT 1.6 THP 205

LA TECHNIQUE

Le moteur est repris de la 208 GTi 30th mais il reçoit une cartographie différente qui réduit la puissance de 5 ch.

Moteur / Transmission

Puissance maxi	■	205 ch à 6 000 tr/mn
Couple maxi	■	285 Nm à 1 750 tr/mn
Type		4 cylindres en ligne, turbo essence
Cylindrée / Puissance fiscale		1 598 cm ³ / 11 CV
Transmission		aux roues avant
Boîte / nombre de rapports		manuelle / 6

Châssis

Direction		crémaillère, assistance électrique
Diamètre de braquage	■	10,4 m
Suspensions AV / AR		Mc Pherson / essieu semi-rigide
Freins AV / AR		disques ventilés / disques
Pneumatiques AV / AR		225/40 R 18
Roue de secours		temporaire

Dimensions / Poids

L/l/h / empattement		4,25 / 1,86 / 1,45 / 2,62 m
Poids / tractable freiné		1 200 kg / 1 400 kg

LA CONDUITE

Malgré la boîte à l'étagement long, la nervosité est au rendez-vous. Grande souplesse mécanique.

Performances*

0 à 100 km/h	■	7,5 s
Vitesse maxi	■	235 km/h

LA VIE À BORD

Présentation flatteuse mais ergonomie qui pourra dérouter. Places arrière dans la moyenne, sans plus.

Coffre*

Volume du coffre	■	420 dm ³
------------------	---	---------------------

LE BUDGET

L'équipement de série est complet et le tarif peu excessif. Selon nos premiers constats, la consommation apparaît raisonnable.

Prix	■	30 450 €
Loyer** (2 ans, 20 000 km)	■	702 €/mois
Bonus / malus (CO ₂)	■	0 € (130 g/km)
Garantie	■	2 ans, km illimités

Équipements de série ■

6 airbags, aide au stationnement AV/AR, Bluetooth, clé mains-libres, climatisation automatique bizona, écran tactile, ESP, GPS, jantes alu 18 pouces, phares full LED, prise 230 V à l'AR, régulateur-limiteur de vitesse, sièges AV sport...

Options

Caméra de recul (260 €), lecteur CD (150 €), pack Hi-Fi Denon (510 €), peinture métallisée (630 €), régulateur de vitesse et de distance + système anticollision (410 €), sièges en cuir à réglages électriques côté conducteur (1 600 €), surveillance des angles morts + assistant aux créneaux (540 €).

Consommations

Mixte	■	5,6 l/100 km
Urbaine / Extra-urbaine	■	7,4 / 4,6 l/100 km
Autonomie / Réservoir	■	946 km / 53 l

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

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

Pays de fabrication : France

LA NOTE TECHNIQUE



L'amortissement raffermi préserve un bon compromis confort/tenue de route. Malgré la transmission longue, le moteur affiche une belle souplesse. Restent cependant quelques à-coups et une commande de boîte moyennement bien guidée.

LES EXPERTS AJ

Photos Yann Lefebvre

Avec l'Active Tourer, BMW prend des risques. A priori, ce monospace traction avant ne porte pas en lui les gènes du plaisir de conduite cher à la marque. Nos experts se sont penchés sur son cas.

CHRISTIAN MARTIN



Le comportement de l'Active Tourer est très plaisant. Franck apprécie que les modes de conduite (Sport, Normal, Eco Pro) soient bien différenciés.



Pour Ghislain, ce monospace compact est le taxi idéal. Accueillant sans être encombrant, il dispose d'équipements premium inédits.



Ghislain et Franck s'accordent sur un point : à l'intérieur, on se sent tout de suite au volant d'une BMW. Mais les avis sur l'extérieur diffèrent.

Le hayon est électrique et les dossiers se rabattent grâce à une commande dans le coffre. On peut, tout à la fois, être premium et pratique.



BMW ACTIVE TOURER

■ 228i 231 ch Luxury BVA8 ■ 39 350 €
■ Bonus/malus écologique : 150 €

Le plaisir de conduite permet à l'Active Tourer de faire la différence, surtout avec cette mécanique essence de 231 ch.



C. M.



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 n'est ni une vraie BMW, ni un véritable monospace."

L'AVIS DU PILOTE

"Quand on monte à bord, on se sent tout de suite dans une BMW! Le volant est agréable et la position de conduite ajustable dans tous les sens. Je n'aime pas du tout le système de vision tête haute projeté sur une petite lame de plastique marron. C'est gênant pour les gens comme moi qui aiment conduire bas. On a aussi beaucoup de mal à juger de la longueur du capot avant, très plongeant. C'est étonnant: on sait qu'on est dans une BMW mais on n'a pas les mêmes proportions autour de la voiture. J'ai l'impression que le volant est légèrement incliné à gauche, c'est très déroutant. Je n'aime pas le freinage. L'ABS met beaucoup de temps à se déclencher et ce monospace donne l'impression d'être très lourd, d'avoir beaucoup d'inertie. La direction à démultiplication variable permet de faire demi-tour sans effort. C'est très bien suspendu."



"C'est le monospace le plus sympa à conduire."

L'AVIS DE L'ESSAYEUR

"BMW, monospace et traction, voilà trois mots que je ne pensais jamais utiliser dans la même phrase. C'était avant l'Active Tourer. Ce nouveau venu secoue les fondamentaux de la marque munichoise pour quoi? Pour attaquer un marché qui a connu ses heures de gloire il y a quelques années déjà. Qu'apporte donc l'Active Tourer? Rien en habitabilité, rien en modularité, rien en prix mais tout en plaisir de conduite. Je trouve que ce BMW est le monospace le plus agréable à conduire du marché. Surtout lorsqu'il est équipé de l'onctueux 2.0 turbo essence idéalement servi par une boîte auto à 8 rapports qui se fait remarquer par sa discrétion! Côté chrono, les 1 000 m départ arrêté sont couverts en moins de 28 s, ce qui en fait le monospace le plus performant. Je suis bon pour ajouter « plaisir » à ma liste de mots a priori incompatibles."



"Je pense que j'ai trouvé mon prochain véhicule!"

L'AVIS DU TAXI

"Vision tête haute, modes de conduite, système multimédia, l'équipement est impressionnant! Inhabituel sur un monospace compact. Bien vu aussi le système qui permet de rabattre le dossier de la banquette depuis le coffre. Aux places arrière, l'assise est accueillante mais les rangements ne sont pas très nombreux. En sortant du parking, j'ai l'impression que l'angle de braquage n'est pas terrible. Je suis bien installé mais je me sens à l'étroit. Pour un monospace, c'est dommage. Je trouve la finition impeccable. Le système des essuie-glaces est très astucieux: celui du passager se décale pour mieux essuyer l'angle supérieur droit du pare-brise. Le confort est bon: les suspensions absorbent très bien les aspérités et l'insonorisation est soignée. En plus, je prends beaucoup de plaisir au volant. Je me vois très bien m'en servir pour mon travail!"





Avec la Golf GTE, Volkswagen fait une entrée fracassante dans le petit monde des hybrides rechargeables. Si elle n'atteint pas encore la perfection, son incontestable maturité technologique renvoie de nombreuses concurrentes à leurs chères études.

Par Camille Pinet Photos Arnaud Saunier

UNE HYBRIDE DE RÉFÉRENCE

Sportive sur route, électrique en ville,
la Golf GTE joue sur tous les tableaux.
Avec un certain brio.



Trop pesantes, trop complexes, trop chères. Depuis le lancement en 2012 de la première d'entre elles, la Chevrolet Volt, les hybrides rechargeables ont eu du mal à convaincre malgré les substantielles incitations fiscales mises en place. L'arrivée de la Golf GTE sur ce tout petit segment de marché pourrait bien bouleverser la donne. Face aux Opel Ampera et Toyota Prius Hybride rechargeable, elle se caractérise en premier lieu par un positionnement plus ludique.

Volkswagen a en effet choisi de la placer aux côtés de deux sœurs turbulentes : la GTI et la GTD. Les nombreux logos, le filet bleuté qui souligne la calandre de la GTE, et ses étriers de frein bleus font leur petit effet, même s'ils ne sont pas toujours du goût de tous.

L'HYBRIDE TONIQUE

La motorisation, composée du 1.4 TSI 150 ch et d'une machine électrique de 75 kW, offre au total 204 ch et 350 Nm de couple, à comparer

aux 150 ch de l'Opel Ampera et aux 136 ch de la Toyota Prius rechargeable.

La sportivité du modèle se retrouve à l'intérieur, où l'on remarque la sellerie à motif écossais inspirée par la GTI et des nombreux rappels de couleur. On se trouve bien à bord d'une Golf, avec ce que cela implique en termes de qualité de finition. L'habitabilité souffre modérément de la présence des batteries. La banquette reste rabattable en



Grâce au bonus écologique, la Golf GTE est disponible au même tarif qu'un modèle thermique comparable. C'est une première sur le marché français.





Aux places arrière, l'habitabilité est identique à celle d'une Golf classique.



Le coffre perd en volume mais conserve son plancher plat lorsque la banquette est rabattue.



Les étriers bleus sont discutables mais moins visibles avec les jantes 16 pouces de série.



Le système multimédia comporte des menus dédiés au fonctionnement du système hybride.



Il est possible de planifier des recharges, par exemple pour bénéficier des tarifs de nuit.

TECHNIQUE



Volkswagen mise sur l'hybride plug-in

Converti sur le tard à l'hybridation, le groupe VW met désormais les bouchées doubles. La Golf GTE arrive peu après l'Audi A3 e-tron avec laquelle elle partage la même motorisation. Le géant allemand a déjà annoncé l'arrivée d'une **VW Passat GTE** et d'un **Audi Q7** diesel hybride rechargeable de 373 ch, tandis que d'autres modèles se préparent. Devant cette offensive, on s'interroge sur la réaction du spécialiste historique de l'hybridation, Toyota, qui ne propose pour l'instant qu'une très timide Prius rechargeable.

PLUS

- Autonomie électrique substantielle
- Agrément de conduite
- Équipement généreux

MOINS

- Quelques à-coups de transmission
- Consommation élevée lorsque la batterie est déchargée
- Autonomie limitée du mode GTE

plancher plat, même si le coffre perd 130 dm³ de volume par rapport à une Golf à deux roues motrices. Deux contacteurs font leur apparition à côté du levier de vitesses de la transmission à double embrayage. Ils commandent les 4 programmes de conduite : le mode tout électrique "eMode", "Battery Hold" qui conserve la charge de la batterie, "Battery Charge" qui utilise la puissance du moteur thermique pour alimenter la batterie et enfin "GTE", équivalent d'un mode sport qui utilise toute la puissance des deux moteurs au profit des accélérations.

EN ÉLECTRIQUE JUSQU'À 130 km/h

Les premiers tours de roues se font automatiquement en mode électrique lorsque la charge de la batterie le permet. Et il ne s'agit certainement pas là d'un mode d'appoint. L'insonorisation apparaît soignée, les bruits d'air et de roulement, toujours plus perceptibles avec une motorisation électrique, sont bien maîtrisés. La GTE fait déjà preuve dans cette configuration d'une nervosité certaine, et on peut se passer totalement du 4 cylindres dans le cadre d'une utilisation courante. Le plaisir de circuler en silence est bien là et on peut en bénéficier jusqu'à la vitesse de 130 km/h. L'autonomie varie bien entendu selon l'utilisation. Nous avons mesuré 22 km sur autoroute, 28 km sur route et 34 km en ville. Si cela ne correspond pas aux 50 km revendiqués par Volkswagen, ce rayon d'action paraît suffisant pour assurer la plupart des trajets quotidiens. Reste à planifier les recharges : près de 4 heures sont nécessaires sur une prise normale.

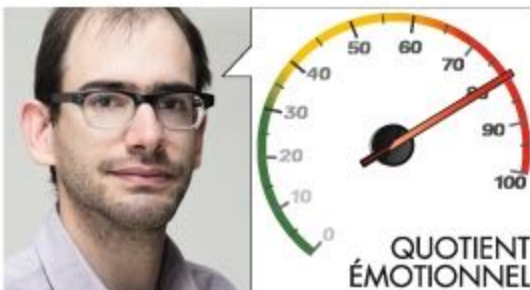
Le silence électrique n'est pas le seul répertoire de cette Golf. Elle sait également faire parler la poudre grâce au mode GTE. Elle accélère fort, particulièrement à partir des vitesses basses. L'immédiateté de la réponse à l'accélérateur impressionne et les chiffres ne traduisent pas forcément l'intensité des sensations ressenties. Car la GTE ne peut revendiquer les mêmes

performances que ses cousines GTI et GTD, en raison de sa masse élevée. Heureusement, le comportement routier n'en souffre pas trop. La GTE n'est certes pas aussi agile que la GTI, mais elle ne s'en montre pas moins très plaisante à mener sur les petites routes, où son amortissement se révèle efficace. Le confort est aussi au rendez-vous, même si le filtrage des petites irrégularités apparaît perfectible sur notre modèle d'essai équipé de jantes de 18 pouces.

Reste le sujet, toujours épineux sur un modèle hybride rechargeable, de la consommation. Nulle en mode électrique, elle demeure très économique lorsque la charge des batteries est suffisante mais, hélas, impressionne beaucoup moins lorsque ces dernières sont vides. Par rapport aux autres hybrides rechargeables du marché, cette Golf GTE a cependant limité les dégâts, grâce à la modernité de sa motorisation thermique. Lorsque la GTE ne peut plus compter sur l'assistance électrique, elle réclame en moyenne 8,9 litres aux 100 km selon nos mesures.

L'avis de Camille Pinet

La Golf GTE est l'une des premières hybrides rechargeables du marché réellement abouties. Bien équipée, confortable et dynamique, elle est proposée quasiment au même prix, bonus déduit, que la GTD. L'hésitation est permise.





Extérieurement, la GTE se distingue peu des autres Golf. Pour la charge, la prise est sous le logo VW.

LA TECHNIQUE

Difficile de faire plus complexe qu'une motorisation hybride rechargeable. Pourtant, celle-ci apparaît parfaitement aboutie sur la Golf GTE.

Moteur

Puissance maxi	150 ch à 5 000 tr/mn (204 ch cumulés)
Couple maxi	250 Nm à 1 600 tr/mn (350 Nm cumulés)
Type	4 cyl. en ligne turbo, essence + moteur électrique 75 kW
Cylindrée / Puissance fiscale	1 395 cm ³ / 6 CV

Batterie

Type	lithium-ion
Capacité	8,7 kWh

Transmission

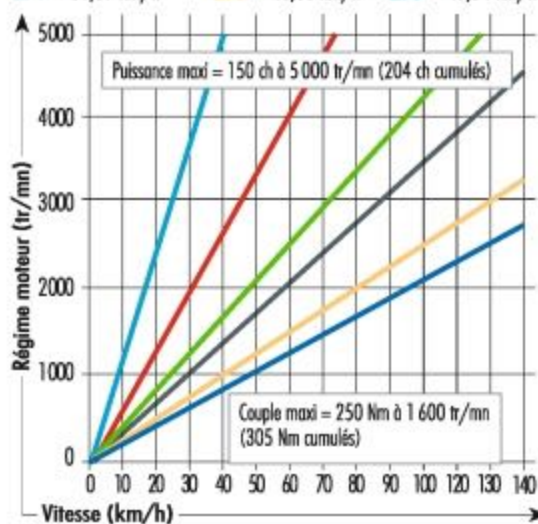
Type	aux roues avant
Boîte / nombre de rapports	robotisée / 6

Diagramme des vitesses

La transmission DSG se montre bien étagée et plutôt réactive, même si quelques à-coups sont à signaler.

Vitesse à 1 000 tr/mn

En 1^{re} = 8,54 km/h En 2^e = 15,01 km/h En 3^e = 22,47 km/h
En 4^e = 31,39 km/h En 5^e = 40,68 km/h En 6^e = 49,54 km/h



Châssis

Direction	à crémaillère, assistance électrique
Diamètre de braquage	11 m
Suspensions AV	type McPherson
Suspensions AR	essieu multibras
Freins AV / AR	disques ventilés / disques
Pneumatiques AV / AR	205/55/R16
Roue de secours	kit antirouille

Dimensions / poids

L / l / h / empattement	4,27 / 1,80 / 1,46 / 2,64 m
Poids / tractable freiné	1 613 kg / 1 700 kg

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie *Données constructeur. **Chiffre loueur longue durée (apport 10% du prix).

LA CONDUITE

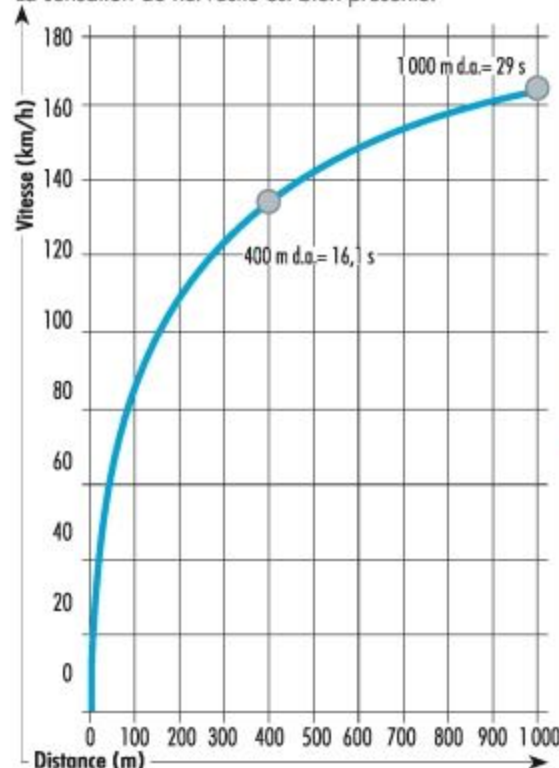
Lorsque le mode "GTE" est activé, cette Golf fait preuve de sportivité. Néanmoins, les performances déclinent lorsque la batterie est déchargée. En mode tout électrique, il est possible d'atteindre 130 km/h et les relances restent quand même très toniques pour le genre.

Performances

1 000 m départ arrêté	29 s
400 m départ arrêté	16,1 s
0 à 100 km/h	8,1 s
Vitesse maxi*	200 km/h (130 km/h en mode électrique)

→ Courbe d'accélération

La Golf GTE accélère très fort au démarrage grâce au couple du moteur électrique puis faiblit un peu. La sensation de nervosité est bien présente.



Reprises

90-130 km/h en D	6,4 s
Temps pour dépasser un camion roulant à 90 km/h en D	10,7 s
Distance pour dépasser un camion roulant à 90 km/h en D	152 m

Freinages

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

LA VIE À BORD

Malgré la présence des batteries placées sous la banquette arrière, la GTE offre la même habitabilité, plutôt satisfaisante, que les Golf 4Motion.

Habitabilité

Longueur aux jambes AR	26 cm
Largeur aux coudes AV / AR	149 / 146 cm
Garde au toit AV / AR	99 / 96 cm

Coffre

Volume	301 dm ³
Seuil de chargement	68 cm

Niveau sonore

90 / 130 km/h	66,2 / 69,2 dB
---------------	----------------

LE BUDGET

Bien équipée, la Golf GTE reste coûteuse, mais elle offre sans doute le meilleur rapport prix/prestations de toutes les hybrides rechargeables du marché.

À l'achat

Prix	38 500 €
Loyer** (2 ans, 20 000 km)	683 €
Bonus / malus (CO ₂)	bonus 4 000 € (35 g/km)
Garantie	2 ans, km illimité

Équipements de série

Aides au stationnement AV / AR, 7 airbags, clim auto bizonne, freinage auto, Isofix, jantes 16 pouces, palettes au volant, peinture blanche, régul. de vitesse adaptatif, sièges sport, système multimédia et de navigation Discover-Pro, volant cuir...

Options

Airbags latéraux arrière (350 €), alarme (350 €), blanc Onyx nacré (990 €), alerte d'angle mort (345 €), caméra de recul (260 €), carte mains-libres (404 €), dispositif d'attelage rétractable (895 €), extension de garantie 1 an (220 €), pack Drive Assist II avec assistant de maintien en ligne et lecture des panneaux (760 €), pack fumeur (25 €), peinture noire (290 €) / noire métallisée (630 €), sellerie cuir (1 825 €), suspension adaptative DCC (1 035 €), toit ouvrant électrique (1 015 €)...

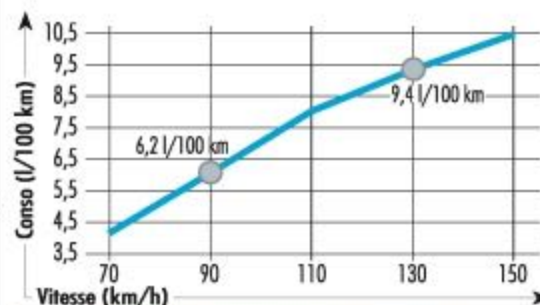
Consommations

Moyenne	3,6 (8,9) l/100 km
Ville / Route / Autoroute	0 (8,8) / 3,1 (8,7) / 7,8 (9,3) l/100 km
Autonomie / Réservoir	477 km (batteries vides) / 40 l

Entre parenthèses, les chiffres de consommation batteries vides

→ Consommation à vitesse stabilisée

Lorsque la batterie est déchargée, la Golf GTE se montre plutôt gourmande. En ville, en revanche, elle peut parcourir plus de 30 km en tout électrique.



Pays de fabrication : Allemagne

LA NOTE TECHNIQUE ★★★★★

Certes, la consommation de la Golf GTE ne lui permet pas de rivaliser avec un modèle diesel pour les longs trajets. Néanmoins, elle offre une autonomie électrique exploitable au quotidien et un agrément indiscutable.



L'AGENCE DE PRESSE - Copyright TBO/EMAS

46%
de réduction

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

- Date et signature obligatoires

*Prix public et prix de vente en kiosque. Offre valable pour un premier abonnement livré en France métropolitaine jusqu'au 30/04/2015 et dans la limite des stocks disponibles. Je peux acquérir séparément les 23 n° de l'Auto Journal au prix de 3,50 €, le n° double à 4,50 € et le Spécial Salon au prix de 6,99 €. Le sac ordinateur vous sera adressé dans un délai de 4 à 6 semaines après réception de votre règlement. En cas de rupture de stock, un produit d'une valeur similaire vous sera proposé. Vous disposez du droit de rétractation de 7 jours ouvrés pour le sac ordinateur. Vous ne disposez pas de ce droit pour l'abonnement au magazine. Conformément à la loi « informatique et libertés » n° 78-17 du 6 janvier 1978, cette opération donne lieu à la collecte de données personnelles pour les besoins de l'opération ainsi qu'à des fins de marketing direct. Ces informations sont nécessaires pour le traitement de votre commande. Vous disposez d'un droit d'accès et de rectification des informations vous concernant ainsi que votre droit d'opposition, en écrivant à l'adresse d'envoi du bulletin. Vous êtes susceptible de recevoir des propositions commerciales de notre société pour des produits et services. Si vous ne le souhaitez pas, veuillez cocher la case ci-contre ☐

Face-à-face

BMW SÉRIE 5 TOURING ■ 20d 190 ch BVA8 M Sport ■ 57 300 €* ■

AUDI A6 AVANT ■ 2.0 TDI 190 ch Ultra S tronic Avus ■ 57 000 €* ■

(* Bonus/malus inclus)



Ces petits riens...

Une poignée de chevaux de plus d'un côté, quelques retouches de maquillage de l'autre, c'est peu mais surtout, est-ce suffisant pour accroître notre plaisir ?

Par Pascal Richard Photos Arnaud Saunier

La mission de ces deux breaks est de nous faire oublier leurs roturières mécaniques ; un challenge qu'ils semblent vouloir relever brillamment.



Notre reportage photos a été réalisé avec une BMW 550d M Sport Touring.

La BMW Série 5 et l'Audi A6 font partie de l'aristocratie de l'automobile ; qu'elles soient déclinées en break ne change rien à leur statut social. Toutefois, sur le plan de la motorisation, la BMW commençait un peu à tirer la langue. Certes, les performances et la consommation de son 2 l diesel de 184 ch étaient encore dans le coup mais

en termes d'agrément de conduite, le caractère un peu rude de sa mécanique faisait un peu tâche dans un univers aussi feutré. Le nouveau moteur se contente d'une poignée de chevaux supplémentaires mais se montre beaucoup plus civilisé.

Avec son 2.0 TDI 190 Ultra, l'A6 est la cliente idéale pour mesurer les progrès enregistrés

par le bloc BMW. Et comme la nature fait décidément bien les choses, l'A6, après avoir revu sa mécanique, vient de s'offrir un timide restylage (calandre et optiques légèrement retouchées). Un petit rien, encore, mais qui sait si, comme dit la chanson, ces petits riens ne seraient pas beaucoup...

Sur la route

"Hum, je démarre l'année sur de bonnes bases", voilà quelle fut ma réflexion lorsque je découvris, au fond du parking du journal, la Série 5 Touring et l'A6 Avant. Deux belles bêtes assurément. Bien sûr, ici point de V6 ni de puissances mirifiques, mais la bonne nouvelle, c'est qu'il y a du nouveau sous le capot. Ainsi, l'ancien 4 cylindres diesel BMW de 184 ch est remplacé par un bloc (dit modulaire) de 190 ch. La valeur de couple passe de 380 à 400 Nm, toujours au régime de 1 750 tr/mn. Côté chronos, on ne note pas d'évolution significative. En revanche, côté caractère, la métamorphose est réelle. Plus doux, plus réactif, le moteur de la 520d Touring se montre infiniment plus plaisant à l'usage que son prédécesseur. En fait, on retrouve ici le même sentiment que nous avons eu lorsque nous avons essayé le 2 l TDI 190 ch. Ce dernier se montrait dès les premiers tours de roues nettement plus agréable que la version 177 ch. Sous le capot de l'A6 Avant, ce bloc revendique lui aussi de bonnes performances mais c'est surtout son réel enthousiasme à monter dans les tours qui nous a encore une fois séduits.

Certes, pour la Série 5 comme pour l'A6, il ne faut pas s'attendre à de grandes envolées, mais l'agrément de conduite progresse très nettement et c'est bien là l'essentiel.

En ville, la présence d'une boîte automatique sur la BMW (option, 2 300 €) et à double embrayage (option, 2 300 €) rend la conduite tout à fait apaisée. Sans être sur leur terrain de jeu favori, ces deux autos sont tout à fait à leur aise... jusqu'au moment de trouver une place ! Là, les radars de stationnement avant et arrière montés de série ne seront pas de trop pour vous aider à ranger sans bobo ces breaks qui frisent les 5 m de longueur !

LE BONHEUR SUR AUTOROUTE

Passé cette épreuve, c'est avec un immense plaisir (qui a dit soulagement ?) que l'on s'engage sur l'autoroute. Voilà, on y est, c'est ici que la Série 5 Touring et l'A6 Avant sont le plus à leur place. Taillés pour les grands espaces, ces breaks ne montrent pas la moindre faiblesse tant en matière de tenue de cap que de confort. En termes de relances, le bilan est là encore très satisfaisant avec des transmissions qui se montrent très réactives au moment de rétrograder. Arrivé à Senlis, changement de décor : dès la barrière de péage franchie, la

nature du terrain est bien différente. Fini les longues lignes droites, direction Compiègne en passant par la forêt d'Halatte. En cette saison, le paysage donne un peu une idée de ce à quoi pourrait ressembler la fin du monde ! Mais nous gardons le sourire car le profil de la route nous permet de constater que, même sur un parcours sinueux, ces deux breaks font preuve d'une belle maîtrise. Pour être tout à fait franc, ce n'est pas le BMW qui nous a le plus surpris mais bien l'A6, qui se montre très alerte dans les changements d'appuis. Dommage que sa direction soit un peu légère à notre goût. Un peu moins vif que l'Audi, le BMW reste malgré tout très sûr de lui avec, toujours, cette capacité à parfaitement renseigner le conducteur sur la nature du terrain. Précis mais un peu moins vif que l'A6 Avant, le Touring propose un très bon bilan dynamique aujourd'hui mis en valeur par une mécanique nettement plus plaisante que par le passé. Au final, c'est un match nul... qui porte ici bien mal son nom !

VERDICT SUR LA ROUTE

ÉGALITÉ

Étonnante A6 Avant qui, sur le plan dynamique, se montre plus agile que la Série 5 Touring. Reste que ces deux autos sont de formidables routières.



BMW SÉRIE 5 TOURING

TECHNOLOGIE EMBARQUÉE



Que du bon

Le système de navigation, monté de série, s'affiche sur un **écran particulièrement large et lumineux**. La programmation et l'utilisation de ce dernier sont assez simples. **L'affichage tête haute est quant à lui une option à 1 500 €**. C'est cher mais la lisibilité du système est absolument parfaite. En outre, on trouve, en plus de la vitesse, d'autres informations (GPS, alertes sécurité, limitations de vitesse...).



La Série 5 Touring propose une très bonne position de conduite et, surtout, un bel agrément d'utilisation. La boîte automatique (2 300 €) vaut le détour.



Ici aussi, Audi est aux petits soins pour le conducteur. Dommage que la direction manque un peu de consistance pour être parfaitement informative.

AUDI A6 AVANT

TECHNOLOGIE EMBARQUÉE

Rien à redire

L'écran du GPS (de série) qui se déploie dès la mise en route fait toujours son petit effet ! Plus sérieusement, on apprécie avant tout sa luminosité qui lui permet d'être parfaitement lisible et ce, quelles que soient les conditions d'éclairage. Là encore, **sa programmation et son utilisation ne posent pas l'ombre d'un problème**. À noter que, sur les versions Ultra, la boîte S tronic (option, 2 300 €) a été optimisée afin de proposer des **passages de vitesses plus réactifs**. Le résultat est excellent.



La vie à bord

Là, nous sommes gâtés ! En effet, nos voitures d'essai ont ici endossé leurs plus beaux atours. Ainsi, la Série 5 Touring est en finition M Sport tandis que l'A6 Avant nous est proposée dans sa livrée Avus. Des exécutions haut de gamme non sans conséquence sur le plan financier mais qui, pour l'instant, nous permettent de profiter de conditions de voyage tout à fait... acceptables ! Bois précieux, aluminium brossé, cuir, Alcantara, rien que du beau ! Commençons par la Série 5 Touring qui a droit à une présentation franchement sportive. Un peu en décalage avec sa mécanique certes, mais qui a le mérite d'offrir à notre séant d'excellents sièges baptisés Advanced, qui assurent un maintien remarquable. Garnis de tissu et d'Alcantara (cuir en option, 1 700 €), ils n'ont rien à envier aux sièges sport tendus de cuir (de série) de l'Audi. Dans les deux cas, trouver une bonne position de conduite est un jeu d'enfant. Les passagers, quant à eux, n'auront guère de motifs de se plaindre. En effet, sans atteindre des records, l'habitabilité proposée par nos deux autos est généreuse, avec un petit bémol tout de même

du côté de le break BMW qui se montre un peu pingre côté espace aux jambes à l'arrière (24 cm contre 30 cm pour l'A6 Avant). Puisque nous sommes à bord de breaks, intéressons-nous au coffre. Et là, c'est la douche froide ! Ainsi, avec un volume de 504 dm³ pour le BMW et 492 dm³ pour l'Audi, nous avons affaire ici à deux des coffres les plus modestes de la catégorie ! Pour vous donner un ordre de grandeur, sachez qu'une Mercedes Classe E break dispose de 674 dm³ alors que sa longueur est parfaitement comparable. Heureusement, les coffres de la Série 5 Touring et de l'A6 Avant sont au moins faciles d'accès, avec un seuil de chargement très bas (61 et 62 cm) et, surtout, un hayon motorisé monté de série. On notera enfin que les dossiers de la banquette arrière du Touring sont rabattables en trois parties (40/20/40) contre deux (60/40) pour l'Avant.

DES SUSPENSIONS À LA HAUTEUR...

Maintenant que tout le monde a trouvé sa place à bord, chacun va pouvoir juger du confort. À bord d'autos de ce calibre, on s'attendait au meilleur... et nous n'avons pas été déçus ! Prévenante, la suspension de la Série 5 Touring filtre parfaitement les inégalités de la chaussée et ce malgré les roues de 18 pouces montées de série sur la finition M Sport. Du

reste, notre voiture d'essai était équipée de la suspension SelectDrive qui propose plusieurs lois d'amortissement (EcoPro, Comfort, Comfort+, Sport et Sport+). Facturée 900 €, elle se montre sans doute plus prévenante que la DirectDrive (uniquement sportive) livrée de série sur l'exécution M Sport. Et l'A6 Avant dans tout ça ? Eh bien, lui aussi se montre à la hauteur en distillant un très bon niveau de confort malgré ses roues de 19 pouces. Même s'il est vrai qu'en matière d'amortissement, il reste toujours quelques petites imperfections. On notera au passage que, moyennant une "petite" rallonge de 2 370 €, l'A6 Avant peut recevoir une suspension pilotée pneumatique, un choix qui peut s'avérer judicieux si vous roulez souvent en charge.

Reste à aborder la finition, domaine dans lequel nos deux belligérants excellent. Matériaux de qualité, ajustements impeccables, il n'y a rien à dire, BMW et Audi maîtrisent parfaitement leur sujet et le soin apporté au traitement des habitacles est totalement conforme au standing revendiqué par ces deux autos.

VERDICT LA VIE À BORD

ÉGALITÉ

En matière de confort, la Série 5 Touring fait dans le feutré tandis que l'A6 Avant montre quelques – petites – imperfections en termes de filtration.





Les places arrière sont confortables. On regrette seulement un espace aux jambes (24 cm) un peu juste. Le tunnel de transmission est envahissant.



À défaut d'être immense (504 dm³), le coffre de la Série 5 Touring se révèle pratique et, surtout, très accessible.

Bois laqué, alu, cuir (option 1 700 €), le break BMW propose une qualité de finition de très haut niveau.

BMW SÉRIE 5 TOURING



PLUS

- Mécanique en progrès
- Excellent confort
- Agrément de conduite



MOINS

- Capacité de chargement
- Stop/start brutal
- Prix décourageant



En matière d'espace aux jambes, l'A6 Avant se montre plus généreux (30 cm³) ; là encore, le confort proposé est d'un très bon niveau.



Un peu moins de 500 dm³ (492 pour être précis), c'est un peu modeste pour une voiture de cette catégorie.

Encore une fois, nous allons vous jouer un petit air de "qualité Audi" mais, que voulez-vous, sur ce thème, l'A6 Avant est absolument inattaquable.

AUDI A6 AVANT



PLUS

- Comportement alerte
- Mécanique plaisante
- Présentation sans faille



MOINS

- Coffre un peu décevant
- Diamètre de braquage
- Prix élevé



Le budget

Break haut de gamme, finition haut de gamme, prix haut de gamme... tout cela est d'une logique implacable ! Sauf que débours-er pas loin de 60 000 € pour un 4 cylindres diesel peu faire tiquer ! Heureusement, pour oublier la modestie de leur mécanique, ces deux breaks font une véritable surenchère de luxe tant en matière de présentation que d'équipement. D'un côté, BMW mise sur la carte de la sportivité pendant qu'Audi met l'accent sur le luxe. Cela se traduit par la présence d'Alcantara et d'aluminium brossé à bord de la Série 5 Touring, tandis

que l'habitacle de l'A6 Avant se pare de cuir Milano et de bois laqué (alu, option gratuite). Côté équipements, rien ne manque à l'appel mais ne pensez pas être à l'abri de la liste des options si vous souhaitez quelques équipements high-tech comme par exemple l'affichage tête haute : 1 500 € (BMW) et 1 690 € (Audi) ou la vision nocturne : 2 250 € (BMW) et 2 420 € (Audi). De quoi faire grimper en flèche une addition qui n'avait vraiment pas besoin de ça !

SAUVÉS PAR LA CONSOMMATION

Y a-t-il néanmoins un petit coin de ciel bleu sur ce chapitre ? Eh bien, oui ! Et c'est du côté de la consommation que nous vient cette éclaircie. En effet, bien qu'elles proposent un

niveau de performances pour le moins respectable, ces deux autos se montrent d'une grande sobriété puisque nous avons relevé une consommation moyenne de 7,6 l/100 km pour l'Audi et 7,4 l/100 km pour la BMW. À l'usage, la barre des 8 l/100 km ne sera dépassée (et de peu) qu'en ville. Pas mal pour des breaks qui, rappelons-le, dépassent les 1 800 kg. Au final, la BMW domine ici l'Audi d'une très courte tête grâce à une consommation un poil plus sage et des options un peu moins onéreuses que celles proposées par Audi.

VERDICT BUDGET

BMW



**BMW SÉRIE 5
TOURING**



**AUDI
A6
AVANT**

Avant de partir, il va falloir passer à la caisse ; un moment qui, dans les deux cas, sera, comment dire... douloureux !



Le choix de Pascal Richard

BMW SÉRIE 5 TOURING

De petits riens, ce sont de petits riens qui font progresser ces deux autos. Mais, arrivé à ce niveau, faire mieux est toujours un sacré challenge ! À ce petit jeu, la BMW Série 5 Touring s'impose d'un petit rien ! En termes de mécanique, elle a refait son retard et affiche aujourd'hui

un meilleur rapport agrément de conduite/consommation que l'A6 Avant qui, pour sa part, maîtrise parfaitement son sujet sur le plan dynamique. Enfin, ces deux modèles soignent tout particulièrement les détails de présentation et de finition.

BMW SÉRIE 5 TOURING 20d 190 ch BVA8 M Sport AUDI A6 AVANT 2.0 TDI 190 ch Ultra S tronic Avus



LA TECHNIQUE

Retravaillé, le 2 l BMW se montre plus plaisant à l'usage. Il suit là l'exemple du 2 l TDI de l'A6, très convaincant dans cette déclinaison apparue courant 2014. Dans les deux cas, le châssis est à la hauteur.

Moteur	BMW Série 5 Touring	Audi A6 Avant
Puissance maxi	190 ch à 4 000 tr/mn	190 ch à 3 800 tr/mn
Couple maxi	400 Nm de 1 750 à 2 500 tr/mn	400 Nm de 1 750 à 3 000 tr/mn
Type	4 cyl. en ligne, turbo diesel	4 cyl. en ligne, turbo diesel
Cylindrée / Puissance fiscale	1 995 cm³ / 10 CV	1 968 cm³ / 10 CV
Transmission	BMW Série 5 Touring	Audi A6 Avant
Type	aux roues arrière	aux roues avant
Boîte / nombre de rapports	automatique / 8	robotisée double embrayage / 7
Châssis	BMW Série 5 Touring	Audi A6 Avant
Direction	à crémaillère, assistée	à crémaillère, assistée
Diamètre de braquage	11,9 m	12 m
Suspensions AV	pseudo-McPherson + barre antiroulis	pseudo-McPherson + barre antiroulis
Suspensions AR	essieu multibras	essieu multibras
Freins AV / AR	disques ventilés / disques	disques ventilés / disques
Pneumatiques AV / AR	245/45 R 18 / 275/40 R 18	255/40 R 19
Roue de secours	runflat	kit anticrevaillon
Dimensions / poids	BMW Série 5 Touring	Audi A6 Avant
L / l / h / empattement	4,91 / 1,86 / 1,46 / 2,97 m	4,95 / 1,88 / 1,47 / 2,92 m
Poids / tractable freiné	1 860 kg / 1 800 kg	1 886 kg / 1 800 kg

LA CONDUITE

Bien servi par une mécanique retravaillée et une boîte automatique toujours au top de sa forme, le break BMW propose un bel agrément de conduite. Pour sa part, l'A6 Avant séduit quant à elle par son agilité.

Performances	BMW Série 5 Touring	Audi A6 Avant
1 000 m d. a.	30,5 s	30,6 s
0 à 100 km/h	9,1 s	9,2 s
400 m d. a.	16,7 s	16,9 s
Vitesse maxi	229 km/h	232 km/h
Reprises	BMW Série 5 Touring	Audi A6 Avant
90-130 km/h en D	9,3 s	8,1 s
Temps en D pour dépasser un camion roulant à 90 km/h	12,5 s	12,2 s
Freinages	BMW Série 5 Touring	Audi A6 Avant
Depuis 50 km/h	11 m	10 m
Depuis 90 km/h	32 m	31 m
Depuis 130 km/h	66 m	63 m

LA VIE À BORD

L'A6 Avant se montre un peu plus accueillant que le BMW Touring mais ce dernier prend un – très léger – avantage en capacité de chargement. Dans un cas comme dans l'autre, le confort proposé et la finition sont d'un très haut niveau.

Habitabilité	BMW Série 5 Touring	Audi A6 Avant
Longueur aux jambes AR	24 cm	30 cm
Largeur aux coudes AV	154 cm	154 cm
Largeur aux coudes AR	149 cm	149 cm
Garde au toit AV	96 cm	99 cm
Garde au toit AR	93 cm	96 cm

Coffre	BMW Série 5 Touring	Audi A6 Avant
Volume	504 dm³	492 dm³
Seuil de chargement	61 cm	62 cm

Niveau sonore	BMW Série 5 Touring	Audi A6 Avant
Au ralenti / 90 / 130 km/h	44 / 62,7 / 66,7 dB	43,3 / 63,7 / 67,7 dB

LE BUDGET

Pas très ambitieux côté moteur, ces deux breaks le sont en termes de tarif ! Certes, il s'agit de finitions très haut de gamme mais tout de même, l'addition a du mal à passer ! La consommation se montre nettement plus sage.

À l'achat	BMW Série 5 Touring	Audi A6 Avant
Prix	55 000 €	57 000 €
Loyer* (2 ans, 20 000 km)	901 €	1 009 €
Bonus / malus (CO ₂)	0 € (118 g/km)	0 € (119 g/km)
Garantie	2 ans, km illimité	2 ans, km illimité

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

Équipements communs

6 airbags, autoradio avec lecteur de CD-mp3, banquette arrière fractionnable (en trois parties sur le Touring, deux sur l'Avant), climatisation automatique, jantes alliage, hayon motorisé, radars de stationnement avant/arrière, rails de toit, régulateur de vitesse, système de navigation.

Options	BMW Série 5 Touring	Audi A6 Avant
Affichage tête haute	1 500 €	1 690 €
Éclairage full LED	série	1 725 €
Fermeture assistée des portes	690 €	725 €
Sellerie cuir	1 700 €	série
Suspension pilotée	900 €	2 370 € ⁽¹⁾
Système de stationnement automatique	600 €	485 €
Système de vision nocturne	2 250 €	2 420 €
Vision à 360°	800 €	1 310 €
Toit ouvrant panoramique	1 800 €	1 810 €

(1) Suspension pneumatique à régulation électronique

Consommations	BMW Série 5 Touring	Audi A6 Avant
Moyenne	7,4 l/100 km	7,6 l/100 km
Ville	8,4 l/100 km	8,1 l/100 km
Route	7,2 l/100 km	7,5 l/100 km
Autoroute	6,6 l/100 km	7,2 l/100 km
Autonomie	940 km	960 km
Capacité du réservoir	70 l	73 l

BMW SÉRIE 5 TOURING AUDI A6 AVANT

Pays de fabrication : Allemagne
Pays de fabrication : Allemagne

LES NOTES TECHNIQUES

BMW SÉRIE 5 TOURING ★★★★★

L'augmentation de la puissance (6 ch) et du couple (20 Nm) est anecdotique ; en revanche, le gain en termes d'agrément de conduite est réel. Côté châssis et transmission, rien à redire : la Série 5 reste au top.

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

AUDI A6 AVANT ★★★★★

Le 2 l TDI d'Audi n'a rien à envier à celui de BMW. Question tenue de route, l'A6 Avant est presque plus vif que le break Série 5. La boîte S tronic 7 progresse encore côté réactivité.

Auto Plus

Nouvelle collection !

la suite !

LES GENDARMES

Auto Plus

C'EST LE GRAND FRÈRE DU CAPTUR...

Spécial

FIABILITÉ
Le baromètre 2014 des ma...

L'offensive
PREMIÈRES PHOTOS
Nouvelle 308
Voici le break
P. 8



LES GENDARMES

— X —
Tête à clic !



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



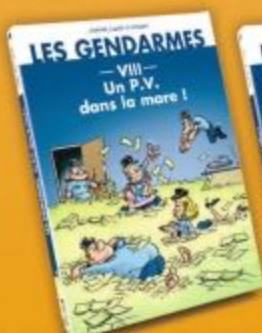
EN VENTE
DÈS LE 23 JANVIER

2,99*
2€
En + d'Auto Plus



UNE BD CHAQUE SEMAINE AVEC **AUTO PLUS**

édition limitée avec
planches Bonus



DÉJÀ PARU



ACTUELLEMENT EN VENTE



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



Ford Fiesta p. 68



Citroën DS3 Cabrio p. 67

Les citadines savent-elles tout faire ?

Dossier réalisé par Guy L'Hospital et Stany Meurer
Photos Florian Grout/DP Multimédia,
Yann Lefebvre, Christian Martin
et Pilou



Mini Cooper p. 69



Audi S1 p. 66

Votre citadine, vous la prendrez comment ? Corsée, onctueuse ou allongée ? En voici dix qui, surdouées dans un domaine, ne négligent pas pour autant les autres aspects.

Les citadines ne sont plus celles que vous croyez. Si par leur longueur contenue, leur bonne visibilité, leur hayon... elles sont encore taillées pour la vie intra-muros, elles se montrent aujourd'hui beaucoup plus polyvalentes que par le passé. Cette catégorie, qui s'est ouverte un peu tardivement aux croisements de styles et de fonctions (les fameux crossovers), n'a pas mis longtemps à rattraper son retard. La preuve en images, avec ce dossier qui regroupe de véritables sportives, avec ou sans transmission intégrale, des modèles premiers prix qui reprennent moteurs, équipements et matériaux de marques prestigieuses, un break aussi élégant que pratique, une Polo qui se prend pour une Golf, une Mini plus vraiment mini mais dont les qualités dynamiques laisseraient pantois une BMW, un cabriolet tendance, une française de luxe... et plus encore. Nous les avons toutes soumises aux mêmes épreuves : utilisation quotidienne, conduite en ville et aptitude au plaisir de conduite. En fonction de ces critères, tous les oppose, évidemment ! Mais une chose les réunit : la polyvalence !

QUID DES SUV URBAINS ? Nous nous sommes arrêtés là mais nous aurions pu aller beaucoup plus loin. En intégrant les SUV urbains, comme la nouvelle Fiat 500 X ou le Renault Captur. Mais ça, c'est une nouvelle histoire, que nous avons décidé de vous conter prochainement...

POLYVALENCE

60 %

REDOUTABLE SPORTIVE, LA S1 PROFITE D'UNE MÉCANIQUE SOUPLE, FACILITANT SON USAGE QUOTIDIEN.

Grâce à son empattement court et ses quatre roues motrices, la S1 enroule les courbes avec aisance.

AUDI S1 Puissance 4

AU QUOTIDIEN ★★★

Il s'agit de ne pas se tromper de cible et d'être lucide : clairement, la S1 s'adresse à un célibataire ou un couple sans enfant. Pas question d'envisager un rôle familial pour elle, avec toutes les fonctions que cela suppose : l'espace à l'arrière est réduit et le volume du coffre itou. Bon point pour l'équipement et la finition, qui devraient assurer un excellent vieillissement au produit, mention satisfaisante pour l'autonomie et juste passable pour la garantie. Sur route, le danger vient des autres et, surtout, des radars : difficile de contenir les 231 ch, difficile de retenir ses envies. Le confort est certes ferme mais pas exagérément. Le défi de l'autoroute est relevé facilement.

EN VILLE ★★★

En ville, avec son format râblé et son moteur à la réponse instantanée, se fondre dans le trafic au volant d'une S1 relève du jeu d'enfant. Attention toutefois aux bordures et autres obstacles qui ne

feront aucun cadeau aux jantes très vulnérables. Certains regretteront que la S1 ne puisse disposer d'une transmission automatique ou DSG, mais comme la commande de sa boîte manuelle frise l'excellence, on ne lui en tiendra pas rigueur.

POUR LE PLAISIR ★★★★★

S'il est un domaine où aucune autre citadine ne peut venir se frotter à la S1, c'est bien celui du plaisir de conduite. En montagne, sur les routes hivernales, la S1 est impériale avec ses 4 roues motrices... pourvu qu'elle soit équipée de la monte idoine. À cela s'ajoutent une sonorité qui ravira tous les occupants et un maintien parfait des sièges, du moins à l'avant. On se régale.

Dans la catégorie, difficile de trouver mieux. Pour costaud qu'il soit, le prix se justifie pleinement, d'autant plus que ni la finition ni l'équipement ne sont au rabais.

AUDI S1 Sportback
2.0 TFSI 231 ch
➤ **37 300 €**
(Malus 2 200 € inclus)

L/l/h/empattement	3,98/1,75/1,46/2,47 m
Volume du coffre/ espace aux jambes AR	212 dm ³ /20 cm
Type moteur	4 cylindres en ligne, turbo essence
Puissance	231 ch
Vitesse maxi	250 km/h
0 à 100 km/h	6,1 s
Reprises 90 à 130 km/h en 4 ^e /5 ^e /6 ^e	5,4/6,3/7,7 s
Cons. moyenne ville/route/autoroute	8,5/9,3/8/8,2 l/100 km

Les doubles sorties d'échappement ne mentent pas. La S1 ne manque pas de nerf.



La motricité est excellente et la puissance passe intégralement à l'asphalte.



Si, à l'arrière, l'espace n'est pas très généreux, à l'avant, les sièges Sport offrent un excellent maintien.



DS3 CABRIO

Le ciel pour bonus

AU QUOTIDIEN ★★★

"*Jour-Nuit*", la réplique culte du film *Les Visiteurs*, pourrait, pour l'occasion, s'appliquer à la DS3 Cabrio si elle devenait "terre-ciel": 20 s à peine sont nécessaires pour passer de la configuration berline fermée à celle de découvrable! Sur route, le moteur 1.2 PureTech 110 ch est assez puissant pour offrir un réel plaisir de conduite. Il est en outre suffisant pour une autre raison: dès que l'allure s'accélère, les bruits de vent deviennent légion dans l'habitacle, vous obligeant à lever le pied. Si le volume du coffre est correct, son accessibilité ne l'est pas, vous contraignant à charger tout objet encombrant depuis l'habitacle!

EN VILLE ★★★

En milieu urbain, la DS3 équipée de ce moteur est dans son élément. Elle y évolue avec une belle vivacité. Tout se passe bien en fait... pour autant qu'on soit seul: la visibilité périphérique n'est pas le point fort de cette carrosserie, une remarque qui vaut tout particulièrement pour la rétrovi-

sion. Pour oublier cet inconvénient, il vous reste la fenêtre ouverte sur les étoiles, qui vous donnera de voir la ville sous un angle inconnu des passagers de berline. Dommage que Citroën ne propose pas encore une boîte automatique qui épouserait parfaitement la philosophie de cette voiture.

POUR LE PLAISIR ★★★

La coque a été suffisamment et intelligemment rigidifiée pour éviter les désagréments d'une voiture qui se tord de rire au premier obstacle de la chaussée ou qui donne l'impression au conducteur d'être aux commandes d'une enclume sur quatre roues. Si la DS3 Cabrio n'a rien d'une sportive, son 3 cylindres donne le change, offrant de bonnes relances et une agréable sonorité.

La DS3 Cabrio est une voiture plaisir et doit être considérée comme telle. Elle sera parfaite comme seconde voiture mais ne peut en aucun cas revendiquer une vocation familiale.

Capote entièrement abaissée, la visibilité arrière devient très médiocre: une solution à proscrire en ville.

POLYVALENCE

50 %

LA DS3 CABRIO SOUFFRE D'UNE VISIBILITÉ MÉDIOCRE. SON NOUVEAU MOTEUR, LUI, EST TRÈS AGRÉABLE.



Le nouveau moteur PureTech émet une sonorité agréable.

DS3 CABRIO
1.2 PureTech 110 ch Be Chic
➤ **22 350 €**
(Bonus/malus 0 €)

L/l/h/empattement	3,95/1,72/1,46/2,47 m
Volume du coffre/espace aux jambes AR	254 dm ³ /15 cm
Type moteur	3 cylindres en ligne, turbo essence
Puissance	110 ch
Vitesse maxi	179 km/h
0 à 100 km/h	10,6 s
Reprises 90 à 130 km/h en 4 ^e /5 ^e	11/15,2 s
Conso. moyenne ville/route/autoroute	6,8/7,2/7/7 l/100 km

La monte pneumatique est efficace mais attention au passage des bordures de trottoirs, fatales pour les jantes.

POLYVALENCE

70%

ELLE N'EXISTE QU'EN 3 PORTES ET LA DÉCO EST UN PEU OSÉE. POUR LE RESTE, C'EST CARTON PLEIN.



Les rétroviseurs extérieurs sont mal placés et, surtout, trop petits : danger !

FORD FIESTA

En mode plaisir

AU QUOTIDIEN ★★★

Trois portes seulement pour cette Fiesta un peu particulière, coincée entre la 1.0 EcoBoost de 125 ch et la sportive ST de 182 ch. Une version qui dispose du moteur à la puissance au litre la plus élevée (pour un produit de grande série) capable de s'acquitter à la perfection de toutes les tâches du quotidien, que ce soit pour transporter la petite famille, faire du shopping ou partir en vacances. Pour que le bonheur soit complet, vous veillerez à vous offrir le régulateur de vitesse et la climatisation automatique, deux privilèges accessibles via la (courte) liste d'options. Et le confort ? Il est certes ferme, mais pas exagérément.

EN VILLE ★★★★★

Souple à bas régime, plein à l'accélération et volontaire en reprise, le petit 3 cylindres fait merveille en milieu urbain. Ajoutez à toutes ces qualités celles, reconnues, de la Fiesta et vous obtenez un engin qui n'est pas loin d'être idéal sur ce

terrain. Il ne lui manque qu'une excellente boîte robotisée qui vous permettrait de vous concentrer uniquement sur la conduite. Vous veillerez aussi à ne pas endommager la calandre, fort vulnérable.

POUR LE PLAISIR ★★★★★

Si cette version de la Fiesta n'est pas une sportive pure et dure, elle possède, en revanche, tous les ingrédients nécessaires dans son châssis pour en faire une voiture école parfaite pour s'initier aux joies du pilotage... sans pour autant se ruiner ni à l'achat ni à l'usage. C'est la digne descendante des Citroën Saxo VTS ou, plus loin encore, des Peugeot 104 ZS et autre Renault 5 LS/TS.

Cette version de la Fiesta conviendra tout particulièrement aux célibataires ou aux couples sans enfant qui désirent une citadine vivante et polyvalente. Ses trois portes l'empêchent de briguer un rôle de petite familiale.

FORD FIESTA

1.0 EcoBoost 140 ch
Black Edition

➤ **18 250 €**

(Bonus/malus 0 €)

L/l/h/empattement	3,97 / 1,71 / 1,50 / 2,49 m
Volume du coffre/ espace aux jambes AR	315 dm ³ / 23 cm
Type moteur	3 cylindres en ligne, turbo essence
Puissance	140 ch
Vitesse maxi	191 km/h
0 à 100 km/h	9,9 s
Reprises 90 à 130 km/h en 4 ^e /5 ^e	10 / 12,6 s
Conso. moyenne ville/route/autoroute	7 / 7 / 6,6 / 7,4 l/100 km

La forme des compteurs est baroque mais leur implantation reste classique.





La présentation extérieure ne fait pas dans la discrétion. Le ton est donné.



MINI COOPER

Dandy écossais

AU QUOTIDIEN ★★★

Elle n'a peut-être plus le charme de la version originale à 3 portes mais elle gagne en praticité grâce à ses deux ouvrants latéraux supplémentaires. Tout cela ne suffit cependant pas pour en faire le modèle le plus fonctionnel de sa catégorie. Si la largeur aux coudes à l'avant est comptée, en revanche, l'espace réservé aux jambes des passagers arrière est généreux. Pour vous faire oublier son prix costaud, cette Mini dispose de l'argument écologique (rejets de CO₂ de 107 g/km à peine), ce qui est une misère par rapport à la puissance développée (170 ch), largement suffisante pour briller sur route et tailler du kilomètre d'autoroute. Côté confort, s'il y a progrès, tout n'est toujours pas parfait. Un dernier qualificatif concernant le coffre: petit.

EN VILLE ★★★

On l'imagine volontiers comme un joujou imbattable dans cet environnement, surtout lorsqu'il

s'agit comme ici d'une version à boîte automatique. Tout n'est pas merveilleux pour autant. La faute en incombe principalement à la direction qui, avec un diamètre de braquage de 11,1 m, handicape sérieusement la maniabilité de la belle germano-anglaise.

CÔTÉ PLAISIR ★★★★★

Les dimensions accrues et le choix de cette motorisation diesel (même puissante) entravent le plaisir de conduite originel de la Mini. Toute chose ayant son revers, ce qu'elle perd en agilité en raison de l'allongement de son empattement, la Mini le récupère en stabilité. On oublie les épingles pour leur préférer les courbes rapides...

La Mini n'est plus tout à fait une citadine pur jus mais elle n'en devient pas pour autant une polyvalente accomplie. On l'achètera davantage sous un coup de cœur que par raison.



POLYVALENCE

70%

AVEC UN DIESEL DE 170 ch ET UNE EXCELLENTE BOÎTE AUTO, LA MINI PREND LA ROUTE AVEC LE SOURIRE.

La présentation intérieure compte beaucoup pour le charme de la Mini.



Équipée de ce moteur, la Mini Cooper dévoile un redoutable compromis performances/consommation.

MINI COOPER
SD 170 ch 5 portes
➤ **29 050 €**
(Bonus/malus 0 €)

L/100 km / empattement	3,98 / 1,73 / 1,42 / 2,57 m
Volume du coffre / espace aux jambes AR	274 dm ³ / 24 cm
Type moteur	4 cylindres en ligne, turbo diesel
Puissance	170 ch
Vitesse maxi	212 km/h
0 à 100 km/h	8 s
Reprises 90 à 130 km/h en D	6,8 s
Conso. moyenne ville/route/autoroute	5,9 / 6 / 5,7 / 6 l/100 km



POLYVALENCE

80 %

OPEL N'EST PAS PARTI D'UNE FEUILLE BLANCHE, MAIS LA NOUVELLE CORSA S'EST BONIFIÉE PARTOUT.

La Corsa impressionne par la qualité de ses matériaux, beaucoup moins par l'emplacement de son GPS.



OPEL CORSA

Retour en forme

AU QUOTIDIEN ★★★★★

À bord, la finition a bien évolué : là où de nombreuses concurrentes font la part belle aux plastiques durs, la Corsa se montre plutôt huppée avec ses matériaux moussés de fort belle facture. Par rapport à sa devancière, son comportement routier a nettement progressé et le petit moteur 1.0 de 115 ch rejoint le clan des meilleures réalisations de sa classe : consommation basse, performances remarquables et bel agrément sont au rendez-vous. Bien vu l'équipement high-tech sur cette finition haut de gamme, la seule à pouvoir accueillir cette mécanique brillante.

EN VILLE ★★★

Pour la ville, la Corsa dispose d'un équipement magique sous la forme d'une touche permettant d'alléger la direction. En pinaillant, on pourrait dire que celle-ci avait été rendue obligatoire en raison du diamètre de braquage élevé... Hélas, pas de boîte automatique disponible avec cette

motorisation : un choix que certains regretteront. Ils se consoleront avec l'excellence du petit moteur qui accepte de repartir avec force et vigueur dès 1 500 tr/mn.

CÔTÉ PLAISIR ★★★

La Corsa n'a pas été étudiée dans cette optique. Ce qui ne l'empêche pas de faire son travail correctement grâce à son moteur qui ne manque pas de ressource, sa boîte à 6 rapports correctement étagée et ses trains roulants enfin à la hauteur. À l'intention des plus exigeants, Opel propose un châssis sport couplé à des jantes 17 pouces : une option (380 €) qui rend la voiture plus réactive sans dégrader exagérément le confort.

Comme essayée ici, la Corsa se révèle très polyvalente sur tous les terrains. Et pour ne rien gâcher du plaisir, Opel a eu le bon goût de ne pas gonfler ses tarifs.

OPEL CORSA
1.0 Ecotec 115 ch
➤ **18 590 €**
(Bonus/malus 0 €)

L/l/h/empattement	4,03/1,78/1,49/2,51 m
Volume du coffre/espace aux jambes AR	307 dm³/21 cm
Type moteur	3 cylindres en ligne, turbo essence
Puissance	115 ch
Vitesse maxi	195 km/h
0 à 100 km/h	10,3 s
Reprises 90 à 130 km/h en 4 ^e /5 ^e /6 ^e	NC
Cons. moyenne ville/route/autoroute	5/6,1/4,3 l/100 km

(Données constructeur)



Sous cet angle, l'air de famille avec l'Adam est évident. Plutôt réussi.



En enfonçant cette touche, vous offrez à la Corsa une direction à l'intelligence urbaine: le volant s'allège.

PEUGEOT 208

Cuir et chic

AU QUOTIDIEN ★★★

Disponible uniquement en 3 portes, la finition XY se fait mondaine, sans jamais verser dans le travers vulgaire du "bling-bling" outrancier à la mode. Si les pare-chocs ne bénéficient d'aucune protection, en revanche, les extensions d'ailes héritées de la GTi se révèlent pratiques à l'usage. À bord, haut de gamme oblige, tout est automatique... comme sur les grandes. Reste à évoquer l'option du système de lecture tête haute qui ne conviendra pas à tous. Sur le plan dynamique, le vaillant 1.6 THP, associé à un châssis particulièrement soigné, procure un réel agrément de conduite et de vraies aptitudes de routières.

EN VILLE ★★★

La 208 s'y montre dans son élément, avec une direction précise et une mécanique qui ne manque pas de répondant. Privilégiant le dynamisme, les suspensions ne se montrent pas aussi moelleuses qu'on l'espérerait parfois. Côté visibilité, les épais

montants arrière sont la cause d'importants angles morts. Enfin, et même s'il est possible d'évoluer sur un filet de gaz sans avoir à triturer le levier de vitesses, certains regretteront que la boîte automatique soit indisponible.

CÔTÉ PLAISIR ★★★★★

Un châssis compétent, un freinage aussi puissant qu'endurant et un moteur qui a du coffre, tous les ingrédients sont réunis pour offrir un authentique plaisir de conduite. Qu'on ne s'y trompe pas toutefois: si le compromis offert par cette 208 XY conviendra à la majorité, les plus exigeants se tourneront vers la version GTi. Et de préférence le modèle du 30th Anniversaire, plus gratifiant.

Ensemble moteur/boîte joliment dimensionné, finition cossue et équipement complet avec notamment un toit vitré: voilà un menu suffisant pour briller partout.



La présentation est soignée et le cuir de qualité, mais la position de conduite est toujours aussi discutable.

POLYVALENCE

80 %

DOMMAGE QUE LA XY NE SOIT PROPOSÉE QU'EN 3 PORTES CAR ELLE MARIE LUXE ET CONFORT DE CONDUITE.

PEUGEOT 208
1.6 THP 155 ch XY
➤ **22850 €**
(Malus 150 € inclus)

L/l/h/empattement	3,97/1,74/1,46/2,54 m
Volume du coffre/espace aux jambes AR	332 dm³/23 cm
Type moteur	4 cylindres en ligne, turbo essence
Puissance	155 ch
Vitesse maxi	202 km/h
0 à 100 km/h	8 s
Reprises 90 à 130 km/h en 4 ^e /5 ^e /6 ^e	7,8/10,2/12,8 s
Conso. moyenne ville/route/autoroute	7,2/8/6,6/6,9 l/100 km



Avec le 1.6 THP de 155 ch, la 208 XY allie souplesse et performances. La boîte pourrait être mieux guidée.

POLYVALENCE

70%

CET ÉLÉGANT BREAK GARDE UNE TAILLE DE GUÊPE ET UN SENS PRATIQUE AIGUISÉ. MOTEUR UN PEU FAIBLE.



À peine plus de 4 m de longueur, l'Estate reste très maniable.



RENAULT CLIO ESTATE
1.5 dCi Eco 90 ch Intens
➤ **21 350 €**
(Bonus/malus 0 €)

L/l/h/empattement	4,27 / 1,74 / 1,45 / 2,59 m
Volume du coffre/espace aux jambes AR	430 dm³ / 22 cm
Type moteur	4 cylindres en ligne, turbo diesel
Puissance	90 ch
Vitesse maxi	172 km/h
0 à 100 km/h	12,2 s
Reprises 90 à 130 km/h en 4 ^e /5 ^e	11,4 / 16,2 s
Cons. moyenne ville/route/autoroute	5,1 / 5 / 5 / 5,2 l/100 km

RENAULT CLIO

Sens de la famille

AU QUOTIDIEN ★★★★★

Sans devenir un grand break propice au démenagement, le Clio Estate n'en demeure pas moins une citadine pratique au format raisonnable. Bon point tout particulier accordé au hayon descendant très bas qui favorise l'accessibilité au coffre et facilite tout chargement. Pour le reste, cette variante de carrosserie se conduit comme n'importe quelle Clio. On appréciera son moteur aussi doux et silencieux que volontaire qui confère à l'ensemble un beau tonus sur route et une grande forme pour aborder les longs parcours autoroutiers tout en consommant vraiment peu. À défaut d'être généreux, l'équipement est suffisant. Dommage que la qualité des plastiques employés soit aussi médiocre.

EN VILLE ★★★

Bien vitré, pas trop encombrant et bien aidé par sa direction agréable, le break ne se différencie guère de la Clio normale. Au parking, les quelques

centimètres supplémentaires en longueur constitueront certes un handicap, mais celui-ci n'a rien de rédhibitoire pour qui cherche un engin polyvalent. Surtout que ce break citadin est aussi proposé avec l'excellente boîte robotisée EDC, 23 250 € en finition Intens.

CÔTÉ PLAISIR ★★

Pas de miracle en la matière, et si le châssis de la Clio est efficace et son moteur courageux, il est clair que le plaisir de conduite n'est pas au rendez-vous. Pour autant, l'engin n'est pas désagréable et il s'appréciera mieux en appliquant une conduite coulée qu'un pilotage musclé. Sur la neige, la souplesse du moteur associée aux pneumatiques étroits en étonnera plus d'un.

Si vous ne lui demandez pas l'impossible, le break Clio Estate remplit son contrat, et même davantage : à l'aise en ville, il ne rechigne pas à prendre la route avec famille et bagages.





À défaut d'être très plaisant à conduire, le break Clio soigne le confort.



Dans cette catégorie, il est difficile de trouver plus pratique. Logeable, le coffre est aussi modulable à souhait.

La Clio mise sur l'ambiance. On aurait préféré qu'elle privilégie la qualité des matériaux.



SKODA FABIA

Digne d'une VW

AU QUOTIDIEN ★★★★★

Elle ne coûte pas cher à l'achat, guère plus à l'usage et pourtant n'a rien d'un produit *low cost*: comme toutes les Skoda, la Fabia n'est rien moins qu'une Volkswagen Polo à prix démocratique qui s'en différencie par un ensemble de petites choses destinées à vous simplifier la vie, comme une raclette antigivre intégrée à la trappe à essence ou des rangements bien pratiques sous les sièges. En revanche, les deux autos font cause commune pour les finitions, les équipements, la qualité des matériaux et de construction ainsi que le comportement routier, exemplaire. On pourra reprocher à la Fabia un confort ferme, mais pas davantage que sa cousine, la Polo. Rien à dire au sujet du moteur et de la boîte de vitesses sinon qu'ils sont parfaitement accordés.

EN VILLE ★★★

La forme de la carrosserie, ses dimensions compactes et le vitrage généreux sont autant d'atouts

pour circuler en ville. Autre bon point: l'équipement high-tech qui comprend, entre autres, le freinage automatique d'urgence. Dommage que l'excellente boîte robotisée DSG soit réservée à la version TSI 110 ch (19 070 € en finition Style).

CÔTÉ PLAISIR ★★★

La Fabia 1.2 TSI n'a pas pour vocation d'éveiller en vous une vocation de pilote, elle préfère mettre l'accent sur les aspects pratiques et utiles. Cela ne veut toutefois pas dire que sa conduite s'assimile à une punition, simplement elle n'a pas de vocation sportive. Quant au plaisir de conduite, misez davantage sur l'ensemble moteur/boîte que sur le châssis, réglé sage.

La Fabia est avant tout un excellent outil qui s'apprécie davantage au fil des kilomètres. Pas de grand frisson à attendre, juste une citadine qui fait bien son boulot, tout le temps et partout.



La nouvelle Fabia progresse sensiblement sur le plan dynamique.

POLYVALENCE

80 %

ELLE N'EXCELLE DANS AUCUN DOMAINE MAIS N'EN NÉGLIGE AUCUN. C'EST UNE BONNE ÉLÈVE.

SKODA FABIA
1.2 TSI 90 ch Style
➤ 17 420 €
(Bonus/malus 0 €)

L/1/h/empattement	4/1,74/1,47/2,47 m
Volume du coffre/espace aux jambes AR	336 dm ³ /24 cm
Type moteur	4 cylindres en ligne, turbo essence
Puissance	90 ch
Vitesse maxi	172 km/h
0 à 100 km/h	11,7 s
Reprises 90 à 130 km/h en 4 ^e /5 ^e	14,8/21,6 s
Conso. moyenne ville/route/autoroute	6,8/7,1/6,4/6,9 l/100 km



Plutôt spacieuse et bourrée d'astuces de rangement, la petite tchèque soigne sa réputation.

POLYVALENCE

40 %

AUTANT ELLE EXCELLE EN VILLE,
AUTANT LA YARIS DÉÇOIT
AILLEURS. MIEUX VAUT
LE SAVOIR...

La face avant est très agressive.
Beaucoup plus que l'ensemble
mécanique qui s'appréciera
davantage pour sa civilité que
pour son caractère.

La position de conduite
est facile à trouver.
La présentation
est sympathique,
les matériaux
beaucoup moins.

TOYOTA YARIS

Fibre écologique

AU QUOTIDIEN **

L'ergonomie de toutes les commandes est logique... à une exception près: très mal implantés, sous le levier de vitesses, les deux boutons permettant de sélectionner le mode Eco ou de privilégier le fonctionnement en électrique (touche EV) sont presque inaccessibles! Sur route et autoroute, le calibrage des batteries limite l'hybridation: très vite, l'aiguille s'empresse de grimper dans la zone Power, avec un emballement du moteur thermique doublé d'une sensation rappelant un embrayage qui patine. À cette sonorité agressive, la japonaise ajoute encore de sérieuses carences en matière de confort.

EN VILLE ★★★★★

La Yaris se conduit comme une automatique. Elle ne réclame aucun apprentissage particulier. Dotée d'une boîte à variation continue très réactive et mue par un ensemble propulseur relativement puissant, elle offre un agrément inconnu jusqu'à présent dans la catégorie. Dans le flot du trafic,

vous évoluez sans bruit (évidemment lorsque vous êtes en mode électrique, mais même avec le moteur thermique qui reste très discret dans ce contexte) et avec une grande aisance. Autre satisfaction: une consommation très basse.

POUR LE PLAISIR ★

Écologie ne rime pas de toute évidence avec plaisir de conduite sur la Yaris. Conçue pour la ville, cette citadine distillera un agrément limité ailleurs; non pas tant en raison d'un châssis médiocre mais bien d'un ensemble moteur/boîte inadapté à cet exercice. C'est dommage et n'est pas de nature à réconcilier les personnes jugeant trop complexe l'hybridation.

Parfaite pour la ville, la Yaris 100h déçoit dès qu'on s'en écarte. Certes, elle vous emmènera sur les chemins de France et de Navarre mais sans offrir le moindre agrément.

TOYOTA YARIS
HSD 100 ch Dynamic
➤ **17 550 €**

(Bonus 1 650 € inclus)

L/l/h/empattement	3,95/1,70/1,51/2,51 m
Volume du coffre/ espace aux jambes AR	212 dm ³ / 20 cm
Type moteur	4 cylindres en ligne, essence + électrique synchrone
Puissance	100 ch
Vitesse maxi	164 km/h
0 à 100 km/h	12,2 s
Reprises 90 à 130 km/h en D	12,8 s
Conso. moyenne ville/route/autoroute	5,1/4/5,7/6,1 l/100 km



Attention à ne pas se laisser distraire
en suivant les fournisseurs d'énergie.



Goûter à la Yaris HSD 100h en ville, c'est forcément y succomber. Elle y distille un agrément unique, la rendant attachante.



VOLKSWAGEN POLO

Golf, échelle 9/10

AU QUOTIDIEN ★★★★★

Disponible en 3 ou 5 portes, la Polo se caractérise tout d'abord de ses rivales par la qualité de sa présentation, de ses matériaux et de sa fabrication, proche de celle d'Audi. À l'occasion de sa remise à niveau, le constructeur l'a dotée de tous les raffinements high-tech imaginables, y compris d'un système de désactivation des cylindres. À l'action, la Polo 1.4 TSI 150 ch se comporte comme une voiture de catégorie supérieure et, si ce n'était son gabarit, elle vous donnerait à penser que vous êtes au volant d'une Golf. On en déduira qu'elle est aussi à l'aise sur route que sur autoroute. Et ses consommations remarquablement basses aident à faire pardonner des garanties bien modestes.

EN VILLE ★★★★★

Conduire cette Polo en ville est agréable. Avec un pied léger, vous goûterez pleinement aux avantages du système de désactivation des cylindres qui se soldera par une faible appétence en car-

burant. À l'attention des amateurs de boîte automatiques, Volkswagen propose cette version avec une excellente boîte robotisée DSG à 7 rapports. Il vous en coûtera 1 600 € de plus pour l'obtenir.

POUR LE PLAISIR ★★★★★

Moins radicale que l'Audi S1, cette Polo n'en distille pas moins un vrai plaisir de conduite... pour un prix bien inférieur et sans avoir à être puni par un important malus ! Bon point pour le système de désactivation des cylindres dont le fonctionnement est rigoureusement transparent. Rien à dire quant à l'étagement de boîte et au rapport final de transmission sinon qu'ils sont judicieux pour tirer la quintessence sans subir de frustration.

Évidemment tout cela a un coût. Mais si vous pouvez vous l'offrir, voici l'outil idéal dans la catégorie qui, en outre, est disponible en 3 ou 5 portes, avec une boîte manuelle ou robotisée.

La Polo 1.4 TSI 150 ch est un modèle d'homogénéité et de rigueur.

POLYVALENCE

100 %

SON ARME SECRÈTE : LA
DÉSACTIVATION DES CYLINDRES
QUI LUI CONFÈRE UN VRAI
AVANTAGE.



Peu de fantaisie, mais c'est sérieux et bien pensé : du Volkswagen en somme !

VOLKSWAGEN POLO

1.4 TSI 150 ch GT

➤ 22 800 €

(Bonus/malus 0 €)

L/l/h/empattement	3,98 / 1,69 / 1,49 / 2,47 m
Volume du coffre/espace aux jambes AR	330 dm ³ / 22 cm
Type moteur	4 cylindres en ligne, turbo essence
Puissance	150 ch
Vitesse maxi	206 km/h
0 à 100 km/h	8,2 s
Reprises 90 à 130 km/h en 4 ^e /5 ^e /6 ^e	7,2 / 9,4 / 11,3 s
Conso. moyenne ville/route/autoroute	6,8 / 7,2 / 6,2 / 6,9 l/100 km



Lexus vise pour la première fois le créneau des coupés au grand cœur...



Samouraï Vador

Lexus se remet au sport et tente une nouvelle discipline: les coupés musclés qu'affectionnent les marques allemandes. Le RC F doit démontrer qu'il ne possède pas qu'un fort parti pris stylistique.

Par Julien Diez Photos Thomas Antoine/Ace Team.



Et il n'a pas à rougir face à la concurrence allemande.



Ce coupé interpelle par sa ligne et masque bien son poids élevé grâce au mode Slalom du différentiel TVD.



Le RC F conserve le V8 atmosphérique de l'IS F et la puissance est portée à 477 ch. En plus d'être joliment vêtu, il chante bien !



Lexus a opté pour un aileron actif, qui se déploie dès 80 km/h et se rétracte à 40 km/h, dans la plupart des modes de conduite.



Malgré un grand empattement de 2,73 m, l'espace est compté à l'arrière. Mieux vaut ne pas dépasser 1,75 m.

Le coupé RC F n'est pas voué à faire flamber les ventes de Lexus, mais à valoriser l'image de la marque et à confirmer son savoir-faire sportif. Confirmer ? Eh oui ! Rappelez-vous. La berline IS F (423 ch) a ouvert le bal en 2007, suivie par la supercar LFA de 560 ch. L'objectif annuel s'élève à 5 000 exemplaires dans le monde dont, au mieux, 60 pour la France en 2015. Ce coupé a donc intérêt à frapper fort pour ne pas sombrer dans l'oubli. D'autant qu'il affronte les BMW M4 et Audi RS5, voire des GT telles les Porsche 911 et Aston Martin V8 Vantage S, selon Yukihiko Yaguchi l'ingénieur en chef du projet.

Loin des Lexus insipides du siècle dernier, le RC F attire l'attention par son dessin osé et original. Il vénère le style manga et respire

au travers du masque de Dark Vador, qui se généralise dans la gamme. L'habitacle n'est pas aussi inspiré et décalé mais la console en cascade interpelle, comme le dessin des sièges ou le pavé tactile (guère pratique). En se focalisant sur la qualité des matériaux et l'ergonomie, la concurrence allemande conserve l'ascendant.

PLACES ARRIÈRE EXIGUËS

Malgré sa taille honorable (4,70 m de longueur), l'espace est compté à l'arrière du RC F et seuls des passagers mesurant moins de 1,75 m sont les bienvenus. Ce coupé, qui a le mérite de sortir esthétiquement de l'ordinaire, doit maintenant se dévoiler mécaniquement.

En tant que spécialiste de l'hybride, Lexus aurait pu électrifier sa sportive... Ou, au pire,

succomber au *downsizing* et à la suralimentation. Le RC F reste fidèle au V8 5.0 de l'IS F, profondément remanié afin de relever la puissance maxi à 477 ch.

Pourquoi un tel engouement pour les mécaniques atmosphériques ? En raison du bruit et du *feeling* sportif, selon l'ingénieur en chef qui affirme ne pas s'être focalisé sur les performances. Quant à l'hybride, il estime que l'électrification est trop lourde à l'heure actuelle et que le plaisir généré n'est pas encore satisfaisant. Mais le recours à ce système n'est pas exclu pour la génération suivante. Les fans d'électricité devront patienter jusqu'à la fin l'année pour en profiter sur le coupé. D'ici là, le RC sera uniquement propulsé par un bon gros V8, à la voix très travaillée. La tonalité

Lexus ne radicalisera pas ce coupé, pourtant bien nommé : "Radical Coupé". C'est une



Non seulement les sièges baquet sont joliment dessinés, mais ils offrent un bon maintien.



PLUS

- Design
- Sonorité
- Différentiel piloté

MOINS

- Filtrage de suspension
- Places arrière
- Ergonomie



La console en cascade est reprise de la berline IS et le tunnel comprend un pavé tactile livré de série.

de boîte à rythmes qui s'emporte et le caractère pointu rappellent l'IS F, avec un côté plus enjoué à haut régime et une sonorité amplifiée en mode Sport+.

UN RÉGAL POUR LES TYMPANS

Avec le dispositif Sport+, la gestion active du son mixe 50 % de bruits naturels et 50 % de sons préenregistrés et retransmis via un haut-parleur placé en marge du système audio. Le résultat est certes artificiel, mais il régale les tympans et s'avère plus prenant que celui d'une BMW M4. En revanche, cette dernière accélère plus fort et prend le large grâce à ses deux turbos. Les mises en vitesse, marquantes et linéaires, évoquent davantage une Audi RS 5. De prime abord, le poids élevé (1 765 kg an-

noncés) et sa répartition défavorable entre les essieux (55 % sur l'avant) ne plaident pas en la faveur de l'agilité. En temps normal, les kilos se ressentent en virage serré et le sous-virage prévaut. Mais il existe une touche magique, TVD, permettant de basculer le différentiel vectoriel (optionnel) sur Slalom. L'arrière pivote davantage et dynamise les placements, qui n'ont plus à rougir face à ceux d'une M4. L'assistance de direction offre un bon ressenti et les freins mettent en confiance par leur efficacité et leur résistance. De quoi se lâcher et soutenir un rythme élevé sans arrière-pensée. La boîte auto suit la cadence et la suspension passive combat valeureusement les méfaits du poids. En contrepartie, cette dernière n'est pas tendre avec les passagers. Les habitués de la marque risquent d'être surpris... Même s'il se lance dans le championnat FIA GT3, Lexus ne radicalisera pas ce coupé, pourtant nommé Radical Coupé. Une question de philosophie.

question de philosophie...

Cette poupe, pour le moins originale, abrite un coffre de 366 dm³. Les sorties d'échappement sont superposées.



L'avis de Julien Diez

Lexus revient sur le créneau des sportives avec de solides atouts: dessin osé, bruit du V8, accélérations, dynamisme... Mais il manque une étincelle pour enflammer le cœur des passionnés. Le tarif ne s'éloigne pas assez de celui de la concurrence pour compenser le manque de notoriété.



julien.diez@mondadori.fr



Lexus RC F GT 5.0 477 ch

LA TECHNIQUE

Point de système hybride ni de suralimentation, le RC F hérite du V8 5.0 de l'IS F, reconfiguré à 477 ch: bi-injection, distribution revue...

Moteur / Transmission

Puissance maxi	■ 477 ch à 7 100 tr/mn
Couple maxi	■ 530 Nm à 4 800 tr/mn
Type	V8 bi-injection, essence
Cylindrée / Puissance fiscale	4 969 cm ³ / 38 CV
Transmission	aux roues AR
Boîte / nombre de rapports	automatique / 8

Châssis

Direction	à crémaillère, assistance électrique
Diamètre de braquage	■ 11,4 m
Suspensions AV / AR	triangles superposés / essieu multibras
Freins AV / AR	disques ventilés rainurés / disques ventilés rainurés
Pneumatiques AV / AR	255/35 ZR19 / 275/35 ZR19
Roue de secours	kit antirevaison

Dimensions / Poids

L/l/h / empattement	4,70/1,84/1,39/2,73 m
Poids / tractable freiné	1 765 kg / -

LA CONDUITE

Ce lourd coupé a de belles prestations dynamiques. Il parvient à camoufler sa masse élevée grâce à de judicieux réglages de suspension et au différentiel vectoriel (optionnel) qui la fait pivoter en courbe.

Performances*

0 à 100 km/h	■ 4,5 s
Vitesse maxi	■ 270 km/h

LA VIE À BORD

L'ambiance est assez originale, mais l'ergonomie fait preuve de fantaisie: trop de boutons persistent. Les matériaux, eux, ne sont guère valorisants.

Coffre*

Volume du coffre	■ 366 dm ³
------------------	-----------------------

LE BUDGET

Le RC F de base, fort bien équipé, est à 79 790 €. À niveau d'équipement égal, il est même moins cher que ses concurrents allemands. Mais le manque de notoriété de la marque est à prendre en compte en cas de revente.

Prix	■ 88 790 €
Loyer** (2 ans, 20 000 km)	NC
Bonus / malus (CO ₂)	■ 8 000 € (252 g/km)
Garantie	■ 3 ans, 100 000 km

Équipements de série ■

Autobloquant Torsen, indicateur de la pression des pneus, audio Mark Levinson, caméra de recul, système multimédia avec GPS et pavé de commande tactile, volant chauffant, sièges cuir climatisés à l'avant, toit ouvrant...

Option

Différentiel vectoriel (4 500 €).

Consommations

Mixte	■ 10,8 l/100 km
Urbaine / Extra-urbaine	■ 16,1 / 7,8 l/km
Autonomie / Réservoir	■ 611 km / 66 l

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

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

Pays de fabrication: Japon

LA NOTE TECHNIQUE



Le côté *old school* du gros V8 est voulu pour renforcer le ressenti sportif. Le Lexus RC F embarque aussi de nombreuses technologies dernier cri... Il en résulte ainsi un coupé sportif bien sous tous rapports auquel il manque un grain de folie.

NOUVELLE VERSION ■

(*Bonus/malus inclus)

Une vraie petite familiale

Malgré la présence d'une transmission à 4 roues motrices, le coffre ne diminue pas par rapport à la Leon ST normale. Avec 553 dm³, son volume est supérieur à celui d'une Renault Mégane Estate (523 dm³) mais inférieur à celui d'une Peugeot 308 SW (575 dm³). L'habitabilité aux places arrière aussi reste inchangée. Les cotes, moyennes dans la catégorie, permettent à deux adultes ou trois enfants de s'installer confortablement.

Plus efficace

La transmission 4Drive (de série) ne sert pas à crapahuter sur des terrains difficiles. Ici, les roues arrière sont sollicitées seulement en cas de perte de motricité des roues avant. Cela offre une meilleure adhérence pour évoluer sur la neige ou la boue. Mais pour une efficacité maximale, une monte de pneus adaptés s'impose. En tout cas, sur route, à défaut d'être plus dynamique que la Leon ST normale, l'X-Perience permet de conduire plus sereinement sur chaussée glissante.

Break d'aventure

Après la version sportive baptisée FR, le break compact de Seat acquiert de nouvelles compétences avec cette version tout-chemin.

Par Charles Thouluc Photos Nicolas Soler



Riche et soigné

L'X-Perience reprend les équipements de la FR. Une finition haut de gamme qui comprend de série: sellerie cuir/tissu, climatisation automatique bizona, vitres arrière surteintées, aides au stationnement avant et arrière, jantes alliage 17 pouces... Cette version tout-chemin dispose de surcroît, toujours de série, du GPS avec écran couleur et tactile de 5,8 pouces. À cela, s'ajoute une présentation, une qualité des matériaux et de finition qui font sérieux.



Du muscle

Sous le capot, le 2.0 TDI 184 ch chapeaute la gamme. Un moteur performant, silencieux et pas trop gourmand vu son niveau de puissance. Seat propose ce bloc uniquement couplé à la boîte automatique DSG à 6 rapports. Un atout pour l'agrément mécanique. Les changements de vitesse rapides et quasiment imperceptibles rendent la conduite fluide et douce.

Protection rapprochée

Habillage en plastique sur les boucliers, contour des passages de roue, sabot de protection au niveau des soubassements et garde au sol surélevée de 3 cm distinguent la Leon X-Perience d'une version classique. Ainsi revêtue, la Leon reste élégante tout en dégageant plus de caractère au niveau du style.

Seat Leon X-Perience 2.0 TDI 184 ch 4Drive



LA TECHNIQUE

Il s'agit du plus puissant TDI logé sous le capot de l'X-Perience. La transmission 4Drive est de série.

Moteur / Transmission

Puissance maxi	184 ch à 3 500 tr/mn
Couple maxi	380 Nm à 1 750 tr/mn
Type	4 cylindres en ligne, turbo diesel
Cylindrée / Puissance fiscale	1 968 cm³ / 10 CV
Transmission	intégrale
Boîte / nombre de rapports	robotisée / 6

Châssis

Direction	à crémaillère, assistance électronique
Diamètre de braquage	11 m
Suspensions AV / AR	type Mc Pherson / essieu multibras
Freins AV / AR	disques ventilés / disques ventilés
Pneumatiques AV / AR	205/55 R17
Roue de secours	kit antirevaison

Dimensions / Poids

L / l / h / empattement	4,55 / 1,82 / 1,49 / 2,64 m
Poids / tractable freiné	1 529 kg / 2 000 kg

LA CONDUITE

Comparé au break classique, l'X-Perience perd en agilité. Le confort est plus ferme à basse vitesse.

Performances

1 000 m départ arrêté	29,3 s
90-130 km/h en 4 ^e / 5 ^e / 6 ^e	8 / 10,4 / 14,8 s
Vitesse maxi*	211 km/h
Freinage à 50 / 90 / 130 km/h	10 / 32 / 66 m

LA VIE À BORD

Espace correct à l'arrière. Le volume de coffre est dans la moyenne. Modularité et finition sont soignées.

Habitabilité / Coffre

Longueur aux jambes AR	29 cm
Largeur aux coudes AV / AR	147 / 142 cm
Volume de coffre	553 dm³

Niveau sonore

Au ralenti / 90 / 130 km/h	49,2 / 65,5 / 68,1 dB
----------------------------	-----------------------

LE BUDGET

À près de 35 000 €, ce break n'est pas donné. Mais l'équipement riche compense en partie.

Prix	34 410 €
Loyer** (2 ans, 20 000 km)	604 €/mois
Bonus / malus (CO ₂)	0 € (129 g/km)
Garantie	2 ans, km illimités

Équipements de série

7 airbags, aides au station. AV et AR, clim. auto., ESP, jantes alu 17 pouces, phares et essuie-glaces auto., régl. de vitesse, sellerie cuir/tissu, système de navigation avec écran couleur tactile 5,8 pouces, prise USB et carte SD, volant cuir multifonction...

Options

Alarme (290 €), jantes alu 18 pouces (420 €), pack Hiver (385 €), peinture métallisée (550 €), pneus toutes saisons 17 pouces (150 €), Seat Sound System (260 €), toit ouvrant panoramique (865 €)...

Consommations

Moyenne	7,2 l/100 km
Ville / Route / Autoroute	7,9 / 6,9 / 6,7 l/km
Autonomie / Réservoir	764 km / 55 l

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

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

Pays de fabrication: Espagne

LA NOTE TECHNIQUE



Même si le confort se dégrade légèrement, le châssis surélevé et la transmission intégrale satisferont les montagnards. Le 2.0 TDI de 184 ch est bien épaulé par la boîte robotisée DSG6.



L'avis de Charles Thouluc

Cette version X-Perience, au look baroudeur, gagne en caractère au niveau du style, tout en préservant les qualités de la Leon ST (finition, habitabilité, coffre...). En outre, la transmission 4x4 livrée de série, pas trop gourmande en énergie, améliore la tenue de route et la polyvalence de l'auto.

Une croisière exceptionnelle de Saint-Petersbourg à Moscou

11 jours au fil de l'eau pour découvrir la Russie

à partir de
1412€ SEULEMENT
au lieu de 1615€
PAR PERSONNE
11 jours/10 nuits : vol inclus,
PENSION COMPLÈTE !
PRIX SPÉCIAL LECTEURS -203€

Les points forts de l'Auto-Journal Croisières

- Nombreuses visites et excursions incluses
- Un conférencier spécialiste de la Russie à bord
- Encadrement et animations 100 % francophone
- Un tarif **PENSION COMPLÈTE**, spécial lecteurs

Renseignements - réservation : 01 41 33 59 00*

*prix d'un appel local

Navigation sur la Neva, les grands lacs de Carélie, la Moscova...



Moscou

Les croisières fluviales en Russie offrent un angle idéal et un confort de voyage pour comprendre et découvrir la Russie d'hier et d'aujourd'hui. L'Auto-Journal Croisières vous propose cette croisière en 11 jours, des palais somptueux de Saint-Petersbourg aux bulbes des cathédrales de Moscou, des immensités vierges de Carélie à la majestueuse Volga.



Laissez-vous porter au fil des fleuves, des lacs et des rivières...



DATES ET PRIX DE LA CROISIÈRE RUSSIE (prix à partir de)

18 au 28 mai 2015 1469€	8 au 18 juin 2015 1532€	29 juin au 9 juillet 2015 1480€
20 au 30 juillet 2015 1480€	10 au 20 août 2015 1412€	31 août au 10 sept. 2015 1458€

Avec l'Auto-Journal Croisières dans le tarif de 1412€ voici ce qui est compris :

Vois Paris/Russie/Paris • assistance • transferts en autocar • hébergement en cabine double pont standard • visites et excursions mentionnées au programme • pension complète à bord, du dîner du premier jour au petit déjeuner du dernier jour • cocktail de bienvenue et cérémonie du "PAIN et du SEL" • dîner du Commandant • 2 déjeuners en ville à Saint-Petersbourg et un déjeuner à Moscou • animations à bord : conférences sur la civilisation russe, des cours d'initiation au russe, soirées dansantes et ambiances musicales • assurance assistance/rapatriement OFFERTE pour l'obtention du visa • taxes portuaires. (NON INCLUS : boissons, visas, taxes aéroport et autres prestations non mentionnées).

Informations - réservation : 01 41 33 59 00

(*Prix d'un appel local)

Du lundi au vendredi de 9h à 12h30 et de 13h30 à 18h et le samedi de 9h à 12h.

En précisant le CODE : AJ CERUTSP

CroisiEurope

Si vous souhaitez recevoir une documentation détaillée de votre croisière retournez ce bulletin à : Auto-Journal Voyages - Croisière Russie - CS 50273 - 27092 EVREUX Cedex 9. Sans oublier d'indiquer vos coordonnées.

L'auto-Journal
CROISIÈRES

→ **NÉE EN** 2002

Le style faisait jaser, mais à bord l'unanimité était de mise tant l'Espace savait recevoir.



Renault Espace IV

L'Espace IV quitte la scène et sera remplacé par un nouvel Espace. Dites comme ça les choses semblent simples, trop simples peut-être...

Par Pascal Richard Photos Serge Pissot

Se pencher sur la vie et l'œuvre de l'Espace c'est comme relire une histoire pour la millièmes fois. Le projet Matra, le "non" de Peugeot, le "oui" de Renault, le départ en douceur et pour finir le succès. Le succès mais aussi l'oubli. Star des années 80 et 90, compagnon de route des "jeunes cadres dynamiques" et de leur marmaille, l'Espace s'est gentiment fait passer devant par les monospaces compacts et, pour la frime, par les SUV. Pourtant, l'avenir s'annon-

çait radieux pour cette 4^e mouture. Avec la Vel Satis et l'Avantime il formait le triumvirat de haut de gamme Renault. Une triplée maudite dont seul l'Espace est sorti avec la tête sur les épaules, les autres ayant vu leur carrière plus au moins écourtée. Reste que ce ne fut pas une victoire pour autant. Aujourd'hui pour survivre l'Espace a dû pactiser avec les SUV, l'Espace V sera donc un croisement entre monospace et SUV. Un nouveau genre? À mon avis, ça ne marchera jamais!



→ **FIN DE CARRIÈRE**

2014

Disponible en versions courte ou longue, l'Espace sera remplacé par un crossover de longueur unique, mais pouvant embarquer 7 personnes.

Biographie

SITE DE PRODUCTION

Sandouville (France)

EXEMPLAIRES VENDUS

3701 en 2013, contre 5255 pour l'Audi Q5

MOTORISATIONS

Essence de 140 ch à 245 ch

Diesel de 115 ch et 180 ch

MODÈLE

LE PLUS VENDU

2.0 dCi 150 ch

Sa seconde vie en occasion

LA MEILLEURE VERSION

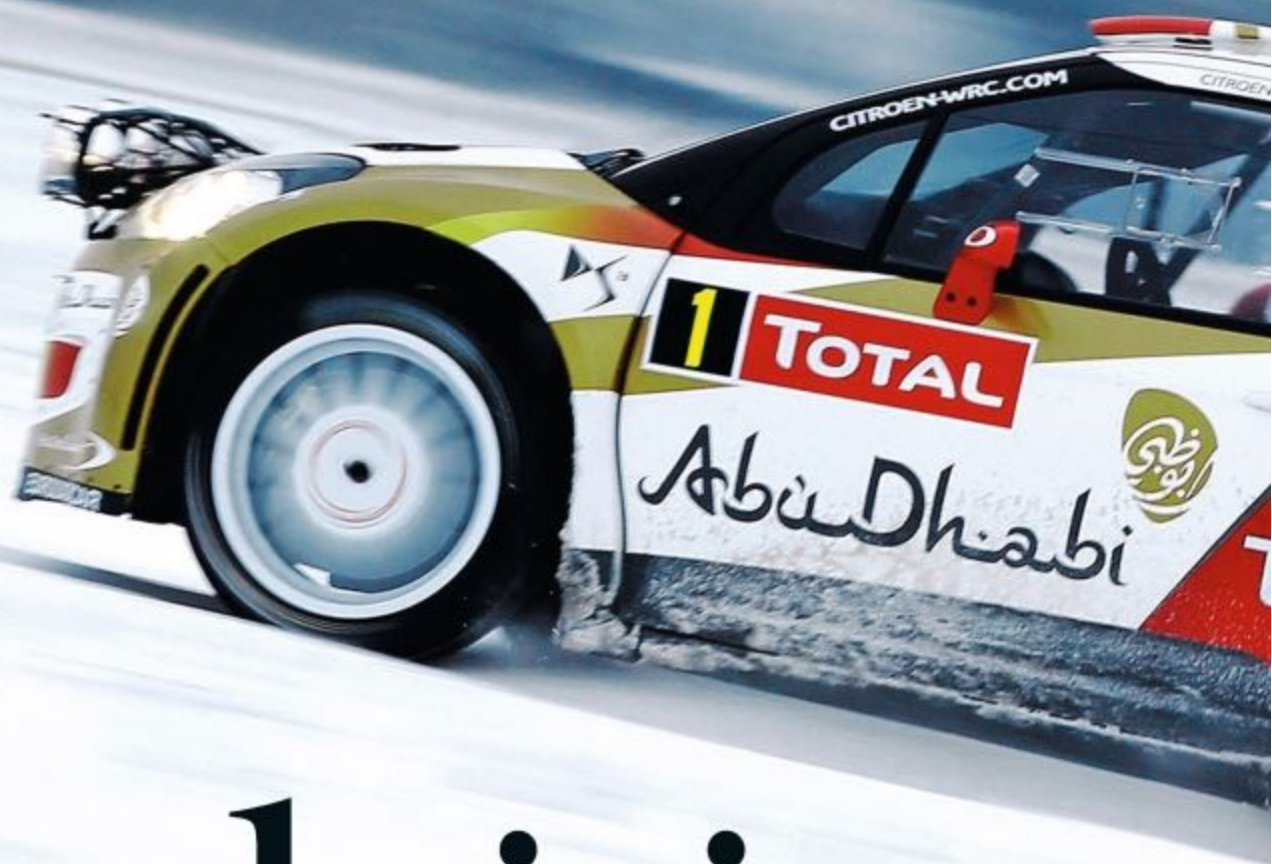
2.0 dCi 150 ch

Infatigable voyageur, l'Espace est taillé pour les grandes balades en famille, les départs en week-end, les vacances...

Autant d'activités qui multiplient les découvertes et les kilomètres. Dès lors, le choix d'un moteur diesel paraît être des plus judicieux même s'il est difficile de trouver en occasion un Espace qui n'aie pas quelques tours de Globe à son actif!

Attention, les Maîtres reviennent ! L'équipage Loeb-Elena est l'attraction du 83^e Rallye Monte-Carlo, épreuve qu'il a remportée sept fois officiellement. Peu avant le départ, le pilote Citroën s'est confié à *L'Auto-Journal*.

Par François Dauré



“Du plaisir avant tout”

SÉBASTIEN LOEB

C'était en 2013. Daniel Elena et Sébastien Loeb signaient l'avant-dernière de leurs 78 victoires en WRC à Monte-Carlo.



ANDRÉ LAVADINHO/CITROËN RACING

L'Auto-Journal : Ce retour sur le Monte-Carlo, est-ce juste pour le plaisir ?

Sébastien Loeb : En fait, c'est Citroën qui me l'a proposé. Et je me suis dit : *"pourquoi pas ?"*. L'an dernier, nous avons failli faire le Rallye de France, mais cela n'a pas pu se concrétiser. Alors, cette fois, l'occasion était belle. Le Monte-Carlo se déroule principalement en France, il y a toujours une belle ambiance et il va me rappeler de bons souvenirs.

L'AJ : Après une année sans rallye, comment vous êtes-vous préparés ?

S.L. : Nous avons effectué des séances d'essais début janvier dans la région et cela ne s'est pas mal passé. Nous sommes restés sur la route (rires).

Citroën réussit un coup médiatique et sportif avec l'unique apparition des nonuples champions du monde en 2015.

MC KLEIN/RED BULL



L'AJ: Pas trop de difficultés à reprendre un rythme de rallye après une année en circuits?

S.L.: Au début, c'était un peu délicat, ce n'était pas évident de trouver le bon rythme d'entrée. Les conditions de route n'étaient pas idéales, même si c'était sec. Mais, dans l'ensemble, nous n'avons pas eu de soucis.

L'AJ: Les automatismes reviennent-ils facilement?

S.L.: Nous allons essayer de les retrouver rapidement et cela ne devrait pas trop poser de problèmes. Et puis, nous ne ferons que le Monte-Carlo cette année, donc nous n'aurons pas de pression.

L'AJ: Des rumeurs prétendaient que l'équipe Loeb-Elena pourrait faire d'autres apparitions en WRC en 2015. Vrai ou faux?

S.L.: Faux. Je n'ai d'ailleurs pas entendu parler de ces rumeurs. En tout cas, aucun autre rallye n'est à notre programme cette année.

L'AJ: Comme vous n'avez pas couru en WRC en 2014, vous prendrez le départ loin derrière les leaders. Gênant?

S.L.: Si les conditions météo sont pourries, après le passage de plusieurs voitures, la route pourrait devenir un chantier et ce serait un vrai handicap, je n'aurais aucune chance.

L'AJ: Quelle est votre ambition? La victoire, comme toujours?

S.L.: Je viens pour prendre du plaisir avant

tout et obtenir le meilleur résultat possible. Je vais découvrir des spéciales que les autres connaissent depuis l'an dernier. En performance, je ne sais pas exactement où se situe la DS3 par rapport à ses rivales et ma position de départ ne sera pas avantageuse.

L'AJ: À propos des ordres de passage, votre avis sur le nouveau règlement qui impose au leader du championnat d'ouvrir la route pendant deux jours: bon ou mauvais?

S.L.: C'est une ânerie. Sur les rallyes terre, en particulier certains comme le Mexique, celui qui part en premier n'a aucune chance de gagner parce qu'il balaie les chemins pendant deux jours pour les autres. En principe, le rallye est un sport dans lequel on se bat à armes égales et le meilleur doit s'imposer. Mettre un handicap au plus fort, juste pour pouvoir montrer au public que ce n'est pas toujours le même qui gagne, sportivement, c'est nul.

L'AJ: Le reste de votre saison sera consacré au WTCC avec Citroën. Dans quel état d'esprit aborderez-vous cette deuxième année?

S.L.: Ce sera difficile de me considérer comme favori. Je suis dans la même équipe que les deux meilleurs pilotes du championnat mais je pense avoir progressé. J'espère que mon expérience accumulée en 2014 me permettra de me battre devant. Mais pas sûr que ce soit suffisant face au quart de siècle – ou plus – de courses en circuits de mes équipiers. Par exemple, Yvan Muller, en comptant ses débuts en karting, court depuis trente-neuf ans en peloton!

L'AJ: Dans quels domaines estimez-vous avoir progressé?

S.L.: Sur le dosage. En début de saison, je me suis montré un peu trop agressif, ensuite, je ne l'étais plus assez. Il faut trouver ses marques. Savoir attaquer au bon moment. Je pense avoir aussi une meilleure connaissance des circuits. Mais avec le simulateur, aujourd'hui, ce n'est plus vraiment un avantage.

L'AJ: Pensez-vous que la Citroën C-Elysée dominera en 2015 comme l'an dernier?

S.L.: Difficile à dire. Honda devrait avoir beaucoup roulé cet hiver, plus que nous en tout cas, et nous aurons aussi le maximum de lest selon le règlement. Lada aussi a l'air d'avoir bien progressé, ils ont même gagné une manche à Macao pour la fin de la saison. Donc pour l'instant, *wait and see...*



Sébastien Ogier (Volkswagen Polo), double champion du monde en titre, est le favori de ce Monte Carlo 2015.

MC KLEIN/VW MOTORSPORT

AU BANC D'ESSAI



MINI SPECIAL

En avril 1977, L'Auto-Journal essayait la

MINI SPECIAL

Née en 1959, l'inoxydable Mini a su rester dans le coup en multipliant, année après année, les séries spéciales et en apportant quelques améliorations techniques. C'est le cas de cette Special à la cylindrée accrue et à la présentation plus flatteuse. De quoi lui permettre de conserver ses fidèles... *Par Bernard Carat (1977) / Thomas Riaud (2014)*



Extraits...

"Sans approcher le record de la vieille Volkswagen, la Mini a déjà été fabriquée à plus de 4 millions d'exemplaires en dix-huit ans. Tout comme la voiture allemande, elle a aussi donné son nom à une marque à part entière, au sein du groupe Leyland."

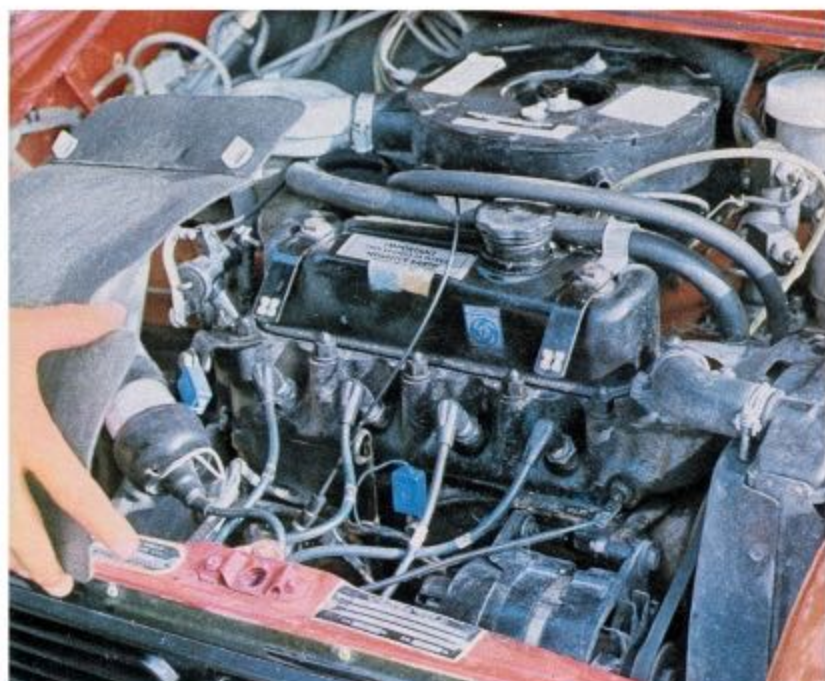
"La Mini connaît un succès durable, à mettre à l'actif de son créateur Alec Issigonis, mais cette longévité est-elle un brevet de qualité?"

"La Mini Special se caractérise par un moteur de 1 100 cm³ et par un équipement soigné, mais elle ne bénéficie d'aucune retouche de carrosserie, si ce n'est un toit recouvert de vinyle et des enjoliveurs de roues façon sport."

"La qualité essentielle de la Mini demeure son excellent rapport longueur/habitabilité, puisqu'en 3 m hors tout, elle accueille 4 personnes."

"La Mini a été la première « traction avant » à moteur transversal et son capot est toujours le plus court. Personne n'a fait mieux, mais en contrepartie son coffre à bagages est des plus limité."

"Les pare-chocs sont trop bas et ne protègent rien, gênant pour une voiture destinée à rouler en ville."



Ce 1 098 cm³ de 42 ch est positionné transversalement afin d'optimiser le rapport encombrement habitabilité. Une recette qui fait toujours école!



Le radiateur et le ventilateur à pales multiples, assez sonore, sont également placés transversalement.



Le carburateur à buse variable semi-inversé est coiffé par le filtre à air annulaire.



Distinction particulière de la Mini Special: sa calandre est en noir mat.



On apprécie le volume disponible, compte tenu du gabarit de la voiture. Les sièges sont bien rembourrés et recouverts de velours.



La place à l'arrière reste honnête et on apprécie les petits rangements dissimulés sous la banquette.



Le tableau de bord a gardé son style ancien avec un cadran rond au centre entouré d'un thermomètre d'eau et d'un manomètre d'huile.



Le coffre, déjà petit et peu accessible, se trouve également encombré par la roue de secours, le réservoir et la batterie.

Extraits...

QUALITÉS

COURTE ET MANIABLE

"La direction très directe est à crémaillère avec 2,75 tours d'une butée à l'autre, et un diamètre de braquage peu important. Bien sûr, en ville, la conduite est amusante: c'est dans les encombrements que la Mini a acquis sa réputation."

PRIX INTÉRESSANT

"En dehors de sa faible longueur, la Mini aligne un autre atout de taille, un prix défiant toute concurrence."

BONNES PERFORMANCES

"Nous avons atteint sur l'anneau de Montlhéry la vitesse de 134 km/h, soit une allure que l'on peut qualifier de suffisante."

DÉFAUTS

PAS DE SUSPENSION

"Que dire du confort sinon qu'il est vraiment déficient pour des trajets dépassant une heure ou deux de conduite. Dès que le revêtement n'est plus parfait, la suspension n'apporte qu'une succession de coups de raquette."

BEAUCOUP TROP DE BRUIT

"Le niveau sonore est tout aussi pénible puisque le moteur devient très bruyant dès que la vitesse augmente, et bien vite la transmission ou le ventilateur se mettent à siffler."

FREINAGE INSUFFISANT

"Sur route, les freins sont à utiliser avec précaution car ils résistent mal à l'échauffement et on note des blocages de roues qui compromettent la stabilité. Il convient donc d'adopter une allure prudente en montagne: à chaud, nous avons relevé une distance d'arrêt supérieure à 100 m à 100 km/h!"



La Mini s'équipe de deux rétroviseurs chromés et galbés.



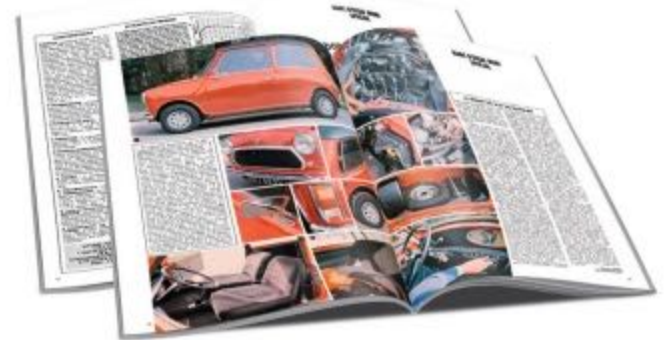
Les vitres arrière sont articulées pour s'ouvrir légèrement.



Les feux arrière, plus gros que sur les premiers millésimes, comportent des feux de recul.



Ces roues de 10 pouces, un record mondial, sont pourvues d'enjoliveur imitant très bien l'aluminium.



Extraits...

"Tout a été dit sur la tenue de route de ces voitures qui sont dotées d'une très bonne stabilité grâce à un centre de gravité très bas et à la fermeté de la suspension. En virage, il faut lui faire confiance, quels que soient l'état de la route et les conditions atmosphériques."

"Le volant trop vertical donne une position de conduite peu rationnelle mais les sièges de la Special en tissu sont assez bien rembourrés et surtout leur dossier est réglable."

"L'équipement de série comprend un pare-brise en verre feuilleté, une lunette dégivrante, des ceintures à enrouleur, un essuie-glace à 2 vitesses avec lave-glace électrique."

"La Mini continue de bénéficier d'une cote d'amour indéniable, surtout auprès des conductrices..."

"L'essai d'une Mini est une suite de déceptions jusqu'au moment où l'on peut se garer dans un « mouchoir », là où presque aucune autre voiture ne rentrerait."



Vu d'aujourd'hui

Lorsqu'en 2001, BMW a judicieusement remis au goût du jour la Mini, plus personne ne voulait entendre parler de l'ancienne. Pourtant, cette géniale petite voiture a tout d'une grande ! Outre le fait qu'elle ait pu s'imposer deux fois au Monte-Carlo en version Cooper, la Mini originelle a "juste" posé les bases de la citadine moderne, avec son moteur avant transversal. Aujourd'hui, l'actuelle Mini est devenue une marque à part entière, et l'ancienne fait la joie des collectionneurs !

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!**

Jacques Halleman nous parle de son **FIAT DOBLO 2.0 MJT 135**

Acheté d'occasion (avril 2010, 40 km) en décembre 2010

44000 km parcourus, consommation moyenne: 6,4 l/100 km



SES RÉVISIONS

Révision totale (vidange, filtres) à 25 000 km: 417 €.

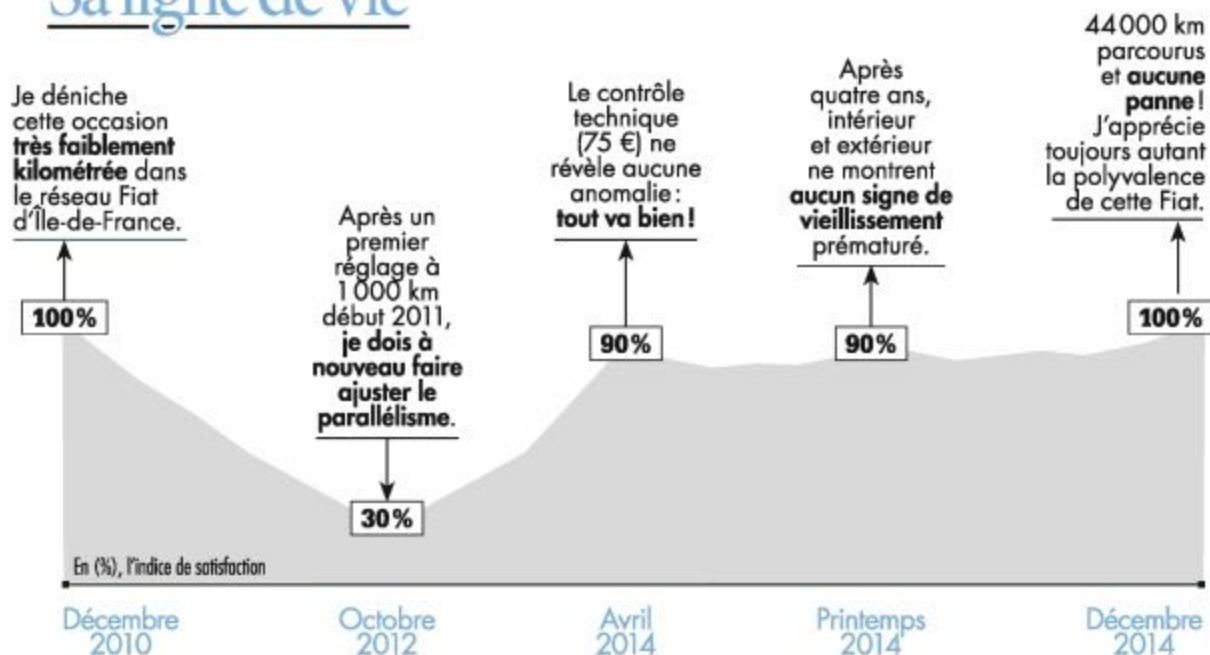
SON ENTRETIEN

Coquille de rétro droit (2011): 89 €
Essuie-glaces (2012 et 2014): 30 €
Housses de sièges sur mesure (2010): 199 €.

“J'en suis très satisfait et j'espère le rester encore un bon moment !”

“Je n'ai pas de problèmes avec mon Doblo 2.0 MultiJet 135 ch. Il est d'avril 2010 et j'ai à ce jour parcouru près de 45 000 km à son volant. J'ai renouvelé les pneus avant à 27 000 km. Ils pouvaient encore rouler mais, par sécurité, j'ai fait le changement un peu avant d'arriver aux témoins d'usure. Cette voiture affiche une bonne tenue de route, elle se révèle confortable, spacieuse avec un très grand coffre, elle est facile à mener sur les longs trajets et sa consommation moyenne s'établit à environ 6,4 l aux 100 km. Elle se conduit facilement et son insonorisation reste convenable pour un véhicule de ce type. Si un jour, je décide de remplacer cette auto, il est probable que j'en reprendrai une du même type. De mon point de vue, sa finition égale certaines françaises.”

Sa ligne de vie



aj L'avis de Brice Perrin



Le physique de cet engin suffit à me rebuter mais Jacques a bien cerné ses qualités: spacieux, confortable et facile au quotidien, le Doblo exécute ses tâches avec constance et sans montrer de faiblesse. Toutes les autos – à commencer par ma bête Clio – ne peuvent pas en dire autant. Il a raison d'être satisfait.

Patrick Gomes nous parle de son

OPEL INSIGNIA 2.0 CDTI 160 COSMO PACK

Achetée neuve en mars 2009

98 000 km parcourus



"Fuite de la pompe à eau en mai, elle a été remplacée avec la distribution pour environ 900 € - l'extension de garantie a tout pris en charge. Je fais la révision tous les ans en alternant l'intermédiaire (290 €) et la complète (350/400 €). Depuis deux ans, je la fais au Portugal chez Opel et j'économise à peu près 100 € par rapport à la France. Les pneus en 20 pouces coûtent 220 € hors pose, je les change

tous les deux ans à l'avant; à l'arrière, ils ont duré 78 000 km. L'ensemble vieillit plutôt bien mais, dans l'habitacle, le cuir est légèrement froissé sur les bords des assises. En ville, la conso reste élevée (9 à 10 l/100 km) mais sur autoroute, elle ne dépasse pas 6 l/100."

Coup de gueule

"Sur mon Scénic III de novembre 2009 (49 800 km), le similicuir s'est déchiré sur le côté droit des deux sièges avant. Et je ne pèse que 75 kg..."

Didier Cabit



ÇA VOUS EST ARRIVÉ... CHEZ AUDI

"Client Audi (deux Q7 et une A3 cabriolet), je voulais acheter une A8 hybride. Eh bien, ce n'est pas faisable! En effet, il est impossible de faire un essai de ce modèle. On me conseille donc vivement de me tourner vers BMW ou Mercedes si je souhaite un véhicule haut de gamme de plus de 110 000 €. En tant que chef d'entreprise, je suis béat devant tant de professionnalisme! Certes, les Audi se vendent quasiment d'elles-mêmes mais là, on tombe dans le paranormal!"

Pierre Daniel

Stéphane Genthon nous parle de sa **PEUGEOT 207 CC HDi 112 FÉLINE**

Achetée neuve en juin 2014

6 000 km parcourus

"J'ai revendu ma Clio IV et suis revenu à mes premières amours avec cette 207 CC. C'est un bonheur au quotidien: agrément de conduite, consommation raisonnable, confort, habitacle remarquablement isolé, équipement complet et, surtout, une finition, malgré l'âge du véhicule, qui n'a rien à envier aux dernières productions de la marque au losange. Juste un bémol: le système audio/GPS est lent et l'affichage des cartes désuet. Sinon, rien à dire sur la qualité du son. Et Peugeot a abandonné le pommeau en aluminium, qui est insupportable: glacé en hiver et bouillant en été!"



Vos problèmes, nos solutions

Par Thierry Emptas et Georges Dartois

Panne non réparée. Quel recours?

Notre Multivan VW, acheté d'occasion en août 2013, a toujours été entretenu en concession. Après une perte de puissance (turbo changé, 1 920 €), le défaut subsiste et le voyant moteur est désormais allumé! Le garage nous annonce (par téléphone) qu'il faut changer le filtre à particules pour un montant exorbitant de 3 000 €! Que pouvons-nous faire?

M. et M^{me} Bonneau, e-mail

Il est clair qu'il y a eu une erreur de diagnostic, mais le garagiste est tenu à une obligation de résultat. Si vos requêtes restent sans réponse, faites intervenir l'assistance juridique de votre assurance.

Conduite d'un scooter à 3 roues

Puis-je conduire un scooter à trois roues de plus de 125 cm³ avec un simple permis B?

Gérard Lorrin, e-mail

Vous devez être titulaire du permis B depuis au moins deux ans, être âgé de 21 ans et avoir suivi une formation pratique de 7 heures (sauf si vous pouvez justifier d'une pratique de la conduite d'une moto au cours des cinq dernières années.)

Rétro gauche obligatoire?

J'ai été arrêté au volant de mon ancienne pour défaut de rétroviseur gauche. Que dit la loi?

Vincent Dumontier, e-mail

Le rétroviseur gauche est obligatoire depuis juillet 1972. Si votre voiture est antérieure à cette date, vous n'êtes pas obligé d'en avoir un mais il serait plus prudent d'en installer un.

Vos autos nous intéressent

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

Vous avez un problème?

Envoyez votre courrier à:
autojournal@mondadori.fr



C. CHOULOT

Le chef des essais VOUS RÉPOND...

Par Guy L'Hospital et Brice Perrin

UN MALUS EN CADEAU

J'envisage de céder à mon fils et à mon épouse mes deux voitures, qui rejettent respectivement 208 g/km et 159 g/km de CO₂. Doivent-ils prévoir de payer un malus lors de l'immatriculation à leur nom respectif et, si oui, quel en sera le montant ?

Raymond Weertz, e-mail

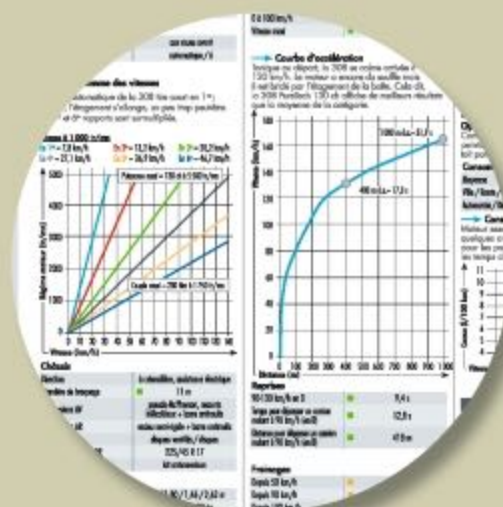
Concernant le modèle qui rejette 159 g/km, il n'y a aucune taxe à prévoir, à l'exception du montant de la carte grise (tarif du CV dépendant de la préfecture où vous désirez faire l'immatriculation), le malus écologique n'étant dû qu'une seule fois au moment de l'achat. Pour l'autre voiture, qui rejette 208 g/km, il faut prévoir d'acquitter la taxe sur les véhicules polluants de 16 € (200 g/km x 0 € + 8 g/km x 2 €). Pas méchant !

SUPER, LES COURBES DE CONSO !

J'apprécie que vous donniez les diagrammes des vitesses ainsi que les courbes d'accélération et de consommation. Pensez-vous réaliser un essai de Peugeot 308 1.6 THP 155 en intégrant ces nouvelles données ?

Jean Albert, e-mail

Les mesures et le calcul de ces nouveaux tests réclament du temps. Nous nous efforçons de les proposer le plus possible mais je ne peux pas vous assurer que nous pourrions les donner sur la 308 1.6 THP 155.



Les courbes que nous publions sont de précieuses informations.

UNE REMPLAÇANTE POUR MA TWINGO

Pour remplacer ma Renault Twingo de 1999, je recherche une voiture de moins de 3,80 m, 5 portes, de préférence essence, pour faire de la ville et un peu de voies rapides, donc pas trop bruyante. Avec un budget d'environ 7000 €, quels modèles me conseilleriez-vous en occasion récente ?

Xavier Bruneau, e-mail

Ce budget devrait vous permettre de choisir une minicadine avec peu de kilomètres au compteur.

Selon vos critères, mes préférées sont : Peugeot 108, Citroën C1 ou encore Hyundai i10, la seule homologuée en 5 places.

Peugeot 108



CLÉMENT CHOULOT

FIABLE, LA S TRONIC 7 ?

Que pensez-vous de la boîte S tronic 7 sur une Audi A3 Sportback 1.4 COD (coupure automatique des cylindres) ? Est-elle fiable ? Que nécessite-t-elle comme entretien ? **Claude Denis, e-mail**

S'il est vrai que la S tronic 7 a connu quelques soucis d'embrayage au début, les choses sont, depuis, rentrées dans l'ordre. L'entretien est limité au strict minimum grâce à son embrayage à carter sec qui n'impose pas de vidange. Le remplacement des disques d'embrayage dépend de la conduite et de l'utilisation mais ils sont dimensionnés pour dépasser largement les 100 000 km.



Audi S tronic 7

RÉSERVOIR ET AUTONOMIE

Je m'étonne que vous ne mentionniez presque jamais la contenance du réservoir des véhicules que vous présentez. Vu que la consommation est à chaque fois indiquée, il me semble important de pouvoir faire un rapide calcul afin de connaître l'autonomie de chaque véhicule. **Alvaro Piano, e-mail**

Nous mentionnons la capacité du réservoir ainsi que l'autonomie dans les fiches techniques de tous nos essais, face-à-face et comparatifs. Seule exception : certains dossiers thématiques où la consommation n'est pas un thème central. Vous trouverez ces deux informations dans la partie "consommations" de nos fiches.

JUSQU'AU 22 MARS, L'EXPOSITION BE A LEGEND

Lionnes de légende

L'espace Peugeot Avenue, situé 136, avenue des Champs-Élysées à Paris, vous invite à découvrir des modèles de légende : l'immanquable Peugeot 205 GTi (accompagnée de sa petite sœur la 208 GTi 30th), la spectaculaire 208 T16 Pikes Peak ou encore l'impressionnante 2008 DKR engagée au Dakar. Une galerie de photos complète l'expo, dont l'entrée est libre.



DU 4 AU 8 FÉVRIER, 40^e ÉDITION DE RÉTROMOBILE

Un classique pour les classiques

La qualité de ce Salon augmente aussi vite que le prix du ticket d'entrée – il est cette année à 16 € ! Mais Rétromobile est une valeur sûre : plateau exceptionnel, plus de 500 voitures à admirer cette année et la vente aux enchères organisée par Artcurial promet son lot de surprises... Rendez-vous au parc des expositions de la porte de Versailles à Paris dès le 4 février !

www.retromobile.com

BIBLIO Tout un cinéma !

Attention, ce petit livre est une pépite ! Vous y découvrirez des films rares, des téléfilms improbables, des dessins animés inconnus et de précieux documentaires, présentés avec talent et humour, judicieusement classés par catégorie avec, en tête de description, un flashcode permettant d'accéder à chaque bande-annonce. **Moteur ! L'Anthologie du sport auto au cinéma**, par Alexandre Penigout, éd. Culturacing, 134 p., 21,85 € (4,99 € au format numérique).



Focus
aj

Ne ratez pas l'occasion d'admirer des concepts uniques et spectaculaires, comme le Volkswagen XLI ci-dessous, au pied du dôme des Invalides.



DU 28 JANVIER AU 1^{er} FÉVRIER, EXPOSITION DE CONCEPT CARS

Les plus belles aux Invalides

D'anecdote, le Festival automobile est devenu incontournable : chaque année, il réunit la fine fleur des concept cars pour une exposition étonnante qui permet de contempler au plus près ces engins spectaculaires et uniques... et d'en découvrir de nouveaux. Ça se passe à Paris, à l'Hôtel des Invalides, et l'entrée est à 12 €.

www.festivalautomobile.com

Par Brice Perrin



L'occasion

LEXUS RX 450h

Préférez l'occasion plutôt que le neuf

La nouveauté

LEXUS NX 300h



Confortable, doux et silencieux, le NX 300h fait merveille en ville. Mais avouez qu'un chèque de près de 50 000 € pour une citadine – qui plus est encombrante ! –, c'est un peu fort. Car sur route et autoroute, ce SUV hybride inflige une sonorité quelconque, des performances médiocres et une ergonomie qui a deux décennies de retard. En face, un RX 450h apparaît plus cohérent : il offre 50 % de puissance supplémentaire, consomme à peine plus, ses performances sont un (gros) cran au-dessus, son habitacle et son coffre offrent plus de place... Et vous trouverez sans peine plusieurs dizaines de modèles (en 2 ou 4 roues motrices) dans les petites annonces en occasion récente. Vous vous en doutez, notre choix est fait !

EN RÉSUMÉ

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

CONDUITE / DIMENS. / TECHNIQUE / BUDGET

L'occasion	La nouveauté
LEXUS RX 450h 4WD Luxe	LEXUS NX 300h 4WD Luxe
49 000 €*	48 890 €
–	0 €
8,3 l/100 km	8 l/100 km
299 ch (puissance cumulée)	197 ch (puissance cumulée)
317 Nm à 4 800 tr/mn	210 Nm à 4 200 tr/mn
Moteur V6 + 2 moteurs élec.	4 cyl. en ligne + 2 moteurs élec.
4,77 / 1,89 / 1,69 / 2,74 m	4,63 / 1,85 / 1,65 / 2,66 m
510 dm ³	462 dm ³
29,4 s	31,3 s
6,4 s	9,3 s

*Année 2013, 25 000 km au compteur.

IN

Un régulateur qui s'adapte



CHRISTIAN MARTIN

Le régulateur adaptatif du BMW Active Tourer peut devenir à la demande un simple régulateur de vitesse, sans contrôler la distance: pratique dans certaines circonstances.

OUT

Commodos pour commando



La Nissan Pulsar ne se destine pas uniquement aux amateurs de culturisme. Alors, pourquoi avoir doté cette compacte de commodos aussi durs à actionner?

Et pourquoi pas l'essence ? FIAT PANDA 4X4 CROSS



TANTOINE/ACE-TEAM

	ESSENCE	DIESEL
	0.9 TwinAir 90	1.3 Multijet 80
Prix (à partir de)	18 440 €	19 540 €
Conso. moyenne.	4,9 l/100 km	4,7 l/100 km
Bonus / malus	0 €	0 €
Puissance maxi	90 ch à 5 500 tr/mn	80 ch à 4 000 tr/mn
Couple maxi	145 Nm à 1 900 tr/mn	190 Nm à 1 500 tr/mn
Type moteur	2 cyl. en ligne, turbo	4 cyl. en ligne, turbo
0 à 100 km/h	12 s	14,3 s
90/130 km/h en 4 ^e	NC	19,7 s*

CONDUITE / TECHNIQUE / BUDGET

*Mesure L'Auto-Journal.

En devenant "Cross", la petite Panda 4x4 améliore encore ses performances en tout-terrain grâce à une garde au sol rehaussée. Elle est proposée avec deux moteurs, dont un diesel qui offre un couple supérieur et disponible plus tôt par rapport au bloc essence. Il paraît donc plus pertinent sur le papier, sauf que...

VERDICT

Elle ne coûte que 1 100 € de plus que la version essence, mais la Cross diesel consomme à peine moins. Résultat: il faut parcourir 105 000 km avant d'avoir rentabilisé ce surcoût! Et ce diesel n'est pas aussi vigoureux que sa valeur de couple le promet. La version TwinAir est donc préférable.



ÇA VIENT DE SORTIR

L'appli de la Sécurité routière simple et utile

Initiée par la préfecture des Côtes-d'Armor et récemment mise à jour, l'application de Sécurité routière APPSR ne s'encombre pas de discours moralisateurs et de menaces stériles: elle met simplement à votre disposition les numéros d'urgence, les conseils de premiers secours et des outils pour mesurer facilement et rapidement vos distances d'arrêt en fonction des circonstances et des conditions climatiques, ou votre taux d'alcoolémie.

Notre avis ★★★★★

Discrète, cette application prend peu de place mais elle est instructive et peut s'avérer utile sur la route – ou avant de l'emprunter. Elle est gratuite, vous n'avez donc aucun prétexte pour ne pas l'essayer!

PRIX	gratuit
TAILLE	2 Mo
DISPONIBILITÉ	Android
LANGUE	français
MISE À JOUR	novembre 2014

Le top 3 de la quinzaine

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

LES PLUS BEAUX FEUX DE JOUR

1 BMW i8

Première voiture équipée de phares laser, la BMW n'en oublie pas de soigner ses feux de jour, qui soulignent ses optiques innovantes.



G.SCHMEID

2 Nissan Qashqai

Parfaitement intégré à la face avant du nouveau SUV Nissan, l'éclairage diurne lui confère par ailleurs une signature lumineuse unique.



TIBO

Audi Q7

Audi a toujours su associer parfaitement les LED de l'éclairage diurne à ses projecteurs. Le tout nouveau Q7 confirme cette règle.



3

Quelle Opel Adam choisir ?

Par Pascal Richard **Photos** Yann Lefebvre

Après deux ans de carrière, l'Adam fait évoluer sa gamme avec de nouvelles versions et de nouveaux moteurs. Par conséquent, un petit état des lieux s'impose !

Apparue en 2012, l'Adam fait partie de la catégorie des minicitadines. Jusqu'ici, pour séduire, elle misait sur sa bonne bouille et des possibilités de personnalisation (extérieure comme intérieure) quasi infinies. Un parti pris défendable mais a priori insuffisant, puisqu'en France, la petite Opel peine à s'imposer. Toutefois, l'Adam n'a pas dit son dernier mot. Ainsi, pour relancer sa carrière, elle mise à la fois sur de nouveaux moteurs, dont un 3 cylindres turbo (115 ch) et une version "aventurière" baptisée Adam Rocks. Dans quelques mois, l'Adam S, forte de 150 ch, viendra compléter la gamme. En revanche, toujours pas de diesel, mais il faut souligner que, dans cette catégorie, la demande pour ce type de motorisation est très faible. Ainsi enrichie, la famille Adam compte pas moins d'une dizaine de déclinaisons qui, toutes, possèdent une forte personnalité. Un trait de caractère encore accentué par le fait que les finitions du cœur de gamme (Jam, Glam, Slam) jouent toutes une partition différente au niveau de la présentation, faisant ainsi de l'Adam une voiture aux multiples facettes. Reste maintenant à trouver celle qui dispose des arguments les plus pertinents.

LA GAMME

	Moteurs/Prix	Adam	Jam	Glam	Slam	S	Rocks	Bonus/ malus écologique
Essence	1.2 Twinport 70 ch	10 990 €	13 640 €	—	—	—	—	0 €
	1.4 Twinport 87 ch	—	14 350 €	15 500 €	15 900 €	—	17 450 €	0 €
	1.0 ECOTEC 115 ch	—	—	17 700 €	18 100 €	—	19 650 €	0 €
	1.4 Turbo 150 ch	—	—	—	—	18 900 €* à partir de la fin du mois de mars.	—	0 €

*L'Adam S sera livrable à partir de la fin du mois de mars.



Tonique en ville, agréable sur route, c'est sans la moindre difficulté que le nouveau 3 cylindres s'impose.





LES MOTEURS

ESSENCE

1.2 Twinport 70 ch

Ce petit 4 cylindres est taillé pour la ville. Sur ce terrain, il se comporte honorablement. Sur route, ses ambitions sont en revanche plus limitées et il faudra s'armer de patience si la topographie du terrain n'y met pas du sien !

1.4 Twinport 87 ch

Plus de cylindrée, une puissance correcte pour une voiture de ce format, il n'en faut pas plus pour que l'Adam affiche, avec cette motorisation, des prestations correctes avec à la clé une bien meilleure polyvalence d'utilisation. Ainsi, même si elles sont encore un peu justes, les relances sont bien meilleures, tandis qu'en ville, l'Adam fait preuve d'une belle vivacité. On regrettera néanmoins que la consommation ne soit pas plus raisonnable puisque nous avons relevé une

moyenne de 7,2 l aux 100 km, ce qui, au vu des performances, est un peu élevé.

1.0 ECOTEC 115 ch

Ce petit 3 cylindres turbo représente l'une des nouveautés de la gamme. Sur le plan technique, ce bloc ne manque de rien puisqu'on trouve un turbo donc, mais aussi une injection directe et une distribution variable. Tous ces raffinements permettent à ce moteur de revendiquer de bonnes prestations et d'offrir un bel agrément d'utilisation sur tous les terrains.

1.4 Turbo 150 ch

Ce bloc sera réservé à l'Adam S, la sportive de la gamme, qui apparaîtra d'ici fin mars. Pour l'heure, Opel annonce des performances intéressantes puisque l'on nous parle d'un 0 à 100 km/h réalisé en 8,5 s. Vu le gabarit et la puissance de la bête, ce chiffre n'a rien d'improbable !

Équipée du moteur 1.0 ECOTEC, la petite Opel Adam peut sans peine s'éloigner des centres-ville.

La meilleure mécanique 1.0 ECOTEC 115 ch

Victoire nette et sans bavure pour le tout nouveau 3 cylindres turbo. Mais y a-t-il véritablement eu match ? Non, pas vraiment. À la limite, si vous êtes un citadin pur et dur, le 1.2 Twinport pourrait faire l'affaire, mais en termes d'agrément de conduite, y compris en ville, on est tout de même assez loin des prestations proposées par le 1.0 ECOTEC. Quant au 1.4 Turbo de 150 ch, il sera réservé à l'Adam S et donc aux conducteurs sportifs, et à eux seuls.

Petite auto, petit coffre : celui de l'Adam ne propose pas plus de 185 dm³, un peu juste pour les soldes !



LES TRANSMISSIONS



MANUELLE

L'Adam propose deux types de boîtes de vitesses. Sur les modèles 1.2 et 1.4 Twinport, on trouve une transmission à 5 rapports qui manque de douceur et qui accroche un peu. Son étagement, trop long, ne facilite pas le travail des moteurs lors des relances. À partir du 1.0 ECOTEC, l'Adam a droit à un 6^e rapport qui améliore les choses en relances comme en consommation.

AUTOMATIQUE

Aussi curieux que cela puisse paraître, l'Adam, pourtant destinée à une utilisation urbaine, ne propose pas (encore ?) de transmission automatique. Espérons que l'arrivée du nouveau moteur 1.0 ECOTEC va faire évoluer les choses.

Dimensions (Longueur / largeur / hauteur / empattement) : 3,70 / 1,72 / 1,48 / 2,31 m

Dimensions Adam Rocks
(Longueur / largeur / hauteur / empattement) : 3,74 / 1,72 / 1,49 / 2,31 m

MOTEURS ESSENCE

	1.2 Twinport 70 ch*	1.4 Twinport 87 ch	1.0 ECOTEC 115 ch	1.4 Turbo 150 ch*
Puissance maxi (ch à tr/mn)	70 à 5 600	87 à 6 000	115 à 5 000	150 ch
Couple maxi (Nm à tr/mn)	115 à 4 000	130 à 4 000	170 à 1 800	220 à 2 750
Performances				
Vitesse maxi (km/h)*	165	169	182	210
Accélération 0-100 km/h (s)	14,9	12,1	10,7	8,5
Reprise 90-130 km/h en 4 ^e (s)	NC	13,2	10,4	NC
Budget				
Consommation moyenne (l/100 km)	5,3	7,2	6,9	NC

*Données constructeur

NB : les chiffres du 1.0 ECOTEC ont été réalisés avec l'Adam Rocks.

LES FINITIONS

Adam

En finition d'entrée de gamme, la petite Opel ne joue pas la carte du dénuement, surtout pas pour tout ce qui touche à la sécurité (6 airbags). Côté pratique, on note la présence sur la direction de la fonction City (surassistance) qui permet d'effectuer des manœuvres sans avoir à fournir le moindre effort.

Jam

Ici entrent en lice sur l'Adam la climatisation manuelle, l'ordinateur bord, le régulateur de vitesse... et le volant ajustable dans les deux plans. Passer de la finition Adam à la finition Jam implique un surcoût de 2 650 €.

Glam

Arrivé à ce niveau de gamme, la climatisation devient automatique et l'Adam se dote d'un toit en verre (fixe). Le système multimédia IntelliLink (voir chapitre options) est également de la partie.

L'exécution Glam est facturée 1 150 € de plus que la Jam.

Slam

Plus de toit en verre ici (option, 550 €) mais un châssis sport, des jantes alliage de 17 pouces au lieu de 16, une sellerie spécifique: la finition devient plus sportive. Comptez 400 € supplémentaires.

Rocks

Garde au sol rehaussée de 15 mm, présentation plus "baroudeuse", l'Adam Rocks adopte un look de SUV. Question équipement, on n'est pas loin de la finition Glam.

S

La dotation d'équipement de la plus sportive des Adam n'est pas encore fixée mais on sait déjà qu'elle aura droit à des jantes de 17 pouces, une lame sous le bouclier avant, des élargisseurs d'ailes et un becquet arrière. Des sièges Recaro seront disponibles en option à 1 300 €.

LES ÉQUIPEMENTS

Équipements communs à toutes les versions

6 airbags, autoradio avec prise auxiliaire, banquette arrière fractionnable, condamnation centralisée avec télécommande, mode City (surassistance de la direction pour faciliter les manœuvres), rétroviseurs à réglages électriques, sièges avant ajustables en hauteur, vitres avant électriques.

Équipements/Options	Adam	Jam	Glam	Slam	Rocks
Autoradio avec lecteur de CD + prise USB	450 €	série	série	série	série
Climatisation manuelle/automatique	1 000 €/—	série/400 €	—/série	—/série	série/400 €
Connexion Bluetooth	—	série	série	série	série
Ordinateur de bord	—	série	série	série	série
Régulateur de vitesse	—	série	série	série	série
Toit découvrable en toile	—	—	—	—	série
Toit en verre fixe	—	550 €	série	550 €	—
Volant cuir réglable dans les deux plans	—	série	série	série	série

*NB : les spécifications d'équipements de la version S seront connues ultérieurement.

LES PRINCIPALES OPTIONS

Aide au stationnement (de 300 à 500 €)

Elle n'est pas grande, l'Adam (3,70 m), mais elle est appelée à circuler, et donc à stationner, principalement en ville. Alors on se dit qu'un petit coup de main pour les créneaux ne serait pas totalement superflu. Comptez 300 € pour le radar de stationnement arrière et 200 € de plus si vous souhaitez également avoir un radar à l'avant. Dans ce cas, Opel ajoute la détection de la place, les rétroviseurs dégivrants et la détection des angles morts. Cette option est indisponible sur la finition Adam.

Conseillé par L'Auto-Journal (surtout le pack à 500 €)

IntelliLink (300 €)

Grâce à ce système, vous pouvez connecter votre smartphone (iPhone ou Android) sur l'ensemble multimédia de l'Adam et piloter via l'écran tactile de 7 pouces nombre d'applications telles que BringGo pour la navigation, TuneIn pour la musique ou Stitcher pour télécharger des podcasts. À noter qu'Opel propose en complément le FlexDock (150 €), qui vous permettra de transférer vos données (fichier mp3 par exemple) mais aussi de recharger votre téléphone.

Conseillé par L'Auto-Journal



À bord, la présentation est agréable et, surtout, les possibilités de personnalisation sont quasi infinies.

La meilleure finition GLAM

D'emblée, nous avons écarté la finition d'entrée de gamme, trop sage, et la S, réservée à la version la plus sportive. Restaient donc la Jam, la Glam, la Slam et la Rocks. Si cette dernière ne manque pas de charme, elle manque en revanche de mesure côté tarif ! Sur ce point, la Jam est bien placée mais, pour un surcoût encore acceptable (1 150 €), nous préférons opter pour la Glam, qui bénéficie du toit en verre et de la clim automatique. La Slam troque le toit en verre contre des accastillages sportifs pas vraiment indispensables.

GERHARD GRAEF



Comme une grande, l'Adam est équipée d'un ensemble multimédia abouti qui se connecte à votre smartphone.





Un ciel constellé d'étoiles ! L'Adam le propose contre une rallonge de 400 € !



Les places arrière ne sont pas inexploitable mais elles sont surtout là en dépannage.



L'Opel présente une large palette de couleurs qui concernent la carrosserie, le toit mais aussi les jantes !

FlexFix (700 €)

Derrière ce mot mystérieux se cache un très intelligent porte-vélo caché dans le bouclier arrière. Ce dernier, coulissant, permet de transporter un vélo (de moins de 30 kg). En accessoire (236 €), on trouve une extension qui permet d'accueillir un second vélo (de moins de 20 kg).

Conseillé par L'Auto-Journal

Ciel de toit personnalisé (de 100 à 400 €)

Rouler sous un ciel constellé d'étoiles... c'est possible avec l'Adam ! Un ciel de toit incrusté de 64 LED existe en option... Amusant mais pas donné (400 €). Plus classique, on trouve aussi des ciels de toit imprimés de motifs (nuages, damier bleu, damier noir) facturés 10 €.

Conseillé par L'Auto-Journal

Pack Color (de 300 à 1 000 €)

Proposés sur l'ensemble des finitions, les packs Color comprennent des inserts colorés qui viennent prendre place sur la calandre, les jantes et les coques de rétroviseurs. Suivant les finitions (Jam, Glam ou Slam), les teintes proposées sont différentes. Ce pack peut être associé au toit personnalisé, c'est-à-dire peint d'une autre teinte que la carrosserie, ce qui multiplie encore les possibilités de personnalisation.

Conseillé par L'Auto-Journal

LES TEINTES

Opaque (gratuite)



Rouge "Red'n'Roll"

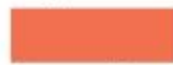


Jaune "James Blonde"

Métallisées et nacrées (470 €)



Gris "The Greyfather"



Orange "Papa don't Peach"



Pourpre "Purple Fiction"



Noir "I'll be Black"



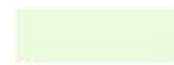
Blanc "Saturday White Fever"



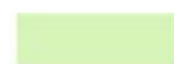
Vert "Greenspotting"



Brun "A Star is Brown"



Vert "Sweet Greens"



Vert "Buzz Lightgreen"



Bleu "Pump up the Blue"

LES JANTES



Enjoliveurs de série sur Adam.



Jantes alliage de série sur Jam.



Jantes alliage de série sur Glam.



Jantes alliage de série sur Slam.



Jantes alliage en option, 200 € sur Jam et Glam.



Jantes alliage en option, 300 € sur Jam.



Jantes alliage en option, 400 € sur Jam et Glam.



Jantes alliage en option, 900 € sur Slam.

NOTRE CHOIX

1.0 ECOTEC GLAM

(17 700 € HORS OPTIONS)

Bonus/malus écologique : 0 €

En accueillant ce nouveau moteur, l'Adam ne fait pas une mauvaise affaire ! Ainsi motorisée, elle gagne en polyvalence et en agrément de conduite. Si les plus aventuriers appré-

cieront la nouvelle version Rocks, nous restons pour notre part convaincus que la finition Glam est celle qui lui va le mieux au teint avec, il va sans dire, une bonne dose de personnalisation.

De génération en génération, la Passat offre des prestations de plus en plus irréfutables. Après le style et le confort, c'est désormais la fiabilité qui atteint un très bon niveau et les soucis importants sont quasi inexistantes.

LES INFOS CLÉS

Essence: à partir de 15 800 €

Diesel: à partir de 10 500 €

Version: ancienne (7^e génération)

Commercialisation: de 2010 à 2014

Restylage: 2010

Carrosserie: 4 portes/break

Modèles en circulation: 56 700

Le style ne change pas énormément par rapport à la précédente génération et la Passat conserve sa ligne équilibrée.



RAPPELS

ÉCLAIRAGE (mars 2014)

Risque de détérioration des filaments des ampoules de feux avant lorsque l'on ferme le capot moteur trop brusquement. Un réglage du capot doit être réalisé.

BOÎTE AUTOMATIQUE (avril 2014)

Sur certaines Passat 1.8 T avec boîte de vitesses automatique (hors DSG), des joints toriques de refroidisseur de transmission non conformes aux spécifications pourraient laisser fuir du liquide de transmission à proximité de surfaces chaudes, avec pour conséquence un risque d'incendie.

ALIMENTATION EN CARBURANT (janvier 2012)

Sur les Passat de 2010 et 2011, risque de fuite de gazole par la rampe haute pression de carburant, en raison d'un matériau défectueux.

VW Passat

1 Moteur essence

Ratés de fonctionnement du moteur 1.4 TSI imposant une mise à jour du logiciel de gestion du moteur.

2 Moteur diesel

Sur les tout premiers modèles 2.0 TDI 140, il existe encore un risque de porosité de la culasse, pouvant entraîner une consommation anormale de liquide de refroidissement et, au pire, une surchauffe moteur. La prise en charge, même partielle, n'est pas systématique. Sur ce même moteur, des soucis d'injecteurs sont fréquents. Vibration du 1.6 TDI 105.

3 Boîte de vitesses

Sur les modèles DSG, l'huile synthétique des boîtes à double embrayage DSG7 DQ200 est remplacée par une huile minérale (dotée d'une viscosité plus élevée). Le premier fluide peut en effet, par réaction chimique, corroder et endommager le système électronique de la transmission. Le phénomène peut se traduire par des problèmes de passages de vitesses.

4 Électronique

Mauvais fonctionnement des commandes au volant. Bluetooth

■ Défaut mineur / ■ Défaut sérieux / ■ Défaut grave



S'il n'y pas grand-chose à reprocher à la finition, c'est l'ambiance un peu tristounette qui est regrettable.

inopérant. Dysfonctionnement du GPS et impossibilité de le remettre à jour. Impose son remplacement. Panne du système de mesure de pression des pneus (capteurs ABS à remplacer). Commande à distance inopérante: changement de la télécommande.

5 Carrosserie

Mauvais fonctionnement de la fermeture du coffre avec soit une impossibilité de l'ouvrir soit de le fermer. Impossibilité d'ouvrir les vitres arrière qui peuvent se déboîter de leur support.

LA GAMME

	Modèles	Puissance moteur (ch)	Dates de vente	Conso. moy (l/100 km)	Notre avis	La cote de L'AJ*	Verdict
Essence	1.4 TSI	122/160	de 09/10 à 12/14	7,4	Si la puissance est suffisante sur le papier, dans la réalité, ce bloc manque de souffle.	à partir de 10 800 €	★★★
	1.8 TSI	160	de 09/10 à 12/14	8	La cylindrée accrue permet à ce 4 cylindres essence d'offrir de meilleures prestations.	à partir de 11 400 €	★★★★
	2.0 TSI	210	de 09/10 à 12/14	9	Un moteur assez gourmand qui ne convient pas forcément à l'usage familial.	à partir de 15 000 €	★★★
	3.6 TFSI	300	de 09/10 à 12/14	10	Une version performante mais exclusive et uniquement proposée en 4 roues motrices.	à partir de 20 000 €	★★★★
Diesel	1.6 TDI	105	de 09/10 à 12/14	6	Le petit diesel est sobre mais il est quand même difficile d'en tirer profit, surtout en charge.	à partir de 11 400 €	★★★
	2.0 TDI	140	de 09/10 à 12/14	6,5	Voilà un diesel quasi parfait pour toutes les situations et qui ne démerite jamais.	à partir de 13 900 €	★★★★
	2.0 TDI	170/177	de 09/10 à 12/14	6,4	Malgré le surcroît de puissance, la consommation de ce bloc reste des plus raisonnables.	à partir de 15 000 €	★★★★

*Retrouvez notre cote détaillée en p. 109.

NOTRE CHOIX

2.0 TDI 140 ch CONFORTLINE

de 2011

(1^{er} prix prospecté: **9 500 €**)
(109 000 km)

Routière confortable et capable d'avaler les kilomètres en apportant un grand confort à ses passagers, la Passat est très agréable avec cette motorisation de 140 ch. En outre, cette version propose une grande polyvalence d'utilisation. Ce moteur est en outre bien adapté à la version break.



LA TECHNIQUE

Moteur / Transmission

Puissance maxi	140 ch à 4 200 tr/mn
Couple maxi	320 Nm à 1 750 tr/mn
Type	4 cylindres en ligne, diesel
Cylindrée / Puissance fiscale	1 968 cm³ / 7 CV
Boîte / nombre de rapports	manuelle / 6

Dimensions / Poids

L/l/h/empattement	4,77 / 1,82 / 1,47 / 2,71 m
Poids / tractable freiné	1 571 kg / 1 800 kg

Châssis

Direction	à crémaillère, assistée
Diamètre de braquage	11,4 m
Suspensions AV/AR	type McPherson / multibras
Freins AV / AR	disques ventilés / disques
Pneumatiques	215/55 R 16
Roue de secours	kit antirevaison

LA CONDUITE

Performances

1 000 m départ arrêté	32,9 s
90-130 km/h en 4 ^e / 5 ^e / 6 ^e	11,4 / 14,3 / 19,4 s
Vitesse maxi	210 km/h
Freinage à 90 / 130 km/h	33 / 68 m

LA VIE À BORD

Habitabilité / Coffre

Longueur aux jambes AR	27 cm
Largeur aux coudes AV / AR	147 / 150 cm
Volume de coffre	609 dm³

LE BUDGET

Assurance*: 800 €

Carte grise**: 233,10 €

Consommations

Moyenne	6,2 l/100 km
Ville / Route / Autoroute	7,1 / 5,6 / 6 l/100 km

Coût de l'entretien (tarifs en euros)

Amortisseurs AV	300 €	Kit de distribution	350 €
Amortisseurs AR	250 €	Embrayage	750 €
Disques AV	210 €	Catalyseur	850 €
Disques AR	150 €	Pneus (1 paire)	280 €
Plaquettes AV	100 €	Feu AV	450 €
Plaquettes AR	80 €	Feu AR	130 €
Filtre à air	30 €	Boudier AV	400 €
Filtre à huile	15 €	Boudier 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 SRK	6	0	19 000	
1.4 TB MultiAir 135 ch S/S Exclusive	6	0	19 900	
1.4 TB MultiAir 135 ch S/S SRK	7	0	20 750	
1.4 TB MultiAir 170 ch S/S Exclusive	7	0	21 650	
1.4 TB MultiAir 170 ch S/S Quadrif. Verde	NC	0	23 400	
1.4 TB MultiAir 170 ch S/S Quadrif. Verde	9	250	23 450	
1.3 JTDm 85 ch S/S Distinctive	5	150	20 050	
1.3 JTDm 85 ch S/S SRK	5	0	20 750	
1.3 JTDm 85 ch S/S Exclusive	5	0	21 650	
1.6 JTDm 120 ch S/S Exclusive	6	0	22 750	

GIULIETTA				
1.4 Tjet 105 ch S/S Impression	6	900	21 090	
1.4 Tjet 120 ch S/S Distinctive	7	900	23 800	
1.4 MultiAir 170 ch S/S Distinctive	9	150	26 800	
1.4 MultiAir 170 ch S/S Distinctive	9	0	28 700	
1.4 MultiAir 170 ch S/S Exclusive	9	150	29 550	
1.4 MultiAir 170 ch S/S Exclusive	9	0	31 450	
1.6 JTDm 105 ch S/S Impression	5	0	24 390	
1.6 JTDm 105 ch S/S Distinctive	5	0	26 250	
1.6 JTDm 105 ch S/S Exclusive	5	0	29 000	
2.0 JTDm 150 ch S/S Distinctive	7	0	28 450	
2.0 JTDm 150 ch S/S Exclusive	7	0	31 200	
2.0 JTDm 170 ch S/S Distinctive	9	0	30 000	
2.0 JTDm 175 ch S/S Distinctive	9	0	32 150	
2.0 JTDm 170 ch S/S Exclusive	9	0	32 750	
2.0 JTDm 175 ch S/S Exclusive	9	0	34 900	

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



Audi
Premium Murat

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

TYPE	CV	B/M*	PRIX	
A1				
1.2 TFSI 86 ch Attraction	5	0	17 290	
1.4 TFSI 122 ch Attraction	6	0	19 670	
1.4 TFSI 122 ch S tronic 7 Attraction	6	0	21 450	
1.4 TFSI 140 ch Ambition	7	0	23 600	
1.4 TFSI 140 ch Ambition S tronic	7	0	25 380	
1.4 TFSI 185 ch S tronic 7 Ambition	10	250	27 090	
2.0 TFSI 231 ch S	14	2 200	33 900	
1.6 TDI 90 ch Attraction	4	0	18 840	
1.6 TDI 90 ch S tronic 7 Attraction	4	0	20 620	
1.6 TDI 105 ch Attraction	5	0	20 380	
2.0 TDI 143 ch Ambition	7	0	25 070	

Surcoût Ambition : Attraction + 1 100 €
Surcoût Ambition : Ambition + 1 800 €
Surcoût S line : Ambition + 2 000 €
Surcoût Ambition Luxe : Ambition + 3 000 €

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

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

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

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

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

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

A3 CABRIOLET				
1.4 TFSI 125 ch Attraction	6	0	31 730	
1.4 TFSI CDD 150 ch Ambition	7	0	35 230	
1.8 TFSI 180 ch Ambition	9	250	37 270	
1.6 TDI 110 ch Attraction	5	0	32 280	
2.0 TDI 150 ch Attraction	8	0	34 300	
2.0 TDI 184 ch Ambition	9	0	38 680	

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

A4				
1.8 TFSI 120 ch Attraction	7	1 600	27 870	
1.8 TFSI 170 ch Attraction	9	0	30 500	
1.8 TFSI 170 ch Quattro Attraction	9	0	33 000	
2.0 TFSI 225 ch Attraction	11	500	34 560	
2.0 TFSI 225 ch Quattro Attraction	12	2 200	37 060	
3.2 TFSI 272 ch S tronic 7 S line	17	4 000	52 940	
3.0 TFSI 333 ch S4 Quattro S tronic 7	22	4 000	63 440	
2.0 TDI 120 ch Attraction	6	0	30 090	
2.0 TDI 136 ch Attraction	7	0	32 120	
2.0 TDI 150 ch Attraction	7	0	32 120	
2.0 TDI 150 ch Quattro Attraction	7	0	34 620	
2.0 TDI 163 ch Attraction	9	0	34 560	
2.0 TDI 190 ch Clean Diesel Attraction	10	0	34 910	
3.0 TDI 204 ch Ambition	10	0	39 690	

Surcoût Ambition : Attraction + 2 300 €
Surcoût S line : Ambition + 5 400 €
Surcoût Ambition Luxe : Ambition + 7 650 €
Surcoût bolte Multitronic : BVM + 2 000 €
Surcoût S tronic : BVM + 2 200 €

A4 AVANT (BREAK)
Surcoût : berline + 1 350 €

4.2 FSI 450 ch RS4 Quattro S tronic 7	35	8 000	87 580	
---------------------------------------	----	-------	--------	--

A4 ALLROAD QUATTRO

2.0 TFSI 225 ch Ambition	12	2 200	43 090	
--------------------------	----	-------	--------	--

2.0 TFSI 225 ch S tronic 7 Ambition	13	2 200	45 290	
-------------------------------------	----	-------	--------	--

2.0 TDI 150 ch Ambition	8	1 600	40 650	
-------------------------	---	-------	--------	--

2.0 TDI 190 ch Clean Diesel Ambition	11	900	43 440	
--------------------------------------	----	-----	--------	--

2.0 TDI 190 ch Clean Diesel S tronic 7 Amb.	11	900	45 640	
---	----	-----	--------	--

3.0 V6 TDI 245 ch S tronic 7 Ambition	15	2 200	51 290	
---------------------------------------	----	-------	--------	--

Surcoût Ambition Luxe : Ambition + 7 650 €

A5 COUPE

1.8 TFSI 170 ch Attraction	9	0	35 770	
----------------------------	---	---	--------	--

2.0 TFSI 225 ch Attraction	13	500	40 130	
----------------------------	----	-----	--------	--

2.0 TFSI 225 ch Quattro Attraction	13	2 200	42 630	
------------------------------------	----	-------	--------	--

2.0 TFSI 225 ch Quattro S tronic 7 Attraction	13	2 200	44 830	
---	----	-------	--------	--

3.0 TFSI 272 ch Quattro S tronic 7 S line	17	4 000	57 910	
---	----	-------	--------	--

SS 333 ch	23	6 500	69 680	
-----------	----	-------	--------	--

RS4 4.2 FSI 450 ch	35	8 000	90 650	
--------------------	----	-------	--------	--

2.0 TDI 190 ch Clean Diesel Attraction	9	250	39 430	
--	---	-----	--------	--

2.0 TDI 190 ch Clean Diesel Quattro Attraction	9	0	41 930	
--	---	---	--------	--

2.0 TDI 190 ch Clean Diesel Quattro S tronic 7 Alt.	10	250	44 130	
---	----	-----	--------	--

3.0 V6 TDI 204 ch Ambition	14	0	45 380	
----------------------------	----	---	--------	--

3.0 V6 TDI 245 ch Quattro Ambition	14	1 600	51 360	
------------------------------------	----	-------	--------	--

3.0 V6 TDI 245 ch Quattro S tronic 7 Ambition	14	1 600	53 560	
---	----	-------	--------	--

Surcoût Ambition : Attraction + 3 200 €
Surcoût S line : Ambition + 4 500 €
Surcoût Ambition Luxe : Ambition + 6 750 €
Surcoût Ambition Luxe : Ambition Luxe + 2 350 €
Surcoût bolte Multitronic : BVM + 1 000 €

A5 SPORTBACK

1.8 TFSI 170 ch Attraction	9	250	35 060	
----------------------------	---	-----	--------	--

2.0 TFSI 225 ch Attraction	12	500	38 430	
----------------------------	----	-----	--------	--

2.0 TFSI 225 ch Quattro Attraction	12	500	41 930	
------------------------------------	----	-----	--------	--

2.0 TFSI 225 ch Quattro S tronic 7 Attraction	13	2 200	44 130	
---	----	-------	--------	--

3.0 TFSI V6 272 ch Quattro S tronic 7 S line	18	4 000	56 110	
--	----	-------	--------	--

SS 333 ch	23	8 000	68 980	
-----------	----	-------	--------	--

2.0 TDI 150 ch Attraction	7	0	36 220	
---------------------------	---	---	--------	--

2.0 TDI 190 ch Clean Diesel Attraction	9	0	38 730	
--	---	---	--------	--

2.0 TDI 190 ch Clean Diesel Quattro Attraction	10	0	41 230	
--	----	---	--------	--

2.0 TDI 190 ch Clean Diesel Quattro S tronic 7 Alt.	10	0	43 430	
---	----	---	--------	--

3.0 V6 TDI 204 ch Ambition	11	0	43 190	
----------------------------	----	---	--------	--

3.0 V6 TDI 245 ch Quattro Ambition	14	500	49 160	
------------------------------------	----	-----	--------	--

3.0 V6 TDI 245 ch Quattro S tronic 7 Amb.	14	500	51 360	
---	----	-----	--------	--

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

A5 CABRIOLET

1.8 TFSI 170 ch Ambition	9	500	43 570	
--------------------------	---	-----	--------	--

2.0 TFSI 225 ch Ambition	12	500	47 940	
--------------------------	----	-----	--------	--

2.0 TFSI 225 ch Quattro multitrone Ambition	13	2 200	50 040	
---	----	-------	--------	--

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

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

A8

3.0 TFSI 310 ch Quattro Tiptronic 8	20	3 600	88 830	
-------------------------------------	----	-------	--------	--

Hybrid 245 ch	12	500	90 500	
---------------	----	-----	--------	--

4.0 V8 TFSI 435 ch Quattro Tiptronic 8	33	8 000	109 420	
--	----	-------	---------	--

4.0 TFSI 420 ch S8 Quattro Tiptronic 8	42	8 000	133 650	
--	----	-------	---------	--

3.0 V6 TDI 258 ch Quattro Tiptronic 8	16	1 600	86 310	
---------------------------------------	----	-------	--------	--

4.2 V8 TDI 385 ch Quattro Tiptronic 8	27	6 500	104 680	
---------------------------------------	----	-------	---------	--

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

A9

1.4 TFSI 150 ch Attraction	8	250	29 780	
----------------------------	---	-----	--------	--

2.0 TFSI 170 ch Quattro Attraction	10	2 200	33 400	
------------------------------------	----	-------	--------	--

2.0 TFSI 170 ch Quattro S tronic 7 Alt.	10	3 000	35 500	
---	----	-------	--------	--

2.0 TFSI 211 ch Quattro S tronic 7 S line	13	3 000	43 560	
---	----	-------	--------	--

2.5 TFSI 310 ch RS	NC	3 000	61 660	
--------------------	----	-------	--------	--

2.0 TDI 140 ch Attraction	8	250	30 740	
---------------------------	---	-----	--------	--

2.0 TDI 140 ch Quattro Attraction	8	900	32 940	
-----------------------------------	---	-----	--------	--

2.0 TDI 177 ch Attraction	10	2 200	33 650	
---------------------------	----	-------	--------	--

2.0 TDI 177 ch Quattro S tronic 7 Attraction	10	2 200	35 850	
--	----	-------	--------	--

Surcoût finition Ambition : Attraction + 2 250 €
Surcoût finition S line : Ambition + 3 150 €
Surcoût finition Ambition Luxe : Ambition + 4 700 €

A9

2.0 TFSI 180 ch Quattro Ambition	11	2 200	40 800	
----------------------------------	----	-------	--------	--

2.0 TFSI 225 ch Quattro Ambition	14	3 000	43 250	
----------------------------------	----	-------	--------	--

2.0 TFSI 225 ch Quattro Tiptronic 8 Amb.	14	3 600	45 450	
--	----	-------	--------	--

2.0 TFSI 245 ch Hybrid Tip. 8 Ambition	12	6 500	
--	----	-------	--

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

SERIE 5 TOURING (BREAK)

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

SERIE 5 GT

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

SERIE 6 COUPE

640i 320 ch Excellence 21 3 000 80 700
640i 320 ch xDrive Excellence 21 4 000 84 100
650i 450 ch Excellence 31 6 500 95 000
650i xDrive 450 ch Excellence 31 8 000 98 400
M5 560 ch DK57 47 8 000 134 100
640d 313 ch Excellence 20 900 83 800
640d xDrive 313 ch Excellence 20 900 87 200
Surocit frition Luxe: Excellence + 4 000 €
Surocit frition Sport Design: Luxe + 4 700 €
Surocit frition Exclusive: Sport Design + 3 700 €
Surocit frition Exclusive Individual: Exclusive + 6 700 €

SERIE 6 CABRIOLET

640i 320 ch Excellence 21 3 600 89 850
640i 320 ch xDrive Excellence 21 4 000 93 200
650i 450 ch Excellence 31 8 000 104 150
650i xDrive 450 ch Excellence 31 8 000 107 550
M5 560 ch DK57 47 8 000 141 600
640d 313 ch Excellence 20 900 82 950
640d xDrive 313 ch Excellence 20 900 86 350
Surocit frition Luxe: Excellence + 4 000 €
Surocit frition Sport Design: Luxe + 4 700 €
Surocit frition Exclusive: Sport Design + 3 700 €
Surocit frition Exclusive Individual: Exclusive + 6 700 €

SERIE 6 GRANCOUPE

640i 320 ch Excellence 21 3 000 82 200
650i 450 ch Excellence 31 6 500 96 500
M5 560 ch DK57 47 8 000 138 900
640d 313 ch Excellence 20 900 85 300
Surocit frition Luxe: Excellence + 3 200 €
Surocit frition Sport Design: Luxe + 5 500 €
Surocit frition Exclusive: Sport Design + 4 100 €
Surocit frition Exclusive Individual: Exclusive + 6 700 €
Surocit xDrive: xDrive + 3 400 €

SERIE 7

740i 320 ch Luxe 21 3 600 89 700
740i 320 ch Exclusive 21 3 600 90 050
750i 450 ch xDrive Luxe 34 6 500 106 400
750i 450 ch xDrive Exclusive 34 6 500 115 750
ActiveHybrid 7 354 ch Luxe 21 2 200 95 200
ActiveHybrid 7 354 ch Exclusive 21 2 200 104 550
760i 544 ch Exclusive 46 8 000 148 800
730d 258 ch Luxe 15 900 84 800
730d 258 ch Exclusive 15 900 94 150
730d xDrive 258 ch Luxe 16 2 200 88 200
730d xDrive 258 ch Exclusive 16 2 200 97 550
740d 313 ch Luxe 20 900 90 700
740d 313 ch Exclusive 20 900 100 050
740d xDrive 313 ch Luxe 20 2 200 94 100
740d xDrive 313 ch Exclusive 20 2 200 103 450
750d xDrive 381 ch Luxe 26 2 200 106 400
750d xDrive 381 ch Exclusive 26 2 200 115 750

NOUVEAU X1

sDrive 20i 184 ch Lounge 11 2 200 34 600
xDrive 20i 184 ch Lounge 11 3 000 36 850
xDrive 28i 245 ch Lounge 15 3 000 44 600
sDrive 16d 116 ch Première 6 0 30 700
sDrive 18d 143 ch Lounge 8 0 32 700
xDrive 18d 143 ch Première 8 500 34 950
sDrive 20d EfficientDyn. 163 ch Lounge 8 0 35 700
sDrive 20d 184 ch Lounge 10 0 35 700
xDrive 20d 184 ch Lounge 10 500 37 950
xDrive 25d 218 ch Lounge 12 1 600 40 400

Surocit Lounge: Première + 1 900 €
Surocit Lounge Plus: Lounge + 4 450 € (sDrive16d, sDrive18d, xDrive18d); + 4 500 €
Surocit Sport: Lounge 1 850 € (sDrive20d EfficientDynamics); + 1 950 € (sDrive16d, sDrive18d, xDrive18d); + 2 500 €
Surocit xLine: Sport + 1 600 € (sDrive16d, sDrive18d, xDrive18d); + 1 750 €
Surocit M Sport: xLine + 2 750 € (sDrive20d, xDrive20d, xDrive28d, xDrive25d); + 2 850 €

X3

sDrive 20i 184 ch Lounge 11 2 200 40 900
xDrive 28i 245 ch Lounge BVA 17 2 200 48 800
xDrive 35i 306 ch Lounge Plus BVA 20 6 500 56 700
sDrive18d 150 ch Lounge 8 0 38 500
xDrive 20d 190 ch Lounge 10 250 42 950
xDrive 30d 258 ch Lounge BVA 16 2 200 51 750
xDrive 35d 313 ch Lounge Plus BVA 20 2 200 60 100
Surocit Lounge Plus: Lounge + 3 600 €
Surocit xLine: Lounge Plus + 5 100 €
Surocit M Sport: xLine + 800 €

X4

xDrive 28i 245 ch Lounge Plus BVA 15 2 200 55 850
xDrive 35i 306 ch Lounge Plus BVA 20 6 500 59 850
xDrive 20d 190 ch Lounge Plus 10 250 49 800
xDrive 20d 190 ch Lounge Plus BVA 10 0 52 180
xDrive 30d 258 ch Lounge Plus BVA 15 900 58 800
xDrive 35d 313 ch Lounge Plus BVA 2 2 200 63 350
Surocit xLine: Lounge Plus + 4 750 €
Surocit M Sport: xLine + 2 000 €

X5

xDrive 35i 306 ch BVA8 Lounge Plus 20 6 500 68 300
xDrive 35i 306 ch BVA8 Lounge Plus (7 pl.) 20 6 500 70 750
xDrive 50i 450 ch BVA8 Lounge Plus 25 8 000 84 700
xDrive 50i 450 ch BVA8 Lounge Plus (7 pl.) 25 8 000 87 150
sDrive 25d 218 ch Lounge 13 900 52 950
sDrive 25d 218 ch Lounge (7 pl.) 13 900 57 700
xDrive 25d 218 ch Lounge 13 1 800 55 950
xDrive 25d 218 ch Lounge (7 pl.) 13 1 800 60 700
xDrive 30d 258 ch Lounge Plus 16 2 200 66 750
xDrive 30d 258 ch Lounge Plus (7 pl.) 16 2 200 69 200
xDrive 40d 313 ch Lounge Plus 20 2 200 71 650

xDrive 40d 313 ch Lounge plus (7 pl.) 20 2 200 74 100
M50d 381 ch M Sport 26 2 200 93 700
M50d 381 ch M Sport (7 pl.) 26 2 200 95 600

Surocit Lounge Plus: Lounge + 6 400 €
Surocit xLine: Lounge Plus + 4 500 € (4 550 € xDrive35i et 30d; 4 200 € xDrive40d)
Surocit Exclusive: xLine + 5 550 €
Surocit 7 Places: 5 Places + 2 450 €

NOUVEAU X6

xDrive 50i 450 ch Lounge Plus 34 8 000 88 700
xDrive 30d 258 ch Lounge Plus 16 2 200 70 900
xDrive M50d 381 ch 26 2 200 98 900
Surocit M Sport: Lounge Plus + 10 200 € (10 700 € sur xDrive 30d)
Surocit Exclusive: M Sport + 1 850 € (2 100 € sur xDrive30d)

X4 CABRIOLET

sDrive18i 156 ch Lounge 9 2 200 36 990
sDrive 20i 184 ch Lounge 11 2 200 38 950
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 DK57 23 8 000 65 200
Surocit Lounge Plus: Lounge + 3 750 € (2 650 € sDrive28i / 2 450 € sDrive 35i)
Surocit Pure Design: Lounge Plus + 1 400 € (1 450 € sur sDrive28i)
Surocit M Sport: Pure Design + 1 400 € (1 550 € sDrive28i / 1 500 € sDrive 35i)

IS

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

CITROËN

C-ZERO

C-Zero Andream Confort 1 6 300 29 600

NOUVELLE C1 (3 PORTES)

Vti 68 ch Start 4 0 9 950
e-Vti 68 ch Feel 3 150 13 500
Vti 82 ch Feel 4 0 9 950
Surocit Live: Start + 200 €
Surocit Feel: Live + 1 700 €
Surocit ETG: BVM + 850 €

NOUVELLE C1 (5 PORTES)

Surocit: 3 portes + 500 €

NOUVELLE C1 AIRSCAPE (3 PORTES)

Surocit: berline 3 portes + 1 450 €

NOUVELLE C1 AIRSCAPE (5 PORTES)

Surocit: C1 Airscape + 500 €

C3

Vti 68 ch PureTech Attraction 4 0 13 500
Vti 68 ch PureTech Confort 4 0 15 500
Vti 82 ch PureTech Attraction 4 0 14 100
Vti 82 ch PureTech Confort 4 0 16 100
e-Vti 82 ch PureTech Confort 4 0 16 900
Vti 82 ch PureTech Exclusive 5 0 17 800
e-Vti 82 ch PureTech Exclusive 4 0 18 600
Vti 120 ch Exclusive 6 0 18 700
Hdi 70 ch Attraction 4 0 15 500
Hdi 70 ch Confort 4 0 17 450
Hdi 70 ch Exclusive 4 0 19 150
e-Hdi 70 ch Confort BVM 3 150 18 450
Hdi 90 ch Confort 5 0 18 350
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

C3 PICASSO

Vti 95 ch Attraction 6 500 16 600
Vti 95 ch Confort 6 250 18 450
Vti 120 ch Confort 7 500 19 100
Vti 120 ch Exclusive 7 900 21 000
Hdi 90 ch Attraction 5 0 18 600
Hdi 90 ch Confort 5 0 20 450
Hdi 90 ch Exclusive 5 0 22 350
e-Hdi 90 ch S/S Confort 5 0 21 850
e-Hdi 90 ch S/S Exclusive 5 0 23 600
Hdi 115 ch Confort 5 0 21 850
Hdi 115 ch Exclusive 6 0 23 750

C4 CACTUS (5 PORTES)

Vti 75 ch Start 4 0 13 950
Vti 82 ch Live 4 0 15 200
e-Vti 82 ch Feel ETG 4 0 17 850
e-Hdi 92 ch Feel ETG 4 0 20 550
BlueHdi 100 ch Live 5 150 18 900

C4 BERLINE (5 PORTES)

Vti 95 ch Attraction 6 250 19 200
Vti 120 ch Attraction 7 500 20 700
Vti 120 ch Confort 7 500 22 100
Vti 120 ch Exclusive 7 500 25 150
e-THP 130 ch Confort 7 0 23 050
e-THP 130 ch Exclusive 7 0 26 100
e-THP 130 ch Exclusive + 7 0 27 450
THP 155 ch Exclusive BVM6 9 500 27 200
Hdi 90 ch Attraction 5 0 22 200
Hdi 90 ch Confort 5 0 23 600
Hdi 90 ch Exclusive 5 0 26 650
e-Hdi 115 ch Confort 6 0 23 600
e-Hdi 115 ch S/S Confort ETG6 6 0 25 700
e-Hdi 115 ch S/S Exclusive 6 0 28 050
e-Hdi 115 ch S/S Exclusive ETG6 6 0 28 750
e-Hdi 115 ch S/S Exclusive + 6 0 29 400
e-Hdi 115 ch S/S Exclusive + ETG6 6 0 30 100
Hdi 150 ch Exclusive 8 0 29 450
Hdi 150 ch Exclusive + 8 0 30 800

C4 PICASSO (5 PLACES)

Vti 120 ch Attraction 7 500 23 250
THP 155 ch Intensive 9 250 28 400
e-THP 165 ch Intensive BVA 9 0 30 450
Hdi 90 ch Attraction 5 0 24 450
e-Hdi 90 ch Attraction 5 0 25 450
e-Hdi 115 ch Attraction 6 0 25 600
e-Hdi 115 ch Attraction ETG6 6 0 26 300
BlueHdi 150 ch Intensive 7 0 31 250
Surocit Confort: Attraction + 1 550 €
Surocit Intensive: Confort + 2 000 €
Surocit Exclusive: Intensive + 2 950 €

GRAND C4 PICASSO (7 PLACES)

Surocit: C4 Picasso + 1 200 €

C4 AIRCROSS

1.6 115 ch 4x2 Attraction 6 150 23 700
1.6 115 ch 4x2 Confort 6 150 25 950

e-Hdi 115 ch 4x2 Confort 6 0 29 050
e-Hdi 115 ch 4x4 Confort 6 0 30 850
e-Hdi 115 ch 4x2 Exclusive 6 0 33 900
e-Hdi 115 ch 4x4 Exclusive 6 0 35 700
e-Hdi 150 ch 4x4 Confort 8 900 32 850
e-Hdi 150 ch 4x2 Exclusive 8 900 35 900
e-Hdi 150 ch 4x4 Exclusive 8 900 37 700

C5

Vti 120 ch Attraction 7 500 24 500
THP 155 ch Confort BVA 9 2 200 31 000
THP 155 ch Exclusive 9 1 600 33 750
Hdi 115 ch Attraction 6 0 26 800
Hdi 115 ch Confort 6 0 28 700
e-Hdi 115 ch S/S Attraction BVM6 6 0 27 800
e-Hdi 115 ch S/S Confort BVM6 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 BVM6 12 1 600 39 450
Hdi 200 ch Exclusive + BVM6 12 1 600 41 100

C5 TOURER (BREAK)

Surocit: berline + 1 100 €

C5 CROSS TOURER

Hdi 115 ch Millenium 6 0 32 150
e-Hdi 115 ch S/S Millenium BVM6 6 0 32 850
Hdi 140 ch Millenium 8 150 34 850
Hdi 160 ch Millenium 10 150 35 450
Hdi 160 ch Exclusive 10 150 38 550
Hdi 200 ch Exclusive BVM6 12 1 600 41 750

C6

Hdi 135 ch Millenium 8 1 600 38 400
Hdi 160 ch Millenium 9 1 600 39 900

DACIA

Trouvez votre Dacia sur www.daciaparis.fr

1.2 16V 75 ch 5 150 7 900
1.2 16V 75 ch Ambiance 5 150 8 950
1.2 16V 75 ch Lauréate 5 150 10 050
1.2 16V 75 ch GPL 4 0 8 750
1.2 16V 75 ch GPL Ambiance 4 0 9 750
Tce 90 ch Ambiance 5 0 10 850
Tce 90 ch Stepway Ambiance 5 0 11 000
Tce 90 ch Lauréate 5 0 11 300
Tce 90 ch Stepway Prestige 5 0 12 500
dCi 75 ch Ambiance 4 0 11 050
dCi 75 ch Lauréate 4 0 12 150
dCi 90 ch Stepway Ambiance 5 0 12 450
dCi 90 ch Lauréate 5 0 12 750
dCi 90 ch Stepway Prestige 5 0 13 950

LOGAN

1.2 16V 75 ch 5 150 7 700
1.2 16V 75 ch Ambiance 5 150 8 750
1.2 16V 75 ch Lauréate 5 150 9 850
Tce 90 ch Ambiance 5 0 10 000
Tce 90 ch Lauréate 5 0 11 100
dCi 75 ch Ambiance 4 0 10 850
dCi 75 ch Lauréate 4 0 11 950
dCi 90 ch Lauréate 4 0 12 550

LOGAN MCV

1.2 16V 75 ch 5 150 8 990
1.2 16V 75 ch Ambiance 5 150 9 950
Tce 90 ch Ambiance 5 0 11 200
Tce 90 ch Lauréate 5 0 12 300
Tce 90 ch Prestige 5 0 13 300
dCi 75 ch Ambiance 4 0 12 050
dCi 75 ch Lauréate 4 0 13 150
dCi 90 ch Ambiance 4 0 12 650
dCi 90 ch Lauréate 4 0 13 750
dCi 90 ch Prestige 4 0 14 750

DOKKER

1.6 MPI 85 ch GPL 5 500 9 490
1.6 MPI 85 ch GPL Ambiance 5 500 10 700
Tce 115 ch Ambiance 6 150 12 300
Tce 115 ch Lauréate 6 150 13 350
Tce 115 ch Stepway 6 150 14 250
dCi 75 ch Ambiance 4 0 13 300
dCi 75 ch Lauréate 4 0 14 350
dCi 90 ch Ambiance 5 0 13 800
dCi 90 ch Lauréate 5 0 14 850
dCi 90 ch Stepway 5 0 15 750

LODGY (5 PLACES)

1.6 MPI 85 ch GPL 5 250 9 900
1.6 MPI 85 ch GPL Silver Line 5 250 11 500
Tce 115 ch Silver Line 6 150 13 100
Tce 115 ch Black Line/Stepway 6 150 14 200
dCi 90 ch Silver Line 5 0 14 200
dCi 90 ch Black Line 5 0 15 300
dCi 110 ch Black Line 6 0 15 000
dCi 110 ch Silver Line/Stepway 6 0 16 100

LODGY (7 PLACES)

Surocit: 5 places + 500 €

DUSTER

1.6 16V 105 ch GPL 6 500 11 900
1.6 16V 105 ch GPL Ambiance 6 500 13 100
Tce 125 ch Ambiance 7 500 14 600
Tce 125 ch Lauréate 7 500 15 700
Tce 125 ch Prestige 7 500 16 800
dCi 90 ch 5 0 13 600
dCi 90 ch Ambiance 5 0 14 700
dCi 90 ch Lauréate 5 0 15 800
dCi 110 ch Ambiance 6 0 16 400
dCi 110 ch Lauréate 6 0 17 500
dCi 110 ch Prestige 6 0 18 600
dCi 110 ch Lauréate 4x4 6 150 17 300
dCi 110 ch Lauréate 4x4 6 150 18 400
dCi 110 ch Prestige Plus 4x4 6 150 19 500

DS

TYPE CV B/M* PRIX

Vti 82 ch PureTech Chic 5 0 15 950
e-Vti PureTech 82 ch Chic ETG 4 0 16 850
Vti 82 ch PureTech Be Chic 5 0 17 600
e-Vti PureTech 82 ch Be Chic ETG 4 0 19 300
Vti 82 ch PureTech So Chic 5 0 18 400
e-Vti PureTech 82 ch So Chic ETG 4 0 19 300
Vti 120 ch Be Chic 7 0 18 700
Vti 120 ch So Chic 9 0 19 500
THP 155 ch Sport Chic 7 150 23 200
THP 202 ch Racing 12 900 30 990
Hdi 70 ch Chic 4 0 17 450
Hdi 70 ch Be Chic 4 0 19 100
Hdi 70 ch So Chic 4 0 19 900
e-Hdi 90 ch S/S Be Chic 5 150 19 950
e-Hdi 90 ch S/S So Chic 5 150 20 750
BlueHdi 120 ch 120 ch Sport Chic 5 0 25 150
Surocit ETG / BVA: BVM + 550 € / 1 100 €

DS3 CABRIO

Vti 82 ch PureTech Chic 5 0 18 950
Vti 82 ch PureTech Be Chic 5 0 20 400
Vti 82 ch PureTech So Chic 5 0 21 200
Vti 120 ch Be Chic 7 0 21 500
Vti 120 ch So Chic 7 0 22 300
THP 155 ch Sport Chic 9 250 25 700
e-Hdi 90 ch S/S Be Chic 4 0 22 600
e-Hdi 90 ch S/S So Chic 4 0 23 400
e-Hdi 90 ch S/S Sport Chic 4 0 25 500
BlueHdi 120 ch 120 ch Sport Chic 5 0 27 500
Surocit ETG / BVA: BVM + 550 € / 1 100 €

DS4

Vti 120 ch Chic 7 500 22 300
Vti 120 ch So Chic 7 500 24 800
THP 155 ch So Chic BVA 9 3 000 27 350
THP 160 ch Sport Chic BVA 9 3 000 29 850
THP 200 ch Sport Chic 11 900 31 350
e-Hdi 115 ch S/S Chic 6 0 25 200
e-Hdi 115 ch S/S So Chic 6 0 27 700
Hdi 135 ch So Chic 7 0 28 600
Hdi 160 ch So Chic 8 0 29 300
Hdi 160 ch Sport Chic 8 0 31 600
Surocit ETG: BVM + 700 € / 1 300 €

DS5

THP 155 ch Chic BVA 9 2 200 30 950
THP 155 ch Be Chic BVA 9 2 200 33 150
THP 155 ch So Chic BVA 9 2 200 34 650
THP 200 ch So Chic 11 1 600 36 000
THP 200 ch Sport Chic 11 1 600 38 650
e-Hdi 115 ch S/S Chic ETG 6 0 30 350
e-Hdi 115 ch S/S Be Chic ETG 6 0 32 550
e-Hdi 115 ch S/S So Chic ETG 6 0 34 300
BlueHdi 120 ch Chic 6 0 30 600
BlueHdi 120 ch Be Chic 6 0 32 800
BlueH

1.3 Multijet 96 ch S/S Pop	4	0	17 560
1.3 Multijet 96 ch S/S Lounge	4	0	19 650
1.3 Multijet 96 ch S/S S	4	0	19 950
1.3 Multijet 96 ch S/S Club	4	0	21 450

PANDA			
1.2 69 ch Pop	4	0	9 990
1.2 69 ch Easy	4	0	11 540
1.2 69 ch Lounge	4	0	12 540
1.2 69 ch GPL Easy	4	0	13 540
1.2 69 ch GPL Lounge	4	0	14 540
0.9 TwinAir 85 ch S/S Easy	4	0	12 740
0.9 TwinAir 85 ch S/S Lounge	4	0	13 740
0.9 TwinAir 85 ch S/S Trekking	4	0	14 740
0.9 TwinAir 85 ch GPL Easy	4	150	15 240
0.9 TwinAir 85 ch GPL Lounge	4	150	16 240
1.3 Multijet 75 ch S/S Easy	4	0	14 240
1.3 Multijet 75 ch S/S Lounge	4	0	15 240
1.3 Multijet 75 ch S/S Trekking	4	0	16 040

PANDA 4x4			
0.9 TwinAir 85 ch S/S Pop	5	0	14 990
0.9 TwinAir 85 ch S/S Lounge	5	0	16 290
1.3 Multijet 75 ch S/S Pop	4	0	16 090
1.3 Multijet 75 ch S/S Rock	4	0	17 390

PUNTO (3 PORTES)			
1.2 69 ch Italia	4	0	13 290
1.4 77 ch S/S Italia	5	150	13 790
0.9 TwinAir 105 ch S/S Italia	6	0	15 190
1.3 Multijet 75 ch Italia	4	0	15 790
1.3 Multijet 85 ch S/S Italia	4	150	16 990

PUNTO (5 PORTES)			
Surcoût: berline 3 portes + 660 €			

SEDICI			
1.6 16V 120 ch Dynamic 4x2	7	500	15 400
1.6 16V 120 ch Emotion 4x4	7	900	19 450
2.0 Multijet 135 ch Dynamic 4x2	7	0	18 800
2.0 Multijet 135 ch Dynamic 4x4	7	250	21 800
2.0 Multijet 135 ch Emotion 4x4	7	250	22 850

BRAVO			
1.6 Multijet 105 ch Italia	5	0	21 000
1.6 Multijet 120 ch Italia	6	0	21 600
1.6 Multijet 120 ch Street	6	0	23 400

FREEMONT			
3.6 V6 280 ch Lounge 4x4	20	8 000	35 650
2.0 Multijet 140 ch 4x2	8	2 200	27 750
2.0 Multijet 140 ch Urban 4x2	8	2 200	29 250
2.0 Multijet 140 ch Lounge 4x2	8	2 200	31 250
2.0 Multijet 140 ch Cross 4x2	8	2 200	32 850
2.0 Multijet 170 ch Urban 4x2	10	2 200	30 450
2.0 Multijet 170 ch Lounge 4x2	10	2 200	32 450
2.0 Multijet 170 ch Black Code 4x2	10	2 200	33 250
2.0 Multijet 170 ch Cross 4x2	10	2 200	34 050
Surcoût 4x4: 4x2 + 3 200 €			

FORD			
TYPE	CV	B/M*	PRIX

KA			
1.2 69 ch Trend S/S	4	0	9 450

Surcoût Titanium+: Trend + 1 700 €			
Surcoût Metal Ka: Titanium+ 750 €			

FIESTA (3 PORTES)			
-------------------	--	--	--

1.25 60 ch Ambiente	4	0	8 990
1.25 60 ch Trend	4	0	13 450
1.0 SDI 80 ch Titanium S/S	4	0	16 050
1.25 82 ch Trend	5	0	14 000
1.0 SDI 100 ch Trend S/S	5	0	15 300
1.0 SDI 100 ch Titanium S/S	5	0	17 000
1.0 SDI 125 ch Titanium Sport S/S	6	0	17 500
1.6 SCTi 182 ch ST	10	250	24 200
1.5 TDCi 75 ch Ambiente	4	0	14 500
1.5 TDCi 75 ch Trend	4	0	15 800
1.5 TDCi 75 ch Titanium	4	0	17 500
1.6 TDCi 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	150	16 650
1.6 TDCi 95 ch Titanium S/S	4	150	18 350

FIESTA (5 PORTES)			
Surcoût: berline 3 portes + 600 € (+950 € (1.25))			

FOCUS RESTYLEE			
----------------	--	--	--

1.6 Ti-VCT 85 ch Trend	5	250	18 400
1.0 EcoBoost 100 ch S/S Trend	6	0	20 400
1.0 EcoBoost 100 ch S/S Titanium	6	0	22 400
1.0 EcoBoost 125 ch S/S Trend	6	0	21 600
1.0 EcoBoost 125 ch S/S Titanium	6	0	23 600
1.6 Ti-VCT 125 ch Titanium PowerShift	7	900	24 900
1.5 EcoBoost 150 ch S/S Titanium	8	0	24 800
1.5 EcoBoost 182 ch S/S Titanium	10	0	26 000
2.0 EcoBoost 250 ch S/S ST	15	2 200	29 000
1.6 TDCi 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 Ecotronic S/S Trend	5	150	22 800
1.6 TDCi 115 ch S/S Trend	6	0	23 400
1.6 TDCi 115 ch S/S Titanium	6	0	25 400
2.0 TDCi 150 ch S/S Titanium	7	0	26 800
2.0 TDCi 150 ch S/S Titanium PowerShift	8	0	26 800
2.0 TDCi 185 ch S/S ST	10	0	30 500

FOCUS SW (BREAK) RESTYLE			
Surcoût: berline 4-5 portes + 600 €			

E-MAX			
-------	--	--	--

1.4 90 ch Ambiente	5	250	11 990
1.6 SCTi 10 ch EcoBoost Edition	5	0	19 250
1.6 SCTi 125 ch S/S Trend	6	0	19 550
1.5 TDCi 75 ch Ambiente	4	0	19 550
1.6 TDCi 95 ch Trend	5	0	20 400
Surcoût Trend: Ambiente + 1 550 € (1.4 90 ch) + 1 000 € 1.5 TDCi 75 ch			
Surcoût Titanium: Trend + 1 200 €			
Surcoût Titanium X: Titanium + 1 200 €			

ECOSPORT			
1.5 Duratec 110 ch Titanium PowerShift	6	900	20 990
1.0 EcoBoost 125 ch Titanium	7	0	20 990
1.5 TDCi 90 ch Titanium	5	0	20 990

C-MAX			
-------	--	--	--

1.0 SCTi 100 ch S/S Trend	6	0	22 700
1.0 SCTi 125 ch S/S Trend	6	0	23 700
1.6 SCTi 150 ch S/S Titanium	8	900	26 850
1.6 SCTi 180 ch S/S Titanium	8	900	27 600
1.6 TDCi 95 ch Trend	5	0	24 500
1.6 TDCi 95 ch Trend S/S	5	0	24 750
1.6 TDCi 115 ch Trend	6	0	25 500
1.6 TDCi 115 ch Trend S/S	6	0	25 750
2.0 TDCi 150 ch PowerShift Trend	7	900	26 800
2.0 TDCi 150 ch Titanium	8	0	28 650

2.0 TDCi 140 ch PowerShift Titanium	8	900	30 150
2.0 TDCi 163 ch DPF Titanium	9	0	29 400
2.0 TDCi 163 ch DPF PowerShift Titanium	9	900	30 900
Surcoût Titanium: Trend + 2 150 €			

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

NOUVELLE MONDEO (4/5 PORTES)			
1.6 EcoBoost 160 ch Titanium	9	150	30 500
Hybrid 177 ch Titanium	9	2 780	33 700
2.0 EcoBoost 240 ch Titanium BVA6	14	2 200	36 200
2.0 TDCi 150 ch Titanium	8	0	32 000
2.0 TDCi 180 ch Titanium	9	0	33 500
Surcoût PowerShift: + 1 700 €			
Surcoût SW: 4/5 portes + 1 000 €			

S-MAX			
1.6 SCTi 160 ch S/S Edition PowerShift	9	2 200	30 400
2.0 SCTi 203 ch Titanium PowerShift	12	4 000	33 450
1.6 TDCi 115 ch Edition S/S	6	250	32 700
2.0 TDCi 140 ch Edition	8	250	33 900
2.0 TDCi 163 ch Titanium	9	250	35 950
2.0 TDCi 163 ch Titanium PowerShift	9	2 200	37 650
2.2 TDCi 200 ch Titanium BVA	12	4 000	39 250
Surcoût Titanium: Trend + 2 000 €			
Surcoût Sport Platinum: Titanium + 3 250 €			

GALAXY			
1.6 SCTi 160 ch Edition PowerShift	9	2 200	33 600
2.0 SCTi 203 ch Titanium PowerShift	12	4 000	36 450
1.6 TDCi 115 ch Trend S/S	7	250	36 600
2.0 TDCi 140 ch Trend	8	250	37 800
2.0 TDCi 140 ch Trend PowerShift	8	2 200	39 500
2.0 TDCi 163 ch Titanium	9	250	39 850
2.0 TDCi 163 ch Titanium PowerShift	9	2 200	41 550
2.2 TDCi 200 ch Titanium BVA6	12	4 000	43 150

KUGA			
1.6 SCTi 150 ch Trend	8	1 600	25 540
1.6 SCTi 182 ch Trend 4x4 BVA	11	3 000	30 300
2.0 TDCi 115 ch Trend	6	250	26 300
2.0 TDCi 140 ch Trend 4x2	8	250	28 300
2.0 TDCi 140 ch Trend 4x4	8	1 600	30 300
2.0 TDCi 163 ch DPF Titanium 4x4	9	2 200	32 800
Surcoût Titanium: Trend + 1 600 €			
Surcoût Sport Platinum: Titanium + 2 000 €			
Surcoût BVA: BVA + 4 700 € (4 710 € sur Trend)			
Surcoût PowerShift: BVA + 1 500 €			

HONDA			
GARAGE DU CLOS			

91 LINAS	01 69 80 72 80
2 avenue Ettore Bugatti	

91 VILLEBON SUR YVETTE	01 69 31 55 00
47 avenue du Général de Gaulle	

www.honda-montlhery.com	
-------------------------	--

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

JAZZ			
------	--	--	--

1.2 i-VTEC 90 ch S	5	0	15 210
1.4 i-VTEC 100 ch Elegance	5	0	16 460
1.4 i-VTEC 100 ch Luxury	5	0	18 060
1.4 i-VTEC 100 ch Luxury CVT	5	0	19 060

JAZZ HYBRID			
-------------	--	--	--

1.3 i-VTEC 102 ch Hybrid	4	1 650	19 670
1.3 i-VTEC 102 ch Hybrid Luxury	4	1 704	21 300
1.3 i-VTEC 102 ch Hybrid Exclusive	4	1 808	22 600

CIVIC (5 PORTES)			
------------------	--	--	--

1.4 i-VTEC 100 ch Elegance	5	0	20 360
1.4 i-VTEC 100 ch Executive	5	0	21 760
1.8 i-VTEC 142 ch Executive	8	500	24 060
1.8 i-VTEC 142 ch Executive Navi	8	500	25 260
1.6 i-VTEC 120 ch Elegance	6	0	23 210
1.6 i-VTEC 120 ch Executive	6	0	24 610
1.6 i-VTEC 120 ch Executive Navi	6	0	25 180
Surcoût BVA (1.8 i-VTEC): BVM + 1 200 €			

CIVIC TOURER			
Surcoût: berline + 1 100 €			

INSIGHT HYBRID			
----------------	--	--	--

1.3 i-VTEC Hybrid 88 ch Elegance	5	1 881	23 580
1.3 i-VTEC Hybrid 88 ch Executive	5	1 963	24 580

NOUVEAU CR-Z			
--------------	--	--	--

1.5 i-VTEC Hybrid 128 ch GT	6	0	26 370
-----------------------------	---	---	--------

ACCORD			
--------	--	--	--

2.2 i-VTEC 150 ch Elegance Plus	8	250	33 400
2.2 i-VTEC 150 ch Luxury	8	250	37 100
2.2 i-VTEC 150 ch Luxury AT	9	2 200	38 300

ACCORD TOURER (BREAK)			
Surcoût berline + 900 €			

CR-V			
------	--	--	--

2.0 i-VTEC 150 ch Comfort	9	2 200	25 320
2.0 i-VTEC 150 ch 4WD Elegance Navi AT	9	2 200	35 900
1.6 i-VTEC 120 ch Comfort	6	0	27 220
2.2 i-VTEC 150 ch 4WD Comfort	8	900	34 350
2.2 i-VTEC 150 ch 4WD Elegance Navi AT	9	1 600	37 050
Surcoût Elegance: Comfort + 2 250			
Surcoût Elegance Navi: Elegance + 1 000 €			
Surcoût Executive: Elegance Navi + 500 €			
Surcoût Executive Navi / Exclusive Navi: Executive + 1 550 €			
Surcoût Innova: Executive Navi / Exclusive Navi + 1 600 €			

HYUNDAI			
TYPE	CV	B/M*	PRIX

i10			
-----	--	--	--

1.0 66 ch	4	0	9 950
1.0 66 ch Pack Evidence	4	0	10 800
1.0 66 ch Pack Sensation	4	0	

1.6 CRDi 128 ch Active 7 0 24 000

Surcoût Premium : Active + 2 000 €
Surcoût DCT : BMW + 1 200 €

CARENS

1.6 GDI 135 ch ISG Motion 8 500 21 700
1.7 CRDi 115 ch ISG Motion 6 0 23 900
1.7 CRDi 136 ch Active 7 0 27 400

Surcoût Style : Motion + 1 200 €
Surcoût Active : Style + 1 700 €

Surcoût Premium : Active + 2 400 €
Surcoût BVA : BMW + 1 200 €

SPORTAGE

1.6 ISG 140 ch 4x2 Style 8 900 22 850
1.7 CRDi ISG 115 ch 4x2 Style 6 100 25 150
2.0 CRDi 136 ch 4x2 Active 8 900 29 250
2.0 CRDi 136 ch 4x4 Active BVA 8 3 000 32 250
2.0 CRDi 136 ch 4x4 Premium 8 2 200 33 050
2.0 CRDi 136 ch 4x4 Premium BVA 8 3 600 34 750
2.0 CRDi 184 ch 4x4 Ultimate BVA 11 4 000 37 550

Surcoût Active : Style + 2 400 €
Surcoût Premium : Active + 2 500 €
Surcoût Ultimate : Premium + 2 000 €

OPTIMA

2.0 90 ch Hybrid 8 0 34 860
1.7 CRDi 136 ch Active 7 0 29 050
1.7 CRDi 136 ch Premium 7 0 33 350
1.7 CRDi 136 ch Premium BVA 7 0 34 850

SORENTO

2.2 CRDi 197 ch Origins 7 pl. 12 2 000 43 640
2.2 CRDi 197 ch Origins 7 pl. BVA 12 3 000 45 140

LAMBORGHINI

TYPE **CV** **B/M*** **PRIX**
Huracan V10 610 ch LP 610-4 NC 8 000 202 722
Aventador V12 700 ch LP 700 Coupé NC 8 000 314 548

LANCIA

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

YPSILON 5 PORTES

1.2 69 ch S/S Silver 4 0 13 100
1.2 69 ch S/S Gold 4 0 15 000
1.2 69 ch S/S Platinum 4 0 16 400
1.2 69 ch S/S Platinum + 4 0 18 100
0.9 TwinAir 85 ch S/S Gold 4 0 16 600
0.9 TwinAir 85 ch S/S Gold DFS 4 0 17 700
0.9 TwinAir 85 ch S/S Platinum 4 0 18 000
0.9 TwinAir 85 ch S/S Platinum DFS 4 0 19 100
0.9 TwinAir 85 ch S/S Platinum + 4 0 19 700
0.9 TwinAir 85 ch S/S Platinum + DFS 4 0 20 800
1.3 MJet 95 ch S/S Silver 5 0 16 200
1.3 MJet 95 ch S/S Gold 5 0 18 100
1.3 MJet 95 ch S/S Platinum 5 0 19 500
1.3 MJet 95 ch S/S Platinum + 5 0 21 200

DELTA

1.4 T-Jet 120 ch Gold 7 900 24 600
1.6 Multijet 105 ch Silver 6 0 25 500
1.6 Multijet 120 ch Gold 6 0 28 000
1.9 Multijet 190 ch Gold 11 900 28 600

FLAVIA

2.4 170 ch 11 8 000 36 900

THEMA

3.6 286 ch Executive 19 8 000 53 200
3.0 MJet 239 ch Executive 12 3 600 52 300

VOYAGER

3.6 283 ch Platinum 20 8 000 48 900
2.8 MJet 178 ch Gold 10 8 000 44 400
2.8 MJet 178 ch Platinum 10 8 000 48 900

LAND ROVER

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

FREELANDER 2

i6 233 ch SE BVA 16 8 000 43 500
i6 233 ch HSE BVA 16 8 000 44 900
e04 150 ch E 4x2 9 2 200 28 450
e04 150 ch S 4x2 9 2 200 32 400
TD4 150 ch S 9 2 200 30 250
TD4 150 ch SE 9 2 200 34 200
TD4 150 ch SE Dynamic 9 2 200 40 400
TD4 150 ch HSE 9 2 200 41 800

EVOQUE

2.0 SD4 240 ch Pure 15 6 500 41 300
2.2 e04 150 ch Pure 4x2 9 0 33 500
2.2 TD4 Pure 9 2 200 35 350
2.2 SD4 190 ch Pure 12 900 38 200

Surcoût finition Dynamic : finition Pure + 8 500 €
Surcoût finition Prestige : finition Dynamic + 800 €

EVOQUE COUPÉ

Surcoût : 5 portes + 1 000 €

DEFENDER

90 Hard Top/Pick Up 122 ch E 10 8 000 27 020
90 Station Wagon 122 ch E 10 8 000 29 020
110 Hard Top 122 ch E 10 8 000 30 270
130 Simple Cab 122 ch E 10 8 000 31 680

Surcoût finition S : finition E + 1 800 €
Surcoût finition SE : finition S + 1 800 €

DISCOVERY 4

3.0 V6 340 ch SE 25 NC 55 200
3.0 V6 340 ch HSE 25 NC 61 800
3.0 TDV6 211 ch 14 8 000 44 600
3.0 TDV6 211 ch S 14 8 000 47 300
3.0 TDV6 211 ch SE 14 8 000 53 500
3.0 TDV6 211 ch HSE 14 8 000 59 900
3.0 SDV6 256 ch SE 17 8 000 55 600
3.0 SDV6 256 ch HSE 17 8 000 62 000

RANGE ROVER SPORT

5.0 V8 510 ch HSE Dynamic 43 8 000 89 500
5.0 V8 510 ch Autobiography Dynamic 43 8 000 100 100
3.0 TDV6 256 ch S 14 8 000 60 300
3.0 TDV6 256 ch SE 16 8 000 65 500
3.0 TDV6 256 ch HSE 16 8 000 72 200
3.0 SDV6 292 ch SE 19 8 000 70 300
3.0 SDV6 292 ch HSE 19 8 000 76 000
3.0 SDV6 292 ch HSE Dynamic 19 8 000 78 500
4.4 SDV8 340 ch HSE NC NC 83 100
4.4 SDV8 340 ch HSE Dynamic NC NC 85 600
4.4 SDV8 340 ch HSE Autobiography NC NC 94 700
4.4 SDV8 340 ch HSE Autobiography Dyn. NC NC 96 700
3.0 SDV6 340 ch Hyb. HSE NC NC 86 800
3.0 SDV6 340 ch Hyb. HSE Dynamic NC NC 88 400
3.0 SDV6 340 ch Hyb. HSE Autobiography NC NC 96 900

RANGE ROVER

5.0 V8 510 ch Supercharged 44 8 000 117 300
5.0 V8 510 ch Supercharged Autobiography 44 8 000 130 900
3.0 TDV6 258 ch HSE NC NC 92 300
3.0 TDV6 258 ch Vogue NC NC 102 400
3.0 TDV6 258 ch Autobiography NC NC 116 000
4.4 SDV8 340 ch Autobiography 22 8 000 128 200
3.0 SDV6 340 ch Hyb. Autobiography NC NC 130 200

LEXUS



SIVAM Levallois, Concessionnaire Lexus
01 42 70 40 70

SIVAM Asnières, Réparateur agréé
01 46 13 51 00

SIVAM Paris Sud, Réparateur agréé
01 55 43 55 00

www.sivam.fr



La poursuite de la perfection.

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

CT

200h 136 ch 4 2 457 29 790
200h 136 ch Pack 5 2 556 30 990
200h 136 ch F SPORT / Luxe 5 2 927 35 490
200h 136 ch Executive 5 3 300 42 890

IS

250 207 ch Luxe 13 6 500 42 990
250 207 ch F SPORT 13 8 000 43 590
250 207 ch Executive 13 8 000 49 390
250 207 ch F SPORT Executive 13 8 000 51 390
300h 9 3 142 38 090
300h Pack 9 3 267 39 790
300h Luxe / F SPORT 9 3 300 46 990
300h Executive 9 3 300 53 390
300h F SPORT Executive 9 3 300 56 690

GS

300h 223 ch Luxe 9 3 300 56 900
300h 223 ch F SPORT 9 0 67 100
300h 223 ch Executive 9 0 67 900
450h 345 ch Pack Luxe 19 500 67 500
450h 345 ch Pack Executive 19 500 77 300
450h 345 ch Pack Sport 19 500 78 700

NOUVEAU RC F

5.0 V8 477 ch 38 8 000 79 790
5.0 V8 477 ch GT 38 8 000 88 790
5.0 V8 477 ch Carbon 38 8 000 91 990

LS

460 4.6 V8 380 ch Luxe 29 8 000 106 700
460 4.6 V8 380 ch F SPORT 29 8 000 111 700
460 4.6 V8 380 ch Executive 29 8 000 123 700
600h 445 ch Luxe 28 6 500 123 500
600h F SPORT 28 6 500 129 500
600h Pack Executive 28 6 500 142 500
600h L Executive 28 6 500 150 500

LX

300h 197 ch 8 0 38 590
200h 238 ch Luxe 13 6 500 50 890

RX

450h 3.5 V6 249 ch 2WD Pack 15 250 63 500
450h 3.5 V6 249 ch 2WD Luxe 15 250 67 700
450h 3.5 V6 249 ch 4WD Sport 15 500 74 600
450h 3.5 V6 249 ch 4WD Executive 15 500 78 600
Surcoût 4WD : 2WD + 1 400 €

MASERATI

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

GHIBLI

3.0 V6 330 ch 23 8 000 68 700
3.0 V6 410 ch S 31 8 000 81 400
3.0 V6 410 ch S D4 31 8 000 84 400
3.0 V6 275 ch 17 2 200 66 750

GRANTURISMO

4.2 V8 405 ch 32 8 000 114 500
4.7 V8 460 ch Sport 38 8 000 125 900
4.7 V8 460 ch Sport CC 36 8 000 131 500
4.7 V8 460 ch MC Stradale 38 8 000 154 850

GRANCABRIO

4.7 V8 440 ch 36 8 000 135 200
4.7 V8 460 ch S 36 8 000 142 400
4.7 V8 460 ch MC Stradale 38 8 000 153 700

QUATTROPORTE

3.0 V6 410 ch S 31 8 000 105 650
3.0 V6 410 ch S D4 31 8 000 108 850
3.8 V8 530 ch GTS 44 8 000 148 850
3.0 V6 275 ch 17 2 200 96 800

MAZDA

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

MAZDA2 (5 PORTES)

1.3 MZR 75 ch Élegance 4 0 14 400
1.5 MZR 102 ch Dynamique 6 0 17 050
1.5 MZR 102 ch Dynamique BVA 6 500 17 850
1.6 MZ-CD 85 ch Élegance 5 0 16 700
1.6 MZ-CD 95 ch Dynamique 5 0 18 400

NOUVELLE MAZDA3

2.0 Skyactiv-G 120 ch Élegance 6 0 22 700
2.0 Skyactiv-G 165 ch Dynamique 9 0 25 000
2.0 Skyactiv-G 165 ch Sélection 9 0 28 400
2.2 Skyactiv-D 150 ch Élegance 7 0 27 300
2.2 Skyactiv-D 150 ch Dynamique 7 0 29 100
2.2 Skyactiv-D 150 ch Sélection 7 0 32 500

MAZDAS (7 PLACES)

1.8 MZR 115 ch Harmonie 7 2 200 22 600
2.0 MZR DISI 150 ch Élegance 9 2 200 25 600
1.6 MZR-CD 115 ch Élegance 6 250 27 000
1.6 MZR-CD 115 ch Dynamique 6 250 29 450

MAZDA6 (5 PORTES)

2.0 Skyactiv-G 165 ch Sélection 9 250 32 400
2.5 Skyactiv-G 192 ch Sélection BVA 11 900 37 150
2.2 Skyactiv-D 150 ch Harmonie 7 0 28 650
2.2 Skyactiv-D 150 ch Élegance 7 0 30 200
2.2 Skyactiv-D 175 ch Sélection 9 0 36 250

MAZDA6 FASTWAGON (BREAK)

Surcoût : barline + 950 € (diesel uniquement)

MX-5

1.8 MZR 126 ch Élegance 8 2 200 24 350
1.8 MZR 126 ch Élegance Cuir 8 2 200 25 450
2.0 MZR 160 ch Performance 10 3 600 29 000

MX-5 ROADSTER COUPÉ

1.8 MZR 126 ch Élegance Cuir 8 2 200 27 650
2.0 MZR 160 ch Performance 10 3 600 31 000
2.0 MZR 160 ch Automatic 10 3 600 32 200

CX-5

2.0 160 ch Sélection 4x4 9 1 600 35 300
2.0 165 ch Harmonie 4x2 9 250 25 790
2.2 MZR-CD 150 ch Harmonie 4x2 8 0 27 590
2.2 MZR-CD 150 ch Élegance 4x2 8 0 29 800
2.2 MZR-CD 150 ch Dynamique 4x2 8 0 31 900
2.2 MZR-CD 175 ch Sélection 4x4 8 250 37 800
Surcoût BVA : BMW + 2 000 €

MERCEDES

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

CLASSE A

180 BE 122 ch Intuition 6 0 24 950
200 BE 156 ch Intuition 7 0 28 700
250 BE 211 ch DCT Inspiration 8 900 36 300
250 BE 211 ch 4Matic DCT Inspiration 8 900 38 150
45 AMG 4Matic 360 ch 2 4 2 200 52 600
160 CDI 90 ch Intuition 4 0 25 100
180 CDI 109 ch Intuition 6 0 26 950
200 CDI BE 136 ch Intuition 8 0 28 450
220 CDI BE 170 ch Inspiration 8 0 35 750
Surcoût Inspiration : intuition + 2 350 €
Surcoût Sensation : Inspiration + 1 800 €
Surcoût Fascination : Sensation + 3 800 €
Surcoût Sport : Fascination + 4 500 €

CLA

180 BE 122 ch Inspiration 6 0 29 000
180 122 ch Inspiration 7 0 29 200
200 156 ch Inspiration 8 0 32 800
250 DCT 211 ch Inspiration 12 500 38 550
250 4Matic DCT 211 ch Inspiration 12 1 600 40 750
45 AMG 4Matic 360 ch 24 2 200 60 600
180 CDI 109 ch Inspiration 6 0 31 900
200 CDI 136 ch Inspiration 7 0 34 150
200 CDI 4Matic 136 ch Inspiration 7 NC 38 450
220 CDI 170 ch Inspiration 9 0 38 150
220 CDI 4Matic 170 ch Inspiration 9 NC 40 350
Surcoût Sensation : Inspiration + 3 900 €
Surcoût Fascination : Sensation + 4 000 €

GLA

200 156 ch Intuition 8 150 30 400
250 211 ch Inspiration 12 500 37 800
250 4Matic 211 ch Inspiration 12 1 600 40 000
45 AMG 4Matic 360 ch 24 2 200 58 900
180 CDI 109 ch Intuition 5 0 30 900
200 CDI 136 ch Intuition 7 0 32 900
200 CDI 4Matic 136 ch Intuition 7 0 37 300
220 CDI 170 ch Inspiration 9 0 38 900
220 CDI 4Matic 170 ch Inspiration 9 0 41 100
Surcoût Inspiration : intuition + 1 600 €
Surcoût Sensation : Inspiration + 2 400 €
Surcoût Fascination : Sensation + 5 050 €

CLASSE B RESTYLÉE

180 122 ch Intuition 6 0 26 700
200 156 ch Intuition 8 250 29 350
250 211 ch Inspiration BVA7 12 500 36 500
180 CDI 90 ch Intuition 5 0 27 300
180 CDI 109 ch Intuition 5 0 28 850
200 CDI 136 ch Intuition 7 0 30 500
220 CDI 177 ch Inspiration BVA7 9 0 37 200
Surcoût Inspiration : intuition + 2 150 €
Surcoût Sensation : Inspiration + 1 850 €
Surcoût Fascination : Sensation + 5 000 €

NOUVELLE CLASSE C

180 156 ch 8 0 33 950
200 184 ch 10 0 36 600
250 211 ch 12 0 40 050
180 BlueTEC 116 ch 6 0 33 100
200 BlueTEC 136 ch 7 0 35 600
220 BlueTEC 170 ch 9 0 38 450
300 BlueTEC Hybrid 224 ch 10 3 300 48 550
Surcoût Executive : Classe C + 5 100 €
Surcoût Sportline : Executive + 2 050 €
Surcoût Fascination : Sportline + 5 250 €

NOUVELLE CLASSE C BREAK

Surcoût : barline + 1 300 €

CLASSE C COUPÉ

180 BE 156 ch 9 250 37 050
200 BE 184 ch 10 1 600 40 050
250 BE 204 ch BVA7 12 1 600 43 650
350 BE 306 ch BVA7 Executive 19 2 200 50 800
63 AMG 457 ch 36 8 000 90 800
220 CDI 170 ch 9 0 39 550
250 CDI 204 ch 11 0 42 050
Surcoût Executive : Classe C Coupé + 3 350 €
Surcoût Fascination : Executive + 5 800 €
Surcoût Version Sport : Fascination + 2 500 € (250 BE), + 4 800 € (250 CDI)

SLK

200 BE 184 ch 10 400 39 900
250 BE 204 ch 11 2 200 45 600
350 BE 306 ch 20 2 200 56 100
55 AMG 421 ch 31 6 500 87 900
250 CDI 204 ch 11 0 41 700

NOUVELLE CLASSE E

200 184 ch 9 500 43 450
250 211 ch BVA7 15 150 49 050
400 V6 333 ch BVA7 2 200 59 400
500 V8 408 ch Executive BVA7 8 000 80 000
63 AMG BVA 525 ch 44 8 000 124 500

200 BlueTEC 136 ch 0 41 400
220 BlueTEC 170 ch 0 44 900
250 BlueTEC 204 ch 0 47 900
300 V6 BlueTEC 231 ch BVA7 150 51 050
300 BlueTEC Hybrid 231 ch Classic 3 300 52 950
350 V6 BlueTEC 258 ch BVA7 150 58 150

Surcoût Sportline : Classe E + 6 400 €
Surcoût Executive : Sportline + 450 €
Surcoût Fascination : Executive + 5 750 €

NOUVELLE CLASSE E BREAK

Surcoût : barline + 2 000 €

NOUVELLE CLASSE E COUPÉ

200 184 ch 9 500 43 850
250 211 ch BVA7 15 150 48 800
320 V6 272 ch Executive BVA7 2 200

MINI COUPÉ				
Cooper 122 ch	7	0	21 700	
Cooper S 184 ch	10	250	26 750	
John Cooper Works 211 ch	12	2 200	33 050	
Cooper SD 143 ch	7	0	27 350	

Surcoût : Mini coupé + 1 550 €

MINI ROADSTER				
Cooper One 98 ch	6	0	18 450	
Cooper 122 ch BMW	6	0	21 600	
Cooper S 184 ch	10	250	26 500	
John Cooper Works 211 ch	12	2 200	32 750	
Cooper D 90 ch BMW	5	0	19 900	
Cooper D 112 ch	5	0	23 350	
Cooper SD 143 ch	7	0	27 100	

CLUBMAN				
Cooper One 98 ch	6	0	18 450	
Cooper 122 ch BMW	6	0	21 600	
Cooper S 184 ch	10	250	26 500	
John Cooper Works 211 ch	12	2 200	32 750	
Cooper D 90 ch BMW	5	0	19 900	
Cooper D 112 ch	5	0	23 350	
Cooper SD 143 ch	7	0	27 100	

PACEMAN				
Cooper 122 ch	7	2 200	24 850	
Cooper S 184 ch	10	2 200	29 950	
Cooper S 184 ch ALL4	10	3 000	31 650	
Cooper D 112 ch	6	0	26 850	
Cooper D 112 ch ALL4	6	0	28 550	
Cooper SD 143 ch	7	0	30 800	
Cooper SD 143 ch ALL4	7	0	32 500	

COUNTRYMAN				
One 98 ch	6	250	21 550	
Cooper 122 ch	7	250	23 950	
Cooper S 184 ch	10	500	29 000	
Cooper S 184 ch ALL4	11	2 200	30 700	
Cooper John Cooper Works ALL4 218 ch	12	2 200	36 900	
One D 90 ch	5	0	23 100	
Cooper D 112 ch	6	0	26 850	
Cooper D 112 ch ALL4	6	0	27 550	
Cooper SD 143 ch	7	0	29 600	
Cooper SD 143 ch ALL4	7	0	31 300	

MITSUBISHI				
TYPE	CV	B/M*	PRIX	
I-MIEV				
Électrique 69 ch	1	6 300	28 900	
SPACE STAR				
1.0 MIVEC 71 ch In	4	0	9 690	
1.0 MIVEC 71 ch AS&G Invite	4	0	10 990	
1.0 MIVEC 71 ch AS&G Selection Invite	4	0	11 640	
1.2 MIVEC 80 ch AS&G Intense	4	0	14 100	
1.2 MIVEC 80 ch AS&G Selection Intense	4	0	14 750	

LANCER EVOLUTION X				
2.0 295 ch	20	8 000	46 500	
2.0 295 ch MR TC-SST	21	8 000	54 650	

ASX				
1.6 115 ch Inform 4x2	6	0	19 900	
1.6 115 ch Intense 4x2	6	0	22 600	
1.8 Di-D 115 ch Invite 4x2	6	0	23 300	
1.8 Di-D 115 ch Intense 4x2	6	0	25 600	
2.2 Di-D 150 ch Intense BVA 4x4	8	1 600	34 000	
Surcoût 4x4 (sur 1.8 Di-D uniquement) : 4x2 + 2 000 €				

OUTLANDER				
2.0 150 ch 2WD Inville	9	1 500	27 600	
2.0 203 ch PHEV Intense	NC	4 000	43 900	
2.0 203 ch PHEV Intense	NC	4 000	53 900	
2.2 Di-D 150 ch 2WD Inville	8	0	29 800	
2.2 Di-D 150 ch 4WD Inville	8	0	31 600	
2.2 Di-D 150 ch 4WD Intense	8	0	34 600	
2.2 Di-D 150 ch 4WD Intense	8	0	39 550	
2.2 Di-D 150 ch 4WD Intense BVA	8	100	39 990	

PAJERO (3 PORTES)				
3.2 Di-D 200 ch Inville	13	6 000	37 200	
3.2 Di-D 200 ch Intense	13	6 000	40 800	
3.2 Di-D 200 ch Intense BVA	13	6 000	48 100	

Surcoût : 3 portes + 2 900 € (Inform) ; + 3 100 €



NISSAN

Trouvez votre Nissan sur www.nissan-avenir.com



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

NOTE				
1.2 80 ch Visia	5	0	13 650	
1.2 80 ch Acenta	5	0	14 850	
1.2 80 ch Connect Edition	5	0	16 350	
1.2 DIG-S 98 ch Visia	5	0	16 650	
1.2 DIG-S 98 ch Connect Edition	5	0	17 750	
1.2 DIG-S 98 ch Tekna	5	0	18 850	
1.5 dCi 90 ch Visia	5	0	15 950	
1.5 dCi 90 ch Acenta	5	0	17 150	
1.5 dCi 90 ch Connect Edition	5	0	18 550	
1.5 dCi 90 ch Tekna	5	0	19 750	

JUKE RESTYLE				
1.6 94 ch Visia	7	250	15 990	
1.6 94 ch Visia Pack	7	250	17 350	
1.2 DIG-T 115 ch Visia	NC	0	19 150	
1.2 DIG-T 115 ch Connect Edition	NC	0	20 750	
1.6 117 ch Xtronic Acenta	NC	250	20 050	
1.6 DIG-T 190 ch Connect Edition	11	2 200	22 850	
1.6 DIG-T 190 ch Tekna	11	2 200	24 750	
1.5 dCi 110 ch S/S Visia Pack	6	0	19 550	
1.5 dCi 110 ch S/S Acenta	6	0	20 950	
1.5 dCi 110 ch S/S Tekna	6	0	24 450	

LEAF				
109 ch Visia	5	6 300	30 290	
109 ch Acenta	5	6 300	33 290	
109 ch Tekna	5	6 300	35 690	

PULSAR				
1.2 DIG-T 115 ch Visia	6	0	18 790	
1.5 dCi 110 ch Visia	5	0	21 290	

Surcoût Acenta : Visia + 1 900 €
Surcoût Connect Edition : Acenta + 800 €
Surcoût Tekna : Connect Edition + 2 350 €

NOUVEAU QASHQAI				
1.2 DIG-T 115 ch Visia	6	0	21 990	
1.2 DIG-T 115 ch Acenta	6	0	24 040	
1.2 DIG-T 115 ch Connect Edition	6	0	25 790	
1.2 DIG-T 115 ch Tekna	6	0	28 140	
1.5 dCi 110 ch Visia	5	0	24 490	
1.5 dCi 110 ch Acenta	5	0	26 540	
1.5 dCi 110 ch Connect Edition	5	0	28 290	
1.5 dCi 110 ch Tekna	5	0	30 640	
1.6 dCi 130 ch Acenta	7	0	28 740	
1.6 dCi 130 ch Connect Edition	7	0	30 490	
1.6 dCi 130 ch Tekna	7	0	32 840	

Surcoût All Mode (4x4) : + 2 200 € (dCi 130 ch uniquement)

NOUVEAU X-TRAIL				
1.6 dCi 130 ch Visia	7	0	27 700	
1.6 dCi 130 ch Acenta	7	0	29 900	
1.6 dCi 130 ch Connect	7	0	32 250	
1.6 dCi 130 ch Tekna	7	0	34 400	

Surcoût belle Xtronic : BVM + 1 500 €

MURANO				
3.5 V6 234 ch	17	8 000	50 190	
2.5 dCi 190 ch	12	8 000	50 190	

PATHFINDER				
2.5 dCi 190 ch XE 7 p.	12	8 000	39 590	
2.5 dCi 190 ch SE 7 p.	12	8 000	43 290	
2.5 dCi 190 ch LE 7 p.	12	8 000	47 690	
3.0 V6 dCi 231 ch	16	8 000	54 490	

370 Z COUPE				
3.7 V6 328 ch	23	8 000	32 900	
3.7 V6 328 ch Pack	23	8 000	36 100	
3.7 V6 344 ch Nismo	25	8 000	45 000	

370 Z ROADSTER				
3.7 V6 328 ch Pack	23	8 000	39 100	

GT-R				
3.8 V6 550 ch Premium Edition	47	8 000	94 200	
3.8 V6 550 ch Black Edition	47	8 000	95 300	
3.8 V6 550 ch Gentleman Edition	47	8 000	98 200	
3.8 V6 600 ch Nismo	53	8 000	150 000	

OPEL

TYPE	CV	B/M*	PRIX	
ADAM				
1.2 Twinport 70 ch	4	0	10 990	
1.2 Twinport 70 ch Jam	4	0	13 640	
1.4 Twinport 87 ch S/S Jam	5	0	14 350	
1.4 Twinport 87 ch S/S Glam	5	0	15 500	
1.4 Twinport 87 ch S/S Slam	5	0	15 900	
1.0 ECOTEC 115 ch Glam	6	0	17 700	
1.0 ECOTEC 115 ch Slam	6	0	18 100	

ADAM ROCKS				
1.4 Twinport 87 ch S/S	5	0	17 450	
1.0 ECOTEC 115 ch	6	0	19 650	

AGILA				
1.0 68 ch Essentia	4	0	11 690	
1.0 68 ch Edition	4	0	13 060	
1.0 68 ch S/S ecoFLEX Edition	4	0	13 360	
1.2 94 ch Edition	5	0	13 460	
1.2 94 ch S/S Edition	5	0	13 760	
1.2 94 ch S/S Edition BVA	5	150	14 460	

NOUVELLE CORSA (5 PORTES)				
1.4 90 ch Essentia	5	0	13 090	
1.4 90 ch Edition	5	0	14 690	
1.4 90 ch Cosmo BVA	5	250	17 990	
1.4 Turbo 100 ch S/S Edition	5	0	15 490	
1.4 Turbo 100 ch S/S Color Edition	5	0	16 390	
1.4 Turbo 100 ch S/S Cosmo	5	0	17 690	
1.0 Ecotec Turbo 115 ch S/S Cosmo	6	0	18 590	
1.3 CDTi 75 ch Edition	4	0	16 990	
1.3 CDTi 95 ch ecoFLEX S/S Edition	4	0	17 990	
1.3 CDTi 95 ch ecoFLEX S/S Color Edition	4	0	18 890	
1.3 CDTi 95 ch ecoFLEX S/S Cosmo	4	0	20 190	

MERIVA				
1.4 Twinport 100 ch Essentia	6	250	15 690	
1.4 Twinport 100 ch Edition	6	250	18 080	
1.4 Twinport 120 ch S/S Edition	7	0	19 030	
1.4 Twinport 120 ch S/S Cosmo	7	0	20 430	
1.4 Twinport 120 ch S/S Cosmo Pack	7	0	21 830	
1.4 Twinport 120 ch GPL Edition	8	0	20 580	
1.6 CDTi 95 ch S/S Edition	5	0	19 880	
1.6 CDTi 95 ch S/S Cosmo	5	0	21 280	
1.6 CDTi 110 ch S/S Edition	6	0	20 680	
1.6 CDTi 110 ch S/S Cosmo	6	0	22 080	
1.6 CDTi 110 ch S/S Cosmo Pack	6	0	23 480	
1.7 CDTi 110 ch S/S Cosmo BVA	7	2 200	23 380	
1.6 CDTi 136 ch S/S Cosmo	6	0	22 880	
1.6 CDTi 136 ch S/S Cosmo Pack	6	0	24 280	

MOKKA				
1.6 115 ch S/S Edition 4x2	6	1 600	18 990	
1.4 Twinport 140 ch S/S Edition 4x2	8	250	20 710	
1.4 Twinport 140 ch S/S Edition GPL 4x2	8	250	22 660	
1.7 CDTi 130 ch S/S Edition 4x2	7	0	22 700	

Surcoût 4x4 : 4x2 + 1 900 €
Surcoût Cosmo : Edition + 1 200 €
Surcoût Cosmo Pack : Cosmo + 1 350 €

ASTRA GTC				
1.4 Twinport 140 ch S/S Sport	8	250	23 700	
1.4 Twinport 140 ch S/S Sport Pack	8	250	25 300	
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	

PORSCHÉ			
TYPE	CV	B/M*	PRIX
CAYMAN			
2.7 275 ch	18	6 500	52 703
3.4 325 ch S	22	6 500	65 828
3.4 340 ch GTS	NC	NC	75 548
NOUVEAU BOXSTER (TYPE 981)			
2.7 265 ch	17	6 500	50 543
3.4 315 ch S	21	8 000	61 868
3.4 330 ch GTS	NC	NC	71 708
911 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 Carrera 4 S	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 Carrera 4 S	25	8 000	126 203
3.8 475 ch GT3	39	8 000	139 568
3.8 520 ch Turbo	42	8 000	164 468
3.8 560 ch Turbo S	47	8 000	197 948
911 (TYPE 991) CABRIOLET			
3.4 350 ch Carrera	24	8 000	105 083
3.4 350 ch Carrera 4	24	8 000	112 238
3.8 400 ch Carrera S	29	8 000	119 963
3.8 400 ch Carrera 4 S	29	8 000	127 118
3.8 520 ch Turbo	42	8 000	176 948
3.8 520 ch Turbo S	47	8 000	210 788
PANAMERA			
3.6 V6 DFI 310 ch Panamera	21	8 000	85 325
3.6 V6 DFI 310 ch Panamera 4	21	8 000	90 605
3.0 V6 416 ch e-Hybrid S	22	NC	112 685
3.0 V6 420 ch S	31	8 000	104 045
3.0 V6 420 ch 4S	31	8 000	109 445
3.0 V6 420 ch 4S Executive	31	8 000	135 125
4.8 V8 440 ch GTS	34	8 000	123 965
4.8 V8 520 ch Turbo	42	8 000	148 565
4.8 V8 520 ch Turbo Executive	48	8 000	166 085
4.8 V8 570 ch Turbo S	48	8 000	182 885
4.8 V8 570 ch Turbo S Executive	48	8 000	200 045
3.6 V6 TDI 240 ch	19	8 000	83 605
MACAN			
3.0 V6 340 ch S	23	8 000	59 873
3.6 V6 400 ch Turbo	29	8 000	81 908
3.0 V6 TDI 258 ch S	16	2 200	59 873
CAYENNE			
3.6 V6 416 ch S e-Hybrid	NC	4 000	84 038
3.6 V6 420 ch S	NC	8 000	82 568
4.2 V8 520 ch Turbo	NC	8 000	131 168
3.6 V6 TDI 262 ch	NC	2 200	68 528
4.2 V8 TDI 385 ch S	NC	4 000	84 888
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 SSc 70 ch Life	4	0	10 800
0.9 SSc 70 ch Zen	4	0	12 300
0.9 SSc 70 ch Intens	4	0	13 300
0.9 Energy Tce 90 ch Zen	4	0	13 300
0.9 Energy Tce 90 ch Intens	4	0	14 300
ZOE			
Z.E. 60 ch Life	1	6 300	21 900
Z.E. 60 ch Zen	1	6 300	23 200
Z.E. 60 ch Intens	1	6 300	23 900
CLIO COLLECTION (3 PORTES)			
1.2 16V 75 ch Allée	5	0	10 290
CLIO COLLECTION (5 PORTES)			
1.2 16V 75 ch Allée	5	0	10 890
CLIO IV (5 PORTES)			
1.2 16V 75 ch Life	4	0	13 300
1.2 16V 75 ch GPL Life	4	0	14 100
1.2 16V 75 ch Zen	4	0	15 100
Tce 90 ch eco2 Zen	5	0	16 100
Tce 90 ch Energy eco2 Zen	5	0	16 400
Tce 90 ch eco2 Intens	5	0	17 850
Tce 90 ch Energy eco2 Intens	5	0	18 150
Tce 90 ch Energy eco2 Initiale Paris	5	0	21 500
Tce 120 ch eco2 EDC Intens	6	0	20 250
Tce 120 ch eco2 EDC Initiale Paris	6	0	23 600
Tce 120 ch eco2 EDC GT	6	0	21 550
1.6 Turbo 200 ch R.S. EDC6	11	500	25 650
dCi 75 ch eco2 Life	4	150	16 100
dCi 75 ch eco2 Zen	4	150	17 600
dCi 75 ch eco2 Intens	4	0	19 350
dCi 90 ch eco2 Zen	4	150	18 200
dCi 90 ch Energy eco2 Zen	4	150	18 700
dCi 90 ch eco2 Intens	4	0	19 950
dCi 90 ch Energy eco2 Intens	4	150	20 450
dCi 90 ch Energy Zen	4	150	20 300
dCi 90 ch eco2 Intens EDC	4	0	21 850
dCi 90 ch Energy eco2 Initiale Paris	4	150	23 800
dCi 90 ch eco2 EDC Initiale Paris	4	0	25 200
CLIO IV ESTATE (BREAK)			
CAPTUR			
Tce 90 ch eco2 Energy Life	5	0	16 100
Tce 120 EDC Zen	6	0	20 100
dCi 90 ch eco2 Energy Life	4	0	18 300
dCi 90 ch EDC Zen	5	0	21 600
MEGANE COUPE			
Tce 115 ch Intens	6	0	24 000
Tce 130 ch Intens	7	0	24 800
Tce 130 ch Base Edition	7	0	26 300
Tce 130 ch Base Edition EDC	7	0	27 800

2.0T 265 ch S/S RS	16	2 200	32 050
2.0T 275 ch S/S RS Trophy	16	2 200	38 000
dCi 95 ch Intens	5	0	25 300
dCi 110 ch Energy Intens	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 GT-Line	6	0	31 900
dCi 110 ch EDC GT-Line	6	0	33 100
dCi 130 ch Energy GT-Line	7	0	33 150
dCi 130 ch Energy GT-Line	7	0	34 350
MEGANE			
Tce 115 ch Energy Life	6	0	20 700
Tce 115 ch Energy Zen	6	0	22 300
Tce 130 ch Energy Zen	7	0	23 100
Tce 130 ch Energy Base	7	0	25 500
dCi 95 ch Life	5	0	22 000
dCi 95 ch Zen	5	0	23 600
dCi 110 ch Energy Life	6	150	23 650
dCi 110 ch Energy Zen	6	150	25 250
dCi 110 ch Energy Base	6	150	27 650
dCi 110 ch EDC Zen	6	0	26 450
dCi 110 ch EDC Base	6	0	28 850
dCi 130 ch FAP Energy Zen	6	0	26 450
dCi 130 ch FAP Energy Base	6	0	28 850
dCi 165 ch Base Edition	9	500	29 450
MEGANE ESTATE (BREAK)			
FLUENCE			
Z.E. Expression 95 ch	1	6 300	26 100
Z.E. Dynamique 95 ch	1	6 300	27 100
SCÉNIC (5 PLACES)			
Tce 115 ch Energy Life	6	150	23 900
Tce 130 ch Energy Zen	7	250	26 600
dCi 95 ch Life	5	0	24 600
dCi 110 ch Life	6	0	25 700
dCi 110 ch Energy Life	6	0	26 400
dCi 110 ch EDC Zen	6	0	29 500
dCi 130 ch Energy Base	7	0	31 800
dCi 150 ch BVA Base	9	3 000	33 400
SCÉNIC XMOD (5 PLACES)			
Tce 115 ch Energy Zen	6	250	26 150
Tce 130 ch Energy Base	7	0	29 500
dCi 110 ch Zen	6	0	27 950
dCi 110 ch EDC Zen	6	0	29 450
dCi 110 ch EDC Base	6	0	32 400
dCi 110 ch Energy Zen	6	0	28 450
dCi 110 ch Energy Base	6	0	31 600
dCi 130 ch Energy Base	7	0	32 400
GRAND SCÉNIC (5 PLACES)			
Tce 130 ch Energy Life	7	500	24 700
dCi 110 ch Life	6	0	26 100
dCi 110 ch Energy Life	6	0	26 800
dCi 130 ch Energy Base	7	0	32 200
dCi 150 ch BVA Base	9	3 000	33 800
GRAND SCÉNIC (7 PLACES)			
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 130 ch Energy Intens	7	0	33 500
dCi 175 ch Energy Base Edition	10	0	32 600
dCi 175 ch Energy Intens	10	0	34 600
LAGUNA ESTATE			
LATITUDE			
dCi 150 ch Initiale	8	0	38 650
dCi 175 ch Initiale BVA	10	2 200	41 650
ESPACE			
dCi 130 ch Zen	7	500	36 450
dCi 150 ch Zen	8	500	38 450
dCi 175 ch Zen BVA	10	2 200	40 450
dCi 175 ch Intens	10	500	41 850
dCi 175 ch Intens BVA	10	2 200	43 850
dCi 175 ch Initiale	10	500	46 650
dCi 175 ch Initiale BVA	10	2 200	51 650
GRAND ESPACE			
KOLEOS			
dCi 150 ch Zen	8	900	29 750
dCi 150 ch Base Edition	8	900	30 550
dCi 150 ch Intens	8	900	33 550
dCi 175 ch Base Edition 4x4	10	2 200	32 150
dCi 175 ch Initiale 4x4	10	2 200	35 150
SEAT			
MII (3 PORTES)			
1.0 60 ch Reference	3	0	9 460
1.0 75 ch Style	4	0	11 430
1.0 75 ch Style BVA	4	0	11 980
MII (5 PORTES)			
IBIZA SPORTCOUPE (3 PORTES)			
1.2 80 ch Reference	4	0	12 055
1.2 70 ch Reference	5	0	12 405
1.4 85 ch Style ITE	5	0	14 630
1.2 TSI 105 ch FR	6	0	17 120
1.2 TSI 105 ch FR DSG	6	0	18 450

1.4 TSI 150 ch FR ACT	9	0	19 800
1.4 TSI 150 ch FR DSG	9	250	20 475
1.4 TSI 180 ch Cupra DSG	8	250	22 305
1.2 TDI 75 ch Ecomotive Reference	4	0	14 630
1.6 TDI FAP 90 ch Reference	5	0	15 155
1.6 TDI FAP 105 ch FR	5	0	19 170
2.0 TDI FAP 143 ch FR	7	0	20 500
Surcoût: Style ITE: Référence + 1 140 €			
Surcoût: FR: Style ITE+ 2 040 €			
IBIZA (5 PORTES)			
Surcoût: 3 portes + 600 €			
IBIZA ST (BREAK)			
Surcoût: Ibiza 3 portes + 1 200 €			
TOLEDO			
1.2 TSI 85 ch Référence	5	0	17 760
1.2 TSI 105 ch I-Tech	6	0	21 395
1.2 TSI 122 ch I-Tech DSG	7	150	23 430
1.6 TDI 90 ch Référence	5	0	20 020
1.6 TDI 105 ch I-Tech	5	0	23 380
1.6 TDI 105 ch S/S I-Tech	5	0	23 785
Surcoût: I-Tech: Référence + 2 835 €			
Surcoût: DSG: BVM + 1 650 €			
LEON SC (3 PORTES)			
1.2 TSI 85 ch Référence	5	0	18 045
1.2 TSI 110 ch S/S Référence	5	0	19 105
1.2 TSI 110 ch S/S Style DSG	5	0	23 085
1.4 TSI 125 ch S/S Style	6	0	21 910
1.4 TSI 150 ch ACT S/S Style	7	0	23 160
1.4 TSI 150 ch ACT S/S Style DSG	7	0	24 860
1.8 TSI 180 ch S/S DSG FR	10	0	26 010
2.0 TSI 265 ch Cupra	NC	1 600	31 645
2.0 TSI 265 ch Cupra DSG	NC	900	33 445
2.0 TSI 280 ch Cupra 280	NC	1 600	32 815
2.0 TSI 280 ch Cupra 280 DSG	NC	900	34 615
1.6 TDI 90 ch Référence	5	0	20 485
1.6 TDI 105 ch S/S Référence	5	0	21 090
1.6 TDI 105 ch S/S Style DSG	5	0	24 830
2.0 TDI 150 ch S/S Style	7	0	24 945
2.0 TDI 150 ch S/S Style DSG	8	0	26 645
2.0 TDI 184 ch S/S FR	9	0	28 415
2.0 TDI 184 ch S/S FR DSG	10	0	30 215
Surcoût: Référence: Leon + 2 605 €			
Surcoût: Style: Référence + 1 700 €			
Surcoût: FR: Style + 1 770 € (1 870 € sur 2.0 TDI 150 ch DSG)			
LEON (5 PORTES)			
Surcoût: SC + 350			
LEON ST (BREAK)			
Surcoût: 5 portes + 1 150 €			
ALTEA			
1.2 TSI 105 ch S/S Pulsion	6	0	18 220
1.6 TDI 90 ch S/S Pulsion	5	0	17 510
ALTEA XL			
1.2 TSI 105 ch S/S Pulsion	6	0	18 820
1.6 TDI 90 ch S/S Pulsion	5	0	18 210
ALTEA FREETRACK			
2.0 TDI 140 ch 4WD Freetrack	8	1 600	28 320
ALHAMBRA			
1.4 TSI 150 ch Ecomotive Style DSG	9	3 000	35 970
1.4 TSI 150 ch Ecomotive Techside DSG	9	3 000	39 615
2.0 TDI 140 ch Ecomotive Référence	8	500	34 390
2.0 TDI 140 ch Ecomotive Style DSG	8	900	39 200
2.0 TDI 140 ch Ecom. Techside, 4WD DSG	8	2 200	43 045
2.0 TDI 177 ch Ecomotive Techside	8	1 600	42 605
2.0 TDI 177 ch Ecomotive Style DSG	8	1 600	44 355
SKODA			
TYPE	CV	B/M*	PRIX
CITIGO (3 PORTES)			
1.0 MPI 60 ch Active	4	0	9 360
1.0 MPI 75 ch Active	4	0	9 885
Surcoût: Ambition: Active + 1 345 €			
Surcoût: Elegance: Ambition + 1 035 €			
Surcoût: AGS: boîte manuelle + 680 €			
CITIGO (5 PORTES)			
Surcoût: 3 portes + 530 €			
NOUVELLE FABIA			
1.0 MPI 60 ch Active	NC	NC	12 640
1.0 MPI 75 ch Active	NC	NC	13 510
1.2 TSI 90 ch Ambition	NC	NC	15 745
1.2 TSI 110 ch Style	NC	NC	17 870
1.2 TSI 110 ch Style DSG7	NC	NC	19 070
1.4 TDI 90 ch FAP Active	NC	NC	16 460
1.4 TDI 90 ch FAP Ambition DSG7	NC	NC	18 940
1.4 TDI 105 ch FAP Style	NC	NC	20 220
Surcoût: Ambition: Active + 1 280 € (1.0 MPI 60 ch: Active + 1 450 €)			
Surcoût: Style: Ambition + 1 680 €			
NOUVELLE FABIA COMBI (BREAK)			
Surcoût: berline + 600 €			
ROOMSTER			
1.2 TSI 85 ch Active+	5	150	16 070
1.2 TSI 105 ch Elegance+	6	150	20 255
1.2 TSI 105 ch Elegance+ DSG7	6	150	21 420
1.2 TSI 75 ch Active+	4	0	17 050
1.6 TDI 90 ch Active+	5	0	17 485
1.6 TDI 105 ch Elegance+	6	0	22 210
RAPID			
1.2 MPI 75 ch Active	5	0	15 485
1.2 TSI 85 ch Active	5	0	16 825
1.2 TSI 105 ch Ambition	6	0	19 675
1.4 TSI 122 ch Elegance DSG7	7	0	23 785
1.6 TDI 90 ch Active	5	0	18 960
1.6 TDI 105 ch Active	5	0	19 975
Surcoût: Ambition: Active + 1 850 €			
Surcoût: Elegance: Ambition + 1 600 €			
RAPID SPACEBACK (5 PORTES)			
1.2 MPI 75 ch Active	5	0	16 485
1.2 TSI 85 ch Active	5	0	17 615
1.2 TSI 105 ch Ambition	6	0	20 180
1.4 TSI 122 ch Elegance DSG7	7	0	23 405
1.6 TDI 90 ch Active	5	0	19 360
1.6 TDI 90 ch Active DSG7	5	0	22 675
1.6 TDI 105 ch Ambition	5	0	22 175
Surcoût: Ambition: Active + 1 850 €			
Surcoût: Elegance: Ambition + 1 600 €			

SUZUKI				
TYPE	CV	B/M*	PRIX	
ALTO (5 PORTES)				
1.0 WT 68 ch	4	0	8 290	
1.0 WT 68 ch GL	4	0	9 340	
1.0 WT 68 ch GL BVA	4	0	11 230	
SPLASH (5 PORTES)				
1.0 WT 65 ch GL	4	0	10 890	
1.0 WT 65 ch GL Pack	4	0	11 710	
1.2 WT 94 ch GLS BVA	5	0	14 060	
NOUVELLE SWIFT (3 PORTES)				
1.3 WT 92 ch Advantage	5	0	11 790	
1.3 WT 92 ch Privilege	5	0	12 760	
1.3 WT 92 ch Pack	5	0	14 280	
1.3 WT 92 ch So'city	5	0	14 980	
1.3 DOIS 75 ch Privilege	4	0	14 660	
1.3 DOIS 75 ch Pack	4	0	16 180	
1.3 DOIS 75 ch So'City	4	0	16 880	
NOUVELLE SWIFT (5 PORTES)				
Surcoût : 3 portes + 600 €				
JIMNY				
1.3 80 ch JK	6	2 200	13 860	
1.3 80 ch JX	6	2 200	15 510	
SX4 S-CROSS				
1.6 WT 120 ch Advantage	6	0	18 990	
1.6 WT 120 ch Privilege	6	0	20 590	
1.6 WT 120 ch Privilege AllGrip	6	0	22 490	
1.6 WT 120 ch Pack	6	0	22 290	
1.6 WT 120 ch Pack AllGrip	6	0	24 190	
1.6 WT 120 ch Style AllGrip BVA	6	0	26 990	
1.6 DOIS 120 ch Privilege	6	0	22 590	
1.6 DOIS 120 ch Privilege AllGrip	6	0	24 490	
1.6 DOIS 120 ch Pack	6	0	24 290	
1.6 DOIS 120 ch Pack AllGrip	6	0	26 190	
1.6 DOIS 120 ch Style	6	0	25 990	
1.6 DOIS 120 ch Style AllGrip	6	0	27 890	
SX4				
2.0 DOIS 135 ch GL	7	0	17 940	
2.0 DOIS 135 ch GLX 4x4	7	250	20 270	
GRAND VITARA				
1.9 DOIS 129 ch (3 portes)	8	2 200	25 790	
1.9 DOIS 129 ch (5 portes)	8	2 200	28 290	
KIZASHI				
2.4 WT 178 ch BVM Sport	11	3 600	28 600	
TOYOTA				
TYPE	CV	B/M*	PRIX	
IQ ICONIC				
1.0 WT-68 ch Iconic Multidrive	4	0	15 000	
1.0 WT-68 ch Iconic Pack Multidrive	4	0	17 000	
1.0 WT-100 ch Iconic Pack Multidrive	5	0	18 400	
NOUVELLE AYGO (3 PORTES)				
1.0 WT-68 ch x	3	150	10 500	
1.0 WT-68 ch x-play	3	150	12 000	
NOUVELLE AYGO (5 PORTES)				
1.0 WT-68 ch x	3	150	10 900	
1.0 WT-68 ch x-play	3	150	12 400	
1.0 WT-68 ch x-cib	3	150	13 500	
1.0 WT-68 ch x-clusif	3	150	15 000	
YARIS RESTYLÉE (3 PORTES)				
1.0 WT-68 ch Active	4	0	13 500	
1.0 WT-68 ch Tendence	4	0	14 400	
1.0 WT-100 ch Style	6	0	17 250	
1.4 D-40 90 ch Active	5	0	16 200	
1.4 D-40 90 ch Tendence	5	0	17 100	
1.4 D-40 90 ch Style	5	0	18 800	
YARIS RESTYLÉE (5 PORTES)				
1.0 WT-68 ch Active	4	0	14 100	
1.0 WT-68 ch Tendence	4	0	15 000	
1.0 WT-68 ch Dynamic	4	0	15 700	
1.0 WT-68 ch Design	4	0	17 000	
1.3 WT-100 ch Dynamic	5	0	16 850	
1.3 WT-100 ch Style	5	0	17 850	
1.3 WT-100 ch Lounge	5	0	19 050	
1.3 WT-100 ch Lounge	5	0	19 050	
HSD 100 ch Dynamic	5	1 650	19 200	
HSD 100 ch Graphic	5	1 650	20 050	
HSD 100 ch Style	5	1 740	21 250	
1.4 D-40 90 ch Active	5	0	16 800	
1.4 D-40 90 ch Tendence	5	0	17 700	
1.4 D-40 90 ch Dynamic	5	0	18 400	
1.4 D-40 90 ch Style	5	0	19 400	
1.4 D-40 90 ch Lounge	5	0	20 600	
Surcoût boîte Multidrive CVT (WT-100 ch): BVM + 2 200 €				
VERSO 5				
1.3 WT-100 ch Dynamic	5	0	17 600	
1.3 WT-100 ch Sky View	5	0	19 000	
1.4 D-40 90 ch Dynamic	5	0	19 900	
1.4 D-40 90 ch Sky View	5	0	21 300	
AURIS (5 PORTES)				
WT-100 ch Active	5	0	18 350	
WT-100 ch Dynamic	5	0	21 450	
WT-132 ch Dynamic	7	250	22 250	
WT-132 ch Style	7	250	24 250	
HSD 136 ch Dynamic	5	2 079	25 450	
HSD 136 ch Style	5	2 244	27 450	
D-40 90 ch Active	4	0	20 000	
D-40 90 ch Eco Active	4	0	20 400	
D-40 90 ch Dynamic	4	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-132 ch Active	8	1 800	23 100	
WT-132 ch Dynamic	8	1 800	23 600	
WT-132 ch SkyView	8	1 800	24 600	
WT-132 ch Style	8	1 800	27 200	
D-40 112 ch Active	7	0	25 800	
D-40 112 ch Dynamic	7	0	26 300	
D-40 112 ch SkyView	7	0	27 300	
D-40 112 ch Style	7	0	29 900	
D-CAT FAP 150 ch SkyView BVA	9	2 200	29 300	
D-CAT FAP 150 ch Style BVA	9	2 200	32 100	

VERSO II (7 PLACES)				
Surcoût : 5 places + 700 €				
PRIUS III				
HSD 136 ch Dynamic 15'	4		2 334	28 300
HSD 136 ch Dynamic 17'	4		2 384	28 900
HSD 136 ch Lounge 17'	4		2 739	33 200
Rechargeable 136 ch Dynamic	4		4 000	37 300
Rechargeable 136 ch Lounge	4		4 000	43 400
PRIUS +				
HSD 136 ch Active	4		2 656	32 200
HSD 136 ch Dynamic	4		2 780	33 700
HSD 136 ch Sky View	4		2 862	34 700
HSD 136 ch Lounge	4		3 073	37 250
AVENSIS				
WT-147 ch Dynamic	8		1 600	27 400
D-40 124 ch Dynamic	6		0	28 650
D-40 150 ch Lounge	8		500	35 150
D-CAT 150 ch Lounge BVA	8		2 200	36 650
AVENSIS SW				
Surcoût version 4 portes (diesel uniquement) : + 1 000 €				
RAV4				
WT-151 ch Le Cap 4x4	9		2 200	27 690
WT-151 ch Life 4x4	9		2 200	30 590
D-40 124 ch Le Cap	7		0	26 690
D-40 124 ch Le Cap 4x4	7		250	28 590
D-40 124 ch Life	7		0	29 590
D-40 124 ch Life 4x4	7		250	31 490
D-40 150 ch Life 4x4	8		900	32 490
D-CAT 150 ch Life BVA 4x4	9		3 000	33 990
Surcoût Life : LeCap + 2 900 €				
Surcoût Life Edition : LeCap + 400 €				
Surcoût Club/Sport Edition : Life Edition + 1 800 €				
Surcoût Lounge : Club/Sport Edition + 2 700 €				
LAND CRUISER (3 PORTES)				
D-40 190 ch Le Cap	12		8 000	37 350
D-40 190 ch Life	12		8 000	41 850
D-40 190 ch Légende	12		8 000	44 450
D-40 190 ch Lounge	12		8 000	48 850
LAND CRUISER (5 PORTES)				
D-40 190 ch Le Cap	12		8 000	40 050
D-40 190 ch Life	12		8 000	45 550
D-40 190 ch Légende	12		8 000	50 050
D-40 190 ch Lounge	12		8 000	54 850
D-40 190 ch Lounge Pack Techno	12		8 000	63 250
LAND CRUISER SW				
D-40 V8 286 ch Légende 5 pl.	19		8 000	74 600
D-40 V8 286 ch Légende 7 pl.	19		8 000	77 000
D-40 V8 286 ch Lounge 5 pl.	19		8 000	87 600
D-40 V8 286 ch Lounge 7 pl.	19		8 000	89 700
GT86 COUPE				
2.0 200 ch GT86	12		2 600	30 390
VOLKSWAGEN				
TYPE	CV	B/M*	PRIX	
UP! (3 PORTES)				
1.0 60 ch take up!	3		0	10 000
1.0 60 ch BlueMotion take up!	3		0	10 550
1.0 60 ch move up! ASG5	3		0	12 180
1.0 75 ch take up!	4		0	10 780
1.0 75 ch BlueMotion take up!	4		0	12 520
1.0 75 ch move up! ASG5	4		0	12 850
Surcoût move up! : take up! + 1 400 €				
Surcoût high up! : move up! + 2 190 €				
UP! (5 PORTES)				
1.0 75 ch Cross up!	4		0	15 320
e-up! électrique 60 kW (82 ch)	2		6 300	26 250
Surcoût : 3 portes + 480 €				
NOUVELLE POLO (3 PORTES)				
1.0 60 ch Trendline	4		0	12 900
1.0 75 ch Trendline	4		0	13 600
1.2 TSI 90 ch BM Confortline	5		0	16 300
1.2 TSI 90 ch BM Confortline DSG7	5		0	17 900
1.2 TSI 110 ch BM Sportline	6		0	19 500
1.2 TSI 110 ch BM Sportline DSG7	6		0	21 100
1.4 TSI 150 ch ACT BlueGT	NC		0	22 700
1.4 TSI 150 ch ACT BlueGT DSG7	NC		0	24 300
1.4 TDI 75 ch BM Trendline	4		150	15 900
1.4 TDI 90 ch BM Confortline	4		150	18 400
1.4 TDI 90 ch BM Confortline DSG7	4		0	20 000
1.4 TDI 105 ch BM Sportline	NC		NC	20 900
Surcoût Confortline : Trendline + 1 800 €				
Surcoût Sportline : Confortline + 1 800 €				
NOUVELLE POLO (5 PORTES)				
Surcoût : berline 3 p. + 650 €				
GOLF VII (3 PORTES)				
1.2 TSI 85 ch BlueMotion Trendline	5		0	18 150
1.2 TSI 105 ch BM Trendline	5		0	20 500
1.4 TSI 122 ch Trendline	6		0	21 500
1.4 TSI 150 ch ACT BM Confortline	7		0	26 050
2.0 TSI 220 ch GTI	12		250	32 900
2.0 TSI 230 ch GTI Performance	13		250	33 980
2.0 TSI 300 ch R	19		2 200	41 300
1.6 TDI 90 ch BM Trendline	4		0	22 800
1.6 TDI 105 ch BM Trendline	5		0	23 450
1.6 TDI 110 ch BM Trendline	5		150	24 250
2.0 TDI 150 ch BM Confortline	7		0	28 110
2.0 TDI 184 ch BM GTD	9		0	33 900
Surcoût DSG : BVM + 1 830 €				
Surcoût Confortline : Trendline + 2 090 €				
Surcoût Carat : Confortline + 2 260 €				
GOLF VII (5 PORTES)				
Surcoût : berline 3 p. + 790 €				
GOLF VII SW (BREAK)				
1.2 TSI 85 ch BlueMotion Trendline	5		0	19 700
1.2 TSI 105 ch BM Confortline	5		0	23 970
1.4 TSI 122 ch Trendline	6		0	22 860
1.6 TDI 90 ch Trendline	5		0	24 200
1.6 TDI 105 ch BlueMotion Trendline	5		0	24 810
1.6 TDI 105 ch BM Confortline 4Motion	5		0	28 840
1.6 TDI 110 ch BM Trendline	5		150	25 620
2.0 TDI 150 ch Confortline	7		0	29 490
Surcoût DSG : BVM + 1 830 €				
Surcoût Confortline : Trendline + 2 090 €				
Surcoût Carat : Confortline + 2 060 €				

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	*****	14030	11990			
1.3 JTDm s/s 95 ch Distinctive	*****	14875	11185	9706	8955	8175
1.6 JTDm s/s 120 ch Distinctive	*****	15555	13275	11440	9470	8820
147						
1.9 JTD M-JET 120 ch Distinctive	*****				9065	7030
1.9 JTD M-JET 150 ch Distinctive	*****				9250	8930
GIULIETTA						
1.4 TB 170 ch s/s Distinctive	***	19150	16800	14515	12510	
1.6 JTDm 105 ch s/s Distinctive	*****	17230	14430	12675	10930	
2.0 JTDm 140 ch s/s Distinctive	*****	17715	14710	12840		
2.0 JTDm 170 ch s/s Distinctive	*****	19420	16225	14250	12270	
159						
1.9 JTDm 120 ch Distinctive	*****				9125	7690
2.0 JTDm 130 ch Distinctive	***	19250	16020	12320	11455	
1.9 JTDm 150 ch Distinctive	***				11170	9755
2.0 JTDm 170 ch Distinctive	*****	19530	17070	13125	10175	8580

Audi Occasion :plus

Aliantis Trocadéro
76 rue de Longchamp - Paris 16
Tél. 01 56 26 12 20

Aliantis Paris Ouest
1 pl. Guynemer - 78 St Germain en Laye
Tél. 01 39 21 50 50
www.aliantis.com

A1						
1.4 TFSI 185 ch Ambition Luxe S tronic	*****	23615	20495	17920		
1.6 TDI 90 ch Ambition	*****	16795	14350	12185		
1.6 TDI 105 ch Ambition	*****	17990	15355	13030	11460	
2.0 TDI 143 ch Ambition	*****	20265	17195			
A3						
1.4 TFSI 122-125 ch Ambition	*****	20225	18460	16165	13755	12695
1.8 TFSI 160-180 ch Ambition	*****		19680	17180	14565	12755
1.6 TDI 105 ch Ambition	*****	20820	17810	15190	12700	
2.0 TDI 140-150 ch Ambition	*****	23895	19015	16260	13640	11695
2.0 TDI 170-184 ch Ambition	***	24040	19510	16625	13865	11955
A3 CABRIOLET						
1.2 TFSI 105 ch Ambition	*****	22820	20140	17200	14660	
1.4 TFSI 125 ch Ambition	*****	23255	20440	17405		
1.8 TFSI 160 ch Ambition	*****	25825	22710	19300	16345	14160
1.9 TDI 105 ch Ambition	*****	24310	20805	18035	12820	
2.0 TDI 140-150 ch Ambition	*****	26635	22715	17865	14470	12195
A4						
1.8 TFSI 160-170 ch Ambition	*****	23000	19195	16845	14495	12835
2.0 TDI 136 ch Ambition	*****	22870	19680	17015	14240	12335
2.0 TDI 143-150 ch Ambition	*****	24755	21625	17045	14315	12325
2.0 TDI 170-177 ch Ambition	***	26090	22460	18065	15200	13100
2.7 TDI 190 ch Ambition	*****			18385	15305	13050
3.0 TDI 204 ch Ambition	*****	27900	24010			
A4 ALLROAD QUATTRO						
2.0 TDI 143-150 ch Ambition	*****	31470	27585	22635	19330	
2.0 TDI 170-177 ch Ambition	***	34020	29465	24415	10850	18440
A5 COUPÉ						
2.0 TDI 170-177 ch Ambition	***	31315	26780	21105	17185	14880
2.7 V6 TDI 190 ch Ambition	*****			22420	18210	15735
3.0 TDI 204 ch Ambition Multitronic A	*****	33655	28775	24895	20135	17365
A5 CABRIOLET						
2.0 TDI 170-177 ch Ambition	*****		27030	25465	21040	18070
2.7 TDI 190 ch Ambition	*****			29635	24280	
3.0 TDI 204 ch Ambition Multitronic	*****	37240	30350	30185	24490	21045
A6						
2.7 TDI 190 ch Ambition	*****			23040	21075	18435
3.0 TDI 240 ch Quattro Ambition	*****				18015	15700
3.0 TDI 245 ch Quattro Ambition S tronic	*****	36785	30920	24320		
3.0 BTDI 313 ch Quattro A.Luxe Tip.	*****	45770	38820			
A6 ALLROAD QUATTRO						
2.7 TDI 190 ch Ambition Tiptronic A	*****			24970	21240	18860
3.0 TDI 204 ch Ambition	*****	40330	35340			
3.0 TDI 240-245 ch Ambition	*****	42710	37500	25160	21405	19005
3.0 BTDI 313 ch Ambition Tiptronic	*****	49745	43670			
A7 SPORTBACK						
3.0 TDI 204 ch Ambition Multitronic 8 A	*****	42950	37100	29235		
3.0 TDI 245 ch Q. Ambition S tronic 7	*****	48450	41950	32380		
3.0 BTDI 313 ch Q. Ambition Luxe 8	*****	54300	47185			
A8						
3.0 TDI 204 ch A8 Tiptronic A	*****	61660	51975	43200		

MODÈLES	VERDICT AJ	13	12	11	10	09
BMW						
3.0 TDI 250 ch Quattro A8 Tiptronic A		63030	52935	41035	36990	33185
4.2 TDI 350 ch Quattro A8 Tiptronic A		71710	59835	46255		
Q3						
2.0 TDI 140 ch Ambition	*****	28175	25395			
2.0 TDI 177 ch Quattro Ambition S tronic	*****	30340	27150			
Q5						
2.0 TDI 143-150 ch Quattro Ambition	**	31390	28080	24695	21250	
2.0 TDI 170-177 ch Quattro Ambition	***	35290	30600	25585	21895	19300
3.0 TDI 240-245 ch Q. Amb. S tronic 7	*****	42450	36620	30220	25770	22685
Q7						
3.0 TDI 204 ch Quat. Amb. Tip. A 7PL		41980	36400	30240		
3.0 TDI 245 ch Quat. Amb. Tip. A 7PL		43990	38205	32230		
4.2 V8 TDI 340 ch Quat. Amb. L Tip A 6PL		62920	54550	45270	37640	
TT COUPÉ						
1.8 TFSI 160 ch	***	26830	23055	20420	17000	14610
2.0 TFSI 200-211 ch	*****	31080	26725	23690	19745	15875
2.0 TDI 170 ch Quattro	***	31900	27425	23680	19780	14900

ECM-CAR Premium
01 49 65 21 21
MONTROUGE
134-136 Avenue Aristide Briand (D920-N20)
www.ecm-car.com

Centre BMW Service		Centre MINI Service			
SÉRIE 1 SP.					
120i 170 ch Comfort	****		17135	14300	
116i 115-116 ch Lounge	*****	18930	14420	12235	9965
118d 143 ch Lounge	*****	23475	15555	13200	10690
120d 177-184 ch Lounge	*****	25100	16995	14425	12975
123d 204 ch Comfort	*****		19485	16460	13705
125d 218 ch Lounge	*****	26325			
SÉRIE 1 COUPÉ					
120i 170 ch Comfort	*****	24185	21200	19200	16700
125i 218 ch Comfort	***	26960	23625	21140	18365
118d 143 ch Comfort	*****	22585	18730	15845	12565
120d 177 ch Comfort	*****	24515	20290	17040	
123d 204 ch Comfort	*****	27000	22330	18615	14785
					12605

MODÈLES	VERDICT AJ	13	12	11	10	09
SÉRIE 3 GRAN TURISMO						
320d 184 ch Executive			37020			
SÉRIE 5						
525d 204-218 ch Comfort	★★★★	33945	29980	25830	21465	16245
530d 245-258 ch Exclisive	★★★★	40340	34540	27800	19565	17235
535d 300-313 ch Exclisive A	★★★★	44110	37095	31150	20445	17815
SÉRIE 5 GRAN TURISMO						
530d 245 ch Exclisive A	★★★★	23100	44505	36740	30640	
535d xDrive 300 ch Exclisive A	★★★★	54420	41675	34420		
SÉRIE 6						
635d Coupé 286 ch A				30100	25075	21560
635d Cab 286 ch A				36660	30770	26975
SÉRIE 7						
730d A		57840	40395	31060	24915	20635
740d / 745d Exclisive A		70450	51400	40110	32725	
750d Luxe		81090				
X1						
xDrive 18d 143 ch Comfort	★★★★	28275	22845	19645	16425	
xDrive 20d 163 ch EfficientDynamics	★★★★	27000				
xDrive 20d 177-184 ch Comfort	★★★★	30355	22740	19570	16265	
xDrive 23d 204 ch Comfort A	★★★★		27430	23500	19540	
X3						
xDrive 20d 177-184 ch Comfort	★★★★	33955	29670	25915		
xDrive 30d 218-254 ch Comfort	★★★★	39060	34480	30620		
X5						
xDrive 3.0d 235 ch A	★★★★★	42500	35590	30630	26110	
xDrive 40d 306 ch A	★★★★★	50085	41840	33045	28040	
xDrive M50d 381 ch A	★★★★★	66110	55430			
X6						
xDrive 30d 235-245 ch Exclisive A		61740	52865			
xDrive 35d 286 ch Exclisive A		64695	55170			
xDrive 40d 306 ch Exclisive A		70960	61975			
Z4 ROADSTER						
18i 156 ch		23280				
23i 184 ch		30095	29825			
23i 204 ch				22880	19470	17100
sDrive 28i 245 ch		34625				
sDrive 30i 306 ch			28300			
sDrive 35i 340 ch		38400	42450	36000		

MODÈLES	VERDICT	AJ	13	12	11	10	09
HDI 110-115 ch	****		13735	11265	9715	8295	6945
C3 PICASSO							
VTT 95 ch Attraction	***		10905	9475	8215	6895	6240
VTT 120 ch Comfort	****		13650	10900	9400	7830	7020
HDI 90 ch Airstream Attraction	****		12120	10380	8545	6950	6015
HDI 110 ch Airstream Comfort	****		15435	12215	10100	8055	6885
D53							
VTT 95 ch Chic	***		11905	10415	8855		
VTT 120 ch So Chic	***		15335	13155	11480	9735	
THP 150-155 ch Sport Chic	****		14865	12905	10890		
e-HDI 90 ch / HDI 90 ch So Chic	****		18135	13795	11645	10025	
e-HDI 110-115 ch Sport Chic	***		18685	15575	13330	10810	
C4							
VTT 95 ch / 1.4 90 ch	****		12530	10030	8280	7395	6485
VTT 120 ch	****		13550	10870	8985	7375	6485
THP 140 ch	****					8820	7705
THP 150 ch Exclusive	****		17560	14125	11670	8675	7600
HDI 92 ch	****		14150	11590	10125	7885	6860
HDI 110 ch Exclusive	****		16800	12155	10630	8445	7405
HDI 140-150 ch Exclusive	***		18940	15630	13700	9670	8485
D54							
VTT 120 ch Chic	***		16685	14805	12590		
THP 160 ch So Chic BMP6	****		24030	20265	17330		
HDI 110-115 ch Chic	***		21565	14750	11830		
HDI 135 ch So Chic	****		21565				
HDI 160 ch So Chic	****		21740	17800	14220		
C4 PICASSO							
HDI 110 ch Airstream	****		15890	12875	10935	9155	8855
e-HDI 115 ch Attraction	****		18255				
HDI 138 ch Comfort BMP6	****					10340	9510
HDI 150 ch Millenium	****			14784	12585		
C4 AIRCROSS							
HDI 115 ch Attraction			18830	16010			
HDI 150 ch Comfort			21385	18175			
C5							
HDI 110-115 ch Attraction	****		15840	12580	10725	9180	7995
HDI 140 ch Comfort	****		19530	15450	13045	11020	9885
HDI 160-173 ch Exclusive	****		19910	16100	13615	11550	10645
HDI 200 ch Exclusive	****		23975	19290	15990		
D55							
e-HDI 110 ch Airstream Chic BMP6	****		21840				
HDI 160 ch So Chic	****		25365	22080			
Hybrid4 So Chic BMP6	***		28365	24240			
C6							
V6 HDI 240 ch Exclusive A	*****			23885	19945	15150	
C8							
2.0 HDI 138 ch Airplay			21055	16205	13975	12470	9675
2.2 HDI 160-173 ch Airplay			22600	17830	15385	12270	10615
C-CROSSER							
HDI 160 ch Exclusive	****		22905	18865	17750	14900	12000
DACIA							
SANDERO							
1.2 75 ch / 1.4 MPI 75 ch Ambiance	****		6045	5615	5090	4390	3920
TDi 90 ch / 1.6 MPI 90 ch Laureate	****		7740	6975	6080	5530	5190
1.5 dCi 70 ch Ambiance	***		9065	8800	6630	5775	5350
1.5 dCi 85-90 ch Laureate	****		10460	9425	7530	6605	6115
LOGAN							
1.2 75 ch / 1.4 MPI	**		5790	5165	4610	3770	3325
TDi 90 ch / 1.6 MPI 90 ch Laureate	****		7475	6825	5230	4940	4385
1.5 dCi 70 ch Ambiance	****		8130	7915	5910	5155	4500
1.5 dCi 85-90 ch Laureate	****		9475	8320	6700	5825	5080
LODGE							
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	9080	
FIAT							
500							
1.3 MJet 75 ch Pop	***					6500	5555
1.3 MJet 95 ch s/s Lounge	***		12155	10485	9340	7690	
500L							
1.3 MJet 85 ch Easy BVA			15590				
1.6 MJet 105 ch Easy			16655				
PANDA							
0.9 85 ch TwinAir Easy	***		10110	8640			
1.3 MJet Emotion	***		11715	7065	5800	5175	
GRANDE PUNTO							
1.3 MJet 90 ch Dynamic	****					5925	5210
1.6 MJet 120 ch Emotion	****					6275	5620
PUNTO EVO							
1.2 65-69 ch Dynamic	**		8715	7645	6410	5570	
1.4 77 ch Dynamic	**		8855	7920	6480	5830	
1.4 MultiAir 105 ch s/s Dynamic	***		9910	8330	7475	6390	
1.3 MJet 75 ch s/s Dynamic	***		9635	8030	6285	5280	
1.3 MJet 85 ch s/s Dynamic	***		10310	8735	7145	6030	
1.6 MJet 120 ch Emotion	***				8760	6645	5690
BRAVO							
1.4 90 ch Dynamic	**		11750	9910	7720	6320	5405
1.4 T-Jet 120 ch Dynamic	****		12500	10540	7875	6410	5420
1.4 MultiAir 140 ch Emotion /							
1.4 T-Jet 150 ch Elegance	****		13380	11280	8875	6940	6335
1.6 MJet 90 ch Dynamic /							
1.9 MJet 90 ch Dynamic	****				8055	6325	5185
1.6 MJet 105 ch Dynamic	*****		13465	11205	8340	6545	5370
1.6 MJet 120 ch Dynamic	*****		13845	11350	8860	7005	5680
IDEA							
1.3 MJet 95 ch s/s Dynamic				8570	6850	5530	4620
SEDICI							
1.9 MJet 4x2 Dynamic					10310	8750	6715
2.0 MJet 4x4 Dynamic			17560	11335	9175	7820	5560
ULYSSE							
2.0 MJet Active						8780	7215
FREEMONT							
2.0 MJet 140 ch 4x2			22665	18970			
2.0 MJet 170 ch 4x2			23860	20235			
FORD							
KA							
1.2 60 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 s/s Titanium	****		14420	11575			
1.4 TDCi 68-70 ch Ghia	****			8230	7055	5910	5165
1.5 TDCi 75 ch Trend	****		9725				
1.6 TDCi 95 ch Ghia	****		10635	9810	8460	7130	6680

MODÈLES	VERDICT	AJ	13	12	11	10	09
FUSION							
1.6 100 ch Plus					7820	6565	5720
1.4 TDCi 68 ch Plus						6320	5540
1.6 TDCi 90 ch Plus						6680	5860
FOCUS							
1.6 Ti-VCT 125 ch Titanium PowerShift A	★★★★	16645	13540				
2.0 145 ch Ghia	★★★★				10750	9460	8520
1.6 SCTi 150 ch Titanium	★★★★	16520	13455	11275			
1.6 TDCi 90-95 ch s/s Titanium	★★★★	13655	11305	9820	7950	7110	
1.6 TDCi 110-115 ch s/s Titanium	★★★★★	15835	13280	11890	8135	7480	
1.8 TDCi 115 ch Trend	★★★★				7650	6800	
2.0 TDCi 136-140 ch Titanium	★★★★	15985	13340	11905	8580	7610	
2.0 TDCi 163 ch Titanium	★★★★	16580	16885	12390			
B-MAX							
1.0 125 ch s/s Titanium	★★★★	15115	13180				
1.5 TDCi 75 ch Ambiente	★★★★	13480	11360				
1.6 TDCi 95 ch Ambiente	★★★★	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	10520		
2.2 TDCi 200 ch Sport Edition	★★★★	20065	17840	15080			
2.0 TDCi 136-140 ch Titanium	★★★★★	19565	16105	13595	9070	7910	
2.0 TDCi 163 ch Titanium	★★★★★	19935	16395	13825			
S-MAX							
2.0 TDCi 140 ch Trend		22210	19125	16310	13845		
2.0 TDCi 163 ch Sport Edition /							
2.2 TDCi 175 ch Titanium		24555	21090	17845	15150		
2.2 TDCi 200 ch Sport Edition		26910	23060	19485			
KUGA							
2.0 TDCi 136-140 ch 4x4 Titanium	★★★★	25252	24275	20145	15185	12865	
2.0 TDCi 163 ch 4x4 Titanium	★★★★	27700	23825	19165	16095		
GALAXY							
1.6 TDCi 115 ch Titanium /							
1.8 TDCi 125 ch Ghia	★★	23385	19855	15635	12940	11450	
2.0 TDCi 140 ch Ghia	★★★	24350	20600	16140	13204	11785	
2.0 TDCi 163 ch Titanium /							
2.2 TDCi 175 ch Ghia	★★★★	25550	21490	16735	13540	11960	
HONDA							
JAZZ							
1.2 i-VTEC Elegance / 1.2 i-DSI Drive	★★★★	11000	9485	7780	6950	6145	
1.4 i-VTEC / 1.4 i-DSI Elegance	★★★★	12120	10780	8870	7430	6570	
Hybrid 1.3 i-VTEC	★★★★	14275	12585	10930			
CIVIC							
1.4 i-VTEC Comfort / 1.4 i-DSI Comfort	★★★			10800	8660	7650	
1.8 i-VTEC Sport	★★★★	17800	14025	12190	10270	9110	
2.2 i-CTDi Comfort	★★★★	19680	17115	15225	11470	9625	
ACCORD							
2.2 i-DTEC Elegance / 2.2 i-CTDi Sport	★★★★	27310	23830	19355	11465	9770	
2.2 i-DTEC 180 S	★★★★	21165	17985	14465			
CR-V							
2.2 i-DTEC Comfort / 2.2 i-CTDi Elegance	★★★★	28875	25200	21365	14600	11885	
HYUNDAI							
i10							
1.1 66 ch		6635	5880	5130			
1.2 78 ch Pack		7295	6860	5955			
1.1 CRDi 75 ch Pack					4625	4270	
i20							
1.2 78-85 ch Pack		9520	8255	6980	5260	4570	
1.4 100 ch Pack Sens.		11930					
1.1 CRDi 75 ch /							
1.4 CRDi 75 ch Pack Clim		10475	8620	7265	6140	5420	
1.4 CRDi 90 ch Pack Color Comfort		11820	9840	7775	6510	5735	
i30							
1.4 Pack Clim	★★★	13730	11080	8005	6845	6385	
1.6 CRDi 90 ch Pack Clim	★★★★	15475		8035	6300	5720	
1.6 CRDi 115 ch Pack Comfort	★★★★	16885	14365	9405	7680	6385	
2.0 CRDi 140 ch Pack Luxe	★★★				8170	6955	
i40							
1.7 CRDi 115 ch Pack Sensation		17210	14590				
1.7 CRDi 136 ch Pack Premium		20790	17715				
iX20							
1.4 CRDi 90 ch Pack Inventive		12380	10255				
1.6 CRDi 115 ch Pack Premium		16000	13285				
iX35							
1.7 CRDi 115 ch 2WD Pack Edition		18960	16550	14035			
2.0 CRDi 136 ch 2WD Pack Edition		24990	20185	17230			
iX55							
3.0 V6 CRDi 240 ch 4WD Pack Premium BVA		31680	27990	22520	19115	17175	
JAGUAR							
 Marne La Vallée							
Véhicules Neufs & Occasions							
01 64 68 40 00							
www.jaguar-marne-la-vallee.fr							
XF							
2.0D 190 ch / 2.7D 200 ch							
B-turbo Luxe BVA	★★★★	31370	25685	21670	20460	17125	
3.0 V6 D 240 ch Luxe BVA	★★★★	40175	31030	26280			
3.0 V6 S D 275 ch Luxe Premium BVA	★★★★	42550	36270	30580	22590	18765	
F-TYPE CABRIOLET							
3.0 340 ch BVA		57250					
3.0 380 ch BVA		66250					
5.0 495 ch BVA		77470					
XJ							
V6 3.0D 275 ch Luxe		58365	43715	34295	28100		
XK							
Coupé 5.0 V8 385 ch BVA		64655	51990	38850	29520	23800	
Cabriolet 5.0 V8 385 ch BVA		68975	58645	43615	33395	27225	
JIAP							
WRANGLER							
2.8 CRD 177-200 ch Rubicon / Sahara BVA	★★★★	30710	27240	24325	16940	15890	
COMPASS							
2.0 CRD 136-140 ch Limited		21675	18140	15380	11535	10065	
2.2 CRD 163 ch Overland		23895	20020	17975			
CHEROKEE							
2.8 CRD Limited A				18865	14425	12710	
GRAND CHEROKEE							
3.0 CRD Limited A		34720	30610	25365	18930	15850	

MODÈLES	VERDICT	AJ	13	12	11	10	09
180 CDI Fascination	***	22450	18940				
200 CDI Fascination	****	23715	20025				
220 CDI Fascination	****	30735	25800				
CLA							
180 BlueEfficiency Inspiration	**	22570					
200 BlueEfficiency Fascination	***	30875					
250 Fascination	***	34635					
180 CDI Fascination	***	27965					
200 CDI Fascination	****	33740					
220 CDI Fascination	****	37370					
CLASSE B							
160 BlueEfficiency Classic / 150	**			12980	11315	10420	
180 BlueEfficiency / 170	***	19805	16835	14230	12325	10975	
200	***	22115	18600	15390	1320	11860	
250 Design	****	27860	19485				
200 Turbo	***				14040	12470	
180 CDI	****	24065	20910	14800	12235	10405	
200 CDI	****	23575	20535	16100	13280	11230	
CLASSE C							
180 CDI BlueEfficiency Avantgarde	**	25645	21290	18415	14905		
200 CDI BlueEfficiency Classic	***	27065	22355	19140	14885	13675	
220 CDI BlueEfficiency Classic	****	28870	23895	20390	15810	13580	
250 CDI BlueEfficiency Avantgarde	****	31785	26475	22840	16470	14085	
320 / 350 CDI Avantgarde	****	36546	30415	22210	20140	15750	
300 CDI BE Avantgarde 4-MATIC A	****	36930	30730				
SLK							
200 K							
250 K BlueEfficiency BVA							
280 / 300							
350							
250 CDI BlueEfficiency BVA							
CLASSE E							
200 CDI Classic	**	30305	28785	24735			
220 CDI Classic	***	33135	30425	25830	19560	17170	
250 CDI BE Avantgarde Executive	***	34925	31980	27135	20510	17975	
300 BlueTEC Classic BVA	***	37345	34115	28965			
320 / 350 CDI Classic BVA	****	40240	35885	30260	23540	20520	
CLASSE E COUPÉ							
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 E CABRIOLET							
220 CDI BlueEfficiency	**	36915	31270	26120	21785		
250 CDI BlueEfficiency	***	38395	32905	27505	22860		
350 CDI BE Executive BVA	****	47700	38240	30910	25610		
CLS							
250 CDI BlueEfficiency BVA	****	48840	42535	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		60565	46730	40100	30890	26275	
SL ROADSTER							
300 BVA				46965	40145	36015	
350 BlueEfficiency BVA		72730	63170	51125	43840	38250	
500 BlueEfficiency BVA		90985	78970	62710	53865	48275	
CLASSE R							
300 CDI 7 PL BE BVA			35115	29745	25300	20525	
GLK							
200 CDI BlueEfficiency		29490	25615				
220 CDI BlueEfficiency		30785	26715	22445	18550		
250 CDI BlueEfficiency 4MATIC BVA		38390	33355	26435	21910		
350 CDI / 320 CDI		41560	36125	27130	22150	18890	
CLASSE M							
300 / 280 CDI BVA				30120	25320	22065	
320 CDI BVA				31610	26590	22060	
250 BlueTEC BVA		45940	39860				
300 CDI BlueEfficiency BVA			34020	31735	26525		
350 BlueTEC BVA		49745	43175				
GL							
320 CDI A / 350 CDI		56265	50990	43975	36875	32730	
420 CDI A / 450 CDI				47985	40000	35645	
MINI							
MINI							
75 ch One	***	13340	12045	11020	8760	7640	
95 ch One	***	13550	12160	10960	9315	8135	
120 ch Cooper	****	16050	14370	12940	10675	9340	
175-184 ch Cooper S	***	20625	18405	16515	13060	11145	
211 ch John Cooper Works	****	24525	21960	19750	15710	13555	
D 110 ch Cooper	****	15035	13360	11840	9840	8510	
SD 143 ch Cooper S	****	17195	15085	13295			
MINI CABRIOLET							
One 95-98 ch	***	16845	15075	13450	11815		
Cooper 120-122 ch	***	19395	17190	15165	12820	11465	
Cooper S 184 ch	****	22740	20110	17580	15130	13110	
D 112 ch Cooper	****	20475	18110	16090			
SD 143 ch Cooper S	****	22840	20170	18055			
MINI COUPÉ							
122 ch Cooper	****	17460	15605				
184 ch Cooper S	****	20980	18585				
SD 143 ch Cooper S	****	20500	17595				
MINI CLUBMAN							
95 ch One	***	14480	12930	11625	9940	8685	
120 ch Cooper	****	17475	15520	13885	11165	9785	
184 ch Cooper S	***	21310	18930	16835	12665	12275	
D 90 ch One	****	14880	12940	11280			
110 ch Cooper	****	18380	15960	13975	10190	8660	
SD 143 ch Cooper S	****	20795	18330	15680			
MINI PACEMAN							
122 ch Cooper	****	21450					
184 ch Cooper S	****	24660					
D 90 ch One	****	24490					
SD 143 ch Cooper S	****	26070					
MINI COUNTRYMAN							
98 ch One	***	17340	15570	14135			
122 ch Cooper	****	19270	17280	15540			
184 ch Cooper S	***	23615	21080	18910			
218 ch John Cooper Works	****	29690					
D 90 ch One	****	18830	16865	15100			
D 112 ch Cooper	****	21060	18720	16740			
D 143 ch Cooper S	****	24110	21470	19380			
NISSAN							
ASX							
1.8 Di-D Instyle		21205	17070	16500			
1.8 Di-D Instyle 4x4		23185	20475	17170			
OUTLANDER							
2.2 Di-D 156 Instyle TC-SST		29840	23310	19065	15905		
2.2 Di-D 177 Instyle			23390	18910			

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	**				6175	4950	
1.2 80 ch Acenta	****	10000	8100	6550			
1.4 88 ch Lolita Lampicka	****				7355	6310	
1.2 DiG-S Acenta	****	10075	8145				
1.5 dCi 86 ch Lolita Lampicka	***				6415	5545	
NOTE							
1.4 88 ch Visia		11970	10365	8640	6805	6015	
1.6 110 ch Acenta		12425	10750	8980	7305	6460	
1.5 dCi 86 ch Life		11290	9385	8030	7275	6310	
1.5 dCi 106 ch Life					7750	6715	
JUKE							
1.4 94 ch		12870					
1.6 117 ch Acenta	***	17160	14745	11140			
1.6 DiG-T 190 ch Acenta	****	20820	17855	12235			
1.6 Turbo Nismo	****	22925					
1.5 dCi 110 ch Visia	****	14975	13090	11125			
QASHQAI							
1.5 dCi 106 ch Visia	****	16725	14375	12145	10430	9245	
1.6 dCi 130 ch s/s Acenta	****	18740	16035	14350	13815	11735	
2.0 dCi 150 ch Acenta	****	23025	21225	13810	11935		
X-TRAIL							
2.0 dCi 150 ch 4x4 LE		23735	22400	19230	14820	12980	
PATHFINDER							
2.5 dCi 171 ch 7PL SE		34030	29130	24020	16700	14965	
2.5 dCi 190 ch 7PL LE		38110	32590				
3.0 V6 dCi 231 ch 7PL BVA							
370Z							
Coupé 3.7 V6 328 ch GT Edition		31935	28415	24390	20865	18590	
Roadster 3.7 V6 328 ch Pack		33025	29000	24040	20480		
OPEL							
AGILA							
1.0 65 ch	****	8860	7205	6335	5325	4630	
1.2 86 ch	****				5640	4920	
1.2 94 ch s/s	****	9135	7755	6610			
1.3 CDTI 75 ch	***				5270	4585	
CORSA							
1.4 120 ch s/s Cosmo	****	11230					
1.3 CDTI 75 ch Cosmo	***	10750	7790	6735	6200		
1.3 CDTI 90-95 ch Cosmo	****	11000	9680	8360	6885		
1.7 CDTI 125 ch Cosmo	***	11300	10020	8645	7270		
ASTRA							
1.4 120 ch s/s Edition	*	15520	12725				
1.4 140 ch / 1.8 140 ch Cosmo	****	16050	13075	11385			
1.3 CDTI 90-95 ch Enjoy	****		10020	9670	8615	5860	
1.7 CDTI 100-110 ch Enjoy	***	16680	12435	11735	7045	6145	
1.7 CDTI 125 ch Magnetic	****	16965	13965	11905	7205	6220	
2.0 CDTI 160-165 ch Cosmo	****	17215	13915	11415			

**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 •

www.kia.com



LES PROMOS DE LA NOUVELLE ANNÉE

DÉCOUVREZ LA GAMME KIA CEE'D



Reste 5

KIA CEE'D

La berline compacte à vivre intensément.
1,6i CRDI 128 CH, ACTIVE VISIO, RDS

~~24 560 €~~
18 000 €⁽¹⁾



Reste 3

KIA CEE'D SW

Plus d'espace pour plus de vie.
1,6i CRDI 128 CH, ACTIVE VISIO

~~25 440 €~~
20 200 €⁽²⁾



Le Pouvoir de Surprendre



KIA, LE SEUL CONSTRUCTEUR À GARANTIR
TOUS SES MODÈLES 7 ANS ET À OFFRIER 7 ANS
DE MISES À JOUR DE LA CARTOGRAPHIE.



PENSEZ
À ESSAYER
UNE KIA



3 SITES POUR VOUS SERVIR

GARGES AUTOMOBILES SERVICES
11, rue Marcel Cerdan
95140 GARGES-LES-GONESSE 01 39 93 60 33

SAINT-MAXIMIN AUTOMOBILES SERVICES
75 rue Claire Lacombe
60740 Saint-Maximin 03 44 25 29 29

NOISY AUTOMOBILES SERVICES
108, rue Vaillant Couturier
93130 NOISY-LE-SEC 01 48 45 59 72

Concessions moyennes et émissions de CO2 des modèles présentés : Kia cee'd : de 4,1 à 6,1 L/100 km - de 100 à 145 g/km ; Kia cee'd SW : de 4,5 à 6,4 L/100 km - de 117 à 149 g/km ; * Garantie 7 ans ou 150 000 km (1er des deux termes échoué) valable pour tous les modèles Kia en France métropolitaine et Corse (hors DOM-TOM) et dans tous les États membres de l'UE ainsi qu'en Norvège, Suède, Islande et à Gibraltar. Hors véhicules utilitaires et véhicules à usage commercial. ** Offre limitée à l'achat d'un véhicule Kia neuf équipé d'un terminal Navigation LG ou MOBIIS monté en usine par Kia à compter du 1^{er} mars 2013 chez les distributeurs participants. L'offre comprend la mise à jour annuelle des cartes du terminal du véhicule, dans la limite de 6 mises à jour, sous réserve d'une installation par un réparateur agréé Kia et de la disponibilité de ladite mise à jour. (1) = Prix de la CEE'D, 1,6i CRDI 128 CH, ACTIVE 23050€ + pack VISIO 800€ + 699€ peinture métallisée = 24440€ - remise Concession de 6590 € (2) = 24050€ + 800€ pack visio + 699€ PM = 25440€ - remise Concession de 5240€. Et dans la limite des stocks disponibles en Concession.

HONDA
The Power of Dreams*

**97% DE NOS CLIENTS
RECOMMANDENT HONDA
À LEUR ENTOURAGE.⁽¹⁾**

3 700 €

D'AVANTAGE CLIENT⁽²⁾

GAMME CR-V À PARTIR DE

23 490 €⁽²⁾



NOUVEAU CR-V Technologie Diesel 1.6 i-DTEC

1) Statistique obtenue via une étude réalisée par un organisme indépendant auprès d'un échantillon de 617 acheteurs de véhicules neufs HONDA en 2013. (2) 23 490 € : prix du CR-V 1.6 i-DTEC 2WD Comfort incluant un avantage client total de 3 730 € composé de 2 130 € de remise Concessionnaire et de 1 600 € d'aide à la reprise «autres marques» (aide réservée à la reprise d'un véhicule d'une autre marque conditionnée à l'acceptation de la reprise par votre Concessionnaire Honda participant), valable pour toute immatriculation avant le 31/03/15. Offre réservée aux particuliers chez les Concessionnaires participants et dans la limite des stocks disponibles. **Prix catalogue du modèle présenté CR-V Executive Navi** avec option peinture métallisée (610 €) : **33 010 €** selon tarif au 01/07/2014. Consommation et émissions de CO₂ du modèle présenté : 4,7 l/100 km en cycle mixte et 124 g/km de CO₂. *Donnez vie à vos rêves. www.honda.fr



GRUPE COURTOIS
www.grupocourtois.fr

COURTOIS AUTOMOBILES CHAMBOURCY

50, route de Montes - 01 71 52 11 00

www.honda-chambourcy.com

Nouvelle concession

COURTOIS AUTOMOBILES SAINT-OUEN L'AUMONE

Cité de l'Auto - 12 rue Louis Deloge - 01 34 32 33 00

www.honda-saintouenlaumone.com

BMW Série 4
Gran Coupé

www.neubauer.bmw.fr



Le plaisir de conduire



BMW xDRIVE, L'INSTINCT DE SÉCURITÉ.

LA TECHNOLOGIE 4 ROUES MOTRICES INTELLIGENTE PAR BMW.

Osez monter en gamme,

Vos concessions NEUBAUER vous offrent des avantages exceptionnels sur une sélection de modèles disponibles immédiatement.

Offrez-vous la technologie xDrive sur la Nouvelle BMW Série 4 Gran Coupé ou repartez au volant du Nouveau BMW X5 40d au prix de la motorisation inférieure.

Pour plus d'informations, contactez-nous sur contacts@neubauer.fr



NEUBAUER Mirabeau

71, avenue de Versailles
75016 PARIS
Tél. : 01 46 47 00 00

NEUBAUER Le Chesnay

46-48, rue Moxouris
78150 LE CHESNAY
Tél. : 01 39 23 00 00

NEUBAUER 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.



Innovation
that excites

LES OFFRES NISSAN. VOUS ALLEZ LES AIMER SANS CONDITION.

NOUVELLE NISSAN PULSAR LA BERLINE COMPACTE DE NISSAN

- ESPACE INTÉRIEUR EXCEPTIONNEL
- SYSTÈME D'ALERTE ANTI-COLLISION (2)
- NAVIGATION ET AIDE AU STATIONNEMENT
NISSAN AVM-VISION 360° (2)

À PARTIR DE

► **14 990 €⁽¹⁾**

SANS CONDITION



NOUVEAU
FLASHEZ CE CODE
POUR EN SAVOIR PLUS



web



(2) Équipements disponibles de série ou en option selon versions sauf Visia.

MOLITOR AUTOMOBILES
48, rue Molitor
75016 Paris
Tél. : 01 46 51 80 60

VIROFLAY
188, av. du G^e Leclerc - RN 10
78220 VIROFLAY
Tél. : 01 30 24 08 22

LES ULIS
4, av. des Tropiques ZA des Courtaboeuf 2
91955 LES ULIS
Tél. : 01 60 92 12 00

CORBEIL
56, av. du 8 Mai 1945
91100 CORBEIL ESSONNES
Tél. : 01 64 96 51 91

ETAMPES
Garage du rampart
RN 20 Morigny - 91150 ETAMPES
Tél. : 01 64 96 35 45

MONTRouGE
83, av. Aristide Briand - RN 20
92120 MONTRouGE
Tél. : 01 40 92 77 00

MAUREPAS
6 bis, rue Alfred Kastler
Zoneparwest 78310 MAUREPAS
Tél. : 01 30 16 46 55

STE GENEVIEVE
82, route de Corbeil
91700 S^e GENEVIEVE DES BOIS
Tél. : 01 69 04 29 51

VIRY CHATILLON
129, av. du G^e de Gaulle
91170 VIRY CHATILLON
Tél. : 01 60 47 99 10

NISSAN - AVENIR

www.nissan-avenir.com



(stock en temps réel, simulateur de financement, prise de RDV, catalogue accessoires, demande d'essai... connectez-vous)

Innové autrement. (1) Prix au 01/01/2015 de la Nissan PULSAR Visia DIG-T 115 après déduction de 3 800 € de remise*. **Modèle présenté** : Nissan PULSAR Connect Edition DIG-T 115 avec option peinture métallisée, **19 200 €** après déduction de 3 300 € de remise*. *Prolongation jusqu'au 31/03/2015 de l'offre de remise valable initialement jusqu'au 31/12/2014. Offres réservées aux particuliers, non cumulables avec d'autres offres, valables du 01/01/2015 au 31/03/2015 chez les Concessionnaires NISSAN participants. (3) Limitées à 100 000 km. NISSAN WEST EUROPE SAS au capital de 5 610 475 € RCS Versailles n° B 699 809 174 - Parc d'Affaires du Val Saint-Quentin - 2, rue René Caudron - CS 10213 - 78961 Voisins-le-Bretonneux Cedex.

Consommations gamme cycle mixte (l/100km) : 3,6 - 5,1. Émissions CO₂ (g/km) : 94 - 119.

NOUVEAU LEXUS RC F

F COMME FÉROCE

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



LEXUS

DECouvrez LA GAMME LEXUS DANS LA NOUVELLE CONCESSION
DE L'EST PARISIEN :

LEXUS NOISY



LEXUS NOISY

18, Rue de l'Université
93 160 Noisy le Grand
Tél 01 48 15 89 29
Fax 01 48 15 89 28
lexus-noisy@groupe-gta.fr
www.lexus-noisy.fr



Autoroute A4 - Sortie Noisy le Grand Centre





SUZUKI
S-CROSS

Way of Life!

JUSQU'AU
TVA OFFERTE
31 MARS 2015

Le crossover pour s'évader en famille

Gamme Suzuki S-Cross, le SUV sans écote essence ou Diesel, disponible en 2 ou 4 roues motrices avec système exclusif ALLGRIP.

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

www.suzuki.fr

VENDEZ VOTRE VOITURE AVEC L'AUTO-JOURNAL

OFFRE RESERVEE AUX PARTICULIERS*



FORFAIT
2 PARUTIONS

29€ TTC

Envoyez nous 1 photo et le texte de votre annonce :

1. Par email : sylviane.ragusa@mondadori.fr
Paiement par CB sécurisé.
2. Par courrier : Mondadori Magazines France, TSA 70002, L'Auto-Journal, service PA, 8 rue François Ory, 92543 Montrouge cedex.
Paiement par chèque à l'ordre d'EMAS.
3. Par téléphone : 01 41 33 55 54 - Paiement par CB sécurisé.

*Données confidentielles, ne paraîtront pas dans l'annonce.

Professionnels : nous consulter



• **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** 44 900 €
03/14, 6 500 km, cuir Nappa, GPS, téléphone, bi-xénon, LED, toit panoramique, caméra recul. **55 940 €.**

Automobiles Chassay 02 47 40 60 60



• **BMW 420 D Coupé** 33 900 €
09/13, 22 490 km, xénon, téléphone, aide au stationnement. **35 750 €.**

Automobiles Chassay 02 47 40 60 60



• **Audi TT 1.8 TFSI S-Tronic** 34 900 €
05/14, 50 km, cuir Nappa, GPS, téléphone, xénon, LED. **39 960 €.**

Automobiles Chassay 02 47 40 60 60



• **RR Evoque SD4 Dynamic BVA** 59 200 €
06/14, 50 km, cuir Nappa, GPS, téléphone, bi-xénon, LED, toit panoramique, caméra recul.

Automobiles Chassay 02 47 40 60 60



• **Volvo XC 60 R-Design D4 181 ch** 39 900 €
07/14, 3 500 km, GPS, téléphone, toit panoramique, tout cuir sport, caméra de recul. **49 960 €.**

Automobiles Chassay 02 47 40 60 60



• **Audi Q5 2.0 TDI S-Line** 54 900 €
05/14, 50 km, cuir Nappa, GPS, téléphone, bi-xénon, LED, toit panoramique, caméra recul. **59 960 €.**

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

1er Voitures DE L'ANNÉE

**Mercedes - BMW
Audi - VW**

Direction et Collaborateur ALLEMAGNE

www.lesvoituresdelannee.com

06.09.78.09.20

aupe@lesvoituresdelannee.com

**Véhicules de direction
Véhicules du Personnel
Usine de POISSY
PEUGEOT & CITROËN**

Tél : 01 30 19 22 00

01 30 19 72 27

Fax : 01 30 19 52 10

du lundi au vendredi de 8h30 à 17h00

samedi sur rendez-vous

www.info-auto.org

Aa Aramisauto.com

**VENDRE
VOTRE VOITURE**

- Estimation en 2 min
- Sans obligation d'acheter une nouvelle voiture
- Vendue et payée en 24h !

www.AramisAuto.com

0 811 365 804

(prix d'un appel local)



• **Mercedes C220 CDI 17 500 €**
04/08/08, 61 000 km, GPS, bluetooth, régul/limit de vit, JA, allum auto feux/ess gl, clim bizona, radio CD, excellent état, entr./factures gar. Mercedes, Ref925(4)... 01 30 90 79 10 après 19h

**Vendez
Votre automobile
dans
l'auto-journal**

2 parutions

29€

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(8). 01 41 33 55 54



• **Saab 9.3 Aero V6 2.8T Sport Hatch 250ch 12 900 €**
12/05, 112 000 km, cuir gris bi-ton, xénon, GPS, pack Premium, alarme... Rare en BVM6, révisée, historique Chassay dps l'achat, superbe état. Dpt 92. Ref923(G). 06 80 15 13 48

AUTO-IES.com
Voitures neuves moins chères

JUSQU'À -40% SUR VOTRE VOITURE NEUVE

- Satisfait ou remboursé 14j - 1000 km
- + de 400 modèles en stock ou en arrivage
- GRATUIT : Tous les points de livraison, gestion de l'immatriculation, gestion du bonus écologique
- Livraison à domicile

JUSQU'À -40% À PARTIR DE 18 281 € TTC RENAULT SCÉNIC



JUSQU'À -27% HYUNDAI IX35



www.auto-ies.com

JUSQU'À -15% À PARTIR DE 29 516 € TTC AUDI Q3



JUSQU'À -33% À PARTIR DE 11 715 € TTC ALFA ROMEO MITO



04 70 30 87 60

IES (nom commercial : Auto-IES.com SAS au capital de 400 000 € filiale et locataire gérante de la société AUTO-IES, SAS au capital de 583 270 €. ZAC les Ancises 03300 CREUZIER LE NEUF. RCS CUSSET 449 120 799 - FR 11449120799-APE4511Z. Meilleure remise en date du 14/01/2015. Voir les conditions d'applications des garanties et des engagements sur www.auto-ies.com. Photo non contractuelles.



Kit POWER optimisation moteur

**Découvrez de nouvelles sensations
PLUS DE PUISSANCE / PLUS DE COUPLE**

TEST CONSOMMATION -12%

KITPOWER à partir de 299 € 4X SANS FRAIS

Boîtiers numériques reprogrammables avec connecteurs d'origine - montage facile
"Satisfait ou Remboursé" - Utilisés en compétition
Consommez encore moins avec le nouveau boîtier "ECOPROGRAM"

PROFESSIONNELS, DEVEZ-VOUS REVENDEUR KITPOWER

FIAT 500 1.3 JTD	75 ch 195 Nm
KITPOWER	100 ch 247 Nm
AUDI A3 1.6 TDI	105 ch 250 Nm
KITPOWER	130 ch 310 Nm
BMW X6 30D	245 ch 530 Nm
KITPOWER	302 ch 645 Nm
RENAULT MEGANE 1.5 DCI	110 ch 240 Nm
KITPOWER	140 ch 300 Nm
MERCEDES C250 BLUE EFFIC	204 ch 500 Nm
KITPOWER	258 ch 630 Nm
DACIA Sandero 0.9 TCE	90 ch 140 Nm
KITPOWER	124 ch 184 Nm
SEAT LEON 2.0 TFSI CUPRA R	265 ch 350 Nm
KITPOWER	304 ch 415 Nm

www.kitpower.fr

Tél : 06 60 17 68 58

Fax : 04 42 74 05 14 - info@kitpower.fr

CHASSAY

TOURS

CONDITIONS EXCEPTIONNELLES
SUR 40 AUTOMOBILES
DANS LA LIMITE DES STOCKS DISPONIBLES



*Contactez-nous par téléphone
ou consultez notre offre sur*

CHASSAY.FR / DESTOCKAGE

18 MARQUES PREMIUM - 200 VOITURES EN STOCK

A une heure de Paris en TGV ou deux heures par l'autoroute A10

ACHAT - VENTE - REPRISE - ENTRETIEN - FINANCEMENT[®]
CABRIOLET-ROADSTER | COUPÉ-GT | BERLINE-BREAK | SUV-CROSSOVER

AUTOMOBILES CHASSAY - 11 BOULEVARD ABEL GANCE - 37 100 TOURS - 02 47 40 60 60 - CHASSAY.FR

M.C.S. Tours 343 449 419 - 09633 87002266 - Visuel et données non contractuels - 01/2015



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 !**

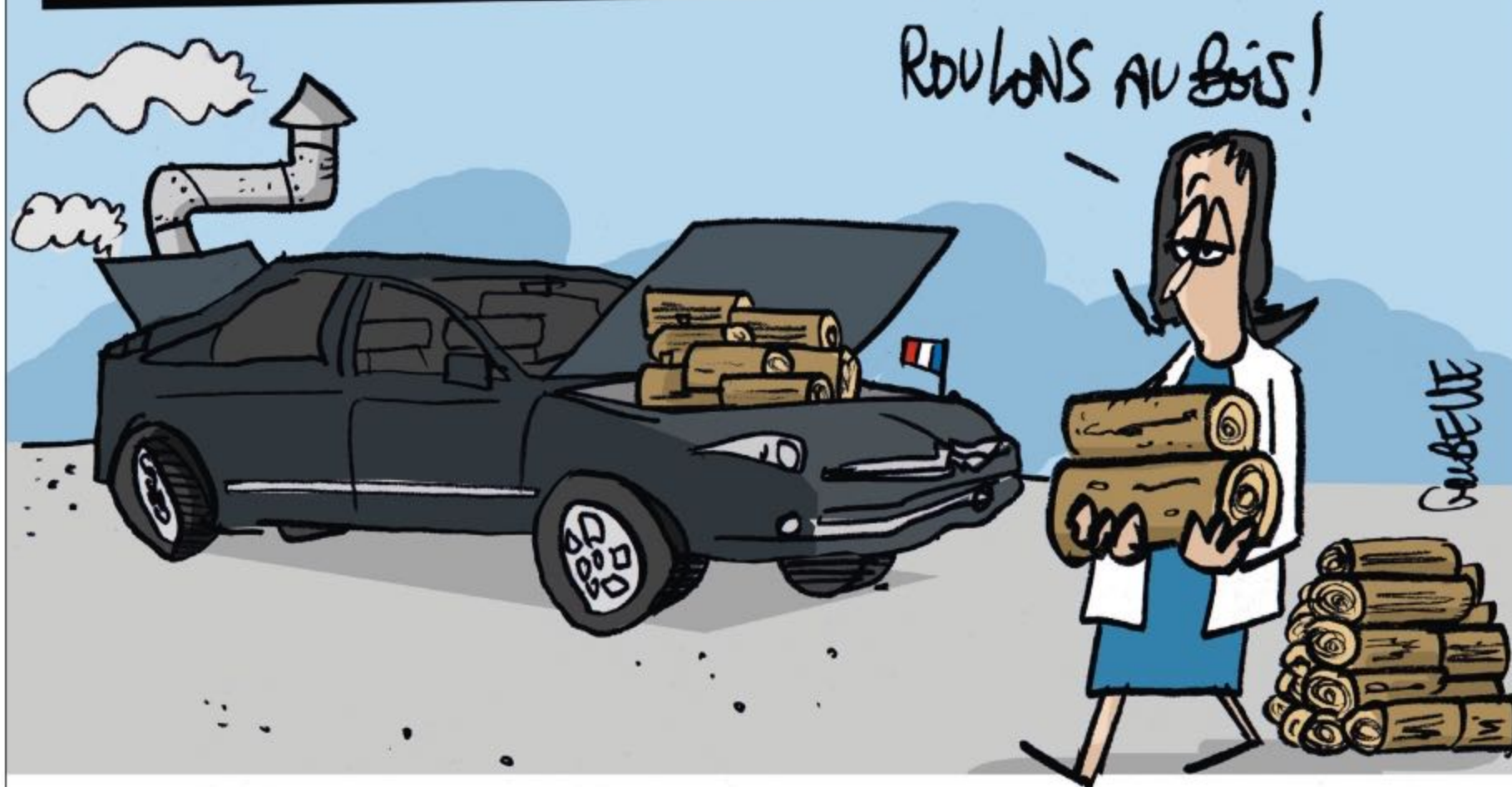


Zone libre



L'actu auto croquée par Goubelle

CONTRE LA POLLUTION SÉGOLÈNE ROYAL A LA SOLUTION



DANS L'AUTO-JOURNAL DU 5 FÉVRIER 2015 N° 926

■ 1^{er} ESSAI XL : Jaguar XE



- DOSSIER: breaks français : les meilleurs ?
- GRAND ANGLE: Audi A1 1.0 95 ch
- REPORTAGE: les trésors de la vente Artcurial

Et où que vous
soyez, sur
SMARTPHONE
et
TABLETTE

[ET AUSSI... EN KIOSQUE]

À PARTIR DU 29 JANVIER

LE GUIDE DE L'AUTO-JOURNAL N°25

En quête d'une nouvelle voiture, voici l'outil indispensable pour accompagner votre recherche. De la citadine à la sportive en passant par les SUV, les compactes ou encore les monospaces, le Guide de L'Auto-Journal compile plus de 340 modèles pris en mains par nos essayeurs. Les plus récents, les plus emblématiques, ceux qu'il vaut mieux éviter, un panorama complet pour vous permettre de faire le bon choix.





Innovation
that excites

LES CITADINES NISSAN. VOUS ALLEZ LES AIMER SANS CONDITION.



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



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

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

Réservez votre essai sur nissan.fr

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

Innové autrement. (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 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.

AUTOTHÉRAPIE N° 11

« Adoptez une nouvelle allure »



SUBARU

*Confidence in Motion**

NOUVELLE GAMME SUBARU XV à partir de 22 950 €

Élégance, maîtrise absolue, voici la Nouvelle Subaru XV. L'incomparable transmission intégrale permanente (4 roues motrices de série) associée aux performances du moteur Boxer vous garantissent à tout moment une précision de conduite optimale.



Modèle présenté : XV 1.6 Premium **22 950 € + 550 €** peinture métal. Tarif public au 1^{er} octobre 2014.

Consommations et émissions de CO₂ (sur parcours mixtes) de la gamme Subaru XV : de 5,6 à 6,9 l/100 km et de 146 à 160 g/km.

REJOIGNEZ-NOUS SUR FACEBOOK



RETROUVEZ LA GAMME SUR SUBARU.FR



SUBARU XV



FORESTER



FORESTER SPORT



OUTBACK



WRX STI



SUBARU BRZ