

l'auto-journal



BMW Série 1

Restylée pour séduire



Ford Focus RS

Démonstration
de force

Ferrari 488 GTB

La puissance
du turbo

DS 5

Ne l'appellez
plus Citroën

Mazda CX-3

De grandes ambitions



BEL: 3,90 € - ESP: 4 € - GR: 4 €
DOM S: 4 € - DOM A: 5 €
ITA: 4 € - LUX: 3,90 €
PORT CONT: 4 € - CAN: 6 \$ CAN
MAR: 45 DH - TOM S: 600 CFP
TOM A: 1 000 CFP - CH: 6 PS
TUN: 7,50 DTU

20 nouveautés qui vont vous faire vibrer en 2015

Dossier exceptionnel

EXCLUSIF!Les vraies images
du futur **DS 3 SUV**

DOSSIER ESSAIS

SPÉCIAL PERFORMANCES

Le retour des vraies GTI / Les championnes de
l'accélération / Ces diesel qui cachent bien leur jeu

Nouvelle
BMW Série 2
Cabriolet



Le plaisir
de conduire

www.bmw.fr



Consommations en cycle mixte de la Nouvelle BMW Série 2 Cabriolet : 4,3 à 8,5 l/100 km. CO₂ : 113 à 199 g/km.

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



NOUVELLE BMW SÉRIE 2 CABRIOLET.

Avec son design à la fois sportif et élégant, la Nouvelle BMW Série 2 Cabriolet vous offre une expérience de conduite à ciel ouvert inédite.

Dynamique et innovante, elle est dotée d'une capote entièrement automatique à l'acoustique améliorée. Grâce à ses 4 vraies places et son coffre de 335 litres, le plus grand de son segment, elle accompagne avec style tous les trajets de votre quotidien.

www.bmw.fr/serie2cabriolet



NOUVELLE PEUGEOT 508

LA ROUTE EST SON TERRITOIRE

BETC - Automobiles PEUGEOT 502 144 503 RCS Paris.



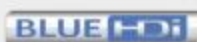
BV Cert. 6033203

NOUVEAUX
MOTEURS BlueHDi

NAVIGATION AVEC
ÉCRAN TACTILE*

TECHNOLOGIE
FULL LED*

PEUGEOT RECOMMANDE TOTAL Consommations mixtes 508 et 508 SW en l/100 km : de 4 à 5,8. Émissions de CO₂ 508 et 508 SW en g/km : de 104 à 144.



Découvrez les nouveaux moteurs 2,0L BlueHDi 150 BVM6 et 2,0L BlueHDi 180 EAT6 qui éliminent jusqu'à 90% des oxydes d'azote grâce au système SCR (Selective Catalytic Reduction) et répondent déjà à la future norme EURO 6. Couplés au Stop & Start, ils permettent de réduire votre consommation de carburant (par rapport aux motorisations EURO 5) et de gagner en agrément de conduite. Nouvelle 508 est également disponible en versions HYbrid4 et RXH. * Selon version.

NOUVELLE PEUGEOT 508

MOTION & EMOTION



PEUGEOT

DÉCOUVRIR

- 12 Nouveautés
DS 3 SUV urbain **EN COUVERTURE**
- 16 **Dossier**
Nouveautés 2015 **EN COUVERTURE**

COMPRENDRE

- 32 **Les acts de la quinzaine**
Sécurité routière,
la France fait-elle fausse route?
- 37 **Au volant avec**
Marc Langenbrinck,
directeur général de Mercedes France

CONDUIRE

- 40 **1^{er} essai**
Audi TT Roadster 2.0 TFSI 230 ch
Quattro
- 46 **Les experts**
Smart Fortwo 70 ch
10000 km
- 48 Volkswagen Passat SW 2.0 TDI 150 ch
Match
- 60 Land Rover Discovery 2.2 SD4 190 ch /
Land Rover Evoque 2.2 SD4 190 ch
- Dossier**
- 65 Spécial performances **EN COUVERTURE**
- Grand angle**
- 80 Renault Clio 1.5 dCi 90 ch EDC
- Dernier essai**
- 83 Peugeot 308 CC

VIBRER

- Reportage**
- 84 Rallye Monte-Carlo Classic,
Sports de glisse en R16
- Sport**
- 90 Formule 1, bouleversements 2015
- Rétro**
- 92 Audi 80 GT

PARTAGER

- Vos autos**
- 96 Renault Clio 1.2 TCe 120 ch
- Courrier des lecteurs**
- 98 Le chef des essais vous répond

S'OFFRIR

- Avec 23 000 €...**
- 100 4 choix s'offrent à vous
- Configurateur**
- 102 Peugeot 508
- Fiche occasion**
- 106 Skoda Fabia
- Les professionnels s'affichent**
- 119 Petites annonces

84



REPORTAGE | Engagé au Monte-Carlo Historique, L'Auto-Journal raconte sa course côté pilote...

40



1^{er} ESSAI | L'Audi TT Roadster 3^e génération arrive, plus élégant, plus racé, encore plus efficace!

48



10 000 KM | Un mois à bord du break VW Passat 2.0 TDI, plaisant à vivre en toutes circonstances.

60



MATCH | Le Land Rover Discovery Sport part à l'assaut de l'Evoque, le best-seller de la marque.

ABONNEMENTS

RETROUVEZ TOUTES NOS OFFRES P. 64
ET SUR WWW.KIOSQUEMAG.COM

Ce numéro contient un encart L'Auto-Journal Croisières - Rois & Reines, jeté sur la totalité des abonnés France métropolitaine; un encart Collection Hachette Véhicules Publicitaires, sur une partie de la diffusion kiosques.



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.



“Ce dynamisme est porté par les marchés d’exportation, dont la bonne santé finance le développement de nouveaux modèles.”

Le printemps avant l’heure

Et si on en avait fini avec la morosité? Les constructeurs automobiles semblent le croire, en plus de l’espérer. Tel est le message que nous adresse l’avalanche de nouveautés qu’ils ont prévu de révéler lors du prochain Salon de Genève, et que nous vous présentons en avant-première dans ce numéro. Au menu, le plaisir sous toutes ses formes: celui de la performance, bien sûr, mais aussi celui du style ou de l’innovation. Voilà qui donne envie.

Certains grincheux, cependant, parleront du verre à moitié vide. En soulignant que la vitrine suisse, ouverte sur un monde aujourd’hui dominé par les marchés asiatiques et américains, ne s’adresse que marginalement à l’automobiliste français. C’est vrai, le marché hexagonal n’a pas montré jusqu’à présent de grands signes de reprise. Mais nos constructeurs nationaux n’attendent pas que nos concitoyens retrouvent en masse le chemin des concessions pour leur proposer des nouveautés excitantes. Nous découvrons, il y a deux semaines, le nouveau Renault Kadjar, promis à un beau succès. Chez PSA, la gamme DS se renouvelle et va s’étouffer de nouvelles déclinaisons, comme ce futur SUV DS 3 que nous vous dévoilons en exclusivité dans ce numéro. Ce dynamisme, il est évidemment porté par les marchés d’exportation, dont la bonne santé finance le développement de nouveaux modèles et de nouvelles technologies.

Au final, cette locomotive extérieure, les Français en profitent puisque leur est proposé un portefeuille de nouveaux modèles toujours plus nombreux et plus désirables. De nouvelles tentations, qui vont bien finir par faire craquer quelques acheteurs...

Jean-Éric Raoul, rédacteur en chef

Ça vous a fait réagir...

“Je viens de recevoir *L’Auto-Journal* et je me demande quel est le lieu où vous avez essayé la nouvelle Jaguar XE. Il me semble reconnaître la route qui va de Lisbonne à Cascais et Estoril.”

Sylvain Morel

Vous avez l’œil! La présentation internationale de Jaguar se déroulait effectivement dans cette région du Portugal, ce qui devait théoriquement permettre de profiter d’un climat plus propice à l’essai de modèles puissants que la banlieue parisienne en janvier. Il a tout de même fallu passer entre les gouttes... ce qui a permis de valider le bon comportement de la XE sur sol humide!

“Je constate, dans la dernière édition du *Guide de L’Auto-Journal*, que, dans la gamme des SUV, un modèle est toujours absent, le Subaru XV. C’est assez étonnant, dans la mesure où il est plus distribué sur notre territoire que certains autres modèles présents dans ce guide.”

Jean-Philippe Tisseuil

Effectivement, nous avons dû faire des choix, la place n’étant pas infinie dans notre guide. Pour Subaru, nous avons donc décidé de privilégier la nouveauté, en l’occurrence le BRZ, face à un XV un peu plus ancien. Nous ferons en sorte de corriger le tir lors de nos prochaines éditions.

On a aimé, cette quinzaine





Vin Diesel et Michelle Rodriguez, indétrônables piliers de la saga.



La disparition de Paul Walker, fin 2013, ne l'empêche pas de rester le héros...

Immortelle saga

Que cela vous rassure ou pas, les ingrédients n'ont pas changé! Depuis le tout premier *Fast and Furious*, en 2001, la recette repose sur un mélange explosif mêlant des voitures modifiées et surpuissantes, des cascades toujours plus improbables, des muscles saillants et des nuées de jolies filles. Le 7^e opus ne déroge donc pas à la règle, même s'il s'enveloppe d'une aura particulière après la disparition, fin 2013, de Paul Walker, immuable star de cette série à succès. La production a finalement fait appel à ses deux frères en guise de doublure pour achever le tournage... Les projections en salles débiteront le 1^{er} avril et, même si le synopsis tient une fois encore sur une demi-page, les photos du tournage et la bande-annonce promettent du grand et beau spectacle!

UNIVERSAL PICTURES



Zone Rouge

Par Florian Chopin

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



Voici les toutes premières photos espions de la future Opel Astra qui sera dévoilée, en septembre, au prochain Salon de Francfort.



PHOTOS SB MEDIEN

Les ingénieurs sont partis de la plate-forme actuelle mais la future Astra recevra une nouvelle génération de moteurs, dont un 3 cylindres.



ILLUSTRATION JF HUBERT

La future Astra doit progresser en habitabilité pour se mesurer avec ses principales rivales européennes.

LES INFOS CLÉS

Commercialisation : fin 2015

Prix estimé : à partir de 17 500 €

Le temps de la rationalisation est arrivé pour l'Opel Astra

LA NOUVELLE ASTRA DOIT FAIRE OUBLIER LES DÉFAUTS DE SA DEVANCIÈRE (GRANDE MAIS PEU SPACIEUSE), AFIN DE RECOLLER AU PELOTON DE TÊTE DES COMPACTES. OPEL A, SEMBLE-T-IL, TROUVÉ LA SOLUTION, ET CE, SANS L'AIDE DE PSA...

La fin de l'année sera riche sur le marché des compactes. Deux poids lourds de la catégorie seront en effet renouvelés. Renault présentera la 4^e génération de sa Mégane (le nom pourrait changer) après le Salon de Francfort, mais celle qui nous intéresse aujourd'hui, c'est la nouvelle Astra. Apparue à l'automne 2009, l'Opel a rapidement été dépassée par la concurrence, en raison d'un rapport encombrement/habitabilité déplorable. C'est d'ailleurs le point sur lequel les ingénieurs allemands se sont le plus impliqués lors du développement de

la 5^e génération de cette compacte. Ainsi, en repartant d'une base connue, ils ont réussi à réduire la longueur tout en rallongeant de manière significative l'empattement, afin d'accroître l'espace habitable, notamment à l'arrière. Côté style, on note une ligne d'épaule rehaussée et un dessin plus sobre des flancs. L'auto se veut désormais plus sérieuse, mais aussi un peu plus passe-partout. À l'intérieur, les designers auront corrigé le deuxième grief fait à l'actuelle génération : la multitude de boutons sur la console centrale. La nouvelle adoptera un système

d'info-divertissement via un écran tactile, ce qui épurera la présentation et offrira une ergonomie simplifiée. Côté mécanique, une nouvelle gamme de moteurs est attendue. On y retrouvera le dernier-né des blocs 3 cylindres essence offrant une puissance de 115 ch, ainsi que le tout nouveau diesel 1.6 CDTI de 110 ch. Une transmission intégrale est en préparation, ainsi qu'une boîte de vitesses automatique à 8 rapports. Au rayon des options, on retrouvera des optiques à LED et un système de feux adaptatifs. L'auto sera l'attraction du stand Opel à Francfort, en septembre prochain.



450

C'EST LE NOMBRE DE VEYRON PRODUITES PAR BUGATTI DEPUIS 2005.

Un chiffre qui ne progressera plus, la marque française ayant annoncé l'arrêt de la production de la supercar. Le tout dernier modèle sorti de l'atelier de Molsheim sera exposé au prochain Salon de Genève (du 5 au 15 mars). La relève, baptisée Chiron, devrait être présentée en 2016.



ÉLECTRONIQUE

À QUAND L'ANTIVIRUS DANS LA LISTE DES OPTIONS ?

Qui dit voiture connectée, dit forcément système de communication sans fil. Une sacrée porte d'entrée pour les pirates informatiques ! Ainsi, après une enquête menée auprès de seize constructeurs présents aux États-Unis, le sénateur Ed Markey est arrivé à la conclusion que les modèles de dernière génération connectés "restent largement non protégés"... De son côté, BMW a déjà corrigé une faille de sécurité dans son système ConnectedDrive (2,2 millions de véhicules dans le monde). Le problème portait sur l'accès mains-libres, mais des pirates ont déjà réussi à prendre le contrôle d'une auto circulant pour agir sur l'accélérateur ou le frein. Prochaine option indispensable dans votre voiture : un antivirus...

Suivez l'actualité
EN DIRECT sur

autojournal.fr

et sur

facebook

C'EST OFF

Lamborghini repousse son SUV

L'Urus, présenté sous forme de concept il y a maintenant trois ans au Salon de Pékin, devait être commercialisé en 2018. Il n'en sera rien, le projet a été reporté afin de peaufiner le design et, surtout, le partage des éléments techniques permettant d'optimiser la rentabilité du produit.

La Série 5 GT aura bien une suite

La BMW Série 5 GT sera bel et bien reconduite, en raison de son succès en Chine. Elle reposera sur le même châssis que la future Série 5, prévue pour 2017. Si l'auto affichera toujours un espace habitable digne d'une limousine, espérons que le design sera plus élégant. Le suspense durera jusqu'en 2018.

Une berline électrique chez Porsche

Le projet de berline routière venant sous la Panamera est toujours d'actualité chez Porsche, mais le constructeur envisage de ne la proposer qu'en version électrique. Cette "Pajun" (patronyme non officiel pour Panamera Junior), devrait offrir, à partir de 2018-2019, jusqu'à 400 km d'autonomie.

TWEETS

QUELLES MARQUES FONT LE BUZZ ?

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

1	AUDI	➔	16 892
2	BMW	➔	8 200
3	RENAULT	➔	7 810
4	PEUGEOT	➔	6 920
5	MERCEDES	➔	5 469



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



LE RENAULT KADJAR EXCITE LA CURIOSITÉ

C'est peut-être de bon augure pour le succès commercial du Renault Kadjar. L'annonce du nouveau SUV français a suscité de nombreux twittos. Il est vrai que ce modèle s'inscrit dans un segment qui gagne chaque jour des parts de marché, et qu'il affiche un style séduisant très actuel. En outre, sa plate-forme et ses mécaniques, reprises du Qashqai, sont largement éprouvées.

GAMME

UNE MINI "MINI" D'ORIGINE TOYOTA

BMW cherche activement un partenaire spécialisé dans les minicities pour agrémenter sa gamme Mini. Un peu comme Renault s'est associé à Smart pour sa nouvelle Twingo. Il pourrait s'agir de Toyota, partenaire du constructeur allemand dans la technologie hybride. Les deux firmes proposeraient une auto aux dimensions proches de celles du concept Mini Rocketman (3,45 m). Si ce projet se concrétise, ce modèle n'arrivera pas avant 2019.



"Il faut sortir du tout-diesel et des vieux véhicules." Anne Hidalgo, maire de Paris.

La maire de Paris a, depuis, rectifié le tir en affirmant que les véhicules diesel répondant aux normes Euro 5 et 6 pourront toujours circuler au-delà du 1^{er} juillet 2016, date à partir de laquelle tous les autres seront interdits. Soit ! Si les Parisiens peuvent abandonner leur vieux véhicule contre un abonnement au transport en commun ou à Vélib', qu'en sera-t-il pour tous ceux qui rallient Paris depuis leur banlieue en voiture, faute de transport en commun efficaces ?

DELPHINE GOLDSZTEJN/PHOTOPQR

Exclusif
aj

DS 3 SUV

Par Florian Chopin Illustrations Jean-François Hubert

Deux en
UN

Nous sommes formels ! Les illustrations que vous avez sous les yeux reproduisent fidèlement la vraie silhouette du futur SUV urbain de DS. *L'Auto-Journal* vous livre en exclusivité tous les secrets d'un modèle qui pourrait devenir la star de la gamme.

LES INFOS CLÉS

Prix estimé : à partir de 20 000 €

Commercialisation : 2018

Nouvelle plate-forme EMP1

Première DS 3 5 portes

Le pari est audacieux. En créant la marque DS, Citroën s'est fixé un objectif ambitieux : s'implanter sur le marché du haut de gamme. Après quatre ans d'existence, seule la DS 3 tient ses promesses avec 18 000 unités écoulées en France en 2014 (mais à peine 55 000 en Europe). Se fabriquer une image de marque est une épreuve de longue haleine, et les dirigeants du groupe PSA entendent prolonger l'effort en allant explorer de nouveaux territoires plus prometteurs comme celui des SUV urbains. *L'Auto-Journal* est aujourd'hui en mesure de vous révéler, en exclusivité, les secrets du

futur modèle destiné à attaquer les Renault Captur et autres Peugeot 2008, voire la Mini Countryman ou le futur petit SUV d'Audi. Son nom de code interne : Projet A64.

L'auto n'est certes pas prévue avant 2018 mais, selon nos informations, la maquette à l'échelle 1 présente dans les bureaux de l'ADN – le centre de design du groupe, situé à Vélizy (Yvelines) – satisfait pleinement Jean-Pierre Ploué, patron du style PSA. On reconnaît le masque avant initié par le concept Divine (présenté au Mondial 2014) avec ses doubles barres chromées encadrant une calandre au style très Audi et la découpe



Ce SUV peut-il être la DS 3 la plus vendue ?

La chose est tout à fait envisageable. Les derniers SUV commercialisés ont rapidement gagné des parts de marché importantes (4 % du marché des citadines en Europe pour le Renault Captur). Par ailleurs, avec deux portières supplémentaires, ce SUV offre la facilité d'accès à bord dont ne dispose pas la berline. Or les versions 5 places sont très prisées, même sur le marché des citadines. Deux points positifs pour la réussite de ce 4x4 de loisirs, qui affiche, par ailleurs, une silhouette plus séduisante que celle de la future DS 3.



DS envisage-t-il une gamme citadine équivalente à celle de Mini ?

Mini propose une gamme comptant aujourd'hui huit carrosseries différentes (Hatch, 5 portes, Cabrio, Clubman, Countryman, Paceman, Coupé et Roadster). C'est trop ! D'ailleurs, trois d'entre elles (les dernières citées) vont disparaître. Pour DS, la démarche est tout autre. Carlos Tavares a répété que la gamme du groupe sera, à l'avenir, rationalisée. Aussi, en interne, on se pose des questions sur la pertinence de posséder une version 5 portes en plus de ce SUV, également 5 portes. Le projet est donc figé et les forces vives de DS se concentrent pleinement sur le développement de la 3 portes, du cabriolet et du SUV.

SUV CITROËN ET DS

Priorité à la Chine

Les SUV se développent également en Chine, et Citroën comme DS ont pris le bon wagon. Le Citroën C3-XR, modèle séduisant, reprend la base du Peugeot 2008, mais il n'est disponible qu'en Asie (dommage !). Quant au DS 6 (anciennement DS 6WR), il a débuté sa carrière commerciale en Chine à la fin de l'année dernière, mais il n'est pas prévu en Europe avant 2017 ! La raison principale est qu'en Chine, il repose sur la plate-forme PF2 (celle des DS 4/DS 5) et qu'en Europe, il disposera de la base EMP2 (celle de la Peugeot 308).



Ce modèle peut-il être fabriqué en Chine ?

La DS 3 est déjà disponible, en berline et en cabriolet, sur le marché chinois, mais les voitures sont importées de France. Ce qui explique les volumes limités. Avec ce SUV, DS pourrait accroître sa présence en Chine en l'intégrant sur ses chaînes de production locales. Il faudrait pour cela adapter l'outil d'assemblage de la plate-forme EMP1, ce qui permettrait, par la suite, de produire également la DS 3 standard.



Pourquoi attendre encore pour débarquer sur ce marché en plein essor ?

Le marché des SUV urbains est certes en pleine expansion et les français, Renault en tête, le dominant de la tête et des épaules. Toutefois, DS est une marque haut de gamme et doit arriver avec le meilleur de PSA. Ce meilleur, c'est la future plate-forme EMP1 qui sera inaugurée par la 2^e génération de la DS 3 (prévue pour 2017). Allégée par rapport à l'actuelle PF1, elle offrira une plus grande modularité, notamment la possibilité de faire varier la longueur de l'empattement, gage d'un gain d'espace à bord. De nouveaux trains roulants seront développés pour un toucher de route amélioré. Le tout parfaitement adapté aux blocs 3 cylindres e-THP. Mais tout cela prend du temps, ce qui explique que ce modèle n'est pas attendu avant 2018.



particulière du capot moteur rappelant celle de la DS originelle. L'engin répond aux normes du marché: haut sur pattes (1,49 m de haut) avec des passages de roue aux sommets légèrement aplatis. Mais la surprise vient de sa taille, très courte, seulement 3,94 m de long (soit la longueur de l'actuelle DS 3), pour un empattement de 2,50 m et une largeur de 1,80 m. Seules quelques protections plastiques manquent à l'appel. Mais l'auto fait plus haut de gamme sans... Par ailleurs, ce nouveau SUV respecte également les codes stylistiques de la DS 3 en arborant le fameux aileron de requin au dessin revisité et adouci. Repositionné sur le montant arrière, son effet perd hélas un peu en originalité. La poupe arbore désormais des feux horizontaux mordant

généreusement sur les flancs comme sur le hayon. Seront-ils scindés pour permettre un accès aisé au coffre? Les designers et ingénieurs maison ont encore du travail...



L'avis de Florian Chopin

Modèle emblématique de la marque, la DS 3 a permis à PSA de gravir les premiers échelons vers le haut de gamme. Ce futur SUV doit lui permettre d'accroître sa présence en Europe, tout en accentuant sa rentabilité.

florian.chopin@mondadori.fr

Dossier Nouveautés 2015

POUR VIBRER DE PLAISIR

LA CRISE, QUELLE CRISE ?
LE PROCHAIN SALON DE GENÈVE
S'OUVRIRA, DÉBUT MARS,
DANS UNE AMBIANCE BON ENFANT
QUE NOUS N'AVIONS PAS
CONNUE DEPUIS LONGTEMPS.

AU PROGRAMME,
DES *SPORTIVES* ALLÉCHANTES
DÉBORDANT DE CHEVAUX,
DES *FAMILIALES* AUSSI
SÉDUISANTES QUE PRATIQUES,
SANS OUBLIER
DES *COMPACTES* ET DES
CITADINES BELLES À DONNER
LE TOURNIS.



Le poste de conduite est minimaliste et la plupart des commandes sont regroupées sur le volant. De quoi se prendre pour Sébastien Vettel.



La poupe n'arbore plus que deux sorties d'échappement (au lieu de trois sur la 458 Italia) de part et d'autre d'un troisième feu qui évoque la F1.

Tracée pour fendre
l'air et sculptée pour
subjuguier le regard.



Le nouveau V8 affiche
seulement 3,9 l de
cylindrée mais, avec
l'appui d'un turbo,
il développe 670 ch!



FERRARI 488 GTB

Par Florian Chopin

Sous amphète

Oubliez la 458 Italia et son V8 atmosphérique, Ferrari met le turbo, dans tous les sens du terme, pour nous offrir une évolution de sa berlinette à moteur central. Au programme : 670 ch...

LES INFOS CLÉS

Prix estimé : 210 000 €

Commercialisation : printemps 2015

V8 turbo 3.9 de 670 ch

0 à 100 km/h en 3 s

Après quatre ans de présence, une auto a logiquement droit à un rafraîchissement. Pour certains, il s'agit de légères retouches esthétiques, pour d'autres, les modifications sont plus profondes. On appelle cela un restylage. Ce mot n'existe pas chez Ferrari. En effet, la 488 GTB n'est pas la phase 2 de la 458 Italia, mais bel et bien une nouvelle génération de la berlinette italienne. Le style évolue avec l'ajout de nombreuses prises d'air aux fonctions aérodynamiques évidentes. Cela modifie sensiblement les dimensions de l'auto : 4,57 m de longueur (+ 4 cm) et 1,95 m de largeur (+ 1,5 cm), la hauteur (1,21 m) demeurant inchangée. Toutefois, c'est sous le capot arrière que les changements sont les plus notables. On y retrouve ainsi un nouveau bloc V8 3,9 l dopé par un turbo pour fournir la bagatelle de 670 ch à 8 000 tr/mn et un couple de 760 Nm disponible dès 3 000 tr/mn. Le tout associé à une boîte à double embrayage et 7 rapports. Selon Ferrari, l'auto passe de 0 à 100 km/h en 3 s, soit 0,4 s de mieux que la 458, et dépasse les 330 km/h en vitesse de pointe. Mais surtout, elle boucle le tour du circuit de Fiorano en 1 mn 23 s, c'est 2 s de mieux que sa devancière ! Ce qui en dit long sur les progrès accomplis. Outre le contrôle de la traction et le différentiel électronique à glissement limité (déconnectables), l'auto dispose aussi d'un amortissement actif. Quant à l'habitacle, il se veut encore plus minimaliste avec un regroupement des commandes de façon plus ergonomique. À noter que Ferrari adopte, pour la première fois, un système de démarrage mains-libres. Le bouton start/stop est toujours présent sur le volant multifonction, mais il n'est plus nécessaire d'insérer la clé, qui présente désormais un nouveau design.



L'avis de Florian Chopin

Certains trouveront l'artifice un peu facile : un turbo et 100 ch de mieux qu'une 458 Italia. Certes, mais faisons confiance aux ingénieurs Ferrari pour doter cette 488 GTB d'une double personnalité : docile et accessible avec les aides électroniques ; fougueuse et amusante sans...

FORD FOCUS RS

Un jouet pour grands garçons

Le label RS revient enfin sur la robe de la Focus. Pour l'occasion, les ingénieurs ont revu leur copie pour installer une transmission intégrale qui permet d'avaler la puissance extravagante du 4 cylindres.

LES INFOS CLÉS

Prix estimé : à partir de 39 000 €

Commercialisation : été 2015

Quatre roues motrices

4 cylindres turbo de 320 ch



Pour sa nouvelle Focus RS, Ford vient d'adopter une transmission intégrale dotée d'un système transférant aussi le couple entre les roues arrière.

HONDA NSX II ET CIVIC TYPE-R

Prêtes à l'emploi

Plus c'est long, plus c'est bon... Si l'adage se confirme, cette NSX II sera aussi plaisante à conduire qu'elle aura été longue à voir le jour. Cette version définitive adopte les traits initiés par le concept présenté à Detroit, en 2012.

Mais, outre son style futuriste, l'engin reçoit une technologie hybride non rechargeable, afin de ne pas grever le poids par de lourdes batteries. Le cahier des charges imposait un allègement maximum, ce qui justifie la présence d'une structure associant l'aluminium à des aciers haute résistance et des matériaux composites. Côté mécanique, le V6 double turbo est placé en position centrale

arrière et se voit associé à trois moteurs électriques (un à l'arrière et deux à l'avant) pour délivrer une puissance cumulée de 550 ch disponibles sur les quatre roues, via une transmission intégrale équipée d'un système de Torque Vectoring. On note également la présence d'une inédite boîte à double embrayage à 9 rapports.

Dans un registre plus accessible, Honda dévoilera la version également définitive de sa Civic Type-R. Reprenant le look de bête de course du concept présenté au Mondial de Paris, la compacte ne passera pas inaperçue. Sous le capot, elle dispose du 2.0 i-VTEC turbo affichant 280 ch transmis aux seules roues avant par une boîte manuelle.

Juin 2014, Paul Flanagan, patron de Ford France, nous annonçait les yeux dans les yeux qu'il n'y aurait pas de version RS sur l'actuelle Focus. Moins d'un an après, le constructeur américain dévoile sa nouvelle version ultra-sportive de sa compacte... Un plan de communication pour le moins étrange, d'autant qu'à l'époque, des prototypes de l'auto tournaient régulièrement, et que depuis 1967, le label RS a signé les plus fringants pur-sang du constructeur américain. Il aurait été dommage de ne pas voir Ford proposer une concurrente aux VW Golf R, Renault Mégane R.S. ou future Peugeot 308 R. Pour frapper fort d'entrée de jeu, la Ford a choisi d'afficher une puissance supérieure à celle de ses rivales. Le 4 cylindres 2.3 turbo développe ainsi 320 ch. On se rapproche davantage des compactes allemandes haut de gamme (plus de 350 ch) telle l'Audi RS3. Pour passer cette puissance au sol, les ingénieurs ont opté pour une nouvelle transmission intégrale. Elle permet de transférer jusqu'à 70 % du couple vers les roues arrière, mais surtout, grâce à un système

d'embrayage placé sur cet essieu, d'en porter la totalité sur une seule des roues arrière ! Entre les mains de Ken Block, spécialiste du gymkhana sur 4 roues, l'auto semble être un véritable jouet. Pour lui, les passages des rapports de la boîte manuelle se font à la volée grâce au petit levier. L'habitacle se pare de sièges baquet Recaro qui tranchent avec l'austère présentation classique de la planche de bord rehaussée de liserés bleus. On retrouve aussi le nouveau système Sync2 avec un large écran tactile (8 pouces) pour animer la console.



L'avis de Florian Chopin

Faisons fi de son esthétique ravageuse, pour nous attarder sur la technologie embarquée par cette Focus RS. Avec une transmission intégrale et un système de Torque Vectoring sur l'essieu arrière, on pourrait facilement se prendre pour Ken Block.

florian.chopin@mondadori.fr



RETROUVEZ LA VIDÉO



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

Ken Block, pilote de rallye et spécialiste du gymkhana sur 4 roues, a participé au développement de cette nouvelle Focus RS.



Sous cet angle, la Focus n'a plus rien de la sage berline compacte restylée l'an dernier. Sous son capot, se cache un 4 cylindres turbo de 320 ch.



NSX II

Prix estimé : 130 000 €
Commercialisation : été 2015

En Europe, le label Acura sera remplacé par celui de Honda, mais la puissance délivrée par les quatre moteurs sera la même : 550 ch.



CIVIC TYPE-R

Prix estimé : 30 000 €
Commercialisation : été 2015

La version définitive de la Civic Type-R reprendra l'aspect musclé de ce concept présenté au Mondial de Paris, ainsi que ses 280 ch.

PORSCHE CAYMAN GT4**À deux doigts d'une 911**

Avec 385 ch, le GT4 est le plus puissant de tous les Cayman jamais produits.

LES INFOS CLÉS

Prix: 88 310 €

Commercialisation: mars 2015



Tutoyer la 911 Carrera S de 400 ch: voilà l'ambition de l'outrecuidant Cayman GT4 qui aligne fièrement ses 385 ch délivrés par son flat 6 de 3,8 l! Ce léger déficit ne devrait toutefois pas gêner le "petit" coupé de la famille, et ses performances devraient être au niveau de celles de sa grande sœur. Le style en dit d'ailleurs assez long sur ses intentions: bouclier largement ajouré, spoiler, aileron et châssis abaissé de 30 mm...

Ce Cayman GT4 est fait pour la piste. Il a d'ailleurs réalisé 7 mn 40 s au tour sur le circuit du Nürburgring. Une référence. Uniquement disponible avec une boîte manuelle à 6 rapports, il passe de 0 à 100 km/h en 4,4 s et frôle les 300 km/h en vitesse de pointe. Il est possible d'opter pour des freins en carbone-céramique pour minimiser les distances de freinage. Malgré l'ajout de certains équipements, l'auto sera toujours moins chère qu'une 911...

OPEL CORSA OPC

Too much?

Quite à être puissante, autant que cela se voit. Mais était-il nécessaire de parer cette petite Corsa d'un kit de carrosserie digne d'une reine du tuning? Le masque avant a été redessiné; il arbore un nouveau bouclier et un capot moteur aux prises d'air béantes. Le tout, se terminant par un becquet, repose sur un châssis abaissé de 10 mm et des jantes de 17 pouces. Ajoutez à cela des sièges baquet dans l'habitacle et une double sortie d'échappement, et vous obtiendrez la parfaite GTI des temps modernes. L'engin dispose du 1.6 turbo délivrant 207 ch pour un couple maximum (avec overboost) de 280 Nm. Associé à une boîte manuelle à 6 rapports, il permet de passer de 0 à 100 km/h en 6,8 s. Il sera possible d'opter pour un pack Performance comprenant un différentiel à blocage mécanique, des roues de 18 pouces et un châssis plus affûté.

LES INFOS CLÉS

Prix: 24 000 €

Commercialisation: printemps 2015



Le look est plus sauvage que le niveau des performances affichées.

(ET AUSSI)

McLaren 675LT

"LT" pour Long Tail (longue queue en français). Cette transformation de la 650S améliore l'appui aérodynamique de 40%. Par la même occasion, la puissance du V8 3,8 l biturbo a été portée à 675 ch pour un couple de 700 Nm.

Lexus GS F

Envie d'autre chose qu'une Audi S6 ou une BMW M5? Optez pour la Lexus GS F. Cette berline est dotée d'un V8 de 5 l et 473 ch qui transmet sa puissance aux seules roues arrière via une boîte automatique à 8 rapports. L'auto sera disponible à l'été.

Audi R8 II

La nouvelle R8 affichera un style plus anguleux que l'actuelle. Elle reprendra la structure en aluminium et fibre de carbone de la Lamborghini Huracán, et son V10 atmosphérique. Une version V8 plus accessible sera également disponible. Boîte à double embrayage S tronic de série.

UNE ÉMOTION



CIVIC TYPE R CONCEPT

Motorisation Earth Dreams Technology
2.0 i-VTEC turbocompressé
Puissance supérieure à 280 ch.
Lancement été 2015

CONDUIT À
UNE AUTRE

NÉE SOUS LE SIGNE DES ÉMOTIONS, LA NOUVELLE CIVIC A ÉTÉ CONÇUE PAR LES MÊMES INGÉNIEURS QUE LA FABULEUSE CIVIC TYPE R. CONCEPTION MOTEUR **EARTH DREAMS TECHNOLOGY** IDENTIQUE, MÊME MAÎTRISE DES TRAJECTOIRES GRÂCE À L'INNOVANT SYSTÈME AHA, **MULTIMÉDIA CONNECTÉ** À ÉCRAN TACTILE OFFRANT TOUTES LES FONCTIONNALITÉS D'UNE TABLETTE.



NOUVELLE CIVIC

Motorisation Earth Dreams Technology - 1.6 i-DTEC 120 ch.
Nouveaux systèmes AHA et Honda Connect

GAMME À PARTIR DE
19 990 €⁽¹⁾

NOUVELLE CIVIC

(1) 19 990 € : prix d'une Civic 1.6 i-DTEC Elegance incluant un avantage client total de 3 450 € composé de 1 850 € 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). Offre 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 Civic 1.6 i-DTEC Sport** avec option peinture métallisée (600 €) : **26 100 €** selon tarif au 02/01/2015. Consommation et émissions de CO₂ du modèle présenté : 3,7 l/100 km en cycle mixte et 98 g/km de CO₂. *Donnez vie à vos rêves.



*Photos
officielles*

Nouvelle identité plus
moderne pour cette
toute première berline
de la nouvelle ère DS.



DS 5

Adieu chevrons

Alors que DS est une vraie marque en Chine, elle est toujours sous la coupe de Citroën en Europe. Avec cette DS 5 restylée, le label signe son émancipation totale.

LES INFOS CLÉS

Prix estimé : à partir de 33 000 €

Commercialisation : printemps 2015

Première DS européenne sans chevrons

Console centrale épurée



Née DS5 sous Citroën, la berline familiale du label haut de gamme de PSA devient DS 5. Il ne s'agit pas simplement d'un espace, mais d'un symbole, celui de l'émancipation de la marque DS en Europe. Déjà affranchie des chevrons en Chine, elle devient ainsi la troisième marque du groupe PSA. Étrangement, son tout premier opus ne sera pas la DS 3, restylée un peu trop tôt, mais bien l'iconoclaste DS 5. Elle arbore – comme *L'Auto-Journal* vous l'avait annoncé dans son n° 921 – la calandre initiée par le concept Divine DS – exposé au récent Mondial de Paris – et qui sera reprise sur l'ensemble des futures gammes, dont le SUV dérivé de la prochaine DS 3 (voir p. 12). Le logo DS y trône



fièrement au centre. Elle est ici accompagnée par de nouvelles optiques à LED et xénon qui s'agrémentent de clignotants à effet défilant. Le sabre chromé fait toujours office de signature spécifique du modèle. La poupe conserve ses rondeurs et ses galbes tout en adoptant des feux à LED. À l'intérieur, on retrouve l'ambiance cockpit d'avion avec un toit vitré singulier en quatre parties dont les vélums se manipulent depuis le plafonnier. Par ailleurs, l'ergonomie a été simplifiée avec la réduction du nombre total des commandes et l'intégration de nouvelles fonctionnalités (raccourcis pour l'écran tactile). Le système d'info-divertissement reprend les bases du MirrorLink aperçu dans la récente Citroën C1, afin de dupliquer une partie du contenu de votre smartphone. Par ailleurs, DS a mis en place une application (disponible sous Android et iPhone), baptisée MyDS afin de regrouper toutes les informations relatives au véhicule mais également aux déplacements à venir de son propriétaire (itinéraires, étapes...).

Sous le capot, la DS 5 dispose de cinq motorisations dont les BlueHdi 120, 150 et 180 ch. Tous avec stop/start, les 120 et 180 ch recevant la boîte automatique EAT6. Une transmission que l'on retrouve sous le seul bloc essence (1.6 e-THP 165 ch). La version hybride diesel est toujours au catalogue avec ses 200 ch cumulés et sa boîte robotisée ETG6. Au rayon des équipements, notons l'arrivée de la surveillance des angles morts dès l'entrée de gamme. On retrouve également des sièges massants et une sellerie cuir bracelet, spécificité de la marque.



L'avis de Florian

Ce restylage redonne une vraie jeunesse à un design qui avait pris un petit coup de vieux. On pourrait croire à un nouveau modèle. Ce qui n'est finalement pas faux. La DS 5 sans chevrons est finalement inédite sur le marché.

florian.chopin@mondadori.fr

La silhouette exotique est conservée, mais la présentation intérieure évolue vers plus de sobriété.



BMW SÉRIE 2 GRAN TOURER**Une longueur d'avance**

Nouvel arrivant sur le marché des monospaces compacts, BMW veut en proposer encore plus. Ainsi, après l'Active Tourer, la gamme Série 2 s'agrandit du Gran Tourer, le tout premier monospace compact 7 places haut de gamme du marché. Les différences entre les deux modèles ? Une longueur accrue de 21 cm et un pavillon plus haut de 5 cm, moins fuyant et se terminant sur un hayon entièrement redessiné, avec

une lunette plus verticale. Résultat : deux strapontins supplémentaires dans le coffre, en appoint. La banquette de la deuxième rangée est toujours coulissante mais les sièges gagnent en largeur par rapport à ceux de l'Active Tourer. Quant au coffre, il atteint 560 dm³ en 5 places mais seulement 145 dm³ en 7 places. Les moteurs sont ceux de l'Active Tourer (sauf la version 225i), soit les 218i (136 ch) et 220i (192 ch) ainsi que les 218d (150 ch) et 220 xDrive (190 ch et 4 roues motrices).

LES INFOS CLÉS

Prix estimé : à partir de 30 000 €

Commercialisation : juin 2015



BMW justifie le Gran Tourer par la demande croissante pour les monospaces 7 places.

DANIEL KRAUS

SKODA SUPERB**Charmeuse****LES INFOS CLÉS**

Prix estimé : à partir de 26 000 €

Commercialisation : été 2015



Plus élégante, encore plus spacieuse, mieux équipée, la Skoda Superb progresse sur tous les points.

Avec sa silhouette élégante qui évoque presque un coupé 4 portes, la nouvelle Skoda Superb hausse résolument le curseur de la séduction. La voiture gagne de l'ampleur avec une longueur qui atteint 4,86 m et un empattement porté à 2,84 m. L'habitabilité progresse à toutes les places et le coffre profite de l'opération pour atteindre le

volume record de 625 dm³. Les moteurs constituent une famille nombreuse allant de 125 à 280 ch en essence et de 120 à 190 ch en diesel. Boîte à double embrayage et transmission intégrale sont également disponibles sur un large choix de motorisations. La dotation est au diapason avec des équipements derniers cris tels que le détecteur de fatigue ou celui de collision arrière. Vivement le premier essai en mai !

(ET AUSSI)

Honda CR-V

Grosse évolution pour le SUV familial, qui adopte une face avant plus volontaire, généreusement chromée. Côté moteur, le diesel 1,6 l passe de 120 à 160 ch, et le nouveau bloc essence 1,6 l peut être associé à une boîte automatique à 9 rapports.

Mazda6

Cette berline classique subit quelques menues retouches esthétiques et l'équipement s'enrichit d'un système d'infodivertissement. Une transmission intégrale est également disponible en option. Les prix débutent à partir de 29 400 €.

Volkswagen Caddy

VW présente le 4^e opus du Caddy. Contrairement aux apparences, il s'agit d'un nouveau modèle et non pas d'un simple restylage. Dans la salle des machines, on trouve un 2 l TDI de 75 ch à 150 ch et, en essence, les 1,2 l TSI de 84 ch et 1,4 l TSI de 125 ch.

NOUVELLE TOYOTA AYGO ELLE ENLÈVE LE HAUT



TOYOTA

TOUJOURS
MIEUX
TOUJOURS
PLUS LOIN



À PARTIR DE **99 €⁽¹⁾/MOIS**
ENTRETIEN INCLUS**
SANS CONDITION DE REPRISE
LOA* 37 MOIS. 1^{ER} LOYER DE 1500 € SUIVI DE
36 LOYERS DE 99 €. MONTANT TOTAL DÛ EN
CAS D'ACQUISITION : 10 304 €.

PASSEZ EN
MODE FUN



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



Consommations mixtes (L/100 km) et émissions de CO₂ (g/km) : de 3,8 à 4,2 et de 88 à 97 (A). Données homologuées CE.

(1) Exemple pour une Toyota Aygox 3 portes neuve au prix exceptionnel de 8940 €, remise déduite de 1560 € (uniquement sur Aygox). *Location avec Option d'Achat 37 mois, 1^{er} loyer de 1500 €, suivi de 36 loyers de 99 €/mois hors assurances facultatives. Option d'achat : 5240 € dans la limite de 37 mois & 30 000 km. Montant total dû en cas d'acquisition : 10 304 €. Assurance de personnes facultative à partir de 9,83 €/mois en sus de votre loyer, soit 363,71 € sur la durée totale du prêt. **Modèle présenté** : Toyota Aygo x-wave rouge à 199 €/mois en LOA*, au prix de 13220 €, remise déduite de 1710 € (uniquement sur x-cite, x-clusiv, x-wave et x-play), 1^{er} loyer de 1500 € et 36 loyers de 199 €/mois, hors assurances facultatives. ** Entretien inclus dans la limite de 3 ans & 30 000 km (au 1^{er} des 2 termes atteint). Offre réservée aux particuliers, valable jusqu'au 31 mars 2015 chez les distributeurs Toyota participants et portant sur le tarif en vigueur au jour de la souscription du contrat. Sous réserve d'acceptation par TOYOTA FRANCE FINANCEMENT, 36 bd de la République 92423 Vaucresson - RCS 412 653 180 - n° ORIAS 07 005 419 consultable sur www.orias.fr. (2) Garantie 3 ans ou 100 000 km, la première des deux limites atteinte.

Outre les modifications esthétiques, la 208 reçoit enfin une vraie boîte automatique à 6 rapports.



LES INFOS CLÉS

Prix estimé : à partir de 12 500 €

Commercialisation : fin mars 2015

PEUGEOT 208 RESTYLÉE

Un vrai moineau

Pour ses 3 ans, la Peugeot 208 ne se refait pas seulement une beauté. Elle devient aussi beaucoup moins gourmande, grâce à un moteur annoncé comme le plus sobre au monde.

BMW SÉRIE 1 RESTYLÉE

Cœur de Mini

Sur la Série 1, édition 2015, BMW ne s'est pas contenté de faire un très léger toilettage. Pour une fois, les différences se voient. L'avant reprend ainsi le même regard que les récentes productions de la marque bavaroise. Avec un dessin plus dynamique, il joue la carte de la séduction, car après trois ans de commercialisation, la Série 1 est à la traîne face à l'Audi A3, il est vrai plus récente. À l'arrière, l'évolution est notable avec des feux qui débordent désormais sur le hayon. Un joli coup de crayon au final. Dans l'habitacle, BMW en profite pour remettre sa voiture au goût du jour en intégrant, entre autres, un régulateur de vitesse adaptatif capable d'arrêter le véhicule et un nouveau système d'aide

au stationnement. La marque s'est montrée également un peu plus généreuse en livrant de série la climatisation automatique, les feux de jour à LED et la surveillance de la pression des pneus. Les modifications ne s'arrêtent pas à l'esthétique ou à la dotation. Grande nouveauté, la Série 1 reçoit désormais les 3 cylindres de la Mini (essence et diesel). En essence, exit la 114i, voici désormais la 116i qui affiche 109 ch et, en diesel, la 116d, qui reste 116d, affiche toujours ses 116 ch mais perd un cylindre. Les autres blocs conservent leurs quatre cylindres. La 118i descend à 136 ch mais la 120i grimpe à 177 ch tandis que la 125i reste à 218 ch. En diesel, les 118d, 120d et 125d passent respectivement à 150 ch (+7 ch), 190 ch (+6 ch) et 224 ch (+6 ch).



À l'arrière, la seule modification apportée concerne les feux qui adoptent les trois griffes, signature visuelle des modèles de la marque.



La planche de bord reçoit un revêtement assez flatteur à regarder et plaisant au toucher.

Lancée il y a seulement trois ans, la 208 s'offre un *re-looking*. Assez discret, certes, mais le charme opère. Au menu : une calandre plus grande, encadrée sur certaines versions d'un cerclage chromé qui donne un léger effet 3D à l'ensemble ; des antibrouillards, désormais plus marqués et surlignés sur leur partie supérieure par une ligne chromée ; un bouclier modifié ; sans oublier de nouveaux projecteurs bicolores munis d'un masque noir et dotés d'un éclairage de jour à LED. À l'arrière, les modifications concernent uniquement les feux qui présentent désormais un effet "griffe 3D" également à LED. Dans l'habitacle, Peugeot a souhaité renforcer l'aspect qualité avec une planche de bord composée d'un nouveau revêtement et d'un volant tout cuir, quel que soit le niveau de finition. Côté équipement, à l'ins-

tar de la récente 108, elle reçoit : le système MirrorScreen qui permet de retrouver l'interface de son smartphone sur l'écran tactile de la planche de bord ; la caméra de recul ; le freinage automatique urbain, appelé ici Active City Brake.

Surtout, Peugeot a retravaillé sa gamme de moteurs. Si le récent 1.0 PureTech (au lieu de VTi) reste au catalogue, tout comme le 1.2 de 82 ch, la version 110 ch de ce 3 cylindres essence remplace le vieux 1.6 120 ch (il est aussi disponible avec la nouvelle boîte automatique EAT6). Le bloc 1.6 THP gagne 10 ch (165 ch) et 8 ch (208 ch) sur la GTi. En diesel, l'ancien 1.4 HDi est remplacé par le 1.6 BlueHDi affichant 75 ch et désormais 100 ch et 120 ch au lieu de 92 ch et 115 ch. Enfin, pour les versions à très basse consommation (pneus spécifiques, carénage, stop/start), Peugeot annonce une consommation de seulement 3 l aux 100 km et des émissions de CO₂ de 79 g/km. Rien que ça !

LES INFOS CLÉS

Prix estimé : à partir de 23000 €
Commercialisation : fin mars 2015



PHOTOS GUNTER SCHMIED

Le restylage est élégant, à l'avant comme à l'arrière. Sous le capot, les blocs 3 cylindres essence et diesel de la Mini font leur apparition.



INFINITI QX30**Dans le vif du sujet****LES INFOS CLÉS**

Prix estimé : à partir de 30 000 €

Commercialisation : courant 2016

Avec le QX30, Infiniti pourrait enfin sortir de l'anonymat dans lequel il stagne en Europe, en lançant un SUV ultra-compact rival des Audi Q3 et BMW X1. Pour l'instant, ce n'est qu'un concept, mais on est très proche de la version définitive qui sera commercialisée l'an prochain. Ce futur modèle sera une nouvelle illustration de la collaboration entre l'Alliance Renault-Nissan et le groupe Daimler.

L'Infiniti QX30 reposera effectivement sur la plate-forme MFA de Mercedes, la même que celle des Classe A et GLA avec qui il partagera (surtout avec la GLA), ses dimensions (environ 4,40 m de longueur) et un esprit baroudeur chic assez proche. Pour se mouvoir, il reprendra notamment le 1.6 diesel de 130 ch emprunté à Renault, reconnu pour son agrément d'utilisation. Le QX30 viendra ainsi compléter l'offre des 4x4 de loisirs d'Infiniti, qui compte déjà le QX50 (4,64 m) et le QX70 (4,87 m).



L'Infiniti QX30 misera sur une esthétique très personnelle et une finition raffinée.

S'il est aussi agréable que le CX-5, le CX-3 sera un bon parti.

**MAZDA CX-3****Prometteur****LES INFOS CLÉS**

Prix estimé : à partir de 19 000 €

Commercialisation : juin 2015

Mazda veut aussi sa place au soleil dans le segment des petits SUV. Affichant une longueur de 4,27 m et un long capot aux lignes très dynamiques, le CX-3 se place face à un Opel

Mokka ou une Fiat 500X. Il sera disponible avec un 2.0 essence à injection directe affichant 120 et 165 ch, ainsi qu'avec le nouveau 1.5 diesel de 105 ch. Ces deux blocs utilisent la technologie SkyActiv, synonyme de sobriété, et promettent des consommations très mesurées, d'autant que Mazda assure avoir fait la chasse aux kilos superflus. Dans l'habitacle, le CX-3 reprend la planche de bord épurée de la récente Mazda2 avec son grand écran central tactile, tandis qu'à l'arrière, la banquette surélevée évite la sensation de claustrophobie.

(ET AUSSI)

Honda Jazz

La nouvelle Jazz arrivera en Europe à l'été. Conservant son look de minispaces, elle gagne quelques centimètres pour offrir une meilleure habitabilité. Seul le moteur 1.3 i-TEC est annoncé, mais une version hybride viendra grossir les rangs.

Kia Picanto

La Picanto new look, qui sera commercialisée fin mars, affiche une bouille plus volontaire, avec ses boucliers redessinés, et embarque quelques équipements supplémentaires (régulateur de vitesse, écran tactile, etc.).

Opel Karl

Mini et craquante, la cadette de l'Adam fait les yeux doux aux citadins. Longueur de 3,68 m, moteur 3 cylindres de 75 ch et équipement fourni promettent une conduite et un usage enjoués.

Commercialisation prévue pour l'été prochain, à un prix d'attaque inférieur à 10 000 €.

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

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

Alfa Romeo Giulietta

La Giulietta reçoit un nouveau kit de personnalisation baptisé Zender. Ce dernier retient un extracteur sport et des jupes latérales élargies, ainsi qu'un spoiler avant, un spoiler arrière et des rétroviseurs taillés dans le carbone. L'option réclame 1 900 € en combinaison avec le pack QVline (look de la sportive Quadrifoglio Verde), **sur les variantes équipées des diesels 2.0 JTDM 150 ch et 2.0 JTDM 175 ch TCT uniquement.** Option simple, au même prix, sur la Giulietta QV animée par le 4 cylindres essence 1750 TBI de 240 ch.

Subaru Forester

Le Forester carburant au gazole adopte la transmission Lineartronic. Une boîte de vitesses à variation continue en langage courant, dont 7 rapports sont présélectionnés. Comparé au Forester 2.0D (147 ch) équipé de la boîte manuelle, **le surcoût est de 2 400 € avec, à la clé, des prix variant de 35 350 à 38 350 €.** Même malus pour les deux types de transmission, soit 2 200 €.

L'ACTU DE VOTRE MARQUE

De A à Z

Évolution mécanique pour le Subaru Forester, l'un des SUV les plus efficaces sur route enneigée.

Par Daniel Carroux

Outback

Le nouvel Outback arrive en concessions, sans rien changer à son ADN. Par rapport à la précédente mouture, l'engin repose sur le même empattement, affiche la même taille à 3 cm près, reçoit les deux mêmes moteurs à plat et fait appel à la même transmission intégrale. Les différences portent sur le style, moins "brut de fonderie", le traité intérieur, entièrement refait, et les ajustements techniques. Châssis, direction, suspension, freins, tout est repassé sur l'établi. **Les deux motorisations répondent désormais aux normes Euro 6. Il s'agit d'un 4 cylindres essence 2.5 de 173 ch et d'un 4 cylindres diesel 2.0 libérant 150 ch.** La facture, au final, s'alourdit de plus de 3 000 € au passage, d'une génération à l'autre. Outback 2.5i : 43 350 ou 45 350 €. Outback 2.0D : de 38 350 à 45 350 €.

Volkswagen Coccinelle



VW Coccinelle

Volkswagen refonde la gamme de la Coccinelle autour de nouvelles motorisations estampillées Euro 6. Aucun moteur n'échappe à l'opération, laquelle a pour but de réduire la consommation et les émissions de CO₂. Le 1.2 TSI conserve ses 105 ch, le 1.4 TSI réduit la voilure de 160 à 150 ch et le 2.0 TSI gonfle la sienne en passant de 210 à 220 ch. Du côté des diesels, le 1.6 TDI de 105 ch disparaît purement et simplement au profit d'un 2.0 TDI fort de 5 ch supplémentaires. L'autre variante de ce même 2.0 TDI affiche 150 ch, soit 10 ch de plus qu'au précédent épisode. Ces motorisations équipent la berline et le cabriolet, c'est entendu. **Dans le même temps, la voiture accueille de nouvelles installations multimédias, alias Composition Media et Discover Media avec écran tactile 6,5 pouces,** auxquels s'ajoutent la caméra de recul, le détecteur d'angle mort et des services connectés proposés en option. Au bilan, et en ce qui concerne la gamme courante partagée entre les finitions Coccinelle, Vintage et Sport, les prix de la berline varient de 17 800 à 30 500 € du côté des essence et de 21 370 à 29 700 € du côté des diesels.

Subaru Forester



Alfa Romeo avec



INSPIRÉES DE LA LÉGENDE



NOUVELLES ALFA ROMEO GIULIETTA ET MITO *Sprint*

CRÉDIT AUTO (1)
2,9%
TAEF FIXE SUR 37 MOIS

Jantes Alliage 17", Climatisation automatique bi-zone, Alfa D.N.A. : 3 modes de conduite*, Système Uconnect® 5" Bluetooth®, Sellerie Alcantara®**, Sellerie Sport***, Volant cuir avec commandes au volant.

Crédit Auto **2,90% TAEG fixe** sur 37 mois. Crédit Auto au Taux Annuel Effectif Global fixe de 2,90% sur 37 mois. Soit 36 mensualités de **290,90 €** pour 10 000 € empruntés. Montant total dû par l'emprunteur : **10 472 €**

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



(1) Offre non cumulable réservée aux particuliers valable jusqu'au 31/03/2015 pour l'achat d'une MiTo ou d'une Giulietta neuve dans le réseau Alfa Romeo participant, pour un minimum emprunté de 1500 €. Coût total du crédit 172,40 € dont 300 € de frais de dossier (3% du montant emprunté) et hors assurances facultatives. Assurances facultatives Décès-Invalidité (A) 12,50 €/mois et Indemnité Complémentaire (A) 19,50 €/mois en sus du loyer. Montant total dû au titre de l'assurance DI : 450 €. TAEA : 2,75 %, Taux débiteur fixe : 1,03 %. 1^{re} échéance à 60 jours. Vous disposez d'un droit de rétractation. Sous réserve d'acceptation du dossier par FC France - SA au capital de 11 360 000 € - 6, rue Nicolas Copernic 78190 Trappes - RCS Versailles 592 033 591. Fiat France SA au capital de 235 480 520 €, 6 rue Nicolas Copernic, 78 Trappes. RCS Versailles B 305 493 173. N° ORIAS 12066654. *Sauf sur MiTo 1.4 MPI 78ch. **Disponible uniquement sur Giulietta Sprint. ***Disponible uniquement sur MiTo Sprint.

Alfa Romeo MiTo Sprint. Émissions de CO₂ : de 90 à 130 g/km. Consommations mixtes : 3,5 à 5,6 l/100 km. Alfa Romeo Giulietta Sprint. Émissions de CO₂ : de 104 à 131 g/km. Consommations mixtes : 4,0 à 5,7 l/100 km. www.alfaromeo.fr Alfa Romeo France

SÉCURITÉ ROUTIÈRE

La France fait-elle fausse route ?

Pris de court face à la hausse de la mortalité routière en 2014 (+3,7%), le gouvernement a dévoilé 26 mesures censées inverser la tendance. Une répression accrue et des règlements supplémentaires peuvent-ils faire des miracles ? Voici notre analyse et nos propositions.

Par Brice Perrin

Le 26 janvier dernier, Bernard Cazeneuve, ministre de l'Intérieur, présentait ses nouvelles mesures.

OLIVIER CORSAN/PHOTOPQR

Le ministre de l'Intérieur veut lancer en toute hâte vingt-six mesures afin d'enrayer la remontée de la mortalité routière. Certaines seront utiles, d'autres n'auront vraisemblablement aucun impact sur l'accidentalité. Et plusieurs d'entre elles pourraient même se révéler contre-productives ! Le ministère de l'Intérieur a par ailleurs reconnu que "jusqu'à présent, 40 % des causes d'accidents mortels n'entraient dans aucune catégorie statistique exploitable, les forces de l'ordre disposant d'un

choix limité à cinq causes pour relever l'origine probable des accidents mortels de la route". La vitesse, éternel coupable idéal, était évidemment l'une de ces cinq causes.

DES MESURES MAIS PEU DE MOYENS

Le ministère assure que "dès ce début d'année 2015, ce choix a été étendu à quatorze causes possibles". Les rapports statistiques sur les causes d'accidents ne s'en porteront que mieux. Mais avant de lancer vingt-six nouvelles mesures, nous aurions souhaité que des

moyens soient déployés pour faire appliquer celles qui existent déjà, à commencer par le respect des règles de base. Qu'elles concernent les automobilistes, principalement visés, mais aussi les motards, les cyclistes ou les piétons – dont la mortalité augmente de façon inquiétante. Et nous sommes surpris de ne voir aucune idée concernant la somnolence – plus de 30 % des morts sur autoroute – alors que les sociétés d'autoroute ont encore un délai royal de sept ans pour généraliser les bandes latérales sonores !

LES MESURES INUTILES



ARNAUD SAUNIER

Renforcer les sanctions pour les conducteurs qui stationnent sur les passages piétons, sur les trottoirs ou les pistes cyclables (mesure n° 11)

➤ Deux poids, deux mesures : pourquoi renforcer les sanctions existantes concernant les automobilistes, quand le gouvernement envisage dans le même temps de diviser par deux (à Strasbourg par exemple) celles qui concernent les cyclistes – qui sont par ailleurs rarement verbalisés ? Drôle de conception de l'égalité républicaine...

Moderniser le parc des 4 200 radars (mesure n° 16) et déployer des radars double face pour mieux identifier les auteurs des infractions (mesure n° 17)

➤ La mortalité est remontée en dépit de l'accroissement continu du parc de radars et de la baisse de la vitesse moyenne sur tous les réseaux. Les radars peuvent avoir un impact positif aux endroits dangereux mais la route tirelire, ça suffit ! Il est temps de se préoccuper des véritables causes d'accidents.

LES DÉCISIONS À L'EFFICACITÉ DISCUTABLE

L'abaissement du taux légal d'alcool de 0,5 g/l à 0,2 g/l pour les conducteurs novices (3 ans après le permis) (mesure n° 6)



➤ Abaisser le taux pour les jeunes sera certainement sans effet : ceux qui ont un accident dû à l'alcool présentent le plus souvent un taux largement délictuel (plus de 0,8 g/l). C'est la fréquence des sanctions qui doit être accrue, pas la sévérité du taux. Et il est temps d'imposer l'éthylotest antidémarrage aux récidivistes.

Renforcer les contrôles des exploitants de débits de boissons autorisés à fermer entre 2 heures et 7 heures. (mesure n° 7)

➤ Avant de contrôler les débits de boissons, il faudrait peut-être songer à contrôler les conducteurs : le nombre de tests préventifs ne cesse de baisser. Or l'alcool demeure la première cause de mortalité sur la route, avec 30% des tués (50% la nuit et 60% les week-ends et jours fériés).

LES DÉPISTAGES D'ALCOOLÉMIÉ PRÉVENTIFS
(en France, nombre par année)



JEAN-FRANÇOIS FREY/PHOTOPQR

Tester sur certaines routes l'impact d'une diminution de la vitesse maximale autorisée de 90 km/h à 80 km/h (mesure n° 20)

➤ Comment tester l'impact d'une mesure sans avoir la possibilité d'isoler le facteur vitesse de tous les autres (trafic, météo, évolution du parc...) ? Et la tendance à l'étranger (Danemark, Grande-Bretagne...) va plutôt vers une hausse des limitations de vitesse, sans effets néfastes sur la mortalité.

Installer des panneaux "sens interdit" sur les bretelles de sortie d'autoroute pour réduire les risques de contresens (mesure n° 24)



DAVID ADEMAS/PHOTOPQR

➤ Les conducteurs irresponsables, désorientés et/ou ivres qui prennent l'autoroute en sens inverse verront-ils un simple panneau ? Une herse qui ne laisse passer les autos que dans un sens aurait une efficacité bien supérieure !

LES IDÉES PERTINENTES



FRÉDÉRIC CIRIOU/MAXPPP

Sensibiliser à la sécurité routière en classe de seconde (mesure n° 2)

► En plus des ASR* ou ASSR** délivrées au collège, le gouvernement décide de poursuivre la sensibilisation à la sécurité routière au lycée, à un âge où se profile le permis B.

Relancer le déploiement des radars feux rouges (mesure n° 12)

► Le non-respect d'un feu rouge peut avoir des conséquences plus fâcheuses qu'un kilomètre/heure en trop. Or la France ne comptait, fin 2014, que 712 radars de feux rouges (638, fin 2011). À rapporter aux 3 400 et quelques radars "vitesse"...

Sensibiliser aux risques liés aux pratiques addictives et à l'utilisation du téléphone au volant (mesure n° 3)

► Ça changera de la communication officielle axée sur la vitesse : téléphone, alcool et stupéfiants sont de vraies sources de danger au volant. Tout ce qui peut entraîner une prise de conscience collective sur ces risques est une bonne chose.

*Attestation de sécurité routière. **Attestation scolaire de sécurité routière.

Interdire le stationnement des véhicules, 5 mètres avant les passages piétons (mesure n° 9)

► Une très bonne mesure, déjà en vigueur à l'étranger (Belgique, Allemagne, Pays-Bas, Portugal...) qui améliorera la sécurité des piétons. Ne reste plus qu'à inculquer à ces derniers le respect des règles et à envisager une amende plus dissuasive que les 4 € qui leur sont (très rarement) infligés...

Créer une rubrique "à l'épreuve des faits" sur le site de la Sécurité Routière pour lutter contre les idées reçues et les fausses affirmations (mesure n° 5)

► La Sécurité Routière souhaite dire toute la vérité sur son site ? Elle va devoir revenir sur certains de ses mensonges ! Elle devra par exemple expliquer que la formule "1 % de vitesse en moins = 4 % de morts en moins" n'a pas de fondement scientifique et ne se vérifie pas dans les faits, qu'en tout état de cause corrélation n'est pas nécessairement causalité, et qu'il est impossible de déterminer l'impact précis des radars sur l'évolution de la mortalité... Alors que, pendant ce temps-là, le niveau de sécurité des véhicules progresse de jour en jour.

Tester dans 11 départements la technique du double prélèvement salivaire en matière de dépistage des stupéfiants (mesure n° 21)

► Ce double prélèvement permettra de ne plus avoir recours à la prise de sang : plus simple, plus rapide et moins coûteux. Il est urgent de généraliser cette procédure : en 2013, seuls 144 000 dépistages de stupéfiants ont été réalisés, alors que leur usage est impliqué dans 21 % des accidents mortels.



LES CHOIX POTENTIELLEMENT DANGEREUX

Permettre aux maires d'abaisser la vitesse sur de grandes parties voire sur la totalité de l'agglomération (mesure n° 10)

► Une mesure sur la vitesse, ça faisait longtemps ! Appliquer les 30 km/h maxi à toute une agglomération serait punitif, économiquement périlleux, et réduirait l'impact de cette limitation, là où elle peut être utile. En Grande-Bretagne, une étude a révélé, en 2014, une augmentation de 26 % des accidents graves dans les zones abaissées à 20 mph (soit 32 km/h), à cause d'infrastructures qui n'ont pas été adaptées.

Généraliser l'utilisation de supports de panneaux dits "fusibles" (mesure n° 15)

► Ces panneaux permettent d'économiser l'installation d'une glissière et, en cas de choc, ils se détachent et évitent au véhicule de s'enrouler autour. Mais pour les motards, ce dispositif est bien plus dangereux qu'une double glissière !

Interdire de porter tout système de type écouteurs, oreillette, casque... (mesure n° 22)

► Le résultat risque d'être catastrophique : ceux qui ne veulent pas investir dans un kit Bluetooth pour tableau de bord devront tenir leur téléphone à la main, comportement déjà trop répandu au volant avec 439 000 infractions relevées en 2013.



ERIC MALOT/PHOTOPQR

Moderniser l'enseignement de la conduite. Permettre la conduite accompagnée à 15 ans et le passage de l'examen à 17 ans et demi (mesure n° 1)

► À quoi bon apprendre plus tôt si c'est pour apprendre aussi mal ? À toujours vouloir simplifier et accélérer l'obtention du permis, l'État met chaque année sur la route des centaines de milliers de jeunes conducteurs peu formés, souvent incapables à gérer des situations critiques, des conditions climatiques difficiles, la conduite nocturne ou les manœuvres d'urgence.

Et l'impossible devient possible.



NOUVELLE FORD **FOCUS**

➤ Titanium 5 portes 1.0 EcoBoost 100 ch

169 € / mois⁽¹⁾ avec Active Park Assist*.

Entretien compris⁽²⁾ Sans condition de reprise.

LOA 25 mois. 1^{er} loyer de 4 219,98 €.

Montant total dû si achat : 19 251,98 €.

Gagnez 2 places de cinéma pour tout essai du 21 au 28 février 2015⁽³⁾

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

*Active Park Assist : Système de parking semi-automatique. (1) Location avec option d'achat d'une Nouvelle Focus Titanium 5 portes 1.0 EcoBoost 100 ch Stop&Start Type 09-14. Prix maximum au 01/09/14 : 22 890 € incluant l'Active Park Assist. Prix remis : 18 390 € incluant 4 500 € de remise. Kilométrage standard 15 000 km/an. Apport : 5 150 € dont Premier Loyer de 4 219,98 € et Dépôt de Garantie de 930,02 € suivi de 24 loyers de 169 € (Entretien compris⁽²⁾). Option d'achat : 10 976 €. Montant total dû en cas d'acquisition : 19 251,98 €. Assurances facultatives. Décès-Incapacité à partir de 12,87 €/mois en plus de la mensualité. Offre non cumulable réservée aux particuliers pour toute commande de cette Nouvelle Focus neuve, du 02/02/15 au 28/02/15, dans le réseau Ford participant. Sous réserve d'acceptation du dossier par Ford Credit, 34 rue de la Croix de Fer, 78174 St-Germain-en-Laye. RCS Versailles 392 315 776. N° ORIAS : 07031709. Délai légal de rétractation. (2) Entretien optionnel à 8 €/mois. Modèle présenté : Nouvelle Focus Titanium 5 portes 1.0 EcoBoost 100 ch S&S, avec options, au prix après promotion de 21 420 €, apport, dépôt de garantie et option d'achat identiques, coût total : 22 342,22 €, 24 loyers de **297,76 €/mois.** **Consommation mixte (l/100 km) : 4,6. Rejets de CO₂ (g/km) : 105.**

(3) Offre valable pour tout essai d'une Nouvelle Ford Focus, limitée à un essai par foyer (même nom, même adresse), du 21/02/15 au 28/02/15, sous réserve de disponibilité dans les concessions participantes.

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



Go Further



INSOLITE

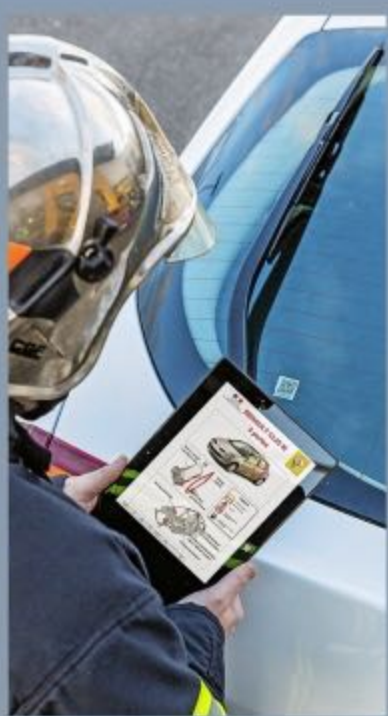
Paré pour les pistes noires !

Pour que ce Juke Nismo RS AWD affronte l'épais manteau neigeux du nord de la Suède, Nissan l'a équipé de chaînes. Mais pas le genre de celles utilisées pour atteindre les stations de ski : celles-ci sont fournies par American Track Truck. La modification ajoute 370 kg à l'auto mais celle-ci peut ainsi évoluer sans problème dans 50 cm de poudreuse, tout en dépassant les 85 km/h. Impressionnant.

INNOVATION

Un code pour sauver des vies

Ce n'est qu'un simple QR code à coller sur la lunette arrière et le pare-brise, mais il peut vous sauver la vie : vendu 9,95 € en après-vente dans le réseau Renault (et pour les autres marques sur www.rescuecode.fr), il est scanné par les pompiers lors d'un accident. Ils accèdent alors aussitôt à la Fiche d'aide à l'intervention spécifique à votre auto, qui explique notamment où couper la tôle pour évacuer les blessés. L'application, gratuite sur smartphones et tablettes, fonctionne aussi sans QR code avec une recherche par marque et modèle.



OLIVIER MARTIN-GAMBIER

EN CHIFFRES



LE MARCHÉ FRANÇAIS EN JANVIER

*Immatriculations de voitures neuves par rapport à janvier 2014

+ 5,9%*

132 824

C'est le nombre **de voitures neuves immatriculées en France en janvier**, soit près de 6 % d'augmentation par rapport au même mois de l'année 2014.

+ 10,6%

C'est la **hausse des immatriculations de Peugeot** en janvier, qui connaît la plus belle progression parmi les français. À l'inverse, DS enregistre un recul considérable de 20,3 %.

7 318

C'est le nombre de **Clio IV neuves vendues au mois de janvier**. La citadine Renault conserve la **1^{re} place des ventes**, avec 5,5 % de part de marché.

ÉCOLOGIE

La pastille verte est de retour

Un Certificat pour la qualité de l'air, qui se matérialisera sous la forme d'une pastille de couleur sur votre pare-brise, du bleu pour les autos les plus vertueuses au rouge pour les plus polluantes, qui ne pourront pas rouler lors des pics de pollution. C'est la dernière trouvaille de Ségolène Royal à



JEAN-FRANÇOIS FREY/PHOTOPQR

l'encontre des automobilistes. La ministre continue, en revanche, d'encourager les feux de bois et n'a toujours rien décidé concernant la pollution issue de l'industrie manufacturière ou du chauffage résidentiel et tertiaire, premiers émetteurs de particules, très loin devant les transports. Tout va bien, donc.



“Google et ses homologues veulent s'impliquer mais je ne pense pas que ce soit en premier lieu pour fabriquer des véhicules. Nous devons comprendre et trouver dans quelle mesure nous sommes complémentaires, dépendants ou concurrents.”

Dieter Zetsche, patron de Daimler, cité par Reuters le 6 février.

DAIMLER

Au volant avec...

DIRECTEUR GÉNÉRAL DE
MERCEDES FRANCE



Le plaisir de conduite, au cœur du cahier des charges des dernières Mercedes.

MARC LANGENBRINCK

“Il fallait laisser mûrir l’AMG GT.”

Grâce une gamme largement remaniée, Mercedes parvient à conjurer la morosité du marché. L’année 2015 marquera le renouveau de la marque à l’étoile dans la catégorie des sportives.

L’Auto-Journal : + 5 % en 2014, vous avez trouvé le remède anti-crise ?

Marc Langenbrinck : On a trouvé un moyen de séduire, même en temps de crise. On est content, sans être euphorique car cela exige beaucoup de travail.

L’AJ : Une dizaine de nouveautés en 2014, ce rythme est-il tenable ?

M. L. : Lorsque nous avons annoncé le plan produit en 2011, on nous a pris pour des fous. Ça fait trois ans que ça dure et ça ne va pas s’arrêter !

L’AJ : L’âge de vos clients a-t-il baissé ?

M. L. : Oui, de trois à quatre ans sur la marque mais de dix ans sur la

Classe A ! Plus de la moitié des clients de la citadine viennent d’une autre marque, premium mais aussi généraliste. Ce sont ces derniers clients qui sont plus jeunes.

L’AJ : Quelles sont les attentes de ces clients venant des généralistes ?

M. L. : Ils arrivent souvent avec un a priori de distance vis-à-vis des marques premium. Ils sont surpris de la proximité qu’il y a chez nous. Parallèlement, ils ont fait le pas vers le premium et ont des exigences extrêmement élevées : ils s’attendent à ce que tout soit plus que parfait.

L’AJ : Pourquoi revenir seulement maintenant avec une sportive ?

M. L. : L’AMG GT, c’est comme un bon fruit, il fallait la laisser mûrir ! C’est l’aboutissement d’un énorme travail. 2015, ce ne sera pas une question de volume de ventes mais il s’agira plutôt de traiter les clients qui ne pourront pas en avoir.

L’AJ : Y a-t-il une concurrence entre Classe A et GLA ?

M. L. : Le GLA est une alternative qui profite de la mode des SUV mais va

**OUI/
NON**

La conduite autonome est-elle compatible avec le plaisir ?

oui

Y a-t-il un risque à avoir trop de modèles dans la gamme ?

non

Le rajeunissement de la gamme peut-il déstabiliser les clients traditionnels ?

non

Entre le GLC et le GLE, le ML sera-t-il rebaptisé ?

oui

aussi séduire des clients de l’ancienne Classe A ou du Classe B.

L’AJ : Le Classe B a enfin un concurrent. C’est une bonne chose ?

M. L. : Cela va avoir un effet bénéfique sur une clientèle attachée aux berlines à propulsion, qui voit que, désormais, deux marques premium proposent des monospaces traction très attractifs.

L’AJ : Pourquoi avoir fait de la Classe C une petite Classe S ?

M. L. : La Classe S est une des meilleures voitures au monde. Pouvoir s’offrir une petite Classe S, pour le client, c’est très valorisant. Mais il faut que l’on fasse attention à ce message car il y a malgré tout une différence énorme entre Classe C et S.

L’AJ : Qu’annonce le concept de SUV-coupé compact appelé G-Code ?

M. L. : Mercedes ne présente jamais un concept pour le plaisir. Mais cette année, nous aurons déjà le GLE et le GLC, le remplaçant du GLK. Après, nous avons toujours dit que nous proposerions une offre entre les segments dès qu’il y aurait du potentiel.

L’AJ : Si Mercedes était une marque hors automobile...

M. L. : Vuitton pour la qualité, Apple pour la simplicité d’utilisation de la technologie et Nespresso pour le service client.



V8 avant, 3 kg/ch, l’AMG GT est une sportive dans la plus pure tradition maison.

SES 3 VOITURES



PORSCHE 924 S

La première



MERCEDES S400 HYBRID

L’actuelle



MERCEDES GLE COUPÉ 63 AMG

Le rêve

Sport
auto PRÉSENTE EN EXCLUSIVITÉ

LA FORMULE 1 des années 70

LE LIVRE + **2 DVD** RUSH & WEEKEND OF A CHAMPION
+ **L'AFFICHE** DU GP DE MONACO 1971*



*Reproduction de l'affiche du Grand Prix de Monaco 1971

**COMMANDEZ
EN LIGNE**

KIOSQUEMAG.COM/BOUTIQUES/SPORT-AUTO

TIRAGE LIMITÉ

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.....	p. 79
Audi S1.....	p. 66
Audi TT Roadster.....	p. 40
BMW Série 3.....	p. 77
Ford Fiesta.....	p. 68
Mini Cooper.....	p. 75
Peugeot 208.....	p. 67
Peugeot 308.....	p. 74
Peugeot 308 CC.....	p. 83
Porsche Macan.....	p. 78
Land Rover Discovery.....	p. 60
Land Rover Evoque.....	p. 60
Renault Clio.....	p. 69, 80
Skoda Octavia Combi.....	p. 76
Smart Fortwo.....	p. 46
Volkswagen Golf.....	p. 75
Volkswagen Passat SW.....	p. 48, 76
Volkswagen Polo.....	p. 69



CHRISTIAN MARTIN

10 000 km VOLKSWAGEN PASSAT SW ■ p. 48

“Même si le break Passat n'est pas fatigant sur longues distances, une pause café ne se refuse pas.” *Stany Meurer.*

Match LAND ROVER DISCOVERY SPORT ■
LAND ROVER EVOQUE ■ p. 60

“Après l'Evoque, voici le Discovery Sport ! Chez Land Rover, les SUV compacts explorent tous les chemins...” *Tibo*



JEAN-FRANÇOIS MARAIS

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



EN DIRECT DE MONTLHÉRY



CLÉMENT CHOULOT

“Avec un poids de 2 091 kg, le Land Rover Discovery Sport SD4 190 fait partie des poids lourds, c'est quasiment 200 kg de plus que la moyenne de la catégorie !” *Frédéric Haas*

“Le Skoda Octavia Combi offre non seulement le plus grand coffre des breaks familiaux (avec 656 dm³) mais dispose en plus d'une vraie roue de secours !”

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.

1^{er} essai

AUDI TT ROADSTER ■ 2.0 TFSI 230 ch Quattro S line ■ **54 300 €* ■**

NOUVELLE CARROSSERIE ■ Commercialisation : fin mars ■ (*Malus inclus)



Quand ça tourne, le TT est dans son élément.
Au-dessus de 120 km/h, un aileron se déploie.



TT d'été

Après deux générations, lancées respectivement en 1999 et 2007, le TT réapparaît en roadster. Strict 2 places, ce nouveau cabriolet élégant et racé ne serait-il qu'un frimeur ?

Par Laurent Pinel **Photos** Yann Lefebvre



Il est possible de changer de rapport manuellement via le levier ou les palettes.



À la place des classiques compteurs à aiguilles, un écran paramétrable affiche toutes les données nécessaires à la conduite, y compris la carte du système de navigation.

Une carrosserie voyante, des arêtes saillantes, une calandre béante... Cette 3^e mouture miserait-elle tout sur le look? Sûrement pas. Il suffit de parcourir quelques kilomètres à bord, derrière le volant de préférence, pour s'en convaincre: le nouvel Audi TT Roadster conjugue performances et excellence.

Au réveil, son 4 cylindres à distribution variable ne laisse rien transparaître. Il n'émet qu'un doux feulement évocateur, pas provocateur. À peine caressé, il anime le roadster avec facilité, en toute décontraction. Son couple généreux (370 Nm), à peine inférieur à celui du TTS de 310 ch, lui permet d'évoluer en souplesse, sans trop en demander à la transmis-

sion robotisée S tronic à double embrayage. Lors des décélérations, cette transmission se paie même le luxe de désaccoupler le moteur des roues pour circuler en roue libre et, ainsi, économiser quelques gouttes de sans-plomb. Bref, l'ambiance est pépère, idéale pour une promenade dominicale. Mais lorsque le conducteur bascule le levier de vitesses en



Direction à démultiplication variable, train avant parfaitement guidé, le TT Roadster n'a rien à envier au Coupé.

Mode Sport enclenché,
les échappements chantent, le moteur
exulte, le conducteur aussi...



mode Sport, ou qu'il prend la main en passant lui-même les rapports depuis les palettes au volant, ça change la donne.

Les accélérations impressionnent et, entre chaque vitesse enclenchée au-delà de 6000 tr/mn, une déflagration – due à la coupure de l'injection – s'extrait des échappements. Ces derniers voient d'ailleurs leur sonorité changer selon le mode de conduite programmé, pour enorgueillir les tympans. Un régal qui invite à prolonger l'expérience pour profiter du châssis. Reposant sur une

plate-forme MQB déjà rencontrée sur les Volkswagen Golf, Seat Leon et Audi A3, le TT se révèle dynamique.

MOTEUR EXPLOSIF, CHÂSSIS RÉCEPTIF

Bien campé sur ses roues de 19 pouces (option), son train avant partiellement composé d'aluminium et guidé par une direction à démultiplication variable se place avec précision. Et l'arrière suit sans broncher, comme s'il évoluait sur des rails. Quand le rythme augmente encore, le roadster se place lors des

gros freinages et la suspension magnétique, qui obéit à l'Audi Drive Select et se raffermie selon le mode de conduite choisi, maintient parfaitement l'ensemble. La transmission Quattro génère une motricité parfaite, quel que soit l'état du revêtement, en répartissant le couple entre les deux essieux grâce à son embrayage multidisque. Associée au contrôle électronique de stabilité, elle peut même, de son propre chef, favoriser la répartition du couple sur les roues extérieures au virage,



Pour parfaire l'utilisation du téléphone en Bluetooth en roulant décapoté, des micros sont implantés dans la ceinture.



Maintiens renforcés, position abaissée, le plaisir de conduite est privilégié. Coupe-vent électrique, chauffe-nuque, sièges chauffants... le confort des deux occupants n'est pas négligé.



Bien vu, la commande des sièges chauffants est intégrée à la molette de fermeture d'ouïe d'aération.



La trappe à carburant aviation bascule. Pas de bouchon de réservoir à dévisser pour faire le plein.



En option sur les sièges sport, des buses d'aération soufflent de l'air chaud sur la nuque.

pour donner au conducteur l'impression de pivoter. Tout cet attirail sert le dynamisme, l'agrément et la facilité de conduite. En résumé, le TT Roadster, à peine alourdi par les renforts de carrosserie parsemés en bas des portes et derrière les sièges, s'avère aussi réjouissant que sécurisant.

Le TT s'est toujours refusé au toit rigide escamotable. Et personne ne lui reprochera. Sa capote textile contribue à l'élégance du roadster. Allégée (39 kg) par rapport à celle

de l'ancienne mouture et proposée en trois teintes (noir, gris et beige) pour parfaitement s'accorder aux onze couleurs de carrosserie proposées par Audi, elle présente l'avantage de ne pas nuire au volume de coffre (280 dm³), quelle que soit la position du couvre-chef.

MOINS DE 10 s POUR RECAPOTER

Elle isole très bien l'habitacle et, d'une simple pression, se replie derrière les sièges en à peine dix secondes. Et en roulant jusqu'à 50 km/h,

s'il vous plaît ! Même topo lorsqu'il s'agit de la remettre en place, lorsque la brise vous défrise et martyrise la chemise. Mais pour éviter ce phénomène sans rhabiller le TT, un filet anti-remous, une sorte de coupe-vent efficace et discret, se déploie électriquement derrière les arceaux de sécurité. Si cela ne suffit pas, Audi propose des sièges chauffants ainsi qu'une ventilation d'air chaud dans le cou, aussi salvatrice qu'une bonne vieille écharpe. Pour les activer, il suffit de tourner le bouton

**En finition
S line, la hauteur
de caisse
est réduite de
10 mm.**





Finition et ergonomie sans faille, comme d'habitude chez Audi. Le volant à méplat multifonction permet de commander un grand nombre de fonctions sans quitter la route des yeux.

rétro-éclairé situé au beau milieu des aérateurs latéraux. Simple comme bonjour. À l'image de ces jolies buses de ventilation, la présentation à bord du TT est à se pâmer. En témoigne l'Audi Virtual Cockpit, un écran paramétrable qui remplace les compteurs et concentre toutes les informations de bord. Pour l'avoir essayé sous le soleil espagnol, nous pouvons en plus préciser que son affichage n'est jamais altéré par un excès de luminosité. Mais résumer l'intérieur du TT à cet

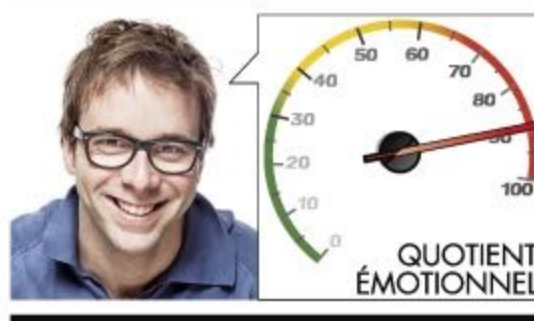
écran serait injuste. On apprécie également l'ergonomie soignée du tableau de bord et de la console centrale, la finition au cordeau, les matériaux sélectionnés avec soin ou encore le système multimédia appelé MMI touch, que l'on contrôle via une molette tactile. Et pas besoin d'être expert en la matière pour en comprendre le fonctionnement.

UN GROS CHÈQUE POUR LA HIGH-TECH

S'il est difficile de reprocher au constructeur sa politique tarifaire tant les équipements sont innovants, il faut prévoir pas mal de temps pour éplucher la liste des options. Parmi les plus étonnantes, vous noterez les petits micros parsemés dans la ceinture de sécurité du conducteur, qui permettent de se faire entendre au téléphone en Bluetooth même en roulant cheveux au vent. Ou encore les phares Matrix LED, dont le faisceau lumineux est délivré par de petites diodes contrôlées individuellement, par exemple pour rester en feux de route sans éblouir le conducteur circulant sur la voie opposée. Attention toutefois à la facture finale du TT Roadster dont le tarif de base est déjà salé...

L'avis de Laurent Pinel

Pour enflammer le cœur des amateurs de cabriolet, l'Audi TT Roadster n'a rien oublié. Confortable et accueillant, tonique et sécurisant, il dispose de sérieux arguments pour jouer les voitures sportives.



Audi TT Roadster

LA TECHNIQUE

Le 2 l turbo de 230 ch enchante par ses vocalises et ses performances. Et son couple, quasiment identique à celui du TTS de 310 ch, lui confère une remarquable souplesse.

Moteur / Transmission

Puissance maxi	■ 230 ch à 4 500 tr/mn
Couple maxi	■ 370 Nm à 1 600 tr/mn
Type	4 cylindres turbo, 16 soupapes, injection directe
Cylindrée / Puissance fiscale	1 984 cm ³ / 13 CV
Transmission	intégrale
Boîte / nombre de rapports	robotisée double embrayage / 6

Châssis

Direction	à crémaillère, assistance électromécanique, démultiplication variable
Diamètre de braquage	■ 11 m
Suspensions AV / AR	McPherson / essieu multibras
Freins AV / AR	disques ventilés / disques ventilés
Pneumatiques AV / AR	245/35 ZR19
Roue de secours	kit de réparation

Dimensions / Poids

L/l/h/empattement	4,18/1,83/1,36/2,51 m
Poids/tractable freiné	1 425 kg/-

LA CONDUITE

Bien aidé par sa transmission intégrale Quattro capable d'adapter en continu la distribution du couple entre les deux essieux, ce TT Roadster offre un comportement routier dynamique et sain.

Performances*

0 à 100 km/h	■ 5,3 s
Vitesse maxi	■ 250 km/h

LA VIE À BORD

L'habitacle est à se pâmer. L'Audi Virtual Cockpit marque l'entrée du Roadster dans l'ère du numérique. Et le niveau de confort demeure excellent grâce à la suspension magnétique (1 340 €).

Coffre*

Volume du coffre	■ 280 dm ³
------------------	-----------------------

LE BUDGET

Voilà un sujet qui fâche... Au vu des prestations du TT, le tarif n'est pas si révoltant. Dommage qu'il faille trop souvent passer par les options.

Prix	■ 52 700 €
Loyer** (2 ans, 20 000 km)	■ NC
Bonus / malus (CO ₂)	■ malus 1 600 € (154 g/km)
Garantie	■ 2 ans, kilométrage illimité

Équipements de série ■

Capote électrique à trois couches, climatisation automatique, démarrage par bouton-poussoir, direction à démultiplication variable, indicateur de la pression des pneus, instrumentation numérique, palettes de changement de rapport, phares bixénon, régulateur de vitesse, stop/start, système de maintien dans la trajectoire...

Options

Audi Connect (605 €), Audio Bang & Olufsen (1 035 €), Audi Park Assist (715 €), peinture métallisée (765 €), phares à LED (1 475 €)...

Consommations

Mixte	■ 6,7 l/100 km
Urbaine / Extra-urbaine	■ 8,5 / 5,6 l/km
Autonomie / Réservoir	■ 820 km / 55 l

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

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

Pays de fabrication : Hongrie

LA NOTE TECHNIQUE



Le TT profite d'un excellent moteur, d'une boîte de vitesses irréprochable, d'une optionnelle suspension magnétique et d'une multitude d'équipements qui donnent le sourire au conducteur, à chaque trajet.

LES EXPERTS AJ

Photos Yann Lefebvre

Avec cette nouvelle génération, la Smart a grossi. Elle conserve cependant une longueur très réduite, idéale pour la ville, et une présentation pétillante. Cela suffira-t-il à séduire nos experts ?



Dans l'absolu, la nouvelle Smart se montre vive. Mais son enthousiasme est tempéré par un étagement de la boîte de vitesses inadapté à la ville. Un comble !



Présentation gaie et, à bord, c'est très design. Mais les matériaux paraissent ordinaires et le revêtement en tissu semble particulièrement salissant.



Comme sur la nouvelle Twingo, on accède aux niveaux en retirant le capot avant... qu'il faut retenir à la main, puisqu'il n'est pas articulé !

Étant donné le gabarit général, le coffre n'est pas si ridicule. Mais évitez les surgelés à bord, car le moteur arrière dégage des calories...



ARNAUD SAUNIER

SMART FORTWO

- 71 ch Passion ■ 12 800 €
- Bonus/malus écologique : 0 €

Plus large, au bénéfice de l'espace à bord, la nouvelle Smart reste taillée pour les créneaux.





Franck Lagorce (Pilote)

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



Jean-Éric Raoul (Journaliste)

► 26 ans de journalisme automobile.
► Des centaines d'essais de voitures de toutes les époques, de 13 à 1 000 ch.



Ghislain Bacon (Taxi)

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

PORTRAITS CLÉMENT CHOUIOT

"Une boîte manuelle pour une citadine ? Je ne comprends vraiment pas."

L'AVIS DU PILOTE

Le rayon de braquage est incroyable. On passe partout, on se gare partout ! Le créneau devient un jeu d'enfant. Pour autant, on n'a pas du tout l'impression d'être dans une Smart. Les anciennes, c'était quand même un peu des voitures sans permis améliorées... Là, j'adore l'ergonomie, les sièges, le design. On se sent presque dans une voiture de course. En revanche, je ne me fais pas du tout à ce 3 cylindres. Il fait beaucoup de bruit pour pas grand-chose. Et il vibre ! On a l'impression d'avoir des sièges massants, à cause de ses vibrations. Enfin, je ne peux pas comprendre que sur une telle voiture on mette une boîte manuelle. C'est une aberration ! Si j'avais une citadine à acheter, ce serait celle-là. Mais pas en boîte manuelle.



"La 3^e monte à 140 km/h. On fait quoi des rapports qui restent ?"

L'AVIS DE L'ESSAYEUR

La bouille est craquante et ne passe pas inaperçue. Ce dessin pétillant se retrouve à l'intérieur, mais il ne faut pas être trop regardant sur la qualité des matériaux. Le gain en largeur donne l'illusion d'être à bord d'une "grande" voiture... jusqu'à ce que le 3 cylindres se fasse entendre. Et la boîte manuelle n'est pas seulement une hérésie : son étagement laisse pantois ! La 2^e monte à 100 km/h compteur, la 3^e à 140 ! Que faire des deux rapports qui restent ? Du coup, elle peine en relance en ville en seconde, un comble. Enfin, un freinage d'urgence à plus de 150 km/h m'a brutalement rappelé la présence d'un moteur arrière allié à un empattement ultracourt : l'ESP a eu du mal à contrôler une série de lacets. Limite dangereux...



"Le moteur, on l'entend bien. Au moins, on sait qu'on n'est pas en panne !"

L'AVIS DU TAXI

C'est sûr que je n'utiliserais pas cette voiture pour faire le taxi ! Mais c'est la citadine idéale grâce à son gabarit et son angle de braquage. Maintenant, ils ont voulu faire quelque chose d'original à l'intérieur, mais cela se salit très vite. Les plastiques font vraiment bas de gamme, c'est kitsch. Le moteur arrière chauffe le coffre. Pas question d'y mettre des surgelés en rentrant des courses ! Et le 3 cylindres, on l'entend bien, on sait qu'on n'est pas en panne ! Mais même pour les bruits de roulement, l'insonorisation n'a pas été bien travaillée. Ils devraient la vendre avec des boules Quies... Au final, je la trouve quand même chère pour ce qu'elle est. Je ne me vois pas rouler avec sur l'autoroute. À mon avis, au bout de 100 km, ce doit être un vrai supplice.



Essai 10 000 km

VOLKSWAGEN PASSAT SW ■ 2.0 TDI 150 DSG6 Carat ■

39 860 €* ■ NOUVELLE GÉNÉRATION ■

(*Bonus/malus inclus)

Le break Passat à la conquête de Tolède. L'écusson arrière incliné trahit le fonctionnement de la caméra arrière.



Un mois en Volkswagen Passat

Pour beaucoup d'observateurs, le succès commercial des différentes générations de la Passat confine au mystère. En automobile, le miracle n'existe pourtant pas. Et si la réussite du modèle s'inscrit dans la durée, c'est – forcément – fondé. Une raison suffisante pour aborder différemment ce test longue durée.

Par Stany Meurer Photos Christian Martin

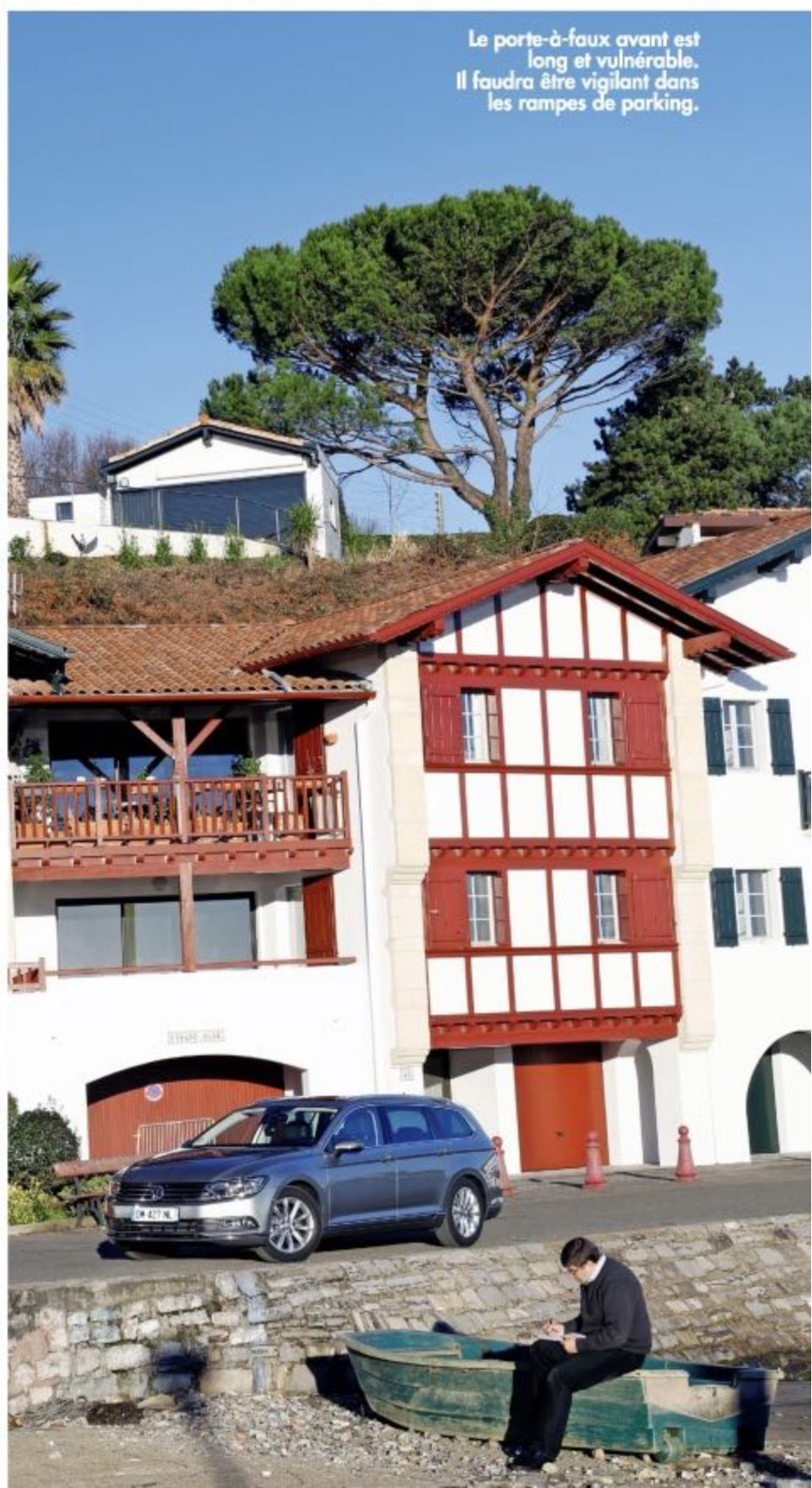
La Volkswagen est une grande routière qui ne craint aucun type de revêtement. Dans tous les cas, son confort est royal.



En plaine comme en montagne, qu'il pleuve ou qu'il vente, le break Passat affiche un comportement routier serein et efficace.



Dans les ruelles d'Olite (Espagne), le break Passat a fait preuve d'une belle maniabilité. Dommage toutefois que les rétroviseurs extérieurs soient si petits.



Le porte-à-faux avant est long et vulnérable. Il faudra être vigilant dans les rampes de parking.



Incitation permanente au voyage en famille, le SW dispose d'un coffre géant, et ses rails de toit sont prêts à accueillir d'autres bagages.

ÉQUIPEMENT

Les options recommandables

Parmi les nombreuses options, nous en avons retenu cinq qui méritent toute votre attention.

Le pack Drive Assist II (1 180 €) comprenant le Dynamic Lane Assist (assistant au maintien de trajectoire avec correction automatique), le Blind Spot Detection (surveillance d'angles morts), le Light Assist (feux automatiques) et le Sign Assist (reconnaissance des panneaux). Plus complet encore, le pack Drive Assist II Premium (1 335 €) offre en plus le Traffic Jam Assist (assistant de conduite dans les embouteillages, qui maintient la voiture dans sa voie même en cas de rétrécissement ou de travaux, et régule l'allure) et l'Emergency Assist (en cas d'incapacité du conducteur à réagir).

Le pack Voyage (980 €) comprenant le toit ouvrant panoramique, une prise de courant 230 V/150 W à l'arrière et les stores pare-soleil dans les portières arrière.

Les projecteurs directionnels à LED (1 510 €).

Le MirrorLink (165 €), un affichage et un contrôle, via l'écran tactile, du contenu et des fonctions compatibles sur le smartphone (Android).

La roue de secours (300 €) dans le cas présent.



En ville, le stop/start fait plutôt mauvais ménage avec la boîte DSG. Sa logique de fonctionnement se révèle rapidement agaçante. Résultat : on le coupe à la première occasion.

Les retrouvailles sont parfois étonnantes. Et révélatrices. Autant l'avouer, je n'avais rien vu lors de notre première rencontre. Assis devant elle, le regard concentré sur sa ligne, cela m'apparaît pourtant aujourd'hui comme une évidence : la Passat excelle dans l'art du double jeu. Si on lui jette un coup d'œil rapide, elle ressemble comme deux gouttes d'eau à sa devancière, à peine modernisée. L'observer dans le détail s'avère autrement plus instructif, car sa silhouette vous dévoile alors un message nettement plus subtil. Vue de face et d'arrière, la nouvelle Passat se présente comme la fille de sa devancière, comme pour mieux rassurer ses adeptes en leur confirmant son sérieux de fabrication et ses aspects pratiques incontestés. Plus intéressant est de constater que la proue, vue de profil, trahit un hommage à BMW, comme pour revendiquer un style et un plaisir de conduite inconnus jusqu'alors sur le modèle. On remarque aussi que la découpe de la troisième vitre latérale et la forme de l'aile l'entourant, pli compris, évoquent le break Citroën

C5, histoire de revendiquer des intentions de confort et de convivialité. Et si la nouvelle Passat était une synthèse de trois écoles : la digne héritière de la lignée pour ses qualités de base, épicée de la magie BMW pour son pouvoir de séduction et son agrément de conduite, puis sucrée du charme et du confort propres aux Citroën pour l'intérieur ?

PLUS DE 600 dm³ DE BAGAGES

Fier de ma découverte, je n'ai cessé de vérifier le pari tenté par Volkswagen. Lorsque Bibi le photographe fait son apparition dans le garage, avec sa montagne de matériel, c'est l'occasion d'un premier test : celui d'éprouver l'aptitude du coffre à englober tout notre barda. Grâce à sa profondeur et à sa hauteur respectable sous tablette, ce dernier s'est acquitté de cette tâche sans difficulté.

À froid, le moteur n'est ni particulièrement silencieux ni vraiment mélodieux. Un défaut qui s'estompé heureusement après quelques kilomètres, sa montée en température étant plutôt rapide. Le trafic est fluide lorsque nous

quittons Paris. L'opportunité de constater que, dans ce contexte urbain et en dépit de son gabarit somme toute imposant, ce break évolue aisément, avec un agrément réel mis en valeur par la combinaison d'un moteur souple et de la transmission robotisée DSG. Un petit mot sur celle-ci avant de nous glisser sur l'autoroute. Si son efficacité en performance comme en consommation est indiscutable, elle n'offre en revanche pas la même fluidité qu'une vraie boîte automatique à convertisseur. En effet, malgré un pied droit de ballerine et toute notre application pour offrir une conduite coulée, il n'est pas toujours possible d'éviter de petites secousses incongrues pour les passagers, causées par quelques hésitations de la transmission sur le meilleur rapport à choisir. Au passage, signalons que notre voiture n'était pas équipée des palettes au volant (en option moyennant 105 €), qui auraient peut-être permis d'anticiper certains passages de rapports pas indispensables... à la condition expresse d'aider manuellement la transmission dans son travail.



L'ambiance n'est certes pas à la fête mais l'ergonomie a été particulièrement soignée.



Équipée du moteur 2.0 TDI, la grande Volkswagen a une vraie conscience écologique, comme en témoigne son faible taux d'émissions de CO₂ (119 g/km seulement).

Tailler du kilomètre autoroutier à bord de la Passat relève de la simple formalité pour tous ses occupants. Pour les passagers, grâce à son confort (sièges et suspension), à l'espace disponible pour les jambes à l'avant comme à l'arrière, et à son excellente insonorisation, aussi bien de la carrosserie et de l'ensemble mécanique que des trains roulants. Suffisamment rare pour être souligné: quand le moteur ne s'entend plus, on a la plupart du temps droit à un récital du vent léchant les rétroviseurs! Rien de tout cela ici. Concernant le conducteur, il a toutes les raisons de faire en toute sérénité un agréable voyage, bien aidé par le comportement irréprochable du véhicule (son insensibilité au vent latéral est remarquable),

ses assistances électroniques multiples et l'intelligence du régulateur adaptatif de vitesse... pour autant que les voies soient libres! Dans l'hypothèse contraire, les affaires se compliquent singulièrement.

RÉGULATEUR ADAPTATIF... PAS ADAPTÉ

Même en raccourcissant au minimum la distance entre deux véhicules, le régulateur réduit exagérément et trop vite la vitesse, à la grande surprise des automobilistes vous suivant. Déboîter comme pour amorcer un dépassement ne corrige pas vraiment le défaut, son temps de réactivité étant trop long et, par conséquent, son action visant à accélérer l'allure trop tardive pour que vos suiveurs

comprennent votre conduite. Rapidement agacé, on souhaiterait alors se passer de cette fonction adaptative pour revenir à un régulateur classique... mais on ne peut pas! La seule solution pour contrer le phénomène consiste à combattre sa volonté de ralentir en enfonçant l'accélérateur. Bien vu, en revanche, la fonction Follow-to-Stop qui, par l'intervention du freinage, permet de ralentir l'auto jusqu'à l'arrêt (exclusivement avec la boîte DSG, jusqu'à 30 km/h avec la transmission manuelle). Pour information, le réglage de la vitesse définie sur le régulateur s'effectue suivant deux pas: soit par kilomètre/heure via la touche Res/Set, soit par tranche de 10 kilomètres/heure via



Grâce à son poids contenu, la Passat SW tire un excellent parti de son moteur 2.0 TDI, aussi pugnace qu'économique.

EN APPROCHE

L'écran se commande de façon tactile. Il réagit aussi à l'approche de votre main en affichant quelques fonctions supplémentaires.



GAIN DE PLACE MAIS GADGET

Le frein à main électrique permet certes de gagner un peu de place, mais que fait-on en cas de défectuosité ou de difficulté, sur les routes hivernales par exemple ?



ASSISTANCE LIMITÉE

Seul le réglage du dossier est électrique. Bien vu, en revanche, l'assise extensible via une partie avant coulissante. Le soutien des jambes est optimal quel que soit votre gabarit.

TROIS, C'EST MIEUX QUE DEUX

La Passat SW en finition Carat bénéficie d'une climatisation trizone. Un raffinement qui fera particulièrement plaisir aux passagers de la banquette arrière.

GRAND ABSENT

Livré de série sur une simple Golf, l'airbag de genoux n'est disponible qu'en option sur la Passat. Cherchez l'erreur...

COMPLEXE

Les commandes disposées sur le volant réclament un peu d'habitude... ou d'imagination. Mention à revoir.



TROP PROCHE

La commande de l'amorçement piloté n'est pas assez éloignée du bouton de démarreur. On peut se tromper assez facilement.

Intérieur cossu mais peu original

À défaut d'être très originale, l'ambiance intérieure dégage une certaine élégance, le style du rétroviseur intérieur, la montre à aiguilles ou encore la grille de ventilation barrant l'habitacle en largeur en sont quelques exemples. Bien vu, les griffes empêchant tout gobelet de bouger en roulant. Superbe le travail des ingénieurs qui sont parvenus à amincir les montants de pare-brise

pour les rendre les moins gênants possible. Somptueux le système de climatisation automatique trizone qui classe définitivement la Passat parmi les premium et... bonnet d'âne pour l'absence d'airbag protégeant les genoux du conducteur ! Autre petit bémol concernant les poignées de porte, non éclairées. Pour le reste, l'intérieur de la Passat ne mérite que des compliments.

L'Active Info Display n'est pas disponible sur cette finition. Pour l'obtenir, il vous faudra passer à la Carat Edition, certes mieux équipée mais à portée de stylo pour 3 560 € de plus.



PLUS

- Confort à tous les niveaux
- Économie à l'usage
- Fonctionnalité

MOINS

- Boîte DSG manquant de douceur
- Comportement délicat à la limite
- GPS peu performant

celle entourant le bouton de modification de distance minimum entre deux véhicules du mode actif. Ni évident, ni logique.

UNE PLANCHE DE BORD ÉLÉGANTE

Pendant que Bibi se pâme sous les étoiles bien visibles à travers le toit vitré panoramique, je relève que le système par grille de ventilation courant sur toute la largeur n'est en aucun cas une innovation propre à Volkswagen, Renault ayant dévoilé un dispositif analogue sur la R16 apparue il y a presque... cinquante ans (en mars 1965, pour être précis) ! De plus, il n'est pas opérationnel sur toute sa surface, l'air froid ou chaud transitant par l'intermédiaire de quatre bouches rectangulaires. Un beau trompe-l'œil. Dans la colonne positive, je note les appuie-tête réglables en profondeur (6 positions) qui permettent de reposer la nuque. Pour équilibrer le score, je mentionne que si l'inclinaison du dossier du siège conducteur est électrique, tous les autres réglages s'opèrent manuellement. Encore que seul le conducteur a accès au bouton de verrouillage/déverrouillage des portes, l'unique commande étant enchâssée dans la contre-porte avant gauche (Skoda est moins pingre sur la Superb, équi-



Les sièges avant sont particulièrement bien conçus. La grande amplitude pour le réglage (très fin) en hauteur des sièges permet aux deux passagers de trouver une position idéale.



Le coffre a fait l'objet de tous les soins. Sa finition est remarquable, son accessibilité parfaite et l'exploitation de son volume aisée. Bel équilibre entre la longueur, la largeur et la profondeur.

**NUQUE COMBLÉE**

Les coussins d'appuie-tête sont réglables en avancée (6 positions). Bonne idée, et raffinement plutôt rare dans la catégorie.

ENCOMBRANT

Le tunnel de servitude est volumineux et, de surcroît, encombré par l'arrière de la console centrale.

PLACE ROYALE

Beaucoup de place pour les jambes des passagers arrière. Dans la catégorie, seule la Skoda Superb fait aussi bien.

ÉCRAN TACTILE ET SENSITIF

**PLUS JOLI QU'EFFICACE**

Agréable à regarder, le système de navigation nous a plantés à plusieurs reprises, soit en ne trouvant pas un hôtel soit en n'identifiant pas une adresse.

**SOUS RÉSERVE D'AVOIR LE BON**

Disponible en option, le MirrorLink permet l'affichage et le contrôle de votre smartphone... pour autant que celui-ci soit compatible. Tentant, mais prudence.

**AMBIANCE DISCO**

Joli mais aussi pratique, l'affichage des stations de radio est personnalisé par le logo de chacune d'elle. Bien pour la sécurité car la perception est immédiate.

**SAUVER LA PLANÈTE**

Le moniteur analyse en permanence le comportement du conducteur et lui fournit les indications nécessaires pour améliorer sa conduite et économiser du carburant.

**LABYRINTHE**

Pénétrer la jungle des assistances et aides à la conduite n'est pas aisé au premier abord. On s'y habitue à la longue, avec un peu de pratique.

**SELON L'HUMEUR**

Le DCC ne contrôle pas que l'amortissement. Il agit aussi sur l'ensemble des fonctionnalités (moteur, transmission, climatisation, GPS, etc.).

La boîte robotisée DSG est loin d'égaliser en fluidité, et donc en douceur, une transmission automatique par convertisseur lors des rétrogradages, au grand regret du conducteur.





L'excellente visibilité périphérique constitue un atout pour évoluer en ville. Attention toutefois à ne pas sous-estimer les dimensions extérieures.



La combinaison du grand réservoir (66 l) et de la faible consommation autorise une autonomie tout à fait réaliste de plus de 1 000 km.

TECHNIQUE



Le roi de la caravane

Capable de tracter de lourds attelages (2 000 kg avec freins), le break Passat peut être équipé d'un système semi-automatique pour reculer avec une remorque/caravane (620 € hors le système d'attelage). À l'aide du bouton de réglage du rétroviseur, le conducteur peut ajuster en continu l'angle désiré pour son attelage. Il est aidé par l'écran de l'ordinateur. Le véhicule prend ensuite en charge le braquage, au conducteur de contrôler les fonctions de gaz et de freinage. La voiture dispose en outre d'un système de stabilisation d'attelage... pourvu qu'il soit équipé d'un crochet d'origine (1 030 €). Lorsque le système détecte un mouvement de lacet de la remorque, il tempère l'attelage tout en réduisant la fonction de contre-braquage.

La nouvelle Passat SW ne redoute pas les attaques sournoises d'un vent latéral. Cela n'a pas toujours été le cas par le passé.

pée d'un bouton sur chaque portière avant). Enfin, l'éclairage de l'habitacle par LED est certes puissant et économique mais il diffuse une lumière trop blanchâtre, peu intimiste et manquant singulièrement de chaleur. Petite précision : l'Active Info Display (traduisez le combiné d'instruments entièrement digital) n'est disponible ni de série ni en option sur cette finition huppée (il est réservé à la seule Carat Edition).

Il me reste à évoquer l'impression générale qui se dégage de ce cocon. Par les formes et le style du tableau de bord, la Passat se rapproche davantage d'une Superb que d'une A4, plus flatteuse. En revanche, pour la qualité des matériaux (plastiques moussés notamment), la Volkswagen est plus proche des standards Audi que de ceux de Skoda. Conclusion : l'univers intérieur de la nouvelle Passat navigue entre ces deux références avec élégance.

Un premier détour par la pompe confirme que la jauge de carburant n'est pas cassée : la consommation est faible (largement moins de 7 l/100 km) et l'autonomie autorisée par le grand réservoir (66 l) impressionnante. Une réalité économique qui ne sera jamais démentie sur l'ensemble du parcours.

Il est temps à présent de vérifier l'impact sur le comportement routier de l'important gain de poids du véhicule par rapport au modèle

précédent (85 kg répartis comme suit : 33 kg épargnés sur la coque, 9 kg sur le châssis, 40 kg sur l'ensemble mécanique et 3 kg sur la partie électrique). Pour cela, rien de tel qu'un parcours sinueux, de préférence sur un terrain vallonné. Afin de faciliter notre concentration, faisons confiance au système de navigation pour nous aider. Ça commence mal : il refuse d'entrer l'adresse souhaitée ! Par la suite, ce GPS nous jouera encore quelques tours, confirmant au passage que les jolis écrans incorporés des constructeurs se montrent généralement moins efficaces que les meilleurs nomades des fabricants spécialisés... On roulera donc à l'ancienne, avec Bibi dans le rôle du copilote à l'œil de chouette.

MULTIPLES ANGES GARDIENS

Sans aller jusqu'à dire que c'est le jour et la nuit par rapport au modèle de la génération précédente, il convient de constater les progrès réalisés dans les changements d'appui, plus aériens, et surtout du côté des aides électroniques, la Passat opus 2015 étant blindée de ce côté-là. Parmi ces anges gardiens et pour n'en citer qu'un, le Front Assist est un système freinant automatiquement le véhicule en cas de détection d'un piéton ou d'un obstacle, aussi bien en ville que sur route et autoroute, et qui peut aller jusqu'à l'immobilisation...



Le radar du régulateur adaptatif n'aime ni la poussière ni la neige. Durant notre périple, il s'est mis plusieurs fois hors circuit.

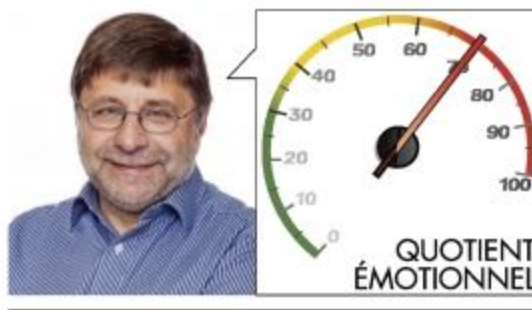


pour autant qu'on roule à moins de 30 km/h. On retrouve en outre avec satisfaction un freinage puissant et endurant ainsi qu'une direction à assistance électromécanique très précise sans pour autant devenir lourde, filtrant à la perfection les efforts du train avant, même lorsque celui-ci est fortement sollicité. Rien à dire non plus en matière d'amortissement, les mouvements de la caisse étant parfaitement maîtrisés. Précisons ici que notre voiture disposait de l'amortissement piloté, qui apporte un raffinement supplémentaire au châssis, dont la personnalité peut varier en fonction de vos désirs. Au quotidien, on restera toutefois la plupart du temps sur la position normale qui garantit le meilleur spectre de fonctionnement, la position Sport trahissant vite des trépidations indésirables et la Confort n'apportant rien de plus à nos yeux, sinon davantage de mollesse, appréciable dans des cas bien précis. Sans l'amortissement piloté, et pour avoir essayé une Passat dans cette configuration, le bilan reste très bon. Retour en ville pour un exercice de maniabilité. Pour corser l'épreuve, nous avons choisi Tolède, ses ruelles étroites et son profil escarpé. La Passat s'est défendue avec les honneurs sur ce terrain hostile, avantagée par son excellente visibilité et sa direction judicieusement calibrée (grâce à une démultiplication qui ne vous oblige pas à mouliner sur

le volant). Pas de miracle évidemment avec le gabarit et un petit point noir concernant le porte-à-faux avant proéminent, qui ne facilite pas les manœuvres et manifeste un peu trop vite sa tendance à racler le sol. Autre grief: Volkswagen aurait été bien inspiré d'augmenter la surface des miroirs des rétroviseurs extérieurs, vraiment chiche. Enfin, sur l'ensemble du parcours, notre Passat a consommé 6,84 l/100 km en moyenne. Pas mal pour un grand break familial mesurant près de 4,80 m de longueur et pesant plus de 1,5 t à vide, non ?

L'avis de Stany Meurer

Aucun risque de tomber follement amoureux de cette voiture, mais force est de constater qu'on s'y attache au fil des kilomètres, tout simplement parce que "l'outil" est bon et qu'il répond naturellement à tous nos besoins et attentes.



stany.meurer@mondadori.fr

EN DÉTAIL

La conduite

AGRÈMENT ★★★★★

Moteur élastique secondé par une boîte robotisée à 6 rapports dont la douceur de fonctionnement lors de rétrogradages laisse à désirer. Direction parfaite. Tenue de cap imperturbable sur autoroute.

SÉCURITÉ ★★★★★

L'allègement de la coque ne s'est pas fait au détriment de la protection des passagers. Sur le plan dynamique, la voiture nous a révélé quelques surprises durant nos tests (voir p. 58-59). En outre, il lui manque un airbag genoux de série.

PERFORMANCES ★★★★★

Des résultats étonnants pour un grand break de 150 ch seulement. Une prouesse due aux qualités du moteur, à l'efficacité de la boîte DSG et du châssis, sans oublier un poids à vide raisonnable (1 585 kg, soit 150 kg de moins que ses concurrents).

La vie à bord

CONFORT ★★★★★

Sièges très soignés à l'avant, banquette bien conçue (mais tunnel de servitude encombrant), travail des suspensions parfait et insonorisation poussée... résultat: un confort ferme mais remarquable.

HABITABILITÉ ★★★★★

C'est bien, à l'avant comme à l'arrière: les passagers de la banquette disposent de beaucoup de place pour les jambes. La garde au toit est généreuse partout. Coffre bien conçu et au volume important.

QUALITÉ ★★★★★

Les plus exigeants remarqueront qu'on n'est pas forcément au niveau des meilleures premium mais on n'en est plus très loin! La liste des plastiques moussés utilisés est longue: nul ne s'en plaindra, bien au contraire...

Budget

COÛT À L'ACHAT ★★★★★

La Passat n'est pas donnée, certes, mais elle est plutôt bien placée par rapport à la concurrence. La bonne nouvelle est ailleurs: par rapport au modèle remplacé et malgré les progrès réalisés, les tarifs ne se sont pas envolés.

COÛT À L'USAGE ★★★★★

Avec une moyenne de 6,2 l/100 km mesurée à Monthéry et de 6,8 l relevée durant notre essai, ce break consomme près de 1 l de moins que ses rivaux. Côté garantie, VW offre le service minimum.

LA TECHNIQUE

Deux boîtes pour épauler le moteur : une manuelle à 6 rapports ou une robotisée DSG à 6 vitesses. Les trains roulants peuvent recevoir le renfort du Dynamic Chassis Control, un amortissement piloté réglable selon trois lois (Confort, Normal et Sport).

Moteur

Puissance maxi	150 ch de 3 500 à 4 000 tr/mn
Couple maxi	340 Nm de 1 750 à 3 000 tr/mn
Type	4 cylindres en ligne, turbo diesel
Cylindrée / Puissance fiscale	1 968 cm ³ / 8 CV

Transmission

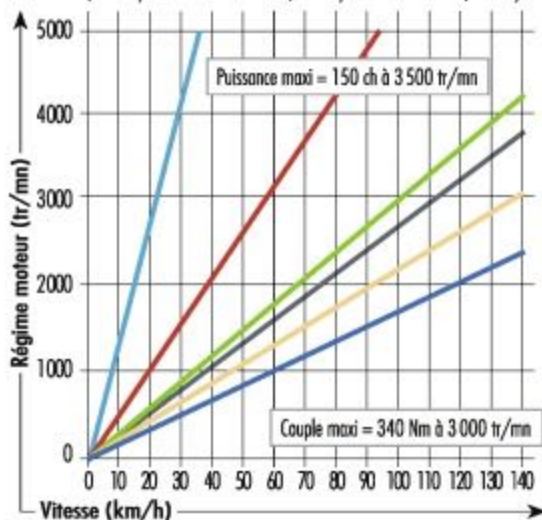
Type	aux roues avant
Boîte / nombre de rapports	robotisée double embrayage / 6

Diagramme des vitesses

Bon étagement des rapports. Comme mentionné, la boîte DSG est plus efficace que vraiment agréable lors des rétrogradages, où elle manque de douceur.

Vitesse à 1 000 tr/mn

En 1^{re} = 8,31 km/h En 2^e = 19,83 km/h En 3^e = 35,58 km/h
En 4^e = 38,07 km/h En 5^e = 49,51 km/h En 6^e = 60,73 km/h



Châssis

Direction	à crémaillère, assistance électroméca.
Diamètre de braquage	11,7 m
Suspensions AV	pseudo McPherson
Suspensions AR	essieu multibras
Freins AV / AR	disques ventilés / disques
Pneumatiques AV / AR	215/55 VR 17
Roue de secours	kit antirevaison

Dimensions / poids

L/l/h/empattement	4,77 / 1,84 / 1,48 / 2,80 m
Poids / tractable freiné	1 585 kg / 2 000 kg

LA CONDUITE

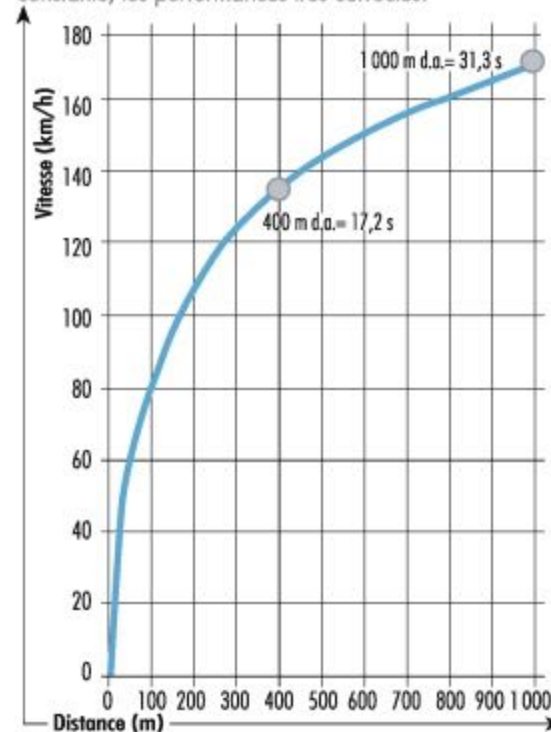
Peu mélodieux à froid, le moteur distille un vrai agrément ensuite, bien aidé par la masse plutôt faible du véhicule. Le stop/start est peu plaisant avec la boîte DSG. Bien qu'efficace, celle-ci nous a déçus par son côté soupe-au-lait : une simple caresse de l'accélérateur suffit à la faire rétrograder sèchement. Pour le reste, c'est tout bon : direction, freinage et châssis ont été parfaitement calibrés pour l'usage auquel se destine ce break.

Performances

1 000 m départ arrêté	31,3 s
400 m départ arrêté	17,2 s
0 à 100 km/h	9,6 s
Vitesse maxi	201 km/h

Courbe d'accélération

Les vitesses s'enchaînent effacement. La poussée est constante, les performances très correctes.



Reprises

90-130 km/h (en D)	9,4 s
Temps pour dépasser un camion roulant à 90 km/h (en D)	12,8 s
Distance pour dépasser un camion roulant à 90 km/h (en D)	415 m

Freinages

Depuis 50 km/h	10 m
Depuis 90 km/h	32 m
Depuis 130 km/h	65 m

Tests sécurité aj

ÉVITEMENT EN VILLE

Ce test simule un évitement en ville (ouverture d'une portière), en freinant sur sol mouillé. Freinage étrangement long (14,2 m) à 50 km/h puis échec ensuite. Ce n'est vraiment pas terrible. C'est mieux à 40 km/h (7,7 m, soit une distance raccourcie de près de... 45% !), mais pas exceptionnel. La faute aux pneus ?

VERDICT



LEVER DE PIED EN COURBE

Toujours sur sol humide, ce test consiste à lever brutalement le pied de l'accélérateur en virage. La Passat décroche à 52 km/h, ce qui est un score honorable. Tout se passe en douceur et progressivité, avec un sous-virage contenu et un léger survirage facilement maîtrisé. Les forces électroniques se montrent discrètes.

VERDICT

ÉVITEMENT SUR AUTOROUTE

Ce test reproduit un brusque changement de file. Il est effectué entre 100 km/h et 120 km/h. Test passé brillamment jusqu'à 100 km/h, échec ensuite. Évidemment, la Passat SW n'est pas aidée par son gabarit mais le résultat est décevant dans l'absolu. Qui accuser : les aides électroniques assoupies ou, encore une fois, les pneus ?



FACE À LA CONCURRENCE

	Citroën C5 Tourer 2.0 HDi 160 BVA6 Exclusive	Skoda Superb Combi 2.0 TDI 170 DSG6 Elegance
Puissance maxi (ch à tr/mn)	163 à 3 750	170 à 4 200
Couple maxi (Nm à tr/mn)	340 de 2 000 à 3 000	350 de 1 750 à 2 500
Moteur	4 cyl. en ligne, turbo diesel	4 cyl. en ligne, turbo diesel
L/l/h/empattement (m)	4,83 / 1,86 / 1,49 / 2,82	4,84 / 1,82 / 1,51 / 2,76
1 000 m d. a. (s)	32,4	30,4
Vitesse maxi (km/h)	207	213
90/130 km/h en D (s)	9,2	8,5
Prix / bonus-malus (€)	39 300 € / malus 2 200 € (163 g/km)	39 130 € / malus 250 € (138 g/km)
Conso. moyenne (l/100 km)	7,4	6,6
Le verdict de L'Auto-Journal	★★★★☆	★★★★☆



La suspension pneumatique du C5 Tourer lui assure une assiette constante et un confort très... Citroën. Cette version est hélas frappée d'un gros malus.

En fin de vie, cette cousine de la Passat constitue toujours une offre intéressante grâce à un rapport prix/équipements imbattable.

LA VIE À BORD

Dans sa catégorie, le break Passat ne redoute aucun adversaire. La largeur aux coudes est généreuse, l'espace aux jambes à l'arrière impressionnant. Le coffre est grand et facilement exploitable. La qualité des matériaux et des assemblages irréprochable. Seule l'ergonomie du volant multifonction réclame une certaine accoutumance.

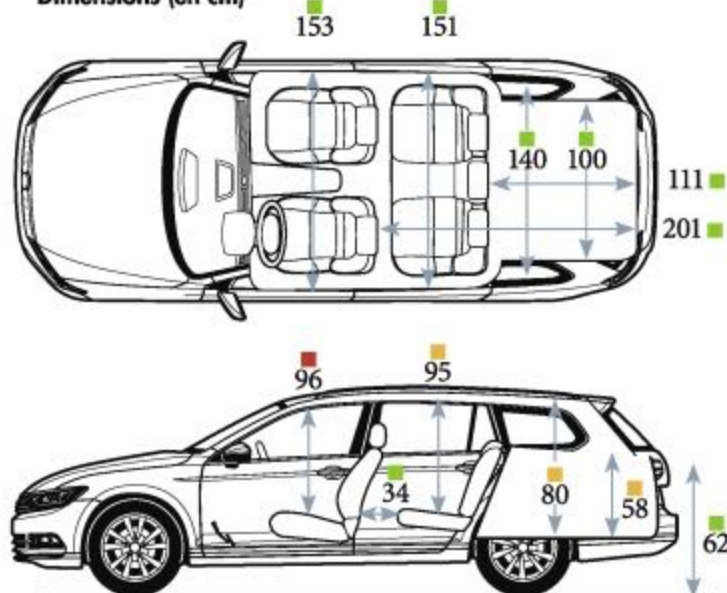
Coffre

Volume ■ 639 dm³

Niveau sonore

Au ralenti / 90 / 130 km/h ■ 46 / 68,2 / 69,8 dB

Dimensions (en cm)



Test éclairage aj

Type projecteurs	halogène
Puissance codes (à 25 m) / phares (à 70 m)	65 / 27 lux



Les projecteurs de la Passat ont la particularité de présenter une faible différence d'éclairage entre les codes et les phares. L'écart doit être plus grand avec les projecteurs LED pour les feux de route (en option, 990 €) ou, mieux encore, pour les mêmes avec fonction directionnelle disponible contre 1 510 €. À noter que ces options ne sont pas forcément compatibles avec les packs Drive Assist II et Drive Assist II Premium. Les feux automatisés sont, quant à eux, accessibles moyennant 160 €. **VERDICT** ■

Test climatisation aj

À partir du niveau de finition Confortline, la Passat bénéficie d'un système de climatisation automatique trizone. Dès le niveau Carat, la voiture dispose d'un vitrage surteint à 65% pour les vitres latérales arrière et la lunette arrière (ici, celle montée sur le hayon). Le système se fait oublier, la régulation de la température étant parfaite, qu'il fasse froid ou chaud. **VERDICT** ■

LE BUDGET

Pour 3 560 € de plus, vous accédez à la Carat Edition, alors qu'en économisant 4 210 € sur la facture, vous vous contenterez de la Confortline. Se passer de la DSG représente un gain de 1 500 €, bénéficier des 4 roues motrices (4Motion) vous coûtera 3 780 €. Garanties minimales.

Prix	■	39 860 €
Loyer* (2 ans, 20 000 km)	■	722 €/mois
Bonus / malus (CO ₂)	■	0 € (119 g/km)
Garantie	■	2 ans, km illimité

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

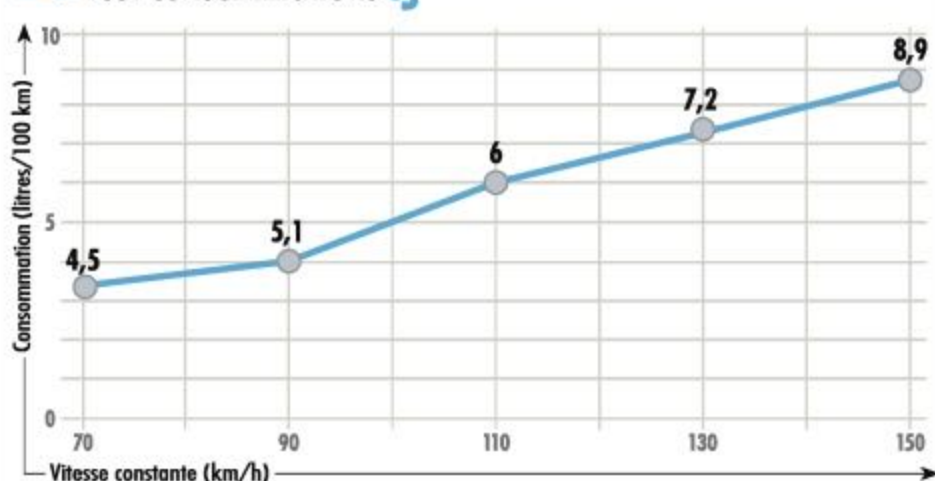
Équipements de série ■

6 airbags, Bluetooth, boîte à gants réfrigérée, caméra de recul, capteurs luminosité/pluie, clim auto trizone, détecteur de fatigue, freinage anticollision, écran couleur 6,5 pouces, ESP, feux diurnes à LED, fixations Isofix, GPS Europe, jantes alliage 17 pouces, ouverture de hayon "mains-libres", Park Assist, radars de parking AV/AR, régulateur/limiteur adaptatif de vitesse, sellerie cuir/Alcantara, volant cuir réglable en hauteur et en profondeur...

Options

Airbags latéraux AR + genoux conducteur	550 €
Dispositif d'attelage / Trailer Assist	1 030 € / 620 €
Jantes 18 pouces / 19 pouces	800 € / 1 200 €
Peinture spéciale ou métallisée	de 280 € à 980 €
Projecteurs LED / directionnels	980 € / 1 510 €
Système Infotainment Discover Pro	1 120 €
Volant chauffant / volant chauffant avec palettes	165 € / 270 €

Test consommations aj



Moyenne (l/100 km) ■	6,2	Ville (l/100 km) ■	6,6	Route (l/100 km) ■	6
Autoroute (l/100 km) ■	6	Autonomie ■	1 065 km	Capacité du réservoir ■	66 l

La courbe est très progressive. Dans tous les cas, l'appétit de la Passat SW 2.0 TDI 150 DSG6 est absolument remarquable. Cette qualité constitue un argument fort lors du choix, surtout si l'on est amené à rouler beaucoup. En ville, le stop/start contribue à cet effort économique... jusqu'au moment où, lassé de son fonctionnement, vous décidez de le couper. **VERDICT** ■

LA GAMME SW

	Moteurs / Prix (en €)	Trendline	Confortline	Carat	Carat Edition
Diesel	1.6 TDI 120	29 540 €	32 010 €	36 220 €	—
	1.6 TDI 120 DSG7	—	33 510 €	37 720 €	—
	2.0 TDI 150	—	34 150 €	38 360 €	41 920 €
	2.0 TDI 150 4Motion	—	35 650 €	39 860 €	43 420 €
	2.0 TDI 150 DSG6	—	35 650 €	39 860 €	43 420 €
	2.0 TDI 190 DSG6	—	—	41 870 €	45 430 €
	2.0 TDI 190 DSG6 4Motion	—	—	43 640 €	47 200 €
Essence	2.0 TDI 240 Biturbo	—	—	—	50 900 €
	1.4 TSI 125	26 700 €	—	—	—
	1.4 TSI ACT 150	—	31 270 €	35 480 €	—
	1.4 TSI ACT 150 DSG7	—	32 770 €	36 980 €	—

Pays de fabrication : Allemagne

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

Le nouveau Discovery Sport se tourne vers la vie de famille, un parti pris qui ne l'empêche pas d'être séduisant... et donc de venir énerver l'Evoque!

Par Pascal Richard
Photos Tibo



Land Rover Discovery Sport

PLUS

- Excellent confort
- Habitabilité généreuse
- Remarquable boîte auto

MOINS

- Manque de nerf
- Encombrement important
- Prix élevé

En finition HSE, le système de navigation est monté de série.



Grâce à une conception plus moderne, le Discovery Sport affiche de meilleures prestations routières que l'Evoque. Cela dit, l'appellation Sport est tout de même un peu exagérée.



La boîte de vitesses automatique à 9 rapports apporte beaucoup d'agrément de conduite.

LA TECHNIQUE

Tous les deux utilisent le même 2.2 diesel de 190 ch associé à une boîte auto à 9 rapports douce et réactive qui permet de bien exploiter la mécanique. Côté châssis, l'Evoque repose sur une base de Free-

Moteur / Transmission

Puissance maxi	190 ch à 3 500 tr/mn
Couple maxi	420 Nm à 1 750 tr/mn
Type	4 cyl. en ligne, diesel turbo
Cylindree / Puissance fiscale	2 179 cm ³ / 11 CV
Transmission	intégrale
Boîte / nombre de rapports	automatique / 9

Châssis

Direction	à crémaillère, assistée
Diamètre de braquage	11,9 m
Suspensions AV / AR	type McPherson / essieu multibras
Freins AV / AR	disques ventilés / disques
Pneumatiques AV / AR	245/45 VR 20
Roue de secours	provisoire

Dimensions / Poids

L/l/h / empattement	4,60 / 2,07 / 1,72 / 2,74 m
Poids / tractable freiné	2 091 kg / 2 500 kg

LA CONDUITE

Dans ce domaine, le Discovery Sport se montre un peu plus dynamique que l'Evoque. Cela dit, cette notion est à prendre avec des pincettes car nos deux bébés frisent (l'Evoque) ou dépassent (le Discovery Sport) les deux tonnes, ce qui limite

Performances / Freinages

1 000 m d. a.	32,3 s
90-130 km/h en D	9,8 s
Vitesse maxi	185 km/h
Depuis 50 / 90 / 130 km/h	10 / 33 / 66 m



S Land Rover Evoque

lander, tandis que le Discovery Sport reçoit des éléments plus modernes notamment au niveau du train arrière qui fait appel à un essieu multibras.

LE GAGNANT DISCOVERY SPORT

Moteur / Transmission

Puissance maxi	■ 190 ch à 3 500 tr/mn
Couple maxi	■ 420 Nm à 1 750 tr/mn
Type	4 cyl. en ligne, diesel turbo
Cylindrée / Puissance fiscale	2 179 cm³ / 11 CV
Transmission	intégrale
Boîte / nombre de rapports	automatique / 9

Châssis

Direction	à crémaillère, assistée
Diamètre de braquage	■ 12,9 m
Suspensions AV / AR	type McPherson / type McPherson
Freins AV / AR	disques ventilés / disques
Pneumatiques AV / AR	245/45 VR 20
Roue de secours	kit anticrevaillon

Dimensions / Poids

L/l/h/empattement	4,35/1,98/1,63/2,66 m
Poids / tractable freiné	1 906 kg / 1 800 kg

quelque peu leurs ambitions en matière d'agilité ! En fait, pour apprécier leur conduite, il faut user de douceur et ne surtout pas chercher à les chahuter sous peine de déclencher leur courroux.

LE GAGNANT DISCOVERY SPORT

Performances / Freinages

1 000 m d. a.	■ 31,4 s
90-130 km/h en D	■ 8,6 s
Vitesse maxi	■ 195 km/h
Depuis 50 / 90 / 130 km/h	■ 11 / 34 / 70 m



PLUS

- Présentation flatteuse
- Bon confort
- Excellente boîte auto

MOINS

- Freinage un peu juste
- Coffre trop petit
- Prix élevé

Pour pouvoir disposer du système de navigation, il faut déboursier 2 170 €.



Sur L'Evoque, comme sur le Discovery Sport, la boîte automatique est facturée 2 400 €.



La silhouette de L'Evoque est plus sportive que celle du Discovery Sport mais, au volant, la tendance s'inverse.



Élégant et pratique, le Discovery Sport arrive à marier ces deux notions avec un certain talent.

LA VIE À BORD

À bord de l'Evoque, c'est un peu la vie de château ! Beaux matériaux, vrai souci d'harmonie au niveau des teintes, il est bien difficile de trouver un habitacle plus chaleureux. De son côté, le Discovery Sport est un petit ton en dessous en matière de présentation, mais il prend une éclatante revanche

Habitabilité/coffre

Longueur aux jambes AR	■	18-34 cm ⁽¹⁾
Largeur aux coudes AV / AR	■	153 / 152 cm
Volume du coffre	■	470 dm ³

(1) Banquette coulissante

Niveau sonore

Au ralenti / 90 / 130 km/h	■	50,6 / 65 / 68,2 dB
----------------------------	---	---------------------

LE BUDGET

Pour avoir le privilège (à ce prix, on peut parler de privilège !) de partager votre quotidien avec l'une de ces autos, il va falloir casser votre tirelire ! Comptez un gros billet de 50 000 €, la somme est rondelette et elle s'accompagne de surcroît de

Prix	■	49 000 €
Loyer* (2 ans, 20 000 km)	■	972 €
Bonus/malus (CO ₂)	■	malus 2 200 € (166 g/km)
Garantie	■	3 ans ou 100 000 km

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

Équipements de série ■

7 airbags, aide au démarrage en côte, banquette arrière coulissante, clim. auto, contrôle de la vitesse en descente, déclenchement auto des phares et des essuie-glaces, radar de station. AV/AR + caméra, régulateur de vitesse, sellerie cuir, sièges avant à réglages électriques, système de navigation...

Options

Affichage tête haute, 3^e rangée de siège (1 310 €), peinture métal. (810 €), sièges AV/AR chauff. (77 €)...

Consommations

Moyenne	■	9,1 l/100 km
Ville / Route / Autoroute	■	9,5 / 8,5 / 9,4 l/100 km
Autonomie / Réservoir	■	710 km / 65 l

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

Pays de fabrication : Grande-Bretagne

LA NOTE TECHNIQUE ★★★★★

Avec plus de deux tonnes à déplacer, le moteur à fort à faire mais il s'en sort. La boîte automatique est très plaisante et les trains roulants sont bien guidés.



Grâce à sa banquette coulissante, le Discovery Sport dispose d'un espace aux jambes qui varie de 18 à 34 cm. De quoi être très à son aise !

La présentation intérieure est flatteuse, mais un petit ton en dessous de celle proposée par l'Evoque. L'ergonomie est parfaite.



Les deux sièges arrière supplémentaires (1 310 €) prennent place sous le plancher du coffre. Leur manipulation est aisée.



Malgré la présence de roues de 20 pouces (2020 €), le Discovery Sport distille un excellent niveau de confort. Reste que la monte d'origine en 18 pouces est sans doute bien suffisante !

Le choix de Pascal Richard

LAND ROVER
DISCOVERY

L'Evoque, c'est un peu le play-boy de la gamme, il en joue et, surtout, il le fait payer chèrement !

lorsqu'on aborde le chapitre de l'habitabilité. Doté d'une banquette arrière coulissante (à partir de la finition SE), il propose des places arrière très vastes et peut même, moyennant une rallonge de 1 310 €, être équipé de deux sièges supplémentaires.

LE GAGNANT DISCOVERY SPORT

Habitabilité/coffre

Longueur aux jambes AR	■	24 cm
Largeur aux coudes AV / AR	■	152 / 149 cm
Volume du coffre	■	392 dm ³

Niveau sonore

Au ralenti / 90 / 130 km/h	■	44,9 / 64,6 / 68,7 dB
----------------------------	---	-----------------------

quelques mesquineries d'équipement ! Et ne comptez pas trop sur la consommation pour retrouver le sourire, surtout en ville terrain sur lequel on frise les 10 l/100 km !

ÉGALITÉ

Prix	■	50 300 €
Loyer* (2 ans, 20 000 km)	■	802 €
Bonus/malus (CO ₂)	■	malus 2 200 € (159 g/km)
Garantie	■	3 ans ou 100 000 km

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

Équipements de série ■

7 airbags, aide au démarrage en côte, clim. auto., contrôle de la vitesse en descente, déclenchement auto des phares et des essuie-glaces, radar de stationnement AR, sellerie cuir, sièges AV à réglages électriques, régulateur de vitesse...

Options

3^e appuie-tête AR (50 €), caméra de recul (420 €), peinture métallisée (810 €), sièges AV/AR chauffants (760 €), système de navigation (2 170 €)...

Consommations

Moyenne	■	8,3 l/100 km
Ville / Route / Autoroute	■	9,3 / 7,8 / 7,7 l/100 km
Autonomie / Réservoir	■	700 km / 60 l

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

Pays de fabrication : Grande-Bretagne

LA NOTE TECHNIQUE ★★★★★

Un peu moins de rigueur du côté des trains roulants, plus de roulis aussi. Face au chrono, le duo moteur/boîte s'en sort mieux et l'ensemble se montre plus sobre.



Belle victoire du Discovery Sport. Moins flambeur que l'Evoque, il n'est pourtant pas dénué de charme et sait, de surcroît, se rendre utile grâce à son coffre plus vaste et son habitabilité plus généreuse qui font de lui un authentique SUV familial.

pascal.richard@mondadori.fr



En matière de décoration intérieure, l'Evoque n'est pas loin du sans-faute. La finition de l'ensemble est d'un excellent niveau.



Le coffre de l'Evoque affiche 392 dm³, c'est juste. Petite consolation, le seuil de chargement (74 cm) est assez bas pour un SUV.



À l'arrière, l'Evoque est moins généreux que le Discovery Sport. La faible surface vitrée "plaira" sans doute beaucoup aux claustrophobes !



Ici aussi, les roues de 20 pouces sont en option (1 215 €) et, là encore, leur présence n'a pas d'influence néfaste sur le confort. De série, on trouve des roues de 19 pouces.



Dossier SPÉCIAL PERFOR- MANCES



IL N'Y A PAS QUE LA PUISSANCE DANS LA VIE ! IL Y A AUSSI LE COUPLE...
DOSSIER GÉANT AUTOUR DE LA QUESTION DE LA PERFORMANCE PURE !

5 GTI qui méritent le blason	p. 66
Top 100 du 0 à 100 km/h	p. 70
8 diesels qui cachent bien leur jeu	p. 74

Dossier réalisé par Guy L'Hospital, Stany Meurer, Pascal Richard

Des GTI du siècle dernier, il ne reste bien souvent que le sigle. Plus confortables, plus sécurisantes, les nouvelles sont moins sensationnelles que leurs ancêtres. Voici cinq exceptions notables...

GTI



Y. LEFEBVRE

AUDI S1 ■ 231 ch Sportback ■ 37 300 € (malus 2 200 € inclus) ■

Reçue, mention très bien !

Pourtant, j'avais été prévenu : les roues de 18 pouces (les 17 pouces sont disponibles en option gratuite), les quatre sorties d'échappement, les sièges baquet... forcément tout cela n'est pas là par hasard. Pas plus que le 2 l turbo de 231 ch ne délivrant pas moins de 370 Nm de couple entre 1 600 et 3 000 tr/mn ! Et comme nous sommes chez Audi, il n'est pas étonnant de retrouver également la transmission intégrale Quattro. Pour un passionné de voitures sportives, la lecture de la fiche technique de la petite Audi S1 ressemble à une sorte de provocation pour le moins alléchante et à laquelle nous ne saurions résister !

Dès le départ, le conducteur sent bien qu'avec la S1, il n'a pas entre les mains une simple petite voiture puissante, mais bien une authentique sportive. Les premières montées en régime témoignent de la bonne santé de la mécanique et, surtout, de son enthousiasme à venir taquiner la zone rouge du compte-tours fixée à 7 000 tr/mn. Le second indice est donné par une grande courbe à droite qui me semble arriver bien vite. Bien trop vite ? Même

pas, la S1 Sportback la dévore avec gourmandise et, surtout, un bel équilibre. Grâce à la transmission intégrale Quattro, on peut sans arrière-pensée en rajouter, une fois le point de corde passé, histoire de se relancer vers le prochain virage. La S1 ne bronche pas. Mieux, elle communique à son conducteur tout le plaisir qu'elle prend à dévorer les parcours les plus sinueux. Elle vit et communique son plaisir d'être ainsi menée à la baguette. C'est donc sans surprise qu'elle décroche haut la main son diplôme de GTI.

EN CHIFFRES

Puissance	231 ch à 6 000 tr/mn
Couple	370 Nm de 1 600 à 3 000 tr/mn
Vitesse maxi	232 km/h
0 à 100 km/h	6,1 s
1 000 m départ arrêté	26,4 s
Reprise 90/130 km/h en 4 ^e	5,4 s
Freinage depuis 130 km/h	64 m
Consommation moyenne	8,5 l/100 km



Y. LEFEBVRE

Les 5 qui méritent le blason

Par Pascal Richard



Avec 231 ch et 4 roues motrices, la S1 sort des courbes comme une balle !

Parfaitement équilibrée, la S1 autorise des vitesses de passage en courbe très élevées.



Le petit volant de la 208 est parfaitement à sa place sur cette version GTI.

PEUGEOT 208 ■ GTI 30th 208 ch ■ 29 000 € (bonus/malus 0 € inclus) ■

La fin des complexes



C'est drôle comme trois lettres peuvent changer une voiture ! De la 206 S16 et de la 207 RC, je dois bien l'avouer, je n'ai gardé guère de souvenirs. En revanche, il y a fort à parier que ces quelques kilomètres parcourus au volant de la 208 GTI 30th (pour trentième anniversaire de la naissance de la 205 GTI) resteront gravés dans ma mémoire ! Pourtant, la 208 GTI "tout court" ne m'avait pas séduit. Puissante certes, mais trop sage côté châssis pour que sa conduite suscite la moindre émotion. Pour rendre hommage à sa glorieuse aînée, la 208 GTI se devait d'avancer d'autres arguments.

Il fallait endiabler la bête et, pour cela, c'est le département sport de la marque qui a été mis à contribution. Au programme, une nouvelle injection, une ligne d'échappement spécifique et un 6^e rapport plus court. On trouve aussi un différentiel à glissement limité, des freins plus gros et des ressorts de suspension plus fermes, des voies élargies et des roues de 18 pouces. Peugeot Sport n'a pas ménagé ses efforts mais le jeu en valait la chandelle. Joueuse, efficace, la 208 GTI 30th distille un immense plaisir de conduite et des performances de haut niveau avec, par exemple, un gain de 0,5 s aux 1 000 m départ arrêté par rapport à la 208 GTI normale.

Au final, elle mérite donc cent fois ce blason que son aînée avait porté si haut. Mieux, lui refuser aurait été lui faire injure !



Le différentiel à glissement limité, réservé à la version 30th, apporte beaucoup sur le plan dynamique.

EN CHIFFRES

Puissance	208 ch à 5 800 tr/min
Couple	300 Nm à 1 700 tr/min
Vitesse maxi	224 km/h
0 à 100 km/h	6,7 s
1 000 m départ arrêté	27,2 s
Reprise 90/130 km/h en 4 ^e	6,2 s
Freinage depuis 130 km/h	65 m
Consommation moyenne	7,6 l/100 km

Elle glisse, elle lève la patte, bref, elle vit, cette petite Fiesta ST, et c'est pour cela qu'on l'aime!



TIBO

FORD FIESTA ■ ST 182 ch ■ 24700 € (bonus/malus 0 € inclus) ■

Parfum d'antan

Une auto qui "lève la patte" en entrée de courbe, dame, cela faisait un bon moment que je n'avais plus vu ça ! Pas plus qu'un train arrière qui aime se dérober à la fourbe. Que voulez-vous, aujourd'hui, même chez les sportives, les fortes têtes se font rares... mais il en reste et la Fiesta ST est là pour nous le rappeler ! Pour s'en convaincre, il suffit d'aborder une courbe un peu vite : là, le train avant, très directeur, inscrira parfaitement l'auto dans la trajectoire ; et pour "finir le travail", c'est assez simple, il suffit de lever légèrement le pied de l'accélérateur pour que le train arrière suive le mouvement en glissant gentiment. Jouissif ! Jouissif car tout cela est progressif. Juste de quoi vous donner l'impression non pas de conduire mais de piloter ! De toute façon, en cas d'excès d'optimisme, le freinage très mordant saura calmer le jeu tout comme l'ESP qui veille toujours d'un œil. Un ESP qui, en mode Sport, se manifestera un peu

plus tard en vous laissant le plaisir de corriger vous-même la trajectoire au volant. Un plaisir simple mais qui devient rare de nos jours. Côté chrono, le 1600 cm³ turbo se montre à la hauteur, d'autant que la petite Ford n'est pas bien lourde (1208 kg). Une vertu qui est partagée par le prix de vente. Comme quoi, on peut être une forte tête sans pour autant prendre la grosse tête !

EN CHIFFRES

Puissance	182 ch à 5700 tr/min
Couple	350 Nm à 1500 tr/min
Vitesse maxi	210 km/h
0 à 100 km/h	7,6 s
1 000 m départ arrêté	28,2 s
Reprise 90/130 km/h en 4 ^e	6,7 s
Freinage depuis 130 km/h	64 m
Consommation moyenne	7,6 l/100 km



La présentation intérieure est un peu baroque et, surtout, l'ergonomie laisse à désirer.

Le petit 1600 cm³ turbo affiche une belle santé et une grande souplesse.



80%
Label
GTi

TIBO



Boîte de vitesses robotisée et petit moteur turbo, ce mariage fonctionne à merveille sur la Clio R.S.

RENAULT CLIO ■ 1.6 R.S. 200 ch EDC ■ 26 350 € (malus 500 € inclus) ■

Une vraie teigne

Elle secoue et elle va vite! Avec la R.S. on en prend plein les bras et plein les oreilles, mais quel pied! Vive et douce à la fois, la boîte de vitesses à double embrayage EDC (montée de série) permet d'exploiter à merveille les 200 ch fournis par le 1.6 turbo. Une mécanique a priori moins joueuse que le 2 l atmo qui équipait la génération précédente mais qui, ici, s'en sort plutôt bien. En plus de la boîte EDC, notre Clio est équipée du pack Cup (option, 600 €) qui apporte dans ses bagages un châssis sport doté d'une suspension plus ferme. Ainsi parée, la Clio R.S. devient une authentique sportive, pas reposante, mais gratifiante! À bord, l'ambiance est un peu bling-bling mais l'essentiel est là : à savoir, d'excellents sièges

baquet. C'est donc bien installé que l'on dégusterait cette sportive qui sait donner beaucoup pour peu que l'on sache lui parler! Qu'on se le dise, la Clio R.S. n'est pas une fille facile, mais c'est aussi pour cela que l'on craque pour elle!

EN CHIFFRES

Puissance	200 ch à 6 000 tr/mn
Couple	240 Nm à 1 750 tr/mn
Vitesse maxi	208 km/h
0 à 100 km/h	7,2 s
1 000 m départ arrêté	27,9 s
Reprise 90/130 km/h en D	6,6 s
Freinage depuis 130 km/h	60 m
Consommation moyenne	8,6 l/100 km



Grâce au pack Cup (600 €) la Clio R.S. propose un comportement radicalement sportif...

Le 1 800 cm³ turbo de la Polo GTI est plein de couple, mais il manque un peu de caractère.



VOLKSWAGEN POLO ■ GTI 192 ch ■ 26 900 € (malus : 250 € inclus) ■

Gros cœur

Quelle soit GTI ou pas, une Polo reste une auto sérieuse. À bord, pas de fantaisie. Pourtant, cette version GTI pourrait être tentée de jouer les gros bras avec son nouveau 1.8 turbo de 192 ch. Une puissance respectable qui s'accompagne d'un couple qui ne l'est pas moins puisque ce dernier culmine à 320 Nm dès 1 400 tr/mn. D'ailleurs, au démarrage, ça pousse! Ça pousse fort mais pas d'une manière violente. Côté tenue de route, la Polo GTI affiche une belle sérénité mais

elle manque un peu de folie. Imperturbable, la petite VW avale les courbes avec aisance et grâce à la souplesse de son moteur, les remises en vitesse sont très énergiques. Stable, le train arrière accompagne bien le mouvement sans jamais dévier de sa trajectoire. Au final, cette Polo est peut-être un peu moins pétillante que ses concurrentes. Elle fera sans doute de l'œil à ceux qui cherchent une GTI qui aime les journées qui démarrent comme une spéciale de rallye, mais aussi celles que l'on aborde de manière plus calme...

Même en version GTI, la Polo reste toujours d'une grande discrétion sur le plan esthétique.



EN CHIFFRES

Puissance	192 ch à 4 200 tr/mn
Couple	320 Nm à 1 400 tr/mn
Vitesse maxi	236 km/h
0 à 100 km/h	6,7 s
1 000 m départ arrêté	27,9 s
Reprise 90/130 km/h en 4 ^e	NC
Freinage depuis 130 km/h	NC
Consommation moyenne	8,6 l/100 km

Données constructeur

Le top 100 du 0 à 100 km/h

5,9 s
Infiniti Q50S



Catégorie par catégorie, voici les 100 modèles, mesurés par nos soins* qui accélèrent le plus fort. Dégagez le passage !

12 modèles par catégorie, 8 catégories : le compte est bon ! (ou presque...). La centaine de modèles que nous avons sélectionnés pour vous représente le gratin du départ arrêté. Si Porsche, Ferrari, BMW, Mercedes et Audi trustent en toute logique les catégories supérieures, d'heureuses surprises viennent bousculer nos certitudes. Ainsi, retrouver une Porsche 918 et une Tesla Model S en première position de leur catégorie constitue en soi un véritable événement. Avec la BMW i8, l'Audi A3 e-tron ou encore la Golf GTE, les hybrides plug-in tirent leur épingle du jeu. Les autres types de motorisation ne baissent pas les armes pour autant. Dans les catégories inférieures, les nouveaux 3 ou 4 cylindres essence tiennent la dragée haute à de valeureux 2 l. Et les diesels dans tout ça ? Pas ridicules, loin s'en faut. Il suffit de monter à bord d'une BMW 335d ou d'un SQ5 de chez Audi pour revoir son jugement sur ce type d'alimentation. La performance est au rendez-vous et elle est aujourd'hui réalisée avec la manière. Fini le temps des gros V10 ou V8 forts en couple mais rugueux, et s'essouffant bien avant d'avoir atteint la barre des 4 500 tr/mn. Place à des 6 cylindres, bi- ou triturbos, à la sonorité très travaillée, souples en bas mais très à l'aise jusqu'à la zone rouge.

ENTRÉE EN FORCE DES HYBRIDES CHEZ LES COMPACTES, AVEC LA REMARQUABLE AUDI A3 E-TRON, AUSSI SOBRE QUE VIVE.

8,1 s
Audi A3 e-tron



7,9 s
Citroën DS3



5,6 s
BMW 335d GT



Citadines

	0 à 100 km/h	Reprises 90/130 km/h en 4 ^e ou D	Freinage depuis 130 km/h
DS DS 3 THP 165 ch	7,9 s	7,8 s	64 m
Mini Cooper SD BVA 170 ch	8 s	6,5 s	66 m
Peugeot 208 1.6 THP 155 ch	8 s	7,8 s	65 m
VW Polo 1.4 TSI ACT 150 ch	8,2 s	7,2 s	66 m
Mini Cooper 1.5 136 ch	8,2 s	9,2 s	65 m
Suzuki Swift Sport 136 ch	8,7 s	9,4 s	63 m
Audi A1 2.0 TDI 143 ch	9 s	8,4 s	64,3 m
Ford Fiesta 1.0 EcoBoost 140 ch	9,9 s	10 s	64,3 m
Citroën C3 e-HDi 115 ch	10,4 s	9,8 s	65 m
DS DS 3 PureTech 110 ch	10,4 s	10,8 s	68,1 m
Peugeot 208 1.6 e-HDi 115 ch	10,6 s	10 s	65,8 m
Ford Fiesta 1.0 EcoBoost 100 ch	10,8 s	12,4 s	68 m

Compactes

	0 à 100 km/h	Reprises 90/130 km/h en 4 ^e ou D	Freinage depuis 130 km/h
Volkswagen Golf 2.0 TDI 184 ch	7,6 s	6,5 s	62,1 m
Audi A3 Sportback 2.0 TDI 184 ch	7,7 s	6,5 s	63,4 m
Seat Leon SC 2.0 TDI 184 ch	7,7 s	6,6 s	68,9 m
BMW 120d xDrive 184 ch	7,9 s	7,2 s	65 m
Volvo V40 T4 180 ch	7,9 s	7,8 s	64 m
Audi A3 e-tron / VW Golf GTE 204 ch	8,1 s	6,4 s	66,4 m
Volvo V40 D4 BVA 190 ch	8,2 s	7 s	—
Mercedes A220 CDI 7G-DCT 170 ch	8,3 s	7,6 s	66 m
Renault Mégane Coupé 2.0 dCi 165 ch	8,6 s	7,5 s	65 m
Peugeot 308 BlueHdi 150 ch	8,6 s	8,6 s	65,9 m
Alfa Romeo Giulietta 2.0 JTDm TCT 175 ch	8,7 s	7,1 s	67,1 m
Mazda3 2.2 SKYACTIV-D 150 ch	9 s	8,1 s	67,8 m



9,9 s
Ford Fiesta EcoBoost 140



4,9 s Tesla Model S



8,3 s Mercedes A220 CDI

Il ne suffit pas d'accélérer fort, il faut aussi savoir freiner. L'Audi A8 se contente de 61 m depuis 130 km/h. Un excellent rapport.



5,8 s
Porsche Panamera

DEUX MOTEURS, C'EST MIEUX QU'UN ! LA PANAMERA S E-HYBRID, AVEC 416 CH, PASSE DE 90 À 130 KM/H EN MOINS DE 5 S.

Familiales	0 à 100 km/h	Reprises 90/130 km/h en 4 ^e ou D	Freinage depuis 130 km/h
BMW 335d GT xDrive BVA 313 ch	5,6 s	5,6 s	—
BMW 335i BVA 306 ch	5,8 s	5 s	66 m
Infiniti Q50S Hybrid AWD 364 ch	5,9 s	5,4 s	—
Audi A4 V6 3.0 TDI Quattro S tronic 7 245 ch	6,4 s	5,6 s	67,1 m
BMW 328i 245 ch	7,2 s	6,8 s	—
Cadillac ATS 2.0 Turbo 276 ch	7,4 s	6 s	65 m
Mercedes C 200 BVA 184 ch	7,7 s	7,2 s	64 m
Volvo S60 D5 Geartronic 215 ch	8 s	6,3 s	63 m
Renault Laguna Energy dCi 175 ch	8,8 s	7,6 s	67 m
Mazda6 2.2 SKYACTIV-D BVA 175 ch	8,8 s	8 s	67 m
Volkswagen Passat 2.0 TDI 150 ch	9 s	8 s	—
Lexus IS 300h 223 ch	9,1 s	7,6 s	—

Routières	0 à 100 km/h	Reprises 90/130 km/h en 4 ^e ou D	Freinage depuis 130 km/h
Tesla Model S 421 ch	4,9 s	3,8 s	64 m
Audi A8 4.2 TDI 385 ch	5,2 s	4,6 s	61 m
BMW M550d xDrive 381 ch	5,6 s	5 s	66 m
Maserati Quattroporte S Q4 410 ch	5,7 s	4,9 s	66,2 m
Porsche Panamera S E-Hybrid 416 ch	5,8 s	4,8 s	63 m
Audi A6 V6 3.0 BITDI 320 ch	5,9 s	5,4 s	66,2 m
BMW Série 5 ActiveHybrid 5 340 ch	6,1 s	5,8 s	66 m
Lexus GS 450h 345 ch	6,7 s	5,3 s	—
BMW 740d xDrive 306 ch	6,7 s	5,6 s	75 m
Cadillac CTS 2.0 Turbo AWD 276 ch	7 s	6,5 s	68 m
Mercedes E 350 BlueTEC BVA 252 ch	7,1 s	6,4 s	64 m
Maserati Ghibli Diesel 275 ch	7,4 s	6,4 s	64 m

* Mesures réalisées à Montlhéry avec un radar Projetel. ** Mesures réalisées au Ceram de Montefontaine avec un Racelogic VBox II 20 Hz.



SUV

	0 à 100 km/h	Reprises 90/130 km/h en 4 ^e ou D	Freinage depuis 130 km/h
Porsche Cayenne Turbo S 550 ch	4,9 s	4,3 s	63,9 m
Mercedes ML 63 AMG 4Matic 558 ch	5,1 s	4,3 s	67 m
Porsche Macan Turbo 400 ch	5,1 s	4,6 s	65 m
Jeep Grand Cherokee SRT 8 468 ch	5,3 s	5 s	69,2 m
Range Rover V8 Supercharged 510 ch	5,8 s	4,9 s	69,1 m
BMW X3/X4 xDrive 35d 313 ch	5,8 s	5,2 s	68 m
Audi SQ5 3.0 BitDI 313 ch	5,8 s	5,5 s	63 m
Porsche Cayenne S Diesel 382 ch	5,9 s	5,4 s	—
BMW X6 M50d 381 ch	5,9 s	6,1 s	67,4 m
Porsche Cayenne GTS 420 ch	6,7 s	5,2 s	60,2 m
Audi Q5 V6 3.0 TDI 245 ch	7 s	6 s	62,1 m
BMW X5 xDrive 30d 258 ch	7 s	6,7 s	65 m

Cabriolets

	0 à 100 km/h	Reprises 90/130 km/h en 4 ^e ou D	Freinage depuis 130 km/h
Porsche Boxster S PDK 315 ch	5 s	6 s	60,4 m
Jaguar F-Type V6 S 380 ch	5,2 s	4,6 s	62,1 m
Audi RS5 Cabriolet V8 4.2 FSI 450 ch	5,3 s	5,5 s	61 m
Lotus Elise S 217 ch	5,3 s	6 s	65,2 m
Mercedes E 500 Cabriolet 408 ch	5,4 s	5,4 s	63 m
Mercedes SLK 55 AMG 421 ch	5,6 s	4,6 s	66 m
BMW Z4 sDrive 35is 340 ch	5,8 s	4,5 s	66 m
Chevrolet Camaro Cabriolet 6.2 V8 BVA	6 s	6,8 s	68,1 m
DS DS 3 Cabrio Racing 207 ch	7,1 s	6,7 s	64 m
Mini Roadster Cooper S 184 ch	8 s	7 s	68 m
VW Coccinelle Cabriolet 1.4 TSI DSG7 160 ch	8,6 s	7,6 s	65 m
BMW 420d Cabriolet 184 ch	8,7 s	7,9 s	66,4 m



5,2 s
Jaguar F-Type Cabriolet



5,8 s Audi SQ5

CHRISTIAN MARTIN

Des cabriolets qui décoiffent, de furieuses sportives, des SUV très pressés... nous sommes ici au royaume des 6 et 8 cylindres.



5,3 s Audi RS5 Cabriolet



2,6 s
Porsche 918 Spyder

MOINS DE 2 S POUR PASSER DE 100 À 140 KM/H EN PORSCHE 918 SPYDER, C'EST CE QUI S'APPELLE UN DÉPASSEMENT ÉCLAIR !

TIBO

Sportives	0 à 100 km/h	Reprises 90/130 km/h en 4 ^e ou D	Freinage depuis 130 km/h
Audi RS7 Sportback RS 560 ch	4,1 s	3,6 s	60,7 m
Porsche 911 Carrera S PDK 400 ch	4,3 s	3,8 s	59,2 m
Mercedes E63 AMG S 4Matic 585 ch	4,5 s	3,3 s	64,9 m
Audi RS5 V8 4.2 FSI 450 ch	4,5 s	4,1 s	62 m
Jaguar F-Type R V8 550 ch	4,6 s	3,2 s	61,9 m
Maserati GranTurismo MC Stradale 450 ch	4,7 s	4,1 s	59,2 m
BMW i8 361 ch	4,7 s	4,3 s	67 m
Porsche 911 Carrera PDK 350 ch	4,8 s	3,9 s	58,5 m
BMW M3/M4 431 ch	4,8 s	3,9 s	64 m
Porsche Cayman GTS PDK 340 ch	4,9 s	4,1 s	59,9 m
BMW M235i BVA 326 ch	5,1 s	4,5 s	61,4 m
Alfa Romeo 4C 240 ch	5,1 s	5,2 s	58,7 m

Supersportives**	0 à 100 km/h	Reprises 100/140 km/h en 4 ^e ou D	Freinage depuis 200 km/h
Porsche 918 Spyder 887 ch	2,6 s	1,8 s	125 m
Porsche 911 Turbo S 560 ch	2,8 s	2,2 s	133 m
Lamborghini Aventador 700 ch	2,9 s	1,9 s	138 m
McLaren 650 S Coupé 650 ch	3,1 s	2,1 s	138 m
Ferrari 458 Italia 570 ch	3,3 s	2 s	129 m
Porsche 911 GT3 475 ch	3,3 s	2,5 s	128 m
Nissan GT-R 550 ch	3,7 s	2,7 s	136 m
Ariel Atom 300 ch	3,8 s	2,4 s	—
Jaguar F-Type R Coupé 550 ch	4,1 s	2,5 s	148 m
Bentley Continental GT V8 S 528 ch	4,1 s	3 s	155 m
BMW M5 30 Jahre 600 ch	4,2 s	2,5 s	149 m
Aston Martin V8 Vantage S 430 ch	4,7 s	3,4 s	160 m

8 diesels qui cachent bien leur jeu

L'art et la manière:
cette 308 GT allie
sportivité, douceur de
conduite et sobriété.



TBO

Peugeot 308 Diesel rugissant

Disponible en berline et en break, la nouvelle 308 GT peut recevoir un 1.6 THP de 205 ch mais aussi un 2.0 BlueHDi de 180 ch qui lui va comme un gant.

EN CHIFFRES

**Peugeot 308 2.0 BlueHDi
GT 180 ch**

33 700 € (bonus/malus 0 € inclus)

Puissance	180 ch à 3 750 tr/mn
Couple	400 Nm à 2 000 tr/mn
Vitesse maxi	209 km/h
0 à 100 km/h	8,6 s
1 000 m départ arrêté	30,2 s
Reprise 90/130 km/h en D	7,5 s
Freinage depuis 130 km/h	66 m
Consommation moyenne	6,5 l/100 km

Boucliers et sorties d'échappement sont
spécifiques au modèle GT.



TBO

Si la nouvelle 308 GT s'abaisse presque de 1 cm par rapport aux autres versions, elle n'en fait pas des tonnes esthétiquement. À l'extérieur, seuls les boucliers et les bas de caisse sont un peu plus agressifs. À bord, surpiqûres rouges et pédalier alu montrent que le nouveau diesel n'est pas là pour faire de la figuration. Enfoncez la touche Sport pour en avoir le cœur net. Les compteurs virent au rouge, l'écran de l'ordinateur de bord affiche au choix la pression du turbo, le couple et la puissance ou encore la poussée latérale et longitudinale. L'accélérateur se montre plus prompt, les passages de vitesse plus rapides, et la sonorité du moteur est retravaillée via le système audio.

Même si le moteur BlueHDi 180 est forcément associé à la transmission automatique EAT6, les performances sont au rendez-vous. Le 0 à 100 km/h est expédié en moins de 9 s alors que le 1 000 m départ arrêté est réalisé en à peine plus de 30 s. À cela, il faut ajouter un châssis optimisé. Déjà d'une remarquable précision sur une 308 classique, les trains roulants font de cette GT un modèle d'agrément sur petites routes. Pour parfaire le plaisir de conduite, il est possible et conseillé d'utiliser les deux palettes derrière le volant, afin de commander soi-même les changements de rapports. Facturée 33 700 €, la 308 2.0 BlueHDi GT 180 ch peut compter sur sa consommation, toujours inférieure à 7 l/100 km, pour faire la différence avec la version essence.

Il y a diesel et diesel. La plupart du temps, le gazole est préféré au sans-plomb pour des questions basiquement matérielles. Souvent, mais pas toujours. Voici huit phénomènes, plutôt discrets dans la vie de tous les jours, capables de faire parler la poudre... sans jamais perdre leur souffle.

Mini Cooper Petite mais...

À vue d'œil, c'est la même. Même prise d'air sur le capot, même double sortie d'échappement centrale, même air méchant ! En fait, ce qui change, c'est ce D accolé au S. D pour diesel bien sûr et, du coup, on se dit que côté tempérament, cette version – SD, donc – va se montrer nettement plus sage que son homologue essence. Mais penser cela, c'est aller un peu vite en besogne tant il est vrai que le caractère d'une voiture n'est pas uniquement le fruit de son alimentation ! Et quand bien même ce serait le cas, la Cooper SD a dans ce domaine quelques arguments à faire valoir. Ainsi, son 2 l diesel développe pas moins de 170 ch et 360 Nm de couple. Des valeurs que bien des GTI aimeraient faire leurs. D'ailleurs, face au chrono, la Cooper SD n'a pas de raison de faire de complexes puisqu'elle passe de 0 à 100 km/h en 8 s et avale le 1 000 m départ arrêté en à peine plus de 29 s. À titre de comparaison, une Cooper S de 192 ch effectue le même exercice en 28 s alors qu'une Cooper 136 ch réclame 29,8 s. Pas mal pour un diesel, non ?

Elle reprend le look de la Cooper S mais son diesel ne fait pas semblant.



YANN LEFEBVRE

EN CHIFFRES

Mini Cooper SD 170 ch

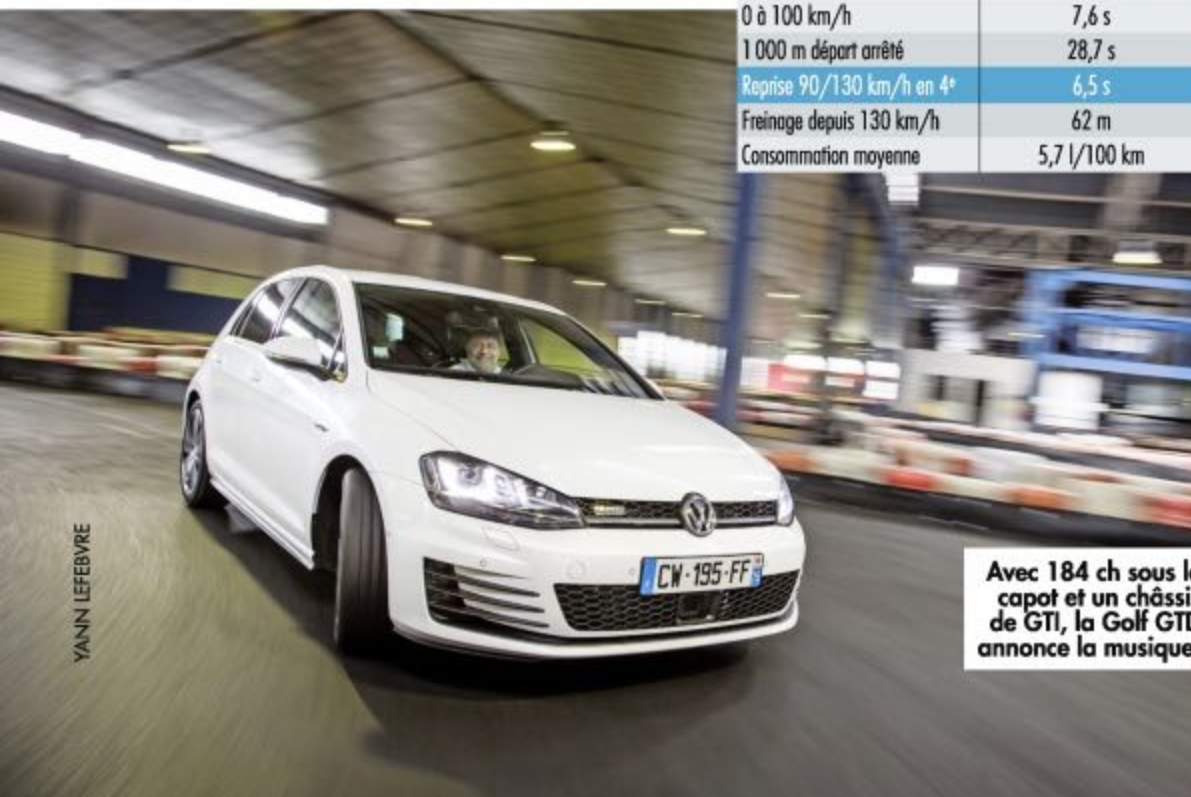
26 400 € (bonus/malus 0 € inclus)

Puissance	170 ch à 4 000 tr/mn
Couple	360 Nm à 1 500 tr/mn
Vitesse maxi	212 km/h
0 à 100 km/h	8 s
1 000 m départ arrêté	29,2 s
Reprise 90/130 km/h en D	6,8 s
Freinage depuis 130 km/h	62 m
Consommation moyenne	5,9 l/100 km

Volkswagen Golf GTD 184 ch

35 060 € (bonus/malus 0 € inclus)

Puissance	184 ch à 3 500 tr/mn
Couple	380 Nm à 1 750 tr/mn
Vitesse maxi	218 km/h
0 à 100 km/h	7,6 s
1 000 m départ arrêté	28,7 s
Reprise 90/130 km/h en 4*	6,5 s
Freinage depuis 130 km/h	62 m
Consommation moyenne	5,7 l/100 km



YANN LEFEBVRE

Avec 184 ch sous le capot et un châssis de GTI, la Golf GTD annonce la musique.

VW Golf Plus GT que D

Moins connue que la GTI, la Golf GTD a pourtant elle aussi révolutionné sa catégorie en proposant pour la première fois chez les berlines compactes un diesel qui "marchait". Certes, aujourd'hui, les chiffres de l'époque prêtent à rire : 70 ch et 163 km/h (données constructeur), cela nous semble bien modeste. Mais bon, c'était en 1984 et, depuis, la GTD a quelque peu... progressé. Au point de faire de l'ombre à la GTI ? Pas loin. Ainsi, la GTD expédie désormais le 0 à 100 km/h en 7,6 s (6,5 s pour la GTI) et passe de 90 à 130 km/h en 6,5 s en 4^e (5,9 s pour la GTI). Ces chiffres sont d'autant plus flatteurs que la GTI développe près de 40 ch de plus que la GTD. Sur route, la bonne santé de la mécanique et, surtout, sa grande disponibilité génèrent un bel agrément de conduite que la boîte de vitesses à double embrayage DSG6 (en option, à 1 700 €) pourra venir renforcer. L'autre point fort de cette version, c'est son châssis sport surbaissé de 15 mm qu'elle partage – ce n'est pas un hasard – avec la GTI !

Skoda Octavia

Du nerf à bon compte

Dans la catégorie break, nous trouvons des déménageurs et... des déménageurs. Les premiers (souvent de chasse) faisant rarement bon ménage avec les seconds (aptés à la charge). L'Octavia RS Combi est l'un des rares à concilier les deux. Prière de bien arrimer le chargement. Pour couvrir le 1 000 m départ arrêté, il réclame à peine plus de 29 s. Mais le plus impressionnant avec le RS Combi, ce sont les reprises. Pour entreprendre un dépassement sur un camion roulant à 90 km/h, il réalise l'exercice en 11,3 s, le meilleur temps de la catégorie... loin devant les breaks Audi, BMW ou Mercedes de puissance équivalente. L'Octavia RS Combi est aussi un excellent freineur. Pour s'arrêter net depuis 130 km/h, 62 m lui suffisent. Là encore, c'est la meilleure performance de la catégorie. Les points faibles du modèle sont à mettre au compte du confort, ferme, très ferme même si vous optez pour une surmonte pneumatique, mais aussi de l'ambiance intérieure, à peine plus gaie que sur un modèle de finition inférieure. On lui pardonnera bien volontiers au vu de la consommation (6,4 l/100 km en moyenne) et du prix de vente inférieur à 35 000 €.

À peine plus de 7 s pour passer de 90 à 130 km/h, ce Combi déménage... rapidement.



ULI SONNTAG

EN CHIFFRES

Skoda Octavia RS Combi TDI 184 ch

34 040 € (bonus/malus 0 € inclus)

Puissance	184 ch à 3 500 tr/mn
Couple	380 Nm à 1 750 tr/mn
Vitesse maxi	217 km/h
0 à 100 km/h	7,8 s
1 000 m départ arrêté	29,2 s
Reprise 90/130 km/h en D	7,2 s
Freinage depuis 130 km/h	62 m
Consommation moyenne	6,4 l/100 km

VW Passat 2.0 TDI Biturbo Carat Edition 240 ch

49 580 € (malus 250 € inclus)

Puissance	240 ch à 4 000 tr/mn
Couple	500 Nm de 1 750 à 2 500 tr/mn
Vitesse maxi	240 km/h
0 à 100 km/h	6,9 s
1 000 m départ arrêté	27,8 s
Reprise 90/130 km/h en D	6,4 s
Freinage depuis 130 km/h	64 m
Consommation moyenne	7,7 l/100 km



La nouvelle Passat monte en gamme. Son BitDI développe plus de 270 ch.

VW Passat

Bombardier d'autoroute

Voici peu, qui aurait pu imaginer une familiale diesel de 2 l de cylindrée développant 240 ch fabriquée par un constructeur généraliste ? Personne. Volkswagen l'a pourtant fait, et l'exploit est de taille puisque l'auto, en plus de performances exceptionnelles, affiche un taux d'émission de CO₂ particulièrement bas (139 g/km). Bien entendu, cette Passat ne tournera jamais en ville autour des citadines les plus subtiles, pas plus qu'elle ne ridiculiser sur un parcours sinueux ou montagneux une sportive de même puissance. Son truc à elle, ce sont les voyages aux longs cours. Là où elle s'exprimera le mieux, c'est sur une autoroute... quels que soient le profil ou les conditions météorologiques. Véritable panzer du bitume, cette Passat vous emmènera au bout du monde dans un silence parfait et un confort que beaucoup de machines plus huppées peuvent lui envier. Et cela, elle le réalisera en se contentant d'une modeste rasade de carburant. On appréciera encore ses qualités pratiques, le soin de sa fabrication et le haut niveau de sa technologie embarquée, le tout pour un prix inférieur à ce que l'on trouve chez BMW ou Audi.

BMW Série 3

Fine fleur

Avec son 6 cylindres diesel, BMW nous démontre que noblesse mécanique et diesel ne sont pas des notions forcément incompatibles, la preuve.

S'il est un diesel qui sait passer inognito, c'est bien le 6 cylindres 3 l installé sous le capot de la BMW 335d. Au démarrage, point de vibrations ou de claquements, la munichoise et son conducteur évoluent ici dans un univers parfaitement feutré. En fait, il n'y a que l'aiguille du compte-tours pour venir confirmer que la mécanique est effectivement éveillée. Cela dit, si une incertitude subsistait encore dans votre esprit, une simple pression du pied droit sur l'accélérateur viendrait faire taire vos doutes.

En effet, avec un couple de 630 Nm disponible dès 1 500 tr/mn, la mise en action est immédiate, et si vous insistez un peu, il ne vous faudra guère plus de 5 s pour voir l'aiguille du compteur tutoyer les 100 km/h. D'ailleurs, sur les premiers mètres, l'arrivée de la puissance est bien plus impressionnante avec la 335d qu'avec la 335i.

Pour relayer ce moteur, BMW a choisi sa boîte auto à 8 rapports, un choix totalement adapté à la situation. Entre douceur et puissance, on évolue ici dans un monde fait de superlatifs. Et

comme, du côté de Munich, la mise au point d'un châssis capable d'exploiter les blocs les plus généreux n'a jamais été un problème, on peut pleinement et sans la moindre arrière-pensée titiller les 313 ch de la bête. Sans arrière-pensée, vraiment ? Oui car cette imposante cavalerie n'est pas réservée aux seules roues arrière. Ainsi, la transmission intégrale xDrive (de série) veille au grain et se charge de répartir équitablement la puissance. Que du bonheur en somme ? Oui, c'est à peu près ça.



Avec le 6 cylindres de 313 ch, la Série 3 souffle fort... et longtemps.

Avec un freinage plus percutant, on ne serait pas loin de la familiale idéale.



EN CHIFFRES

BMW 335d Lounge 313 ch

53 400 € (malus 500 € inclus)

Puissance	313 ch à 4 400 tr/mn
Couple	630 Nm à 1 500 tr/mn
Vitesse maxi	250 km/h
0 à 100 km/h	5,6 s
1 000 m départ arrêté	25,9 s
Reprise 90/130 km/h en D	5,6 s
Freinage depuis 130 km/h	68 m
Consommation moyenne	8,1 l/100 km



Même lorsqu'il se nourrit de gazole, le Macan reste très sportif.

Porsche Macan

Perle de SUV

Moins encombrant qu'un Cayenne et plus pratique qu'une Cayman ou une 911, le Macan est avant tout une Porsche.

EN CHIFFRES

Porsche Macan S Diesel 258 ch
62 589 € (malus 2 200 € inclus)

Puissance	258 ch de 4 000 à 4 250 tr/mn
Couple	580 Nm de 1 750 à 2 500 tr/mn
Vitesse maxi	217 km/h
0 à 100 km/h	7,2 s
1 000 m départ arrêté	28,2 s
Reprise 90/130 km/h en D	5,6 s
Freinage depuis 130 km/h	64 m
Consommation moyenne	8,1 l/100 km

Sur le papier, le Macan S Diesel part avec deux inconvénients majeurs pouvant le discréditer au regard d'un puriste, pour qui le nom de Porsche se confond avec le matricule 911. Tout d'abord, c'est un SUV à 5 portes. Ensuite, un moteur diesel se cache sous son capot avant. En rester là reviendrait à faire un mauvais procès au Macan S Diesel... qui mérite mieux que cela!

Pas besoin de faire un gros effort pour découvrir que la position de conduite, avec son volant implanté verticalement, ses sièges enveloppants, son pédalier parfaitement disposé et son levier de vitesses vous tombant naturellement sous la main vous installent à bord d'un engin sportif. D'origine Audi, mais profondément retravaillé par les motoristes maison, le V6 ronronne à bas régime avant de changer de registre, adoptant une sonorité grave et harmonieuse. Il est idéalement secondé par une boîte PDK à 7 rapports transmettant sa force aux quatre roues via un système d'embrayage multidisque électronique d'une rare efficacité. Mais le meilleur reste à venir! Solidement implanté sur un châssis rigoureux et chaussé d'une monte pneumatique performante, le Macan S Diesel est un régal à conduire, sinon à piloter.



Ce gros bébé se contente de 5,6 s pour passer de 90 à 130 km/h en Drive.



Depuis le restylage, l'A6 profite d'une nouvelle instrumentation.



Sans doute l'un des meilleurs rapports perfs/conso, toutes catégories confondues.

EN CHIFFRES

**Audi A6 3.0 BiTDI 320 ch
Quattro Ambition Luxe**

67 050 € (malus 2 200 € inclus)

Puissance	320 ch à 3 900 tr/mn
Couple	650 Nm à 1 400 tr/mn
Vitesse maxi	250 km/h
0 à 100 km/h	5,9 s
1 000 m départ arrêté	25,7 s
Reprise 90/130 km/h en D	5,4 s
Freinage depuis 130 km/h	66 m
Consommation moyenne	7,8 l/100 km

Audi A6

La reine des TDI

300 ch sous le capot d'une Audi, ce n'est pas un exploit. Mais quand le 6 cylindres qui les délivre se nourrit de gazole et émet une sonorité rageuse, il y a de quoi tendre l'oreille.

Laissez donc au vestiaire toutes vos idées reçues sur les moteurs diesel. Appuyez sur le bouton Start de cette A6, engagez la boîte sur Drive, accélérez à fond. Cinq secondes suffisent pour que l'aiguille du compteur passe la barre des 100 km/h dans un raffut digne d'un V8 américain. Au bout de 1 000 m, soit une vingtaine de secondes plus tard, la barre des 200 km/h n'est déjà plus qu'un lointain souvenir. Des performances et une façon de les obtenir que l'on ne rencontre

habituellement pas sur un diesel. À titre de comparaison, l'A6 BiTDI (au même titre que la Série 5 M50d, d'ailleurs) fait mieux qu'une BMW 640i.

Pour contenir les 650 Nm de couple maxi, la boîte automatique à convertisseur (Tiptronic) a été préférée à la boîte à double embrayage (S tronic). En Drive, même à pleine charge, les huit vitesses s'enchaînent sans à-coup. En utilisant les palettes derrière le volant, il est possible de prévoir les rétrogradages au mo-

ment opportun. De quoi se faire plaisir avec cette élégante routière facturée plus 67 000 € en finition Ambition Luxe. À bord, l'ambiance est plus luxueuse que sportive, l'équipement est pour le moins complet et le confort de conduite d'un niveau exceptionnel.

Malgré la transmission intégrale, la consommation ne dépasse pas 7,8 l/100 km. Une frugalité exceptionnelle, surtout comparé à une voiture essence capable de couvrir le 1 000 m départ arrêté en moins de 26 s.

Place au cuir

Très critiquée pour sa finition, la Renault Clio monte en gamme avec sa nouvelle version Initiale Paris. Sa présentation se fait plus flatteuse mais les habillages de cuir ne suffisent pas à masquer ses lacunes.

Par Camille Pinet **Photos** Christian Martin

Douceur de vivre

La transmission à double embrayage EDC de la Clio constitue l'une des meilleures propositions sur le segment, d'autant plus qu'elle est disponible avec le moteur diesel, contrairement à la Ford Fiesta ou à la Peugeot 208. Sans être très rapide, elle fait preuve d'une grande douceur et n'occasionne pas de surconsommation importante par rapport à la boîte manuelle. En somme, elle rivalise avec la DSG7 de la Volkswagen Polo, pour un tarif inférieur de 200 €.



Le grand jeu

À l'extérieur, la Clio Initiale Paris revêt la tenue d'apparat. Elle n'est disponible qu'en noir, en ivoire ou avec cette jolie couleur Gris Givré rehaussée par un bouclier avant spécifique et de nombreux éléments en plastique chromé. D'imposants logos "Initiale" décorent également l'intérieur des projecteurs, les seuils des portes arrière ainsi que le hayon. L'apparence est plutôt flatteuse mais, dans le détail, la Clio Initiale n'inspire pas une sensation de qualité.

Luxe tendance bling-bling

Pas de bois à l'intérieur de la Clio Initiale mais du cuir, beaucoup de cuir. Du vrai Nappa sur les sièges mais aussi du faux sur une partie de la planche de bord et des contre-portes. Il adopte un dégradé de gris et de blanc sur les dossiers, qui égaie un peu l'atmosphère. Le volant est, lui aussi, spécifique et se montre beaucoup plus agréable à prendre en mains que celui des modèles de base. Malheureusement, les éléments mal ébavurés et les plastiques qui font toc sont toujours présents.



La rançon du style

La Clio Initiale Paris est équipée de série de très belles jantes de 17 pouces chaussées de pneus taille basse 205/45 R17. Très exposées aux coups de trottoir en ville, ces roues provoquent une surconsommation de 0,2 l de carburant en moyenne et altèrent considérablement le confort déjà ferme de la Clio IV. Dommage pour un modèle aux prétentions luxueuses.

L'avis de Camille Pinet

La finition Initiale Paris de la Clio IV se paie au prix fort, non seulement en termes financiers mais aussi au niveau du confort, altéré par les jantes de 17 pouces. Heureusement, la tenue de route est toujours aussi bonne et le 1.5 dCi 90 forme un couple bien accordé avec la transmission EDC.

Renault Clio dCi 90 Initiale Paris



LA TECHNIQUE

Le moteur 1.5 dCi 90 ch est ici associé à une transmission à double embrayage à 6 rapports EDC signée par Getrag.

Moteur / Transmission

Puissance maxi	90 ch à 4 000 tr/min
Couple maxi	220 Nm à 1 750 tr/min
Type	4 cylindres en ligne, diesel
Cylindrée / Puissance fiscale	1 461 cm³ / 4 CV
Transmission	aux roues avant
Boîte / nombre de rapports	robotisée / 6

Châssis

Direction	à crémaillère, assistance électrique
Diamètre de braquage	10,9 m
Suspensions AV / AR	type McPherson / essieu semi-rigide
Freins AV / AR	disques ventilés / tambours
Pneumatiques AV / AR	205/45 R17
Roue de secours	kit anticrevaison

Dimensions / Poids

L/l/h/empattement	4,07 / 1,74 / 1,45 / 2,59 m
Poids / tractable freiné	1 292 kg / 1 200 kg

LA CONDUITE

Le 1.5 dCi 90 ch fait de la Clio une citadine très polyvalente. Suffisamment nerveuse, elle est à l'aise sur route et autoroute et offre un comportement routier de première catégorie.

Performances

1 000 m départ arrêté	35 s
90-130 km/h en D	9,7 s
Vitesse maxi	173 km/h
Freinage à 50 / 90 / 130 km/h	10 / 31 / 64 m

LA VIE À BORD

L'habitabilité est correcte sans plus mais l'atmosphère s'avère plutôt valorisante, tant que l'on ne s'attarde pas trop sur les décorations en plastique.

Habitabilité / Coffre

Longueur aux jambes AR	22 cm
Largeur aux coudes AV / AR	137 / 138 cm
Volume de coffre	330 dm³

Niveau sonore

Au ralenti / 90 / 130 km/h	46 / 66,1 / 71,1 dB
----------------------------	---------------------

LE BUDGET

La Clio Initiale Paris est chère mais elle joue la carte de l'équipement, particulièrement complet. Dommage que le freinage automatique en ville soit toujours absent.

Prix	25 400 €
Loyer* (2 ans, 20 000 km)	577 €
Bonus / malus (CO ₂)	0 € (95 g/km)
Garantie	2 ans, kilométrage illimité

Équipements de série

4 airbags, caméra de recul, ciel de toit en suédine, jantes alliage 17 pouces, pédalier aluminium, projecteurs xénon, sellerie cuir, sièges chauffants, système mains-libres, système multimédia et de navigation R-Link, vitres AR surteintées, volant cuir...

Options

Peinture métallisée (520 €), roue de secours (120 €), toit en verre fixe (400 €).

Consommations

Moyenne	5,3 l/100 km
Ville / Route / Autoroute	5,8 / 5 / 5,2 l / km
Autonomie / Réservoir	849 km / 45 l

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

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

Pays de fabrication : France ou Turquie

LA NOTE TECHNIQUE



Le 1.5 dCi reste une référence parmi les petits diesels. La boîte EDC, douce et économe, constitue une offre pertinente sur ce segment.



HORS-SÉRIE



Toutes les infos. Toutes les analyses.

Sport

auto

HORS-SÉRIE

Formule 1

148
pages

20 circuits

18 pilotes

9 écuries

5 champions

148
pages

HAMILTON
VS ALONSO
Qui est le meilleur ?

FERRARI
& VETTEL
Les enjeux d'une
révolution

PILOTE DE F1
À 17 ANS
Un danger
ou une chance ?

LE GUIDE 2015

★ 20 CIRCUITS ★ 18 PILOTES ★ 9 ÉCURIES ★ 5 CHAMPIONS

BEL : 6,50 € - ESP : 6,50 € - DOM S : 6,50 € - ITA : 6,50 € - LUX : 6,50 € - PORT CONT : 6,50 € - CAN : 9,50 \$ CAN - MAR : 75 DH - CH : 8 FS - TUN : 15 DTU

Avec

RMC

INFO TALK SPORT

ACTUELLEMENT EN VENTE

Sport
auto

Fournisseur officiel d'adrénaline depuis 1962

→ **NÉE EN 2009**

Facile à vivre, la 308 CC revendique de bonnes qualités routières et un bon confort.



Peugeot 308 CC

Peugeot deviendrait-il frileux? On pourrait le croire puisque la 308 CC, qui aujourd'hui tire sa révérence, ne sera a priori pas remplacée...

Par Pascal Richard Photos Tibo

Le savait-elle, l'été dernier, au moment de ranger les pelles et les seaux, qu'elle vivait là son dernier été? Avant de partir, à l'heure où l'on referme les transats et les parasols, elle avait une dernière fois replié son toit, histoire de profiter des ultimes rayons de soleil. Avant l'autoroute, il y avait la petite route du bord de mer, empruntée mille fois depuis son premier été. C'était en 2009. Deux minutes plus tard, elle allait passer devant l'école de voile mais elle n'entendrait

plus le chahut des enfants, remplacé par le seul bruit du vent dans les drisses. Un peu plus loin, c'était la grande place; celle où, le temps d'un apéro, elle avait si souvent profité de l'ombre des platanes. Aujourd'hui, ils laissent tomber leurs premières feuilles. L'air était encore doux mais l'ambiance n'y était plus. Alors, comme d'autres remontent leur col, elle déploya son toit comme pour se protéger du temps qui passe et, sans faire de vague, reprit la route vers Paris.



→ **FIN DE CARRIÈRE 2015**

Une fois le toit replié, le volume de coffre passe de 440 à 242 dm³, ce qui reste honorable. Les places arrière sont d'appoint mais praticables!

Biographie

SITE DE PRODUCTION

Mulhouse (France)

EXEMPLAIRES VENDUS

1452 en 2013, contre 643 pour la Renault Mégane CC.

MOTORISATIONS

Diesel de 120 ch à 200 ch

Essence de 110 ch à 163 ch

MODÈLE

LE PLUS VENDU 2.0 HDi 140

Sa seconde vie en occasion

LA MEILLEURE VERSION

1.6 THP 155

Pourquoi choisir le bloc essence le plus puissant, alors que la 308 CC n'a rien d'une sportive? Tout simplement parce que ce moteur joue à merveille de la douceur et qu'il sait parfaitement s'adapter à une conduite coulée. Il convient donc très bien à la 308 CC, et comme il n'est pas trop demandé en occasion, il y a des chances de faire une excellente affaire.



50 ans cette année et toujours aussi vaillante, la Renault 16, ici en version TS, a démontré l'étendue de ses qualités routières.



François-Paul Forgeux,
mon équipier, concentré
face à son matériel de pilote
de ligne qui calcule la
moyenne au millième près.



Sports de glisse en **R16**

Neige, verglas, virages, épingles et lacets en tous genres, ponts étroits et autres pièges : le 18^e Rallye Monte-Carlo Historique a tenu toutes ses promesses. *L'Auto-Journal* était de la fête au volant d'une Renault 16 TS engagée par Renault Classic. Une épopée vécue pied au plancher.

Par Thierry Emptas Photos Bernard Canonne



Vendredi 19 janvier, à Reims, notre Renault 16, encore toute pimpante, subit l'épreuve des vérifications techniques.



François-Paul et votre serviteur avant le départ. Le moral est à bloc et la thermos de café bien remplie.



Renault Classic a engagé trois autres voitures. Ci-dessus la R12 Gordini n° 12 pilotée par Alain Serpaggi, assisté de Jean-Pierre Prévost, s'est classée 118^e.

Les cinq doigts de la main du commissaire de course égrènent les dernières secondes avant le départ. J'ai engagé la 1^{re} et je suis le décompte: cinq, quatre, trois, deux, un... Go! Nous sommes le vendredi 30 janvier, il est 19 h 15 et me voilà parti avec François-Paul, mon équipier, pour une aventure de 2 500 km qui s'annonce riche en péripéties. Nous quittons Reims pour plonger dans la nuit et traverser la France par les routes secondaires. La première étape est une véritable épreuve d'endurance qui doit nous mener à Monaco après un parcours de 1 100 km. Suivront ensuite quatre boucles entrecoupées de

quatorze épreuves chronométrées destinées à établir un classement qui récompensera le concurrent resté le plus proche de la moyenne imposée: c'est le principe de la régularité. Sauf qu'au Monte-Carlo Historique, le jeu est épicé par les conditions climatiques qui, cette année, ont transformé certaines routes en pistes de luge glacées.

LE QUATRIÈME MOUSQUETAIRE

Mais en attendant d'affronter le chronomètre, je savoure l'instant présent. Pour moi, l'aventure a commencé en décembre lorsqu'Hugues Portron, le responsable de Renault Classic, m'a proposé de me joindre à l'équipe engagée

au Monte-Carlo Historique. Quatre voitures sont inscrites, deux Renault 12 Gordini et deux Renault 16 TS. Trois d'entre elles sont confiées à une *dream team* de pilotes. Sur la 12 G n° 1, il y a Jean Ragnotti, "Jeannot la gentillesse", qui a sans doute signé autant d'autographes qu'il a changé de vitesses au cours du rallye, et son équipier Michel Duvernay. Sur la 12 G n° 12, il y a Alain Serpaggi, metteur au point chez Alpine, ex-pilote de Formule 2, 5 participations aux 24 Heures du Mans, qui trace ses trajectoires avec la précision d'un mathématicien, copiloté par Jean-Pierre Prévost. Quant au volant de la 16 TS n° 16, il a été confié à Michel Leclère, 8 Grands Prix de F1

Reims. Les premiers mètres sont derrière nous, ceux à venir s'annoncent pleins d'imprévus.



À peine le temps d'avaler un sandwich et de ravitailler qu'il faut repartir. Vive les cadences infernales !



6 heures du mat, j'ai des frissons... mais l'assistance ne faiblit pas lorsqu'il faut monter les pneus clous.



Jeannot l'acrobate dans ses œuvres, au volant de la R12 Gordini n° 1. Avec Michel Duvernay, son copilote, il place sa voiture à la 56^e place.



Tout au long du parcours, les concessionnaires et les agents sont heureux d'accueillir les équipages du team Renault Classic. Avec un sourire et un café qui font chaud au cœur.

au compteur, *gentleman driver* qui fait tourner la Renault 16 comme une rockeuse endiablée, au grand dam de ses équipiers, Gilles et Laurent, membres de l'Amicale Renault 16, qui ignoraient que cette paisible voiture familiale pouvait virevolter comme une Berlinette. Me voilà promu "quatrième mousquetaire" au volant de l'autre 16 TS, qui porte le dossard n° 18. Autant dire que j'ai sauté à pieds joints dans la bassine sans chercher à savoir si elle était profonde.

Participer à une telle aventure, c'est d'abord une formidable expérience personnelle mais c'est aussi l'occasion d'accompagner un constructeur qui s'engage pour mettre en valeur son patrimoine.

VAILLANTE QUINQUAGÉNAIRE

La Renault 16 fête en effet ses 50 ans, un anniversaire qui sera célébré tout au long de l'année 2015 à travers de multiples événements ; l'engagement au Monte-Carlo

Historique est le premier d'entre eux, pour le plus grand bonheur du public qui est venu nous encourager et échanger quelques mots avec nous autour d'une voiture révolutionnaire pour son époque et qui évoque bien des souvenirs pour de nombreux Français. De son côté, Michel m'explique que la R16 était sa voiture préférée pour tracter sa monoplace lorsqu'il courait en Formule France puis en Formule Renault.

Puisque je partage la même monture, je décide de calquer mes choix de pneus sur les siens. Et, justement, à Roanne, il chausse les clous. Nous décidons, avec François-Paul, de l'imiter; bonne pioche car sur la route du Puy-en-Velay, la neige tombe en abondance. Le petit matin est glacial et un café avalé sur le pouce parvient à peine à nous réchauffer. Il reste encore près de 500 km à parcourir... Et une épreuve chronométrée, la première. Douze kilomètres seulement mais pas 50 m de ligne droite. Le baptême du feu est bru-

tal, d'autant qu'un minibus arrivant en sens inverse me contraint à l'arrêt. J'ai l'impression de torturer la mécanique, de m'arc-bouter au volant pour enchaîner les lacets, mais c'est insuffisant; nous prenons 272 points de pénalités et sommes classés 257^e sur 290.

JEANNOT NOTRE LIBÉRATEUR

Même si notre mission consiste à mener la voiture jusqu'à l'arrivée sans souci du classement, nous espérons bien refaire une partie de notre retard dans les prochaines épreuves.

La journée du lendemain, qui nous ramène vers Valence, en compte justement quatre. Après la première courue au petit matin, nous sommes remontés en 203^e position. Nous sommes maintenant au départ de la deuxième, "bleue" dans le jargon des rallymen, c'est-à-dire entièrement glacée. La R16 danse, glisse de l'avant, dérive de l'arrière, gigote sur ses postérieurs, renâcle sur ses antérieurs et, à la sortie d'une grande courbe, décide d'aller se vautrer dans la poudreuse, contre le talus. La 1^{re} enclenchée, les roues patinent, je suis bel



Après 4 jours de course, 2 500 km parcourus et quelques péripéties, notre Renault 16 TS rejoint enfin la Principauté.

Il y a parfois du monde au départ des zones chronométrées. Voilà quelques minutes de répit bienvenues avant de reprendre la course.



Assistance rapide au bord de la route pour changer un frein arrière grippé.



Grâce au pilotage virtuose de Michel Leclère, copiloté par Gilles et Laurent, l'autre R16 termine à la 71^e place.

et bien planté. François-Paul s'extirpe par la vitre et tente la poussette. Une voiture passe, puis une deuxième et, soudain, surgissant du virage au volant de sa tornade bleue, Jeannot s'arrête. Michel, son équipier, saute de son baquet, dégaine une sangle et arrime la 16 qui est immédiatement sortie de ce mauvais pas. Ce soir, j'aurai le plaisir d'offrir une tournée de Pastis à Jeannot, pilote au grand cœur à qui

je dois une fière chandelle. Désormais, avec François-Paul, nous allons éviter les prises de risques. Nous voulons revoir Monaco et sabler le champagne avec le reste de l'équipe. Mais avant, il y a la nuit du Turini : 170 km sur les routes impitoyables de l'arrière-pays niçois. Jean-Louis Moncet, mon vieux pote, me met en garde : *"sois prudent, ça glisse là-haut"*. Merci Jean-Louis, mais tu as oublié de me dire

qu'il y avait au moins 250 épingles à négocier ! J'en ai encore mal aux épaules ! Mais notre prudence est payante, à 3 heures du matin, nous rejoignons le port monégasque. Le champagne est frais, la voiture intacte et nous sommes classés 183^e. Les sourires de l'équipe font chaud au cœur. Malgré ses 50 piges, la Renault 16 a été à la hauteur de sa mission.



CHAPEAU LES ARTISTES ! Je tiens à adresser un grand merci à tous les anges gardiens de Renault Classic qui ont veillé sur nous tout au long du rallye. Jean-Louis le boss, Pich qui pilote son Trafic comme une Clio R.S., Chichi, Éric dit l'écureuil, Alain et tous les autres, Stéphanie et Chloé qui ont assuré une logistique impeccable sans jamais se défaire de leur sourire et, bien sûr, Hugues, le patron de Renault Classic, sans qui je n'aurais jamais vécu cette aventure.



Bouleversements, inquiétudes et inaccessibles étoiles

HOCH ZWEI

Que réserve l'an 2 de la révolution hybride? Avant un premier verdict en Australie (15 mars), une revue des effectifs et des nouveautés s'impose.

Par François Dauré

Au moment d'aborder la saison 2015 de Formule 1, comment ne pas avoir d'abord une pensée pour Jules Bianchi, le pilote français toujours hospitalisé à Nice, entre la vie et la mort? Si au moins, les enseignements de son tragique accident au Japon pouvaient apporter des progrès en matière de sécurité... Mais avec le même directeur de course en place, le doute est permis. Sur le plan technique, la FIA maintient sa ligne sur les moteurs hybrides. Seule modification importante: chaque pilote ne disposera plus que de quatre groupes propulseurs pour toute la saison, au lieu de cinq. Au vu des soucis rencontrés en fin de saison passée, certains auront du mal à échapper aux pénalités lors des deux ou trois dernières courses

de l'année. Autre nouveauté, plus visible: les nez des monoplaces, beaucoup moins hideux que ceux de l'an dernier.

DEUX ÉCURIES MENACÉES

Combien d'équipes au départ à Melbourne? Elles ne seront plus que neuf, dans le meilleur des cas. Caterham ne manquera à personne après les errances de gestion qui l'ont amenée à la faillite l'an dernier. Marussia Manor a bien trouvé des investisseurs de dernière minute et a payé son engagement pour la saison. Mais, contrainte d'aligner une F1 2014, donc non conforme au règlement 2015, elle n'a pas obtenu l'accord nécessaire des autres teams, en particulier de Force India. Lesquels lorgnent sur les 35 millions d'euros gagnés par Marussia grâce aux deux points marqués par

Les grands défis de la saison



HOCH ZWEI

Fernando Alonso, de retour chez McLaren, devra être patient, avec une MP4-30 très innovante et un moteur Honda balbutiant.



STUDIO COLOMBO

Sebastian Vettel a découvert une Ferrari SF15-T plus vigoureuse que sa devancière, lui donnant un espoir de victoire en 2015.



RED BULL RACING

Max Verstappen, 17 ans, promu chez Toro Rosso après une seule saison de F3, est pour l'instant le plus jeune pilote de l'histoire de la F1.



Évolution de la championne 2014, la Mercedes W06 a tourné comme une horloge avec Nico Rosberg (photo) et Lewis Hamilton lors des premiers tests. Elle est encore favorite pour le titre.

Jules Bianchi en 2014 et qu'ils se partageraient en cas de forfait de cette équipe. Force India elle-même se trouve en grande difficulté, ayant été incapable de présenter sa VJM08 lors des premiers tests d'avant-saison, à Jerez et à Barcelone.

Parmi les grandes équipes, le retour de Honda comme motoriste de McLaren suscite curiosité et interrogations. La formation de Woking a aussi engagé Fernando Alonso, au côté de Jenson Button pour former la paire la plus expérimentée du plateau (33 et 35 ans, 504 GP, 3 titres mondiaux et 47 victoires à eux deux). En haut de l'affiche, Mercedes n'a pas modifié une équipe qui gagne. La Scuderia Ferrari a subi, pour sa part, des bouleversements: putsch du président Sergio Marchionne, arrivées de Maurizio Arrivabene à la direction sportive et

de Sebastian Vettel à la place d'Alonso. Chez Red Bull, le jeune Russe Daniil Kvyat (20 ans) va se mesurer à la révélation 2014, Daniel Ricciardo. Mais que vaudra la RB11, sachant que le concepteur des F1 précédentes, Adrian Newey, n'y a participé que de loin?

UN SEUL FRANÇAIS AU DÉPART

Après le raté intégral de la E22, Lotus a remplacé l'asthmatique moteur Renault 2014 par un Mercedes, en conservant ses deux pilotes, dont Romain Grosjean, désormais seul Français sur la grille. En effet, Jean-Éric Vergne a été écarté de Toro Rosso, qui présente le plus jeune duo de pilotes de l'histoire de la F1, avec les débutants Max Verstappen (17 ans!) et Carlos Sainz Jr (20 ans). Enfin, menacée de disparition au terme de sa pire saison en 2014

(aucun point, une première depuis ses débuts en 1993), Sauber a fait appel à deux pilotes aux valises chargées de dollars, le Suédois Marcus Ericsson (ex-Caterham) et le rookie brésilien Felipe Nasr. À noter également un nouveau Grand Prix au calendrier, le Mexique (1^{er} novembre).

Sur la piste de Jerez, les premiers tests, début février, ont montré une vitalité retrouvée des moteurs Ferrari (meilleurs temps des quatre jours), des McLaren bridées par les problèmes de jeunesse du moteur Honda, des Red Bull ralenties par un "stupide pépin" du bloc Renault et, surtout, des Mercedes sûres de leur force, alignant les kilomètres sans anicroche. Un indicateur qui laisse penser qu'il faudra encore s'accrocher derrière les flèches d'argent en 2015.

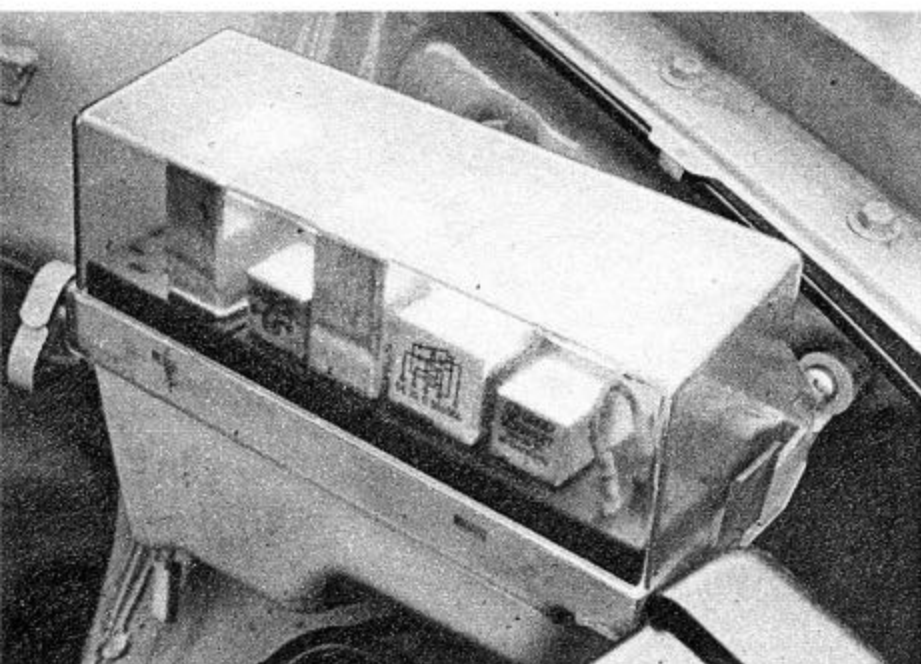


En mars 1974, L'Auto Journal essayait

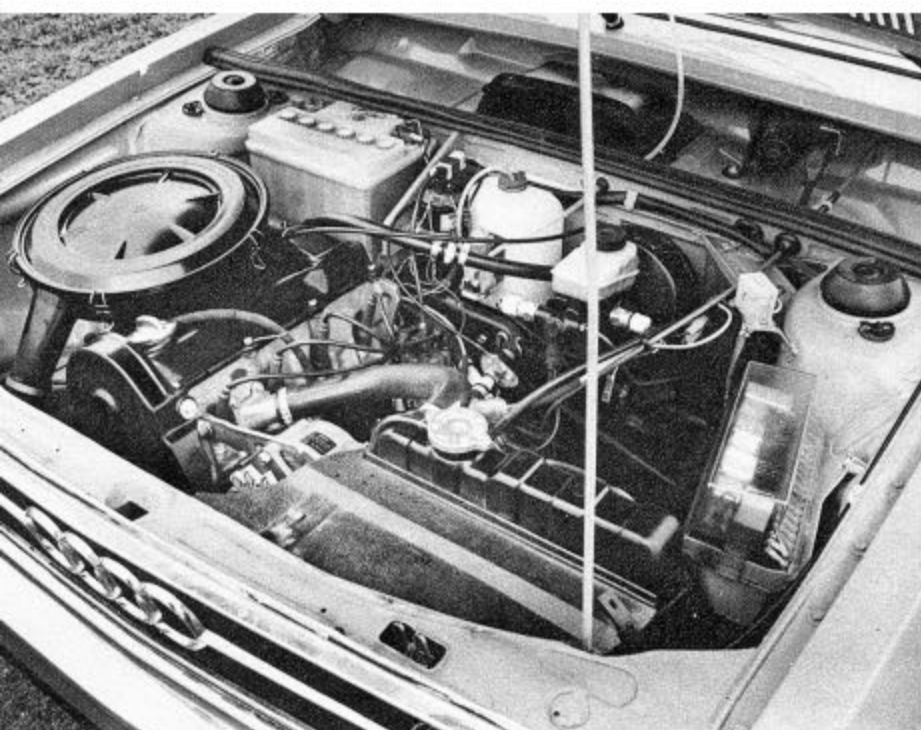
L'AUDI 80 GT

Après la première Audi 100, le constructeur lance la 80. Un modèle bien né... que Volkswagen s'accaparerait bien vite pour en faire sa Passat. Audi conservera néanmoins une longueur d'avance, en présentant la sportive version GT, forte de 100 ch !

Par Bernard Carat (1974) / Thomas Riaud (2015)



Le boîtier électrique présent sous le capot est bien protégé de l'humidité.



La 80 GT reçoit un 1.6 de 100 ch... qui, après la greffe d'une injection, fera le bonheur d'une certaine Golf GTI !

Extraits...

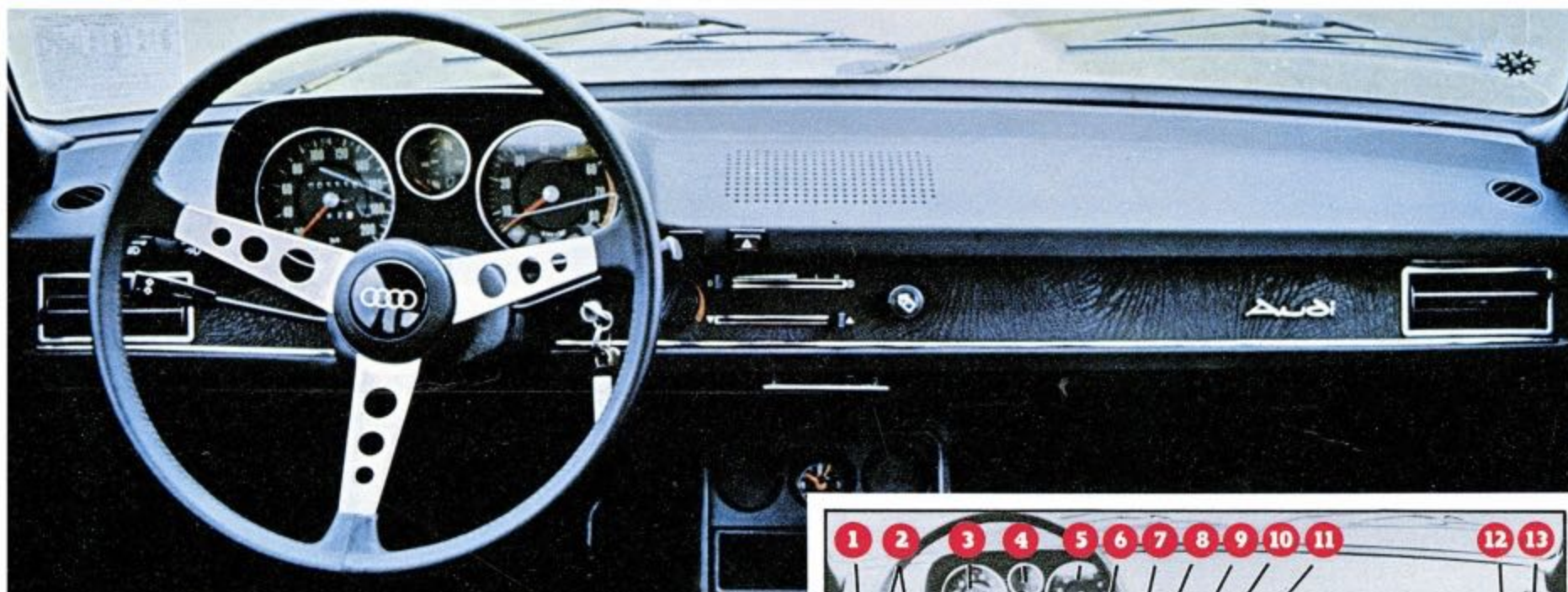
"La bataille s'est engagée entre les frères ennemis, issus de la même souche d'Ingolstadt, commercialisés par deux réseaux différents. Qui l'emportera ? Le jeune loup de Wolfsburg ne va-t-il pas dépasser son aîné grâce à une organisation de vente plus complète ? Pour établir l'équilibre, le groupe Volkswagen a décidé de laisser à Audi l'exclusivité d'une nouvelle version encore plus puissante, la 80 GT."

"Hélas, entre-temps, la liberté sur les routes s'inscrit au passé, le plaisir de conduite est démodé, les voitures brillantes avec beaucoup de chevaux sous le capot doivent se muer en chenilles processionnaires sans profit pour personne."

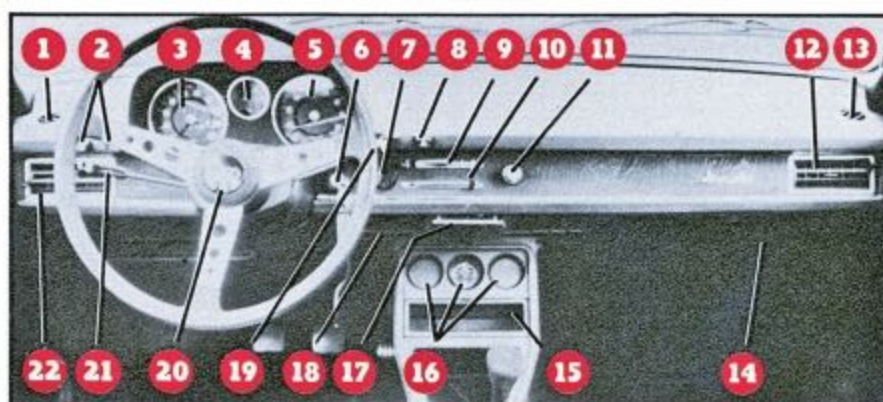
"L'Audi 80 GT bénéficie d'une nouvelle cylindrée de 1 583 cm³, alimentée par un carburateur plus gros, un Solex double corps 35/40. L'ensemble conserve son arbre à cames en tête entraîné par une courroie extérieure et délivre 100 ch DIN à 6 000 tr/mn."

"Le freinage n'a pas évolué, ce qui est sans doute plus dommage car, le constructeur connaissant le problème, il a réservé à la version GT Rallye des disques ventilés à l'avant. Il aurait pu penser aussi à quatre disques."

"Les GT sont toutes à deux portes seulement et, pour l'instant, la couleur unique est un jaune assez éclatant rehaussé de discrètes bandes noires."



1. D  sembuage des vitres latérales - 2. Contacteurs d'éclairage et de veilleuse - 3. Indicateur de vitesse, totalisateur général et partiel - 4. Jauge à essence, indicateur de température d'eau - 5. Compte-tours - 6. Contacteur démarreur anti-vol - 7. Robinet de chauffage - 8. Signal de détresse - 9. Réglage de débit de climatisation et ventilateur d'appoint à deux vitesses - 10. Répartiteur climatisation haut et bas - 11. Allume cigarettes - 12. Aérateur orientable - 13. D  sembuage des vitres latérales - 14. Boîte à gants - 15. Emplacement radio - 16. Montre et emplacements voltmètre et indicateur de pression d'huile - 17. Cendrier - 18. Bouches centrales de climatisation - 19. Commande d'essuie-glace et lave-glace électrique - 20. Avertisseurs - 21. Indicateur de direction, avertisseur optique, feux de croisement, feux de route - 22. Aérateur.



La 80 GT reçoit de série quatre phares à iode circulaires.



Des évidements augmentent la largeur aux coudes à l'arrière.



Au lancement, seule cette carrosserie coach à deux portes fut proposée sur la 80 GT...

Extraits...

QUALITÉS

CONSUMMATION TRÈS INTÉRESSANTE

   70 km/h, sur l'habituel circuit de 100 km, l'Audi 80 GT n'a pas dépensé plus de 6,4 l, ce qui est, on en conviendra, un résultat plutôt stupéfiant.

MOTEUR PUISSANT ET SOUPLE

Les chiffres expriment assez mal la puissance des reprises de l'Audi 80 GT entre 80 et 120 km/h, où la puissance disponible est vraiment étonnante.

TENUE DE ROUTE TRÈS SÛRE

On peut dire que l'ensemble se comporte avec la plus grande aisance, aussi bien dans les grandes courbes que dans les virages serrés.

DÉFAUTS

FREINAGE    AMÉLIORER

La pédale de frein est plutôt élastique, ce qui donne l'impression d'une assistance insuffisante.

QUELQUES RÉACTIONS DE SUSPENSION

La 80 GT présente une allergie marquée aux petites ondulations. Sur un tel revêtement, la voiture est sujette à des trépidations.

VITESSE DE POINTE DÉCEVANTE

Malgré des conditions plutôt favorables, nous n'avons pu dépasser 169,7 km/h dans le meilleur des cas, ce qui nous a quelque peu d   us.



À l'arrière, l'accessibilité est plus difficile et l'espace proposé beaucoup moins important.



La place disponible est intéressante et l'accessibilité très facile à l'avant, grâce aux deux larges portières. Notez la sellerie spécifique pied-de-poule.

“Audi continue à afficher une vocation sportive un peu héritée de NSU, et la sortie d'un modèle grand tourisme réjouira le cœur de bien des automobilistes.”

Extraits...

“La boîte est bien échelonnée malgré un léger trou entre la 2^e et la 3^e. Cette 3^e monte à plus de 140 km/h. Le levier central a fait de sensibles progrès en précision de sélection.”

“Le moteur modifié de l'Audi 80 GT apporte, à défaut d'une vitesse de pointe extraordinaire, une grande souplesse et des reprises à régime moyen vraiment très agréables, ce qui est sans doute là l'essentiel.”

“Sur les routes déformées, le train arrière manifeste parfois une certaine indépendance sans que cela parvienne à inquiéter le conducteur.”

“L'équipement n'est pas aussi complet que l'on serait en droit de l'exiger sur une voiture de ce prix. En effet, la console centrale ne comporte qu'une montre entourée de deux cadrans vides prévus pour un manomètre de pression d'huile et un voltmètre, réservés à la version rallye encore plus coûteuse.”



Vu d'aujourd'hui

Le petit Poucet Audi, qui a grandi dans l'ombre du géant Volkswagen, est devenu une marque premium de premier rang, tant en Europe qu'à l'échelon mondial. Une progression que le constructeur doit en grande partie à l'ex-boss Ferdinand Piëch, un ingénieur de génie qui a été l'un des artisans du système Quattro – qui fête ses 35 ans cette année. Désormais, la gamme Audi comporte de nombreux modèles sportifs badgés S et RS, dont le plus puissant développe, du haut de son V8 4.0 biturbo, pas moins de 560 ch !

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!**

Maurice Theillier nous parle de sa **RENAULT CLIO IV GT 1.2 TCe 120 EDC**

Achetée en décembre 2013

4500 km parcourus



“La boîte robotisée EDC6 fonctionne très bien mais je la trouve un peu moins fluide que la boîte Proactive de ma Clio II.”

“Ma Clio GT m’a été livrée à la date prévue, elle remplace mon ancienne Clio II RXT 1.6 à boîte auto Proactive. Avec sa boîte robotisée, ma nouvelle Clio a évidemment de meilleures accélérations que ma précédente Renault, mais les changements de rapports sont moins doux. Elle est aussi plus silencieuse! Elle me donne entière satisfaction même si je constate des grincements au niveau de la suspension arrière. Je note toutefois quelques détails agaçants sur ce modèle: l’absence de thermomètre de température d’eau et, surtout, les essuie-glaces à capteur qui fonctionnent quand il ne pleut pas et ne fonctionnent pas quand il pleut: le mieux est l’ennemi du bien! Il n’est pas possible, sur cette Clio GT, de court-circuiter le capteur de pluie et d’obtenir manuellement une intermittence à quatre vitesses, comme le proposait pourtant ma Clio II. Dommage! Depuis un an, la Clio IV est disponible en finition Intens avec la mécanique de la GT: si c’était à refaire, c’est ce modèle que je choisirais, voire la finition Initiale Paris, plutôt que la GT.”

Sa ligne de vie

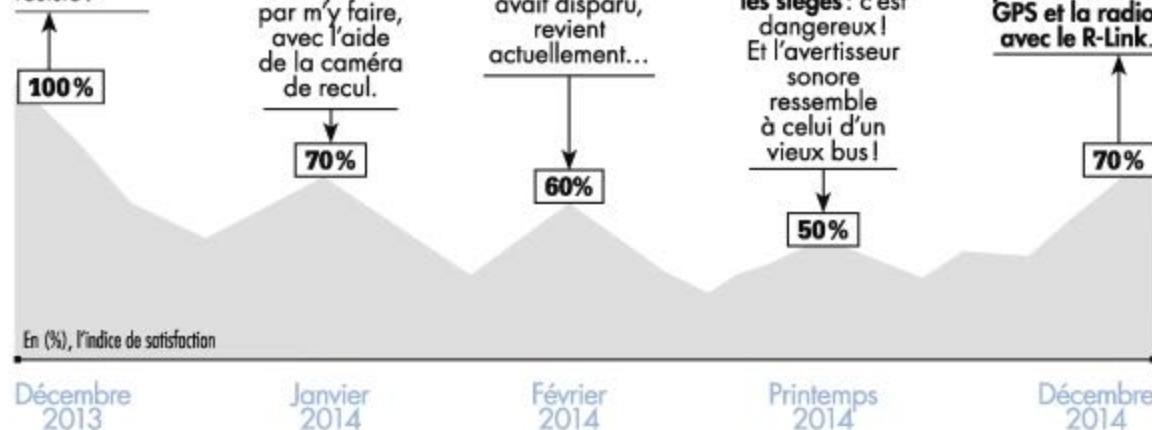
Le lendemain de la livraison, je reçois une barrière de parking dans le pare-brise: il a parfaitement résisté!

J’ai du mal à m’habituer à la mauvaise visibilité arrière mais je finis par m’y faire, avec l’aide de la caméra de recul.

La suspension arrière grince à froid sur les ralentisseurs. Ce défaut, qui avait disparu, revient actuellement...

L’interrupteur du régulateur/limiteur de vitesse est très mal placé entre les sièges: c’est dangereux! Et l’avertisseur sonore ressemble à celui d’un vieux bus!

Je reçois un courrier de Renault pour un rappel concernant des perturbations possibles sur le GPS et la radio avec le R-Link.



aj L'avis de Brice Perrin



L'expérience de Maurice résume l'évolution de l'automobile: des voitures plus sûres, silencieuses et performantes, mais une profusion d'électronique qui peut se rendre aussi bien indispensable... que nuisible pour l'agrément d'utilisation. Dans tous les cas, cette finition GT ne manque pas de charme!

Patrick Klein nous parle de sa **TOYOTA iQ 1.0 VVT 68 ch**

Achetée d'occasion en avril 2011 (de 2009, à 10 000 km)
23 000 km parcourus



"Toujours aucun souci, si ce n'est le joint d'encadrement de vitre avant gauche qui a tendance à se dessécher puis à se pincer. J'en suis au troisième changement (pris en charge par Toyota). Cette voiture fait de courtes distances (6 km) en zone urbaine. Elle tourne comme une horloge, voit le concessionnaire une fois par an pour la révision (entre 120 et 170 €). Une faiblesse des vérins de hayon s'annonce et le prix des pièces est digne d'une grande: 300 €!"

Coup de gueule

"Un lecteur se plaignait il y a peu de la direction assistée de sa Citroën C4 VTS. J'ai la même panne sur la mienne! Compte tenu du prix de la réparation de ce que j'assimile à un défaut de fabrication, je roule sans assistance..."
Serge Imhoff



ÇA VOUS EST ARRIVÉ... EN VOLKSWAGEN

"Je suis l'heureux possesseur d'une Volkswagen Golf VII GTI. Sauf que le couplage du régulateur de vitesse (très agréable sur autoroute) avec le régulateur de distance est une aberration! Il arrive que mon véhicule freine lors d'un dépassement car je n'ai pas déboîté suffisamment à l'avance! Ce coup de frein peut occasionner un ralentissement inopiné du véhicule qui me suit, qui me voit freiner alors que je m'apprête à doubler. Le fait de ne pouvoir désolidariser les régulateurs de vitesse et de distance me semble une grave erreur. Ceci mis à part, cette Golf reste très sympa!"

Daniel Sollier

Jean-Claude Gay nous parle de son **BMW X3 30d BVA EXCELLIS**

Acheté neuf le 2 novembre 2011
49 000 km parcourus

"Dernière sortie: Pau-Cadix réalisé en dix jours, 2 990 km à 75,6 km/h de moyenne sur autoroutes, routes, villes et chemins pour 6,5 l/100 km. Toujours aucune panne, la batterie est d'origine, les pneus aussi (mais j'ai deux trains de roues, hiver et été), les balais d'essuie-glaces également, et la peinture reste parfaite. La dernière révision annuelle m'a coûté 373 €. Raisonnable. En revanche, la mise à jour du GPS a été facturée 250 € et là, je trouve que c'est exagéré!"



Vos problèmes, nos solutions

Par Thierry Emptas et Georges Dartois

Mon acheteur s'est fait flashé

La personne à qui j'ai vendu ma voiture a été flashée avant d'avoir fait le changement de carte grise et c'est moi qui ai reçu le PV. Que dois-je faire?

Baptiste Thomas, e-mail

Désignez votre acheteur comme étant le conducteur, en joignant le certificat de vente et, si vous l'avez conservée, la photocopie de la carte grise barrée.

Pneus de marques différentes

Puis-je monter des pneus de marques différentes à l'avant et à l'arrière de ma voiture?

Flavien Boers, e-mail

Oui. Si vous n'avez que deux pneus à changer, rien ne vous oblige à monter des pneus de la même marque que ceux que vous gardez. En revanche, vous devez respecter les dimensions homologuées pour votre véhicule.

Récupérer des points, à quel prix?

Est-ce que le prix d'un stage de récupération de points est fixé par l'État? Est-il identique partout en France?

Miguel Agostino, e-mail

Non, le prix de ces stages est libre et peut varier énormément. À vous de faire jouer la concurrence, sachant que vous n'êtes pas obligé de le faire dans votre département.

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

PICASSO BVA : DIESEL OU ESSENCE

Je voudrais changer de voiture (je possède actuellement un Citroën C4 Picasso HDi 138 ch) et aimerais repartir avec le nouveau C4 Picasso. J'hésite entre le BlueHDi 150 ch et le THP 165 ch. Je parcours environ 15 000 km par an. Que me conseillez-vous ?

Jérôme, e-mail

Environ 3 000 € séparent les deux modèles. Un écart suffisant pour justifier l'achat de la version THP 165 ch. Attention toutefois à la consommation, vantée à 5,9 l/100 km par Citroën mais sans doute bien supérieure en conditions réelles. Sachez que le seuil de rentabilité du diesel est estimé à plus de 65 000 km, de quoi passer quatre années sans perdre d'argent et avec un agrément de conduite supérieur.



C. MARTIN

Citroën C4 Picasso

QUE VAUT LA CAMPUS ?

Je viens d'acheter une Renault Clio Campus Authentique 1.2 16V 60 ch GPL d'occasion. Je voudrais connaître votre avis et savoir si vous l'avez testée (volume du coffre et consommation réelle).

Pierre Charle, e-mail

Nous n'avons pas publié d'essai sur ce modèle, et nos dernières mesures datent de 2005. À l'époque, nous avions mesuré 9,1 l/100 km en moyenne et le 1 000 m était réalisé en 38,5 s. Comme vous pouvez le noter, ce modèle manque cruellement de nerf mais il reste confortable et particulièrement économe à l'usage. Quant au coffre, il permet d'accueillir 281 dm³ de bagages.

QUELS MOTEURS ESSENCE SUR LA VW PASSAT ?

Avez-vous des informations concernant les futurs moteurs essence de la nouvelle Passat ? Connaissez-vous ceux qui seront disponibles en 4Motion ou en boîte DSG ?

Vous trouverez en page 59 de ce numéro l'ensemble des tarifs de la gamme Passat. Les moteurs essence ne sont pas majoritaires. Outre le 1.4 TSI 150 ch, disponible en versions BVM et DSG7, on trouve, en entrée de gamme, le 1.4 TSI 125 proposé uniquement en finition Trendline (26 700 €). Ni l'un ni l'autre ne seront proposés avec la transmission intégrale 4Motion.



L. BARENSCHÉE

Volkswagen Passat



Renault Clio

À ne pas manquer

POIDS LOURDS, POIDS PLUME !

Dans votre comparatif du n°924, vous indiquez un poids de 1 700 kg pour la Ford Mondeo TDCI 150. En fait, elle pèse 1 578 kg avec un conducteur de 75 kg. Son poids est donc assez proche de celui de la VW Passat.

Jean Auchère, e-mail

Vous faites référence au poids annoncé par le constructeur, hors équipements supplémentaires. Les 1 700 kg correspondent au modèle que nous avons eu entre les mains, pesé sur notre balance à Montlhéry – comme la Passat d'ailleurs. Il y a donc une différence d'environ 200 kg entre les deux modèles.

Ford Mondeo



J. PEYROU

PROBLÈMES CORRIGÉS CHEZ VOLKSWAGEN

Les problèmes évoqués dans votre n°922, à savoir le dysfonctionnement du dispositif ACT de Volkswagen, imposant le remplacement des arbres à cames et des galets et le problème avec la boîte DSG ont-ils été résolus ou sont-ils toujours d'actualité sur les modèles en vente ?

Philippe Robey, e-mail

Selon le constructeur, les modèles concernés ont tous été rappelés et la panne n'est plus à craindre sur les modèles des trois marques équipés de cette technologie et actuellement en vente. Même remarque concernant la boîte DSG, dont le dysfonctionnement n'a concerné que les tout premiers modèles de Golf VII.



**LES 20 ET 21 MARS,
EXCLUSIVE DRIVE SUR
LE CIRCUIT BUGATTI
DU MANS**

En piste !

Quel endroit plus approprié que la piste du Mans pour deux journées consacrées à la passion automobile ? Pour la troisième année consécutive, Exclusive Drive propose une formule unique : venir rouler avec votre sportive, en emprunter une sur place ou encore réaliser un baptême musclé aux côtés d'un pilote. Vous pourrez admirer sur place de nombreuses (et très belles) autos présentées par leurs constructeurs.

www.exclusivedrive.fr

**DU 20 AU 22 MARS,
LE RALLYE DE PARIS CLASSIC ET GT**

Supercars en liberté

Après un départ donné à Paris et 500 km de petites routes, elles rejoindront le circuit de Dijon-Prenois en faisant des escales au château de Fontainebleau, à Magny-Cours et à Beaune : des dizaines d'anciennes (1950-1986) et de GT modernes participeront au Rallye de Paris, avec deux parcours de liaison différents. Ne ratez pas l'exposition des participantes le vendredi matin, sur le port des Champs-Élysées !

www.rallystory.com



**DU 12 MARS AU 15 JUIN, EXPOSITION
TU NAIS, TUNING, TU MEURS**

Le tuning au musée

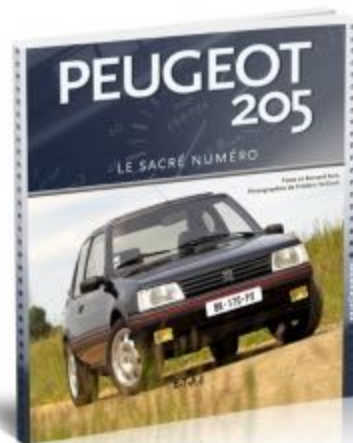
Pendant plus de trois mois, le musée d'Art et d'Industrie de Saint-Étienne présente une exposition aussi soignée qu'originale sur la rencontre entre tuning, art et design. L'occasion de se pencher sur les différentes formes de la personnalisation automobile, d'autant que des animations, des ateliers pour enfants et des projections enrichissent l'exposition statique. L'entrée s'affiche à 12 €.

www.musee-art-industrie.saint-etienne.fr



Exposition, atelier, projection : le musée d'Art et d'Industrie de Saint-Étienne rend hommage au tuning.

**Focus
aj**



BIBLIO

Un sacré livre !

Des textes passionnés, de nombreuses photos réalisées avec soin par Frédéric Veillard et des modèles magnifiquement préservés malgré les années et les kilomètres : cet ouvrage est un très bel hommage à la citadine Peugeot emblématique des années 80 et comblera sans failir les amateurs du modèle. **Peugeot 205, le sacré numéro**, par Bernard Sara, éd. ETAI, 128 p., 29,90 €.

L. VILLARON



L'OPTION CLASSIQUE

Renault Mégane

Remise au goût du jour par deux fois au cours des six dernières années, la compacte française reste une valeur sûre. Tenue de route exemplaire, équipements à la page, la Mégane séduit aussi avec son performant 1.2 TCe essence presque 2000 € (!) moins cher que le diesel dCi 110 ch.



L'OPTION TENDANCE

Audi A1 Sportback

Moins m'as-tu-vu que ses rivales et très pratique avec ses cinq portes, l'A1 Sportback est un concentré du savoir-faire Audi. Présentation léchée, équipement de pointe, la citadine aux anneaux régale aussi à la conduite, en particulier avec le pétillant 1.4 TFSI essence de 125 ch.

L'OPTION DÉCALÉE

Kia Soul

Timides s'abstenir : impossible de passer inaperçu au volant du cube à roulettes coréen. Dans ce nouvel opus, Kia a amélioré confort et espace à bord, et a agrandi le coffre. Pour coller à l'esprit cool du Soul, mieux vaut privilégier la boîte automatique avec le diesel, plus convaincant que l'essence. Mais le malus fait mal.



Avec Par Pierre Lefebvre 23 000 €, OSEZ...



L'OPTION SPORTIVE

Abarth 595 Turismo

Ce n'est pas une Fiat mais une Abarth. Cette subtilité prend tout son sens lorsque l'on s'installe au volant de la 595 Turismo. Nerveux et mélodieux, le 1.4 turbo de 160 ch logé sous le court capot transforme ce pot de yaourt des temps modernes en pot de piment que l'on peut aussi, grâce à la personnalisation, décorer à sa guise.

EN RÉSUMÉ

	CONDUITE / DIMENS. / TECHNIQUE / BUDGET
Prix (à partir de)	
Bonus/malus	
Conso. moyenne	
Puissance maxi	
Couple maxi	
Type moteur	
L/l/h/empattement	
Coffre	
1 000 m d. a.	
90-130 km/h en 4 ^e	

Classique	Tendance	Décalée	Sportive
RENAULT MÉGANE ZEN ENERGY TCe 130 ch	AUDI A1 SPORTBACK 1.4 TFSI 125 AMBITION	KIA SOUL 1.6 CRDI 128 ch BVA6 L	ABARTH 595 TURISMO BVM
23 100 €	23 200 €	23 000 €	22 200 €
0 €	0 €	malus 2 200 €	malus 1 600 €
7,6 l/100 km	4,9 l/100 km*	7,8 l/100 km	7,8 l/100 km
130 ch à 5 500 tr/mn	125 ch à 5 000 tr/mn	128 ch à 4 000 tr/mn	160 ch à 5 500 tr/mn
205 Nm à 2 000 tr/mn	200 Nm à 1 400 tr/mn	260 Nm à 1 900 tr/mn	230 Nm à 3 000 tr/mn
4 cyl., turbo essence	4 cyl., turbo essence	4 cyl., turbo diesel	4 cyl., turbo essence
4,30 / 1,81 / 1,47 / 2,64 m	3,97 / 1,75 / 1,42 / 2,47 m	4,14 / 1,80 / 1,59 / 2,57 m	3,66 / 1,63 / 1,49 / 2,30 m
372 dm ³	270 dm ³	354 dm ³	185 dm ³
31,6 s	NC	34,4 s	29,1 s
10,2 s	NC	12,8 s (en Drive)	6,7 s

*Donnée constructeur

IN



Les diamants
sont (presque)
éternels

Depuis le début de l'année, Mitsubishi porte à 5 ans ou 100 000 km la garantie de sa gamme. Mieux, en cas de revente, la garantie est cessible et profitera donc au nouveau propriétaire.

OUT

Un plip
pour un flop

Le double de clé-télécommande en option à 60 € et ce quelle que soit la finition : c'est gonflé. C'est pourtant ce qu'ose réclamer la marque DS pour l'achat d'une DS 3, une voiture qui n'est déjà pas donnée. On croit rêver !



P. LEGROS

Et pourquoi pas l'essence ?

MERCEDES GLA



YANN LEFEBVRE

	ESSENCE 250 4Matic	DIESEL 220 CDI 4Matic
Prix (à partir de)	40 450 €	41 550 €
Conso. moyenne	8,5 l/100 km	6,8 l/100 km
Bonus/malus	malus 1 600 €	0 € ou 150 € malus*
Puissance maxi	211 ch à 5 500 tr/mn	170 ch à 3 400 tr/mn
Couple maxi	350 Nm à 1 200 tr/mn	350 Nm à 1 400 tr/mn
Type moteur	4 cyl. en ligne, turbo	4 cyl. en ligne, turbo
0 à 100 km/h	7,2 s	9 s
90/130 km/h en D	6,2 s	8,2 s

*Selon taille des roues

La plupart des GLA vendus le sont en 2 roues motrices. Mais pour ceux qui doivent circuler une bonne partie de l'année sur chaussées glissantes (avec les pneus adéquats), Mercedes le propose également avec la transmission intégrale 4Matic, au sein d'une gamme plus restreinte. Ainsi, en essence, seul le GLA 250 de 211 ch est disponible. Nettement plus performant et moins désagréable à l'oreille que le diesel 220 CDI de 170 ch, pas trop gourmand et moins cher à l'achat, il semble sur le papier le choix le plus judicieux. Mais son malus écologique a de quoi effrayer tandis que le diesel n'est impacté, lui, en fonction de la monte pneumatique choisie, que de 150 € au maximum.

VERDICT

À finition équivalente et en comptant le malus, le GLA essence ne coûte que 500 € de plus que le diesel. Une goutte d'eau au regard du prix demandé ! Autant y aller à fond avec le 250 4Matic, un choix plus judicieux pour ce crossover plaisir.

ÇA VIENT
DE SORTIR

L'application Hyundai VR+

Proposée en anglais, cette application ne vous sera d'aucun secours au quotidien avec votre Hyundai. Mais il n'est nul besoin de parler la langue de Shakespeare ni d'avoir une auto coréenne pour en profiter : vous embarquez à bord d'une i20 de WRC et, pendant la spéciale filmée, vous pouvez diriger votre regard où bon vous semble – l'immersion est encore renforcée si vous utilisez des lunettes 3D en carton (les kits sont faciles à trouver en tapant "cardboard" dans un moteur de recherche). Résultat : une application toute simple mais efficace et qui procure des moments étonnants !

Notre avis ★★★★★

Hyundai trouve ici un moyen sympathique de promouvoir son engagement en WRC. L'amusement dure 5 minutes mais l'application est agréable et bien conçue. On aimerait voir plus de spéciales, et un logiciel qui ne tourne pas que sur des smartphones de compétition !

PRIX	gratuit
DISPONIBILITÉ	iOS et Android
LANGUE	anglais
MISE À JOUR	janvier 2015

Le top 3 de la quinzaine

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

LES PLUS BEAUX MOTEURS

1 Ferrari 458 Speciale

Aucune pudeur pour le fantastique V8 de la berlinette Ferrari qui s'expose siglé et vêtu de rouge. Beau à regarder, et plus encore à écouter...



2 Lamborghini Huracán

Un très beau V10 accompagné de l'ordre d'allumage des cylindres. Combinaison gagnante !



WOLFANDO

3 Mercedes AMG GT

Un autographe sur le moteur : c'est une tradition chez AMG. Monté à la main, chaque V8 ou V12 porte la signature du mécanicien qui l'a fabriqué.



Quelle Peugeot 508 choisir ?

Par Pascal Richard Photos Yann Lefebvre

Restylage et nouveaux moteurs, la 508 a totalement revu sa copie en fin d'année dernière. Du coup, avant de choisir, une petite révision s'impose.

Apparue en 2011, la 508 s'est donc refait une beauté. Au programme, nouvelle calandre, nouvelles optiques, et la face a totalement été redessinée. Le résultat est plutôt réussi. Un salubre coup de jeune au moment où débarquent les nouvelles Ford Mondeo et Volkswagen Passat. À bord, les changements sont plus timides. Cela dit, on salue avec satisfaction l'arrivée d'un nouvel ensemble multimédia doté d'un grand écran tactile de 7 pouces.

Côté moteurs, il y a aussi du changement avec l'arrivée des nouveaux diesels BlueHDi (150 et 180 ch) ainsi qu'une nouvelle évolution du 1.6 THP qui, sous le capot de la 508, propose 165 ch. Toujours sur le plan mécanique, on note l'arrivée d'une nouvelle boîte de vitesses automatique à 6 rapports qui peut être associée aux moteurs THP 165 ch et BlueHDi 180 ch. Comme vous le voyez, les améliorations sont nombreuses et justifient largement que l'on se penche avec attention sur cette nouvelle gamme 508, avant d'en extraire la version la plus intéressante.

LA GAMME

	Moteurs/Prix	Access	Active	Allure	Féline	Bonus/ malus écologique
Diesel	1.6 e-HDi 115 ch	27 000 €	29 250 €	—	—	0 €
	1.6 e-HDi 115 ch ETG6	27 700 €	29 950 €	32 600 €	36 300 €	0 €
	2.0 HDi 140 ch	—	30 550 €	33 200 €	—	0 €
	2.0 BlueHDi 150 ch	—	31 750 €	34 400 €	38 100 €	0 €
	2.0 HDi 160 ch auto	—	—	35 200 €	38 900 €	malus, 250 €
	2.0 HDi 180 ch EAT6	—	—	36 700 €	40 400 €	0 €
	Hybrid4 200 ch	—	—	—	44 250 €	bonus, 2 000 €
Essence	1.6 VTi 120 ch BMP6	24 750 €	—	—	—	malus, 150 €
	1.6 THP 165 ch	—	29 250 €	31 900 €	—	0 €
	1.6 THP 165 ch EAT6	—	—	33 400 €	37 100 €	0 €

Pour la version break (SW) : ajoutez 1 200 € (Access et Active), 1 600 € (Allure) et 1 900 € (Féline).



Pas effrayé par le gabarit de la 508, le moteur BlueHDi de 150 ch propose un bel agrément d'utilisation.





LES MOTEURS

DIESEL

1.6 e-HDi 115 ch

Encore à la page sur la plan technique, ce moteur est un peu juste côté puissance. Les performances sont modestes mais la douceur est au rendez-vous.

2.0 HDi 140 ch

Avec ce bloc, la 508 coûte 1 200 € de moins qu'avec le BlueHDi 150 ch ! Un écart qui n'est pas négligeable et qui peut faire la différence si vous n'êtes pas un "mange-bitume" très vorace.

2.0 BlueHDi 150 ch

Ce moteur revendique un très bon bilan écologique qui n'altère en rien sa bonne santé ! L'agrément de conduite est au-dessus de la moyenne. Un constat qui s'applique aussi à la consommation.

2.0 HDi 160 ch

Uniquement associée à l'ancienne boîte automatique, cette mécanique n'est pas déplaisante. Son "grand âge" se paie par un petit malus écologique de 250 €.

2.0 BlueHDi 180 ch

Cette motorisation permet à la 508 de venir taquiner les berlines les plus prestigieuses du segment (Audi A4, BMW Série 3, Mercedes Classe C) sans avoir à rougir de ses prestations.

HYbrid4 200 ch

Cette version utilise une motorisation diesel 2 l développant 163 ch associée à un moteur électrique d'une puissance de 37 ch, ce dernier entraînant les roues arrière. Résultat : quelque 200 ch disponibles et 4 roues motrices lorsque le moteur électrique s'enclenche.

ESSENCE

1.6 VTi 120 ch

Ce moteur n'est pas tout à fait à sa place ici. À réserver à de petits parcours.

1.6 THP 165 ch

Beaucoup de douceur pour ce bloc qui affiche une puissance respectable. Très souple, il propose un réel agrément de conduite sans abuser de la boisson !

LES TRANSMISSIONS

MANUELLE

Toutes les 508 reçoivent une boîte de vitesses manuelle à 6 rapports. Cette dernière propose une commande douce et précise. L'étagement est correct, mais le dernier rapport est taillé pour l'autoroute.

AUTOMATIQUE

La boîte robotisée BMP6 est réservée au moteur 1.6 VTi, alors que l'ETG6 (700 €),

version modernisée de la BMP6, s'adresse aux 1.6 e-HDi 115 ch et HYbrid4. Ces deux transmissions imposent une conduite coulée. On trouve également deux "vraies" boîtes automatiques à 6 rapports. La plus ancienne est destinée aux moteurs HDi 160 ch tandis que le BlueHDi 180 ch et le 1.6 THP 165 ch ont droit à une nouvelle boîte très douce qui se marie bien avec la 508.

Dimensions (Longueur / largeur / hauteur / empattement) : 4,83/1,83/1,46/2,82 m

	1.6 e-HDi 115 ch	2.0 HDi 140 ch*	2.0 BlueHDi 150 ch	2.0 HDi 160 ch*	2.0 BlueHDi 180 ch	HYbrid4 200 ch*
MOTEURS DIESEL						
Puissance maxi (ch à tr/min)	115 à 3 600	140 à 4 000	150 à 4 000	160 à 3 750	180 à 3 750	163 (diesel) + 37 (élec.)
Couple maxi (Nm à tr/min)	240 à 1 500**	320 à 2 000	370 à 2 000	340 à 2 000	400 à 2 000	300 (diesel) + 200 (élec.)
Performances						
Vitesse maxi (km/h)*	184 ⁽¹⁾	210	208	225	209	210
Accélération 0-100 km/h (s)	14,9 ⁽¹⁾	9,8	9,5	9,2	9,4	8,6
Reprise 90-130 km/h en 4 ^e (s)	13,8 en D ⁽¹⁾	NC	9	NC	8,5 (en D)	NC
Budget						
Consommation moyenne (l/100 km)	6,4 ⁽¹⁾	4,6	5,8	5,4	7	3,3
MOTEURS ESSENCE						
	1.6 VTi 120 ch*			1.6 THP 165 ch		
Puissance maxi (ch à tr/min)	120 à 6 000			165 à 6 000		
Couple maxi (Nm à tr/min)	160 à 4 250			240 à 1 400		
Performances						
Vitesse maxi (km/h)*	203			212		
Accélération 0-100 km/h (s)	11,5			9,1		
Reprise 90-130 km/h en 4 ^e (s)	NC			8,2 (en D)		
Budget						
Consommation moyenne (l/100 km)	5,8			7,7		

*Données constructeur. ** 270 Nm à 1 750 tr/mn pour la version ETG6. (1) Mesures effectuées avec une version break.

Plutôt réussie, la nouvelle face avant de la 508 cache des mécaniques elles aussi nouvelles... et réussies !

La meilleure version 2.0 BlueHDi 150 ch

Victoire logique de ce diesel dernière génération. Sobre et plaisant à l'usage, il est ici parfaitement à son aise. L'agrément de conduite est au rendez-vous, et ce quel que soit le type de terrain. Côté essence, le 1.6 THP 165 ch est tentant, d'ailleurs si vous roulez peu (autour de 10 000 km/an) ce choix est tout à fait défendable. La boîte auto (1 500 €), non disponible sur le diesel, est une option à considérer sur l'essence.

Taillée pour la route, la grande Peugeot soigne le confort. Côté habitabilité, elle se montre plutôt généreuse tant à l'avant qu'à l'arrière.



LES FINITIONS

Access

En entrée de gamme, la 508 dispose d'une panoplie d'équipements assez complète comprenant: la climatisation, l'aide au démarrage en côte et un ensemble audio avec prise USB. Côté moteurs, on ne trouve que les e-HDi 115 ch et 1.6 VTi 120 ch.

Active

Ici, la 508 ajoute: l'aide au stationnement arrière, les jantes alliage, le déclenchement automatique des phares et des essuie-glaces et l'écran tactile multifonction. Côté moteurs, le 1.6 VTi est remplacé par le 1.6 THP 165 ch, tandis qu'en diesel, les 2.0 HDi 140 ch et 2.0 BlueHdi 150 ch entrent en scène. La finition Active est facturée 2 250 € de plus que l'Access.

Allure

Pour passer d'Active à Allure, il faut faire un effort de 2 650 €, c'est beaucoup. Heureusement, la dotation d'équipements fait elle aussi un bond en avant avec l'arrivée de l'ouverture des portes et du démarrage sans clé, de l'affiche tête haute, du système de navigation, de la sellerie mixte cuir/tissu et du toit en verre panoramique (uniquement sur le break).

Féline

Facturée 3 700 € de plus que l'Allure, l'exécution Féline apporte: la sellerie cuir, les sièges chauffants à réglages électriques, l'aide au stationnement avant, la surveillance des angles morts... C'est bien, mais on flirte de près avec les 40 000 €!

LES ÉQUIPEMENTS

Équipements communs à toutes les versions

6 airbags, accoudoir central AV, aide au démarrage en côte, autoradio avec lecteur de CD-mp3, banquette arrière fractionnable, climatisation manuelle, régulateur-limiteur de vitesse, rétroviseurs électriques et dégivrants, siège conducteur réglable en hauteur, vitres AV/AR électriques, volant ajustable en hauteur/profondeur.

Équipements/Options	Access	Active	Allure	Féline
Aide au stationnement AR/caméra de recul	360 €/non	série/350 €	série/350 €	série/série
Climatisation automatique	—	série	série	série
Déclenchement automatique des phares et des essuie-glaces	310 €	série	série	série
Ouverture des portes et démarrage sans clé	—	—	série	série
Roue de secours temporaire	120 €	120 €	120 €	120 € ⁽¹⁾
Sièges AV à réglages électriques et chauffants	—	—	510 €	série

⁽¹⁾ Indisponible sur HYbrid4

LES PRINCIPALES OPTIONS

Pack Style (690 €)

Réservé à la finition Active, ce pack apporte une petite touche chic à votre 508 grâce à la présence de jantes alliage de 17 pouces (contre 16 pouces pour la monte d'origine) et de joncs chromés au niveau des vitres et de la calandre. Vient s'ajouter à cela une roue de secours munie d'une jante de 16 pouces en tôle (de type provisoire sur la version 2.0 BlueHdi 150 ch). Un peu plus d'élégance certes, mais au prix fort!

Déconseillé par L'Auto-Journal

Affichage tête haute (410 €)

Bien plus lisible que par le passé, l'affichage tête haute proposé par Peugeot est aujourd'hui nettement plus convaincant. Du coup, cette option deviendrait presque recommandable! Elle l'est d'autant plus si vous optez pour le GPS car, dans ce cas, son prix passe de 410 à 300 €.

Conseillé par L'Auto-Journal (surtout associé au GPS)

Ecran tactile (de 700 à 1 200 €)

Longtemps à la traîne côté multimédia, Peugeot est en passe de refaire une bonne partie de son retard dans ce domaine. Ainsi la 508 adopte, de série à partir de la finition Active (en option, 700 € sur Access), un écran tactile de 7 pouces qui permet de gérer la radio, la connexion Bluetooth et la climatisation. Cet écran sert également de "support" au système de navigation (option sur Active, 900 € + 300 € si vous ajoutez l'affichage tête haute).

Conseillé par L'Auto-Journal



La présentation intérieure est sérieuse et, surtout, la qualité de finition est au rendez-vous.

La meilleure finition ALLURE

Victoire de la finition Allure. Cette dernière implique certes une solide mise de fonds mais, en retour, elle propose un équipement de série très complet et une présentation soignée. Plus abordable, l'exécution Active mérite réflexion et fera très bien l'affaire si vous êtes prêt à faire quelques concessions d'équipements high-tech ou de présentation. Dans ces deux domaines, la finition Féline est la mieux dotée mais son prix de vente est un tantinet décourageant. Enfin, la version Access voit son intérêt limité à cause des motorisations auxquelles elle peut être associée.



Le nouvel écran tactile (de série à partir de la finition Active) remplace avantageusement l'ancien système multimédia.

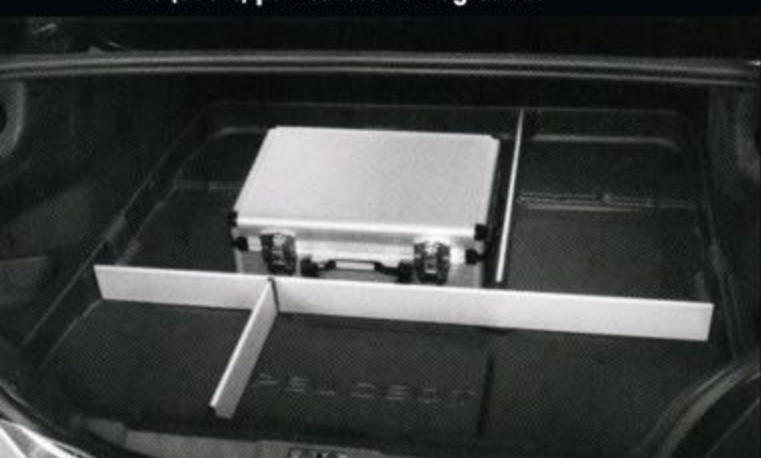


La 508 est une excellente routière douée pour la vie de famille et les voyages au long cours.



PATRICK CURTET

En version break, la 508 peut recevoir un immense toit en verre (690 €) particulièrement agréable.



Le système de compartimentage du coffre (99,90 € en accessoire) évite aux petits objets de se "balader".



Toit en verre panoramique (690 €)

Si la 508 berline doit se satisfaire d'un simple toit ouvrant en verre facturé 900 € (non disponible sur la finition Access), le break SW a, lui, droit à un toit en verre panoramique protégé par un vélum à commande électrique. Ce toit, raisonnable sur le plan financier, apporte beaucoup en qualité de vie à bord.

Conseillé par L'Auto-Journal

Accessoires

Comme tous les constructeurs, Peugeot propose une large gamme d'accessoires dont vous trouverez le détail sur le site: accessoires-peugeot.fr. Parmi les choix proposés, on retiendra particulièrement le système de compartimentage du coffre (99,90 € sur la berline et 89,29 € sur le break), ou encore un film transparent qui permet de protéger les boucliers et le seuil de chargement (de 20 à 39 €).

LES TEINTES

Opaque
(gratuite)



Blanc Banquise

Métallisées et nacrées
(630 €)



Gris Aluminium



Gris Haria



Noir Perla Nera



Gris Artense



Gris Shark



Bleu Bourrasque



Brun Guaranja



Blanc Nacré
(860 €)

LES JANTES



Enjoliveurs de série
sur la finition Access.



Jantes alliage en option
sur Access (680 €).



Jantes alliage
de série sur Active.



Jantes alliage
de série sur Allure.



Jantes alliage
de série sur Féline.



Jantes alliage
en option sur
Active (590 €).



Jantes alliage
en option sur Allure
et Féline (490 €).



Jantes alliage
en option sur Allure
et Féline (490 €).

NOTRE CHOIX

2.0 BlueHdi 150 ch ALLURE

(34 400 € HORS OPTIONS)
Bonus/malus écologique 0 €

Revigorée par un restylage réussi et l'arrivée des nouveaux diesels, la 508 est bien armée pour affronter la concurrence des nouvelles Volkswagen Passat et autre Ford Mondeo. Toujours au top

en matière de confort, elle est dans le coup sur le plan dynamique. Quant au nouveau moteur BlueHdi 150 ch, il fait preuve de tonus face au chronomètre et son appétit est modéré.

Retrouvez l'essai dans L'AJ n° 924

Cette 2^e génération de Fabia progresse partout. Néanmoins, avant le restylage de 2010, il subsiste des imperfections de finition et de fiabilité. Depuis, elle affiche une qualité appréciable.

LES INFOS CLÉS

Essence : à partir de 4 500 €

Diesel : à partir de 4 500 €

Version : ancienne (2^e génération)

Commercialisation : de 2007 à 2014

Restylage : 2010

Carrosserie : 4 portes/break (Combi)

Modèles en circulation : 61 100

Proposée en carrosserie 5 portes et break, cette 2^e génération de Fabia offre, depuis 2010, une bonne qualité de réalisation.

Skoda Fabia



RAPPELS

ALIMENTATION EN CARBURANT (novembre 2014)

Risque de fuite de carburant sur les Fabia 1.2 TDI construites de 2010 à 2014. En effet, le couvercle du filtre peut parfois se fissurer et laisser échapper du carburant.

AIDE AU STATIONNEMENT (mai 2009)

Sur les Fabia produites de juin 2007 à avril 2008, des dysfonctionnements des radars de recul ont été relevés ; une mise à jour du logiciel s'avère nécessaire.

BATTERIE (janvier 2008)

Décharge de la batterie due à une erreur occasionnée par le système de pré-équipement téléphonique sur les modèles de 2006 à 2008.

1 Moteurs essence

Irrégularité de fonctionnement, à-coups, voyant allumé pour le 1.2 imposant une mise à jour du boîtier de gestion moteur. Sur le 1.4, allumage du témoin de pollution nécessitant une reprogrammation ou le remplacement de la sonde lambda. Des cas d'usure prématurée de la distribution sur les moteurs 1.4 TSI et, plus rarement, sur les 1.2 TSI. Le phénomène se manifeste par des bruits de distribution et, au pire, par une surchauffe.

2 Moteurs diesel

Exclusivement sur le 1.4 TDI : manque de puissance en raison d'un défaut du

tuyau d'alimentation en air du turbocompresseur. Allumage continu du témoin de préchauffage obligeant au remplacement du boîtier. Fragilité des turbos sur les 1.2 et 1.4 TDI. Risque d'encrassement du turbo et de la vanne EGR sur les modèles qui circulent en ville.

3 Boîte de vitesses

Faiblesse du synchroniseur de 3^e/4^e rendant difficile le passage de ces rapports. Un mauvais montage du disque d'embrayage en usine peut aussi parfois poser problème lors du passage des vitesses. Bruits de fonctionnement de la boîte à double embrayage DSG7.



YANN LEFEBVRE

Pas de quoi pavoiser en termes de qualité des matériaux, mais l'ensemble bénéficie tout de même d'une bonne qualité d'assemblage.

4 Train avant

Craquements et/ou vibrations lors des braquages. En cause, les coupelles des amortisseurs ou les silentblochs de triangle de suspension.

5 ABS

Dysfonctionnement du système antiblocage ABS, avec allumage du témoin. Impose une mise à jour du logiciel en atelier.

6 Électronique

Allumage intempestif du voyant d'airbag. Combiné d'instruments défectueux avec un affichage de l'ordinateur de bord inopérant. Défaut d'affichage de l'écran de la radio.

7 Climatisation/chauffage

Jusqu'à fin 2007, le compresseur de climatisation peut s'avérer bruyant, ainsi que le ventilateur de chauffage.

8 Carrosserie

Sur les tout premiers modèles fabriqués, impossibilité de fermer les portes en raison de serrures défectueuses. Les modèles de la première année de commercialisation (2007) sont touchés par des risques de fuites au niveau du toit ouvrant. Présence régulière sur certains modèles de condensation dans les feux avant et arrière. Pas de solution proposée de façon systématique.

LA GAMME

Modèles	Puissance moteur (ch)	Dates de vente	Conso. moy (l/100 km)	Notre avis	La cote de L'AJ*	Verdict
1.2	60/70	de 05/10 à 11/14	5,9	C'est le seul bloc à avoir fait toute sa carrière sur la Fabia, mais il est sans intérêt.	à partir de 6 000 €	★★
1.2 TSI	85	de 05/10 à 11/14	5,2	L'injection directe apporte un véritable plus en termes d'agrément, surtout en ville.	à partir de 7 000 €	★★★★
1.2 TSI	105	de 05/10 à 11/14	5,5	Ce moteur puissant est très agréable, mais il se montre aussi très gourmand.	à partir de 9 100 €	★★★★
1.4 16V	85	de 05/07 à 05/10	5,7	Une motorisation d'ancienne génération qui ne démerite pas et se montre agréable à l'usage.	à partir de 4 400 €	★★★
1.6 16V	105	de 05/07 à 05/10	6	Vraiment rare en occasion, ce bloc mérite pourtant qu'on s'y intéresse.	à partir de 5 200 €	★★★★
1.2 TDI	75	de 11/10 à 11/14	3,5	Un petit 3 cylindres peu adapté à la route et qui ne se justifie qu'en ville, et encore...	à partir de 7 600 €	★★
1.4 TDI	70/80	de 05/07 à 05/10	4	Un bloc qui s'essouffle vite et qui manque de tonus pour être vraiment intéressant.	à partir de 4 700 €	★★
1.6 TDI	75	de 05/10 à 11/14	4,3	Malgré le surcroît de puissance, ce diesel reste poussif et peu volontaire.	à partir de 7 400 €	★★★
1.6 TDI	90	de 05/10 à 11/14	4,3	Sans être un foudre de guerre, ce moteur permet de sortir facilement de la ville.	à partir de 8 500 €	★★★
1.6 TDI	105	de 05/10 à 11/14	4,3	Silencieux et sans vibration, ce diesel offre le meilleur compromis pour un usage polyvalent.	à partir de 9 000 €	★★★★
1.9 TDI	105	de 05/07 à 05/10	5,3	Le plus tonique des diesels est aussi le plus bruyant.	à partir de 5 200 €	★★★

*Retrouvez la cote détaillée en p. 115.

NOTRE CHOIX

1.2 TSI 85 ch
de 2011

(1^{er} prix prospecté: **7 990 €**)
(48 270 km)

Avec ce moteur essence, arrivé dans la gamme au moment du restylage de 2010, la Fabia devient une excellente citadine silencieuse et agréable à conduire. Elle peut même arpenter les routes sans avoir à rougir de ses prestations. Et pour ceux qui souhaitent de la place, sachez que ce moteur convient tout aussi bien à la version break.



LA TECHNIQUE

Moteur / Transmission

Puissance maxi	85 ch à 4 800 tr/mn
Couple maxi	160 Nm à 1 500 tr/mn
Type	4 cylindres en ligne, essence
Cylindrée / Puissance fiscale	1 197 cm ³ / 5 CV
Transmission	aux roues avant
Boîte / nombre de rapports	manuelle / 5

Dimensions / Poids

L/l/h / empattement	4 / 1,64 / 1,50 / 2,45 m
Poids / tractable freiné	1 125 kg / 1 000 kg

Châssis

Direction	à crémaillère, assistée
Diamètre de braquage	10,5 m
Suspensions AV / AR	type McPherson / essieu multibras
Freins AV / AR	disques ventilés / disques
Pneumatiques	195/55 R 15
Roue de secours	normale

LA CONDUITE

Performances

1 000 m départ arrêté	33,9 s
90-130 km/h en 5 ^e / 4 ^e	19,2 / 13,9 s
Vitesse maxi	172 km/h
Freinage à 90 / 130 km/h	33 / 68 m

LA VIE À BORD

Habitabilité / Coffre

Longueur aux jambes AR	24 cm
Largeur aux coudes AV / AR	141 / 137 cm
Volume de coffre	336 dm ³

LE BUDGET

Assurance*: 750 €

Carte grise**: 166,50 €

Consommations

Moyenne	7,2 l/100 km
Ville / Route / Autoroute	7,6 / 6,7 / 7,4 l/100 km

Coût de l'entretien (tarifs en euros)

Amortisseurs AV	250	Kit de distribution	250
Amortisseurs AR	180	Embrayage	360
Disques AV	180	Catalyseur	350
Disques AR	120	Pneus (1 paire)	120
Plaquettes AV	90	Feu AV	220
Plaquettes AR	80	Feu AR	70
Filtre à air	30	Boudier AV	350
Filtre à huile	25	Boudier AR	200

■ 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	
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 SBK	6	0	19 000	
0.9 TwinAir 105 ch S/S Exclusive	6	0	19 900	
1.4 TB MultiAir 135 ch S/S SBK	7	0	20 750	
1.4 TB MultiAir 135 ch S/S Exclusive	7	0	21 650	
1.4 TB MultiAir 140 ch TCT S/S Exclusive	NC	0	23 400	
1.4 TB MultiAir 170 ch S/S Quadrif. Verde	9	250	23 450	
1.3 JTDm 85 ch S/S Distinctive	5	150	20 050	
1.3 JTDm 85 ch S/S SBK	5	0	20 750	
1.3 JTDm 85 ch S/S Exclusive	5	0	21 650	
1.6 JTDm 120 ch S/S Exclusive	6	0	22 750	

GIULIETTA

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

4C

1750 TBI 240 ch	14	2 200	51 900
-----------------	----	-------	--------

AUDI				
 Audi Premium Murat 105 bd Murat - Porte de St-Claud - 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 COD 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 €				
e-tron 204 ch Ambition	6	4 000	38 900	
e-tron 204 ch Ambition Luxe	6	4 000	43 950	
A3 BERLINE (4 PORTES)				
1.4 TFSI 125 ch Attraction	6	0	26 480	
1.4 TFSI COD 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 COD 150 ch Ambition	7	0	35 230	
1.8 TFSI 180 ch Ambition	10	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	30 080	
2.0 TDI 136 ch Attraction	7	0	32 120	
2.0 TDI 150 ch Attraction	7	0	32 120	
2.0 TDI 150 ch Quattro Attraction	7	0	34 620	
2.0 TDI 163 ch Attraction	9	0	34 560	
2.0 TDI 190 ch Clean Diesel Attraction	10	0	34 910	
3.0 TDI 204 ch Ambition	10	0	39 690	
Surcoût Ambition : Attraction + 2 300 €				
Surcoût S line : Ambition + 5 400 €				
Surcoût Ambition Luxe : Ambition + 7 650 €				
Surcoût boîte Multitronic : BMW + 2 000 €				
Surcoût S tronic : BMW + 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 COUPÉ				
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	
S5 333 ch	23	6 500	69 680	
RS5 4.2 FSI 450 ch	35	8 000	90 650	
2.0 TDI 190 ch Clean Diesel Attraction	9	250	39 430	
2.0 TDI 190 ch Clean Diesel Quattro Attraction	9	0	41 930	
2.0 TDI 190 ch Clean Diesel Quattro S tronic 7 At.	10	250	44 130	
3.0 V6 TDI 204 ch Ambition	14	0	45 390	
3.0 V6 TDI 245 ch quattro Ambition	14	1 600	51 360	
3.0 V6 TDI 245 ch quattro S tronic 7 Ambition	14	1 600	53 560	
Surcoût Ambition : Attraction + 3 200 €				
Surcoût S line : Ambition + 4 500 €				
Surcoût Ambition Luxe : Ambition + 6 750 €				
Surcoût Aus : Ambition Luxe + 2 350 €				
Surcoût boîte S tronic : BMW + 1 000 €				
A5 SPORTBACK				
1.8 TFSI 170 ch Attraction	9	250	35 060	
2.0 TFSI 225 ch Attraction	12	500	39 430	
2.0 TFSI 225 ch Quattro Attraction	12	500	41 930	
2.0 TFSI 225 ch Quattro S tronic 7 Attraction	13	2 200	44 130	
3.0 TFSI 272 ch Quattro S tronic 7 S line	18	4 000	56 110	
S5 333 ch	23	6 500	69 680	
2.0 TDI 150 ch Attraction	7	0	36 220	
2.0 TDI 190 ch Clean Diesel Attraction	9	0	38 730	
2.0 TDI 190 ch Clean Diesel Quattro Attraction	10	0	41 230	
2.0 TDI 190 ch Clean Diesel Quattro S tronic 7 At.	10	0	43 430	
3.0 V6 TDI 204 ch Ambition	11	0	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 + 7 800 €				
Surcoût Aus : Ambition Luxe + 2 800 €				
Surcoût boîte Multitronic : BMW + 2 100 €				
A5 CABRIOLET				
1.8 TFSI 170 ch Ambition	9	500	43 570	
2.0 TFSI 225 ch Ambition	12	500	47 940	
2.0 TFSI 225 ch Quattro multitrone Ambition	13	2 200	50 040	
3.0 TFSI 272 ch Quattro S tronic 7 Amb.	18	6 500	58 020	
S5 333 ch	23	6 500	74 050	
RS5 4.2 FSI 450 ch	35	8 000	98 780	
2.0 TDI 150 ch Ambition	7	0	44 730	
2.0 TDI 190 ch Clean diesel Ambition	9	0	47 230	
2.0 TDI 190 ch Clean diesel Quattro Ambition	10	500	49 730	
3.0 V6 TDI 245 ch Quattro S tronic 7 Amb.	15	1 600	58 170	
Surcoût Ambition Luxe : Ambition + 6 700 €				
Surcoût Aus : Ambition Luxe + 2 900 €				
Surcoût boîte S tronic : BMW + 2 100 €				
NOUVELLE A6				
1.8 TFSI 190 ch Ambition	10	250	41 300	
1.8 TFSI Ultra 190 ch Ambition S tronic 7	10	150	43 600	
2.0 TFSI 252 ch Ambition S tronic 7	15	250	48 000	
3.0 TFSI 333 ch Quattro S tronic 7 Ambition	22	2 200	56 800	
4.0 TFSI 420 ch Quattro S tronic 7 S6	31	8 000	90 300	
2.0 TDI Ultra 190 ch Ambition	7	0	39 900	
2.0 TDI Ultra 190 ch Ambition	10	0	42 200	
3.0 TDI 218 ch S tronic 7 Ambition	12	0	48 500	
3.0 TDI 272 ch Quattro S tronic 7 Ambition	16	150	54 700	
3.0 BTDI 320 ch Quattro Tiptronic 8 S line	21	2 200	63 900	
Surcoût S line : Ambition + 6 250 €				
Surcoût Ambition Luxe : S line + 950 €				
Surcoût Aus : Ambition Luxe + 2 700 €				
NOUVELLE A6 AVANT (BREAK)				
Surcoût : berline + 2 600 €				
4.0 V8 TFSI 560 ch RS6	47	8 000	121 710	

A6 ALLROAD QUATTRO				
3.0 TFSI 333 ch S tronic 7 Ambition	22	3 600	63 400	
3.0 TDI 218 ch S tronic 7 Ambition	13	900	58 000	
3.0 TDI 272 ch S tronic 7 Ambition	16	900	61 300	
3.0 TDI 320 ch Tiptronic 8 Ambition Luxe	21	2 200	71 450	
Surcoût Ambition Luxe : Ambition + 7 200 €				
Surcoût Aus : Ambition Luxe + 2 700 €				
NOUVELLE A7 SPORTBACK				
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 Aus : Ambition Luxe + 6 500 €				
A8				
3.0 TFSI 310 ch Quattro Tiptronic 8	20	3 600	86 890	
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 chéssis long (longue) : baseline + 5 350 €				
Surcoût Aus : A8 + 11 500 € (chéssis long) ; + 12 000 € (chéssis court)				
Q3				
1.4 TFSI 150 ch Attraction	8	250	29 780	
2.0 TFSI 170 ch Quattro Attraction	10	2 200	33 400	
2.0 TFSI 170 ch Quattro S tronic 7 All	10	3 000	35 500	
2.0 TFSI 211 ch Quattro S tronic 7 S line	13	3 000	43 580	
2.5 TFSI 310 ch RS	NC	3 000	61 660	
2.0 TDI 140 ch Attraction	8	250	30 740	
2.0 TDI 140 ch Quattro Attraction	8	900	32 940	
2.0 TDI 177 ch Attraction	10	2 200	33 650	
2.0 TDI 177 ch Quattro S tronic 7 Attraction	10	2 200	35 850	
Surcoût finition Ambition : Attraction + 2 250 €				
Surcoût finition S line : Ambition + 3 150 €				
Surcoût finition Ambition Luxe : Ambition + 4 700 €				
Q5				
2.0 TFSI 180 ch Quattro 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 Tpl. 8 Ambition	12	6 500	57 600	
3.2 FSI 272 ch S tronic 7 Ambition	18	6 500	50 600	
2.0 TDI 150 ch Ambition	8	250	37 370	
2.0 TDI 177 ch Ambition	10	2 200	42 850	
2.0 TDI 177 ch S tronic 7	10	2 200	45 050	
3.0 TDI 245 ch S tronic 7 Ambition	15	2 200	51 500	
3.0 V6 BitDi 313 ch S05	20	3 000	71 400	
Surcoût Ambition Luxe : Ambition + 4 800 €				
Surcoût S line : Ambition Luxe + 2 100 € (+ 2 900 € Q5 Hybrid)				
Surcoût Aus : Ambition Luxe + 5 100 € (2 200 € Q5 Hybrid)				
Q7				
3.0 TFSI V6 272 ch Tiptronic 8 Ambition	19	8 000	60 840	
3.0 TFSI V6 333 ch Ambition Luxe	24	8 000	70 090	
3.0 V6 TDI 204 ch Ambition 7 pl.	13	8 000	56 350	
3.0 V6 TDI 245 ch Ambition 7 pl.	15	6 500	58 160	
3.0 V6 TDI Ocean diesel 245 ch Ambition 7 pl.	15	4 000	58 670	
4.2 V8 TDI 340 ch Ambition Luxe 7 pl.	25	8 000	83 470	
Surcoût finition Ambition Luxe : Ambition + 5 100 € (7 pl.) ; 6 600 € (8 pl.) ;				
Surcoût S line : Ambition Luxe + 3 700 € ; 5 200 € (8 pl.)				
Surcoût Aus : S line + 6 100 € (7 pl.) ; 7 600 € (8 pl.) ; 3 800 € (4,2 TDI)				
NOUVEAU TT				
2.0 TFSI 230 ch	NC	500	40 300	
2.0 TFSI 230 ch S tronic	NC	2 200	45 200	
2.0 TDI 184 ch	NC	0	39 900	
TT ROADSTER				
1.8 TFSI 180 ch	9	900	36 540	
1.8 TFSI 160 ch S tronic 7	9	900	38 940	
2.0 TFSI 211 ch	12	1 600	41 850	
2.0 TFSI 211 ch S tronic 6	12	1 600	44 250	
2.0 TFSI 211 ch Quattro S tronic 6	12	1 600	46 750	
TTs 272 ch Quattro	17	3 600	55 500	
2.5 TFSI RS Plus 360 ch Quattro	24	8 000	67 350	
2.0 TDI 170 ch Quattro	9	250	44 060	
2.0 TDI 170 ch Quattro S tronic 6	9	250	46 460	
Surcoût finition S line : TT + 1 650 €				
Surcoût Ambition Luxe : TT + 4 300 € (2,0 TFSI, 2,0 TDI, + 5 200 € (1,8 TFSI)				
R8				
4.2 V8 430 ch	34	8 000	118 100	
5.2 V10 525 ch	45	8 000	162 100	
5.2 V10 Plus 550 ch R tronic	49	8 000	176 800	
R8 SPYDER				
4.2 V8 430 ch	34	8 000	131 700	
5.2 V10 525 ch	46	8 000	175 700	
BMW				
SÉRIE 1 (3 PORTES)				
114i 102 ch Premiere	6	0	22 950	
116i 136 ch Premiere	7	0	24 650	
118i 170 ch Lounge	9	150	28 400	
125i 218 ch Lounge	13	1 600	31 650	
M135i 320 ch	21	4 000	45 100	
M135i 320 ch xDrive	21	3 600	49 500	
114d 96 ch Premiere	5	0	22 950	
116d 116 ch Premiere	6	0	24 650	
116d 116 ch EfficientDynamics Premiere	6	0	24 650	
118d 143 ch Lounge	7	0	28 400	
118d 143 ch xDrive Lounge	7	0	30 400	
120d 184 ch Lounge	10	0	31 150	
120d 184 ch xDrive Lounge	10	0	33 150	
125d 218 ch Lounge	12	0	34 650	
Surcoût finition Lounge : Premiere + 1 800 €				

518d 143 ch Lounge	7	0	39 900
520d 184 ch Lounge	10	0	43 500
520d xDrive 184 ch Lounge BVA8	10	0	48 400
525d 218 ch Lounge Plus	12	0	50 450
525d xDrive 218 ch Lounge Plus BVA8	12	0	55 350
530d 258 ch Lounge Plus	15	0	56 500
530d xDrive 258 ch Lounge Plus BVA8	15	0	59 100
535d 313 ch Lounge Plus BVA8	20	0	61 400
535d xDrive 313 ch Lounge Plus BVA8	20	0	64 000
MS50d 381 ch xDrive M Performance	26	0	88 000

Surcoût Lounge Plus : Lounge + 3 350 €
 Surcoût Modern : Lounge Plus + 3 950 € (3 650 € sur 535i et 535d ; 3 450 € sur ActiveHybrid) ; 3 850 € sur 520d
 Surcoût Luxe / M Sport : Modern + 1 850 €
 Surcoût M Sport : Luxe + 800 € (ActiveHybrid)
 Surcoût 520d/525d/530d/535d : Sport Design + 1 700 €
 Surcoût 535i/535d Luxe : Sport Design + 1 200 €
 Surcoût 520d/525d/530d/535d : Sport Design + 1 700 €
 Exclusive : Luxe + 6 200 €
 Surcoût 535i Exclusive : Sport Design + 6 500 €

SÉRIE 5 TOURING (BREAK)

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

SÉRIE 5 GT

535i xDrive 306 ch Lounge Plus	20	6 500	68 500
520d 184 ch Lounge Plus	10	250	55 500
530d 258 ch Lounge Plus	15	1 600	63 000
530d xDrive 258 ch Lounge Plus	16	2 200	65 600
535d xDrive 313 ch Lounge Plus	20	2 200	70 500

Surcoût M Sport : Lounge Plus + 6 800 € (6 450 € 535d xDrive).

Surcoût M Sport : Lounge Plus + 1 800 € (1 650 € 535d xDrive).

Surcoût M Sport : Lounge Plus + 2 500 € (2 450 € sur 535d xDrive).

SÉRIE 6 COUPÉ

640i 320 ch Excellis	21	3 000	80 700
640i 320 ch xDrive Excellis	21	4 000	84 100
650i 450 ch Excellis	31	6 500	95 000
650i xDrive 450 ch Excellis	31	8 000	98 400
M6 560 ch DKG7	47	8 000	134 100
640d 313 ch Excellis	20	900	83 800
640d xDrive 313 ch Excellis	20	900	87 200

Surcoût M Sport : Lounge Plus + 4 000 €

Surcoût M Sport : Lounge Plus + 4 700 €

Surcoût M Sport : Lounge Plus + 3 700 €

Surcoût M Sport : Lounge Plus + 6 700 €

SÉRIE 6 CABRIOLET

640i 320 ch Excellis	21	3 600	88 850
640i 320 ch xDrive Excellis	21	4 000	93 200
650i 450 ch Excellis	31	8 000	104 150
650i xDrive 450 ch Excellis	31	8 000	107 550
M6 560 ch DKG7	47	8 000	141 600
640d 313 ch Excellis	20	900	92 950
640d xDrive 313 ch Excellis	20	1 600	96 350

Surcoût M Sport : Lounge Plus + 4 000 €

Surcoût M Sport : Lounge Plus + 4 700 €

Surcoût M Sport : Lounge Plus + 3 700 €

Surcoût M Sport : Lounge Plus + 6 700 €

SÉRIE 6 GRANCOUPÉ

640i 320 ch Excellis	21	3 000	82 200
650i 450 ch Excellis	31	6 500	96 500
M6 560 ch DKG7	47	8 000	138 900
640d 313 ch Excellis	20	900	85 300

Surcoût M Sport : Lounge Plus + 3 200 €

Surcoût M Sport : Lounge Plus + 5 500 €

Surcoût M Sport : Lounge Plus + 4 100 €

Surcoût M Sport : Lounge Plus + 6 700 €

Surcoût M Sport : Lounge Plus + 3 400 €

SÉRIE 7

740i 320 ch Luxe	21	3 600	89 700
740i 320 ch Exclusive	21	3 600	99 050
750i 450 ch xDrive Luxe	34	6 500	106 400
750i 450 ch xDrive Exclusive	34	6 500	115 750
ActiveHybrid 7 354 ch Luxe	21	2 200	96 200
ActiveHybrid 7 354 ch Exclusive	21	2 200	104 550
760i 544 ch Exclusive	46	8 000	148 800
730d 258 ch Luxe	15	900	84 800
730d 258 ch Exclusive	15	900	94 150
730d xDrive 258 ch Luxe	16	2 200	88 200
730d xDrive 258 ch Exclusive	16	2 200	97 550
740d 313 ch Luxe	20	900	90 700
740d 313 ch Exclusive	20	900	100 050
740d xDrive 313 ch Luxe	20	2 200	94 100
740d xDrive 313 ch Exclusive	20	2 200	103 450
750d xDrive 381 ch Luxe	26	2 200	106 400
750d xDrive 381 ch Exclusive	26	2 200	115 750

Surcoût Lounge : Premium + 1 900 €

Surcoût Lounge Plus : Lounge + 4 450 € (xDrive18d, xDrive18d, xDrive18d) ; + 4 500 €

Surcoût Sport : Lounge 1 850 € (xDrive20d EfficientDynamics) + 1 950 €

(xDrive16d, xDrive18d, xDrive18d) ; + 2 500 €

Surcoût xLine : Sport + 1 800 € (xDrive16d, xDrive18d, xDrive18d) ; + 1 750 €

Surcoût M Sport : xLine + 2 750 € (xDrive20d, xDrive20d, xDrive20d, xDrive25d) ; + 2 850 €

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 18d 116 ch Premiere	8	0	30 700
sDrive 18d 143 ch Lounge	8	0	32 700
xDrive 18d 143 ch Premiere	8	500	34 950
sDrive 20d EfficientDynamics 163 ch Lounge	8	0	35 700
sDrive 20d 184 ch Lounge	10	0	35 700
xDrive 20d 184 ch Lounge	10	500	37 950
xDrive 25d 218 ch Lounge	12	1 600	40 400

Surcoût Lounge : Premium + 1 900 €

Surcoût Lounge Plus : Lounge + 4 450 € (xDrive18d, xDrive18d, xDrive18d) ; + 4 500 €

Surcoût Sport : Lounge 1 850 € (xDrive20d EfficientDynamics) + 1 950 €

(xDrive16d, xDrive18d, xDrive18d) ; + 2 500 €

Surcoût xLine : Sport + 1 800 € (xDrive16d, xDrive18d, xDrive18d) ; + 1 750 €

Surcoût M Sport : xLine + 2 750 € (xDrive20d, xDrive20d, xDrive20d, 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

Surcoût Lounge Plus : Lounge + 3 600 €

Surcoût xLine : Lounge Plus + 5 100 €

Surcoût M Sport : xLine + 800 €

X4			
xDrive 28i 245 ch Lounge Plus BVA	15	2 200	55 850
xDrive 35i 306 ch Lounge Plus BVA	20	6 500	59 850
xDrive 20d 190 ch Lounge Plus	10	250	49 800
xDrive 20d 190 ch Lounge Plus BVA	10	0	52 160
xDrive 30d 258 ch Lounge Plus BVA	15	900	58 800
xDrive 35d 313 ch Lounge Plus BVA	2	2 200	63 350

Surcoût xLine : Lounge Plus + 4 750 €

Surcoût M Sport : xLine + 2 000 €

X5

xDrive 35i 306 ch BVA8 Lounge Plus	20	6 500	68 300
xDrive 35i 306 ch BVA8 Lounge Plus (7 pl)	20	6 500	70 750
xDrive 50i 450 ch BVA8 Lounge Plus	25	8 000	84 700
xDrive 50i 450 ch BVA8 Lounge Plus (7 pl)	25	8 000	87 150
sDrive 25d 218 ch Lounge	13	900	52 950
sDrive 25d 218 ch Lounge (7 pl)	13	900	57 700
xDrive 25d 218 ch Lounge	13	1 600	55 950
xDrive 25d 218 ch Lounge (7 pl)	13	1 600	60 700
xDrive 30d 258 ch Lounge Plus	16	2 200	66 750
xDrive 30d 258 ch Lounge plus (7 pl)	16	2 200	69 200
xDrive 40d 313 ch Lounge Plus	20	2 200	71 650
xDrive 40d 313 ch Lounge plus (7 pl)	20	2 200	74 100
MS50d 381 ch M Sport	26	2 200	93 700
MS50d 381 ch M Sport (7 pl)	26	2 200	95 600

Surcoût Lounge Plus : Lounge + 6 400 €

Surcoût xLine : Lounge Plus + 4 500 € (4 550 € xDrive35i et 30d ; 4 200 € xDrive40d)

Surcoût Exclusive : xLine + 10 550 €

Surcoût 7 Places : 5 Places + 2 450 €

NOUVEAU X6

xDrive 50i 450 ch Lounge Plus	34	8 000	88 700
xDrive 30d 258 ch Lounge Plus	16	2 200	70 900
xDrive MS50d 381 ch	26	2 200	98 900

Surcoût M Sport : Lounge Plus + 10 200 € (10 700 € sur xDrive 30d)

Surcoût Exclusive : M Sport + 1 850 € (1 800 € sur xDrive30d)

Z4 CABRIOLET

sDrive18i 156 ch Lounge	9	2 200	36 990
sDrive 20i 184 ch Lounge	11	2 200	39 950
sDrive 28i 245 ch Lounge	15	2 200	45 950
sDrive 35i 306 ch Lounge	21	8 000	51 300
sDrive 35i 340 ch M Sport DKG7	23	8 000	65 200

Surcoût Lounge Plus : Lounge + 3 750 € (2 650 € sDrive28i / 2 450 € sDrive 35i)

Surcoût Pure Design : Lounge Plus + 1 400 € (1 450 € sur sDrive28i)

Surcoût M Sport : Pure Design + 1 400 € (1 550 € sDrive28i / 1 500 € sDrive 35i)

IS

IS 3 Pure Impulse 362 ch	11	4 000	141 950
--------------------------	----	-------	---------

CITROËN

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

C-ZERO

C-Zero Airdream Comfort	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

Surcoût Live : Start + 200 €

Surcoût Feel : Live + 1 700 €

Surcoût ETG : BVM + 850 €

NOUVELLE C1 (5 PORTES)

Surcoût : 3 portes + 500 €

NOUVELLE C1 AIRSCAPE (3 PORTES)

Surcoût : berline 3 portes + 1 450 €

NOUVELLE C1 AIRSCAPE (5 PORTES)

Surcoût : C1 Airscape + 500 €

C3

VTI 68 ch PureTech Attraction	4	0	13 500
VTI 68 ch PureTech Comfort	4	0	15 500
VTI 82 ch PureTech Attraction	4	0	14 100
VTI 82 ch PureTech Comfort	4	0	16 100
e-VTI PureTech 82 ch Comfort ETG	4	0	16 900
e-VTI PureTech Exclusive	5	0	17 800
e-VTI PureTech 82 ch Exclusive ETG	4	0	18 600
VTI 120 ch Exclusive	6	0	18 700
HDi 70 ch Exclusive	4	0	15 500
HDi 70 ch Attraction	4	0	17 450
HDi 70 ch Comfort	4	0	17 450
HDi 70 ch Exclusive	4	0	19 150
e-HDi 70 ch Comfort BMP	3	150	18 450
HDi 90 ch Comfort	5	0	18 350
e-HDi 90 ch Comfort	5	0	18 800
HDi 90 ch Exclusive	5	0	20 050
e-HDi 90 ch Exclusive	5	0	20 500

Surcoût BMP / ETG : BVM + 600 € / 900 €

C3 PICASSO

VTI 95 ch Attraction	6	500	16 600
VTI 95 ch Comfort	6	250	18 450
VTI 120 ch Comfort	7	500	19 100
VTI 120 ch Exclusive	7	900	21 000
HDi 90 ch Attraction	5	0	18 600
HDi 90 ch Comfort	5	0	20 450
HDi 90 ch Exclusive	5	0	22 350
e-HDi 90 ch S/S Comfort	5	0	21 850
e-HDi 90 ch S/S Exclusive	5	0	23 600
HDi 115 ch Comfort	5	0	21 850
HDi 115 ch Exclusive	6	0	23 750

C4 CACTUS (5 PORTES)

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

Surcoût Live : Start + 1 250 €

Surcoût Live : Feel + 1 750 €

Surcoût Shine : Feel + 1 750 €

C4 BERLINE (5 PORTES)

VTI 95 ch Attraction	6	250	19 200
VTI 120 ch Attraction	7	500	20 700
VTI 120 ch Comfort	7	500	22 100
VTI 120 ch Exclusive	7	500	25 150
e-THP 130 ch Comfort	7	0	23 050
e-THP 130 ch Exclusive	7	0	26 100
e-THP 130 ch Exclusive + THP 155 ch Exclusive BMP6	9	500	27 200
HDi 90 ch Attraction	5	0	22 200
HDi 90 ch Comfort	5	0	23 600
HDi 90 ch Exclusive	5	0	26 650

e-HDi 115 ch Comfort	6	0	23 600
e-HDi 115 ch S/S Comfort ETG6	6	0	25 700
e-HDi 115 ch S/S Exclusive	6	0	28 050
e-HDi 115 ch S/S Exclusive 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

500C (CABRIOLET)			
1.2 8V 69 ch S/S Pop	4	0	14 960
1.2 8V 69 ch S/S Lounge	4	0	17 060
1.2 8V 69 ch S/S S	4	0	17 360
1.2 8V 69 ch S/S Club	4	0	18 860
0.9 8V 85 ch TwinAir S/S Lounge	4	0	18 660
0.9 8V 85 ch TwinAir S/S S	4	0	18 960
0.9 8V 85 ch TwinAir S/S Club	4	0	20 460
0.9 8V 105 ch TwinAir S/S Lounge	4	0	19 400
0.9 8V 105 ch TwinAir S/S S	4	0	19 700
0.9 8V 105 ch TwinAir S/S Club	4	0	21 200
1.3 Multijet 95 ch S/S Pop	4	0	17 560
1.3 Multijet 95 ch S/S Lounge	4	0	19 660
1.3 Multijet 95 ch S/S S	4	0	19 960
1.3 Multijet 95 ch S/S Club	4	0	21 460

500 L			
1.4 95 ch Pop	6	500	15 900
1.4 95 ch Easy	6	500	17 850
1.4 95 ch Lounge / Trekking	6	500	19 250
0.9 TwinAir 105 ch S/S Easy	6	0	19 350
0.9 TwinAir 105 ch S/S Lounge / Trekking	6	0	20 750
1.4 T-Jet 120 ch Easy	7	2 200	20 100
1.4 T-Jet 120 ch Lounge / Trekking	7	2 200	21 500
1.3 Mjet 85 ch S/S Pop	4	0	18 000
1.3 Mjet 85 ch S/S Easy	4	0	19 950
1.3 Mjet 85 ch S/S Lounge / Trekking	4	0	21 350
1.6 Mjet 105 ch S/S Easy	5	0	20 950
1.6 Mjet 105 ch S/S Lounge / Trekking	5	0	22 350
1.6 Mjet 120 ch Easy	6	0	21 700
1.6 Mjet 120 ch Lounge / Trekking	6	0	23 100

500 L LIVING
 Surcoût : 500 L + 1 400 € sur Easy + Lounge ; 0.9 105 ch / 1.3 Mjet 85 ch et 105 ch

PANDA			
1.2 69 ch Pop	4	0	9 990
1.2 69 ch Easy	4	0	11 540
1.2 69 ch Lounge	4	0	12 540
1.2 69 ch GPL Easy	4	0	13 540
1.2 69 ch GPL Lounge	4	0	14 540
0.9 TwinAir 85 ch S/S Easy	4	0	12 740
0.9 TwinAir 85 ch S/S Lounge	4	0	13 740
0.9 TwinAir 85 ch S/S Trekking	4	0	14 540
0.9 TwinAir 85 ch GNV Easy	4	150	15 240
0.9 TwinAir 85 ch GNV 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 Rock	5	0	16 290
1.3 Multijet 75 ch S/S Pop	4	0	16 090
1.3 Multijet 75 ch S/S Rock	4	0	17 390

PUNTO (3 PORTES)			
1.2 69 ch Italia	4	0	13 290
1.4 77 ch S/S Italia	5	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 €

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

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 SC 80 ch Titanium S/S	4	0	16 050
1.25 82 ch Trend	5	0	14 000
1.0 SC 100 ch Trend S/S	5	0	15 300
1.0 SC 100 ch Titanium S/S	5	0	17 000
1.0 SC 125 ch Titanium Sport S/S	6	0	17 500
1.6 SCT 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

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

NOUVELLE FOCUS			
1.6 T-VCT 85 ch Trend	5	250	18 400
1.0 EcoBoost 100 ch S/S Trend	6	0	20 400
1.0 EcoBoost 100 ch S/S Titanium	6	0	22 400
1.0 EcoBoost 125 ch S/S Trend	6	0	21 600
1.0 EcoBoost 125 ch S/S Titanium	6	0	23 600
1.6 T-VCT 125 ch Titanium PowerShift	7	900	24 900
1.5 EcoBoost 150 ch S/S Titanium	8	0	24 800
1.5 EcoBoost 182 ch S/S Titanium	10	0	26 000
2.0 EcoBoost 250 ch S/S ST	15	2 200	29 000
1.6 TDCI 95 ch S/S Trend	5	0	22 200
1.6 TDCI 95 ch S/S Titanium	5	0	24 200
1.5 TDCI 105 ch Econetic S/S Trend	5	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

NOUVELLE FOCUS SW (BREAK)
 Surcoût : berline 4-5 portes + 800 €

B-MAX			
1.4 90 ch Ambiente	5	250	11 990
1.6 SCT 110 ch EcoBoost Edition	5	0	19 250
1.6 SCT 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 SCT 100 ch S/S Trend	6	0	22 700
1.0 SCT 125 ch S/S Trend	6	0	23 700
1.6 SCT 150 ch S/S Titanium	8	900	26 650
1.6 SCT 180 ch S/S Titanium	8	900	27 600
1.6 TDCI 95 ch S/S Trend	5	0	24 500
1.6 TDCI 95 ch S/S Titanium	5	0	24 750
1.6 TDCI 115 ch S/S Trend	6	0	25 500
1.6 TDCI 115 ch S/S Titanium	6	0	25 750
2.0 TDCI 140 ch S/S Titanium	7	900	26 800
2.0 TDCI 140 ch S/S Titanium	8	0	28 650
2.0 TDCI 160 ch S/S Titanium	8	900	30 150
2.0 TDCI 160 ch S/S Titanium	9	0	29 400
2.0 TDCI 163 ch S/S Titanium	9	900	30 900

Surcoût : C-MAX + 1 300 €

Malus écologique de 750 € et 500 € pour les essences
 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 + 1 600 €

S-MAX			
1.6 SCT 160 ch S/S Edition PowerShift	9	2 200	30 400
2.0 SCT 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 SCT 160 ch Edition PowerShift	9	2 200	33 600
2.0 SCT 203 ch Titanium PowerShift	12	4 000	36 450
1.6 TDCI 115 ch Trend S/S	7	250	36 800
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 SCT 150 ch Trend	8	1 600	25 540
1.6 SCT 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

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) : BVA + 1 200 €

CIVIC TOURER (BREAK)
 Surcoût : berline + 1 100 €

INSIGHT HYBRID			
1.3 I-VTEC Hybrid 88 ch Elegance	5	1 881	23 580
1.3 I-VTEC Hybrid 88 ch Executive	5	1 963	24 580

NOUVEAU CR-Z			
1.5 I-VTEC Hybrid 128 ch GT	6	0	26 370

ACCORD			
2.2 I-DTEC 150 ch Elegance Plus	8	250	33 400
2.2 I-DTEC 150 ch Luxury	8	250	37 100
2.2 I-DTEC 150 ch Luxury AT	9	2 200	38 300

ACCORD TOURER (BREAK)
 Surcoût berline + 900 €

CR-V			
2.0 I-VTEC 150 ch Comfort	9	2 200	25 320
2.0 I-VTEC 150 ch 4WD Elegance Navi AT	9	2 200	35 900
1.6 I-DTEC 120 ch Comfort	6	0	27 220
2.2 I-DTEC 150 ch 4WD Comfort	8	900	34 350
2.2 I-DTEC 150 ch 4WD Elegance Navi AT	9	1 600	37 050

Surcoût Elegance : Comfort + 2 250
 Surcoût Elegance Navi : Elegance + 1 000 €
 Surcoût Executive : Elegance Navi + 50 €
 Surcoût Executive Navi / Exclusive Navi : Executive + 1 550 €
 Surcoût Innova : Executive Navi / Exclusive Navi + 1 600 €

HYUNDAI

i10			
1.0 66 ch	4	0	9 950
1.0 66 ch Pack Evidence	4	0	10 800
1.0 66 ch Pack Sensation	4	0	12 400
1.2 87 ch Pack Evidence	4	0	11 400
1.2 87 ch Pack Sensation	4	0	13 000

i20 (3 PORTES)			
1.2 85 ch Pack Evidence	4	0	13 150
1.4 100 ch Pack Sensation BVA	6	250	17 060
1.1 CRDI 75 ch Blue Drive Pack Evidence	4	0	15 250
1.1 CRDI 75 ch Pack Incentive	4	0	15 700
1.4 CRDI 90 ch Pack Sensation	4	0	18 160
1.4 CRDI 90 ch Pack Premium	4	0	19 310

1.0 66 ch	4	0	9 950
1.0 66 ch Pack Evidence	4	0	10 800

1.4 CRDi 90 ch Active	5	0	19 550
1.6 CRDi 115 ch Active	6	0	19 950
1.6 CRDi 115 ch Premium	6	0	22 250

NOUVEAU SOUL			
1.6 GDI 132 ch "M"	8	2 200	17 450
1.6 GDI 132 ch "L"	8	2 200	19 450
1.6 CRDi 128 ch "M"	7	150	19 650
1.6 CRDi 128 ch "L"	7	150	21 650
1.6 CRDi 128 ch "L" BVA	7	2 200	22 950

PRO CEE'D			
1.6 GDI 135 ch Dynamic	6	500	21 700
1.6 GDI 135 ch Sport	6	500	24 000
1.6 GDI 135 ch Sport DCT	6	500	25 300
1.6 T-GDI 204 ch GT	12	2 200	28 990
1.6 CRDi 128 ch Dynamic	5	0	23 900
1.6 CRDi 128 ch Sport	5	0	26 200

CEE'D			
1.4 100 ch ISG Motion	5	0	17 500
1.6 GDI 135 ch Active	6	250	20 800
1.4 CRDi 90 ch Motion	5	0	19 500
1.6 T-GDI 204 ch GT	12	2 200	24 490
1.6 CRDi 110 ch Style	5	0	21 900
1.6 CRDi 128 ch Active	5	0	23 000

Surcoût Style : Motion + 1 000 €
Surcoût Premium : Active + 2 000 €
Surcoût DCT : BVM + 1 300 €

CEE'D SW (BREAK)			
1.6 GDI 135 ch ISG Style	7	0	20 900
1.6 GDI 135 ch ISG Active	7	0	22 000
1.4 CRDi 90 ch Style	5	0	21 500
1.6 CRDi 110 ch Style	6	0	22 900
1.6 CRDi 128 ch Active	7	0	24 000

Surcoût Premium : Active + 2 000 €
Surcoût DCT : BVM + 1 300 €

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 : BVM + 1 200 €

SPORTAGE			
1.6 ISG 140 ch 4x2 Style	8	900	22 850
1.7 CRDi ISG 115 ch 4x2 Style	6	100	25 150
2.0 CRDi 136 ch 4x2 Active	8	900	29 250
2.0 CRDi 136 ch 4x4 Active BVA	8	3 000	32 250
2.0 CRDi 136 ch 4x4 Premium BVA	8	2 200	33 050
2.0 CRDi 136 ch 4x4 Ultimate 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 Origine 7pL	12	2 000	43 640
2.2 CRDi 197 ch Origine 7pL BVA	12	3 000	45 140

LAMBORGHINI			
TYPE	CV	B/M*	PRIX
Huracan V10 610 ch LP 610-4	NC	8 000	202 722
Aventador V12 700 ch LP 700 Coupé	NC	8 000	314 548

LANCIA			
TYPE	CV	B/M*	PRIX
YPSILON 5 PORTES			
1.2 69 ch S/S Silver	4	0	13 100
1.2 69 ch S/S Gold	4	0	15 000
1.2 69 ch S/S Platinum	4	0	16 400
1.2 69 ch S/S Platinum +	4	0	18 100
0.9 TwinAir 85 ch S/S Gold	4	0	16 600
0.9 TwinAir 85 ch S/S Gold 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
1.3 Mulet 95 ch S/S Silver	5	0	20 800
1.3 Mulet 95 ch S/S Gold	5	0	21 800
1.3 Mulet 95 ch S/S Platinum	5	0	23 500
1.3 Mulet 95 ch S/S Platinum +	5	0	25 200

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

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			
1.6 233 ch SE BVA	16	8 000	43 500
1.6 233 ch HSE BVA	16	8 000	44 900
e4d 150 ch F 4x2	9	2 200	28 450
e4d 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 e4d 130 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/Pluck Up 122 ch E	10	8 000	27 020
90 Station Wagon 122 ch E	10	8 000	29 020
110 Hard Top 122 ch E	10	8 000	30 270
130 Simple Cab 122 ch E	10	8 000	31 690

Surcoût finition S : finition E + 1 800 €			
Surcoût finition SE : finition S + 1 800 €			

DISCOVERY 4			
3.0 V6 340 ch SE	25	NC	55 200
3.0 V6 340 ch HSE	25	NC	61 800
3.0 TDV6 211 ch	14	8 000	44 600
3.0 TDV6 211 ch S	14	8 000	47 300
3.0 TDV6 211 ch SE	14	8 000	53 500
3.0 TDV6 211 ch HSE	14	8 000	59 900
3.0 SDV6 256 ch SE	17	8 000	56 600
3.0 SDV6 256 ch HSE	17	8 000	62 000

RANGE ROVER SPORT			
5.0 V8 510 ch HSE Dynamic	43	8 000	89 500
5.0 V8 510 ch Autobiography Dynamic	43	8 000	100 100
3.0 TDV6 256 ch S	14	8 000	60 300
3.0 TDV6 256 ch SE	16	8 000	65 500
3.0 TDV6 256 ch HSE	16	8 000	72 200
3.0 SDV6 292 ch SE	19	8 000	70 300
3.0 SDV6 292 ch HSE	19	8 000	76 000
3.0 SDV6 292 ch HSE Dynamic	19	8 000	78 500
4.4 SDV8 340 ch HSE	NC	NC	83 100
4.4 SDV8 340 ch HSE Dynamic	NC	NC	85 600
4.4 SDV8 340 ch HSE Autobiography	NC	NC	94 700
4.4 SDV8 340 ch HSE Autobiography 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
0142 70 40 70

SIVAM Asnières, Réparateur agréé
0146 13 51 00

SIVAM Paris Sud, Réparateur agréé
0155 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	45 990
300h Executive	9	3 300	53 390
300h F SPORT Executive	9	3 300	56 890

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

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

NX			
300h 197 ch	8	0	39 590
200h 238 ch Luxe	13	6 500	50 890

Surcoût Pack : NX + 2 000 €
Surcoût F SPORT : Luxe + 7 000 €
Surcoût Executive : F SPORT + 4 000 €
Surcoût 4WD : 2WD + 1 300 €

RX			
450h 3.5 V6 249 ch 2WD Pack	15	250	63 500
450h 3.5 V6 249 ch 2WD Luxe	15	250	67 700
450h 3.5 V6 249 ch 4WD Sport	15	500	74 600
450h 3.5 V6 249 ch 4WD Executive	15	500	78 600

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 Q4	31	8 000	84 400
3.0 V6 275 ch	17	2 200	66 750

GRANTURISMO			
4.2 V8 405 ch	32	8 000	114 500

4.7 V8 460 ch Sport	38	8 000	125 900
4.7 V8 460 ch Sport CC	38	8 000	131 500
4.7 V8 460 ch MC Stradale	38	8 000	154 850

GRANCABRIO			
4.7 V8 440 ch	36	8 000	135 200
4.7 V8 460 ch S	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 Q4	31	8 000	109 850
3.8 V8 530 ch GTS	44	8 000	148 850
3.0 V6 275 ch	17	2 200	96 800

MAZDA			
--------------	--	--	--

TYPE	CV	B/M*	PRIX
MAZDA2 (5 PORTES)			
1.3 MZR 75 ch Elegance	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

350 CDI BlueTEC 258 ch Fascination	24	8 000	94 450
CLASSE G			
500 388 ch	31	8 000	103 200
63 AMG 544 ch	47	8 000	141 200
65 AMG 612 ch	57	8 000	268 000
350 BlueTEC 211 ch	15	8 000	88 600

MINI			
TYPE	CV	B/M*	PRIX
NOUVELLE MINI			
One 102 ch	6	0	17 150
Cooper 136 ch	7	0	19 950
Cooper S 192 ch	10	250	24 750
One D 95 ch	6	0	18 700
Cooper D 116 ch	6	0	21 600

NOUVELLE MINI 5 PORTES			
Cooper 136 ch	7	0	21 100
Cooper S 192 ch	10	250	25 900
One D 95 ch	6	0	22 750
Cooper D 116 ch	6	0	23 300

MINI CABRIOLET			
One 98 ch	6	0	20 790
Cooper 122 ch	7	0	24 250
Cooper S 184 ch	10	250	29 150
Cooper John Cooper Works 211 ch	12	2 200	35 400
Cooper D 112 ch	6	0	26 000
Cooper SD 143 ch	7	0	29 750

MINI 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

MINI ROADSTER			
Surcoût : Mini coupé + 1 560 €			
CLUBMAN			
Cooper One 98 ch	6	0	18 450
Cooper 122 ch BM6	6	0	21 600
Cooper S 184 ch	10	250	26 500
John Cooper Works 211 ch	12	2 200	32 750
Cooper D 90 ch BM6	5	0	19 900
Cooper D 112 ch	5	0	23 350
Cooper SD 143 ch	7	0	27 100

PACEMAN			
Cooper 122 ch	7	2 200	24 850
Cooper S 184 ch	10	2 200	29 950
Cooper S 184 ch ALL4	10	3 000	31 650
Cooper D 112 ch	6	0	26 850
Cooper D 112 ch ALL4	6	0	28 550
Cooper SD 143 ch	7	0	30 800
Cooper SD 143 ch ALL4	7	0	32 500

COUNTRYMAN			
One 98 ch	6	250	21 550
Cooper 122 ch	7	250	23 950
Cooper S 184 ch	10	500	29 000
Cooper S 184 ch ALL4	11	2 200	30 700
Cooper John Cooper Works ALL4 218 ch	12	2 200	36 900
One D 90 ch	5	0	23 100
Cooper D 112 ch	6	0	26 850
Cooper D 112 ch ALL4	6	0	27 550
Cooper SD 143 ch	7	0	29 600
Cooper SD 143 ch ALL4	7	0	31 300

MINI			
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			
2.0 296 ch	20	8 000	46 500
2.0 296 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 D-Hi 115 ch Invite 4x2	6	0	23 300
1.8 D-Hi 115 ch Intense 4x2	6	0	25 600
2.2 D-Hi 150 ch Instyle BVA 4x4	8	1 600	34 000
Surcoût 4x4 pour 1.8 D-Hi uniquement : 4x2 + 2 000 €			

OUTLANDER			
2.0 150 ch 2WD Invite	9	1 500	27 600
2.0 203 ch PHEV Intense	NC	4 000	43 900
2.0 203 ch PHEV Instyle	NC	4 000	53 900
2.2 D-Hi 150 ch 2WD Invite	8	0	29 800
2.2 D-Hi 150 ch 4WD Invite	8	0	31 600
2.2 D-Hi 150 ch 4WD Intense	8	0	34 600
2.2 D-Hi 150 ch 4WD Instyle	8	0	39 550
2.2 D-Hi 150 ch 4WD Instyle BVA	8	100	39 990

PAJERO (3 PORTES)			
3.2 D-Hi 200 ch Invite	13	6 000	37 200
3.2 D-Hi 200 ch Intense	13	6 000	40 800
3.2 D-Hi 200 ch Instyle BVA	13	6 000	48 100

PAJERO (5 PORTES)			
Surcoût : 3 portes + 2 900 € (Intense) + 3 100 €			



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	14 880
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

NOUVEAU JUKE			
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	22 650
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	36 890

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 + 2 360 €			

NOUVEAU QASHQAI			
1.2 DIG-T 115 ch Visia	6	0	21 990
1.2 DIG-T 115 ch Acenta	6	0	24 040
1.2 DIG-T 115 ch Connect Edition	6	0	25 790
1.2 DIG-T 115 ch Tekna	6	0	28 140
1.5 dCi 110 ch Visia	5	0	24 490
1.5 dCi 110 ch Acenta	5	0	26 540
1.5 dCi 110 ch Connect Edition	5	0	28 290
1.5 dCi 110 ch Tekna	5	0	30 640
1.6 dCi 130 ch Acenta	7	0	28 740
1.6 dCi 130 ch Connect Edition	7	0	30 490
1.6 dCi 130 ch Tekna	7	0	32 840
Surcoût All Mode (4x4) : + 2 200 € (dCi 130 ch uniquement)			

NOUVEAU X-TRAIL			
1.6 dCi 130 ch Visia	7	0	27 700
1.6 dCi 130 ch Acenta	7	0	29 900
1.6 dCi 130 ch Connect	7	0	32 250
1.6 dCi 130 ch Tekna	7	0	34 400
Surcoût boîte Xtronic : BVA + 1 500 €			

MURANO			
3.5 V6 234 ch	17	8 000	50 190
2.5 dCi 190 ch	12	8 000	50 190
PATHFINDER			
2.5 dCi 190 ch XE 7 pl	12	8 000	39 590
2.5 dCi 190 ch SE 7 pl	12	8 000	43 290
2.5 dCi 190 ch LE 7 pl	12	8 000	47 690
3.0 V6 dCi 231 ch	16	8 000	54 490

370 Z COUPE			
3.7 V6 328 ch	23	8 000	32 900
3.7 V6 328 ch Pack	23	8 000	36 100
3.7 V6 344 ch Nismo	25	8 000	45 000

370 Z ROADSTER			
3.7 V6 328 ch Pack	23	8 000	39 100
GT-R			
3.8 V6 550 ch Premium Edition	47	8 000	94 200
3.8 V6 550 ch Black Edition	47	8 000	95 300
3.8 V6 550 ch Gentlemen 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 + 1 860 €			

2.0 BlueICI 180 ch Feline EAT6	9	0	40 400
2.2 HDI 200 ch GT BNA6	12	900	40 700
NOUVELLE 508 SW (BREAK)			
Surcoût: berline finition Access/Active + 1 200 €			
Surcoût: berline Allure/GT + 1 600 €			
Surcoût: berline Feline + 1 900 €			

RCZ			
1.6 THP 155 ch	9	900	30 500
1.6 THP 155 ch BNA6	10	2 200	31 700
1.6 THP 200 ch	12	1 600	33 100
1.6 THP 270 ch R	16	500	43 350
2.0 HDI 160 ch	9	150	33 100

807			
2.0 HDI 136 ch Style	8	1 600	38 150
2.0 HDI 160 ch Style	9	1 600	39 550

4008			
1.6 HDI STT 115 ch Allure	6	0	34 150
1.8 HDI STT 150 ch Allure	8	900	36 150

PORSCHE

TYPE	CAYMAN	CV	B/M*	PRIX
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	

BOXSTER			
2.7 265 ch	17	6 500	50 543
3.4 315 ch S	21	8 000	61 868
3.4 330 ch GTS	NC	NC	71 708

911 COUPÉ (TYPE 991)			
3.4 350 ch Carrera	24	8 000	92 243
3.4 350 ch Carrera 4	24	8 000	99 398
3.4 350 ch Targa 4	25	8 000	111 323
3.6 400 ch Carrera S	29	8 000	107 123
3.6 400 ch Carrera 4 S	29	8 000	114 278
3.6 400 ch Targa 4 S	25	8 000	126 203
3.8 475 ch GT3	39	8 000	139 568
3.8 520 ch Turbo	42	8 000	164 468
3.8 560 ch Turbo S	47	8 000	197 948

911 (TYPE 991) CABRIOLET			
3.4 350 ch Carrera	24	8 000	105 083
3.4 350 ch Carrera 4	24	8 000	112 238
3.4 400 ch Carrera S	29	8 000	119 963
3.6 400 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

NOUVEAU CAYENNE			
3.6 V6 416 ch S E-Hybrid	NC	4 000	84 038
3.6 V6 420 ch S	NC	8 000	82 588
4.2 V8 520 ch Turbo	NC	8 000	131 168
3.6 V6 TDI 262 ch	NC	2 200	68 528
4.2 V8 TDI 385 ch S	NC	4 000	84 888

918			
4.6 V8 887 ch Spyder	NC	NC	777 997

RENAULT

Trouvez votre renault sur
www.renaultparis.fr



TYPE	CV	B/M*	PRIX
NOUVELLE TWINGO			
0.9 SCe 70 ch Life	4	0	10 800
0.9 SCe 70 ch Zen	4	0	12 300
0.9 SCe 70 ch Intens	4	0	13 300
0.9 Energy TCE 90 ch Zen	4	0	13 300
0.9 Energy TCE 90 ch Intens	4	0	14 300
ZOE			
Z.E. 80 ch Life	1	6 300	21 900
Z.E. 80 ch Zen	1	6 300	23 200
Z.E. 80 ch Intens	1	6 300	23 900

CLIO COLLECTION (3 PORTES)			
1.2 16V 75 ch Allée	5	0	10 290

CLIO COLLECTION (5 PORTES)			
1.2 16V 75 ch Allée	5	0	10 890

CLIO IV (5 PORTES)			
1.2 16V 75 ch Life	4	0	13 300
1.2 16V 75 ch GPL Life	4	0	14 100
1.2 16V 75 ch Zen	4	0	15 100
TCE 90 ch eco2 Zen	5	0	16 100
TCE 90 ch Energy eco2 Zen	5	0	16 400
TCE 90 ch eco2 Intens	5	0	17 850
TCE 90 ch Energy eco2 Intens	5	0	18 150
TCE 90 ch Energy eco2 Initiale Paris	5	0	21 500
TCE 120 ch eco2 EDC Intens	6	0	20 250
TCE 120 ch eco2 EDC Initiale Paris	6	0	23 600
TCE 120 ch eco2 EDC GT	6	0	21 550
1.6 Turbo 200 ch R.S. EDC6	11	500	25 650
dCi 75 ch eco2 Life	4	150	16 100
dCi 75 ch eco2 Zen	4	150	17 600
dCi 75 ch eco2 Intens	4	0	19 350
dCi 90 ch eco2 Zen	4	150	18 200
dCi 90 ch Energy eco2 Zen	4	150	18 700
dCi 90 ch eco2 Intens	4	0	19 950
dCi 90 ch Energy eco2 Intens	4	150	20 450

dCi 90 ch Energy Zen	4	150	20 300
dCi 90 ch eco2 Intens EDC	4	0	21 850
dCi 90 ch Energy eco2 Initiale Paris	4	150	23 800
dCi 90 ch eco2 EDC Initiale Paris	4	0	25 200

CLIO IV ESTATE (BREAK)			
Surcoût: berline: Access + 600 €			

CAPTUR			
TCE 90 ch eco2 Energy Life	5	0	16 100
TCE 120 EDC Zen	6	0	20 100
dCi 90 ch eco2 Energy Life	4	0	18 300
dCi 90 ch EDC Zen	5	0	21 600
Surcoût Zen: Life + 1 900 €			
Surcoût Intens: Zen + 1 700 €			

MÉGANE COUPÉ			
TCE 115 ch Intens	6	0	24 000
TCE 130 ch Intens	7	0	24 800
TCE 130 ch Bose Edition	7	0	26 300
TCE 130 ch Bose Edition EDC	7	0	27 800
2.0T 265 ch S/S RS	16	2 200	32 050
2.0T 275 ch S/S RS Trophy	16	2 200	38 000
dCi 95 ch Intens	5	0	25 300
dCi 110 ch Energy Intens	5	150	26 950
dCi 110 ch EDC Intens	6	0	28 150
dCi 110 ch Energy Bose Edition	5	150	28 450
dCi Energy 130 ch Intens	6	0	28 150
dCi Energy 130 ch Bose Edition	6	0	29 650
dCi 165 ch GT	9	500	32 300

MÉGANE COUPÉ-CABRIOLET			
TCE 130 ch GT-Line	7	500	30 250
TCE 130 ch Intens	8	1 600	31 450
dCi Energy 110 ch GT-Line	6	0	31 900
dCi 110 ch EDC GT-Line	6	0	33 100
dCi 130 ch Energy GT-Line	7	0	33 150
dCi 130 ch Energy GT-Line	7	0	34 350

MÉGANE			
TCE 115 ch Energy Life	6	0	20 700
TCE 115 ch Energy Zen	7	0	22 300
TCE 130 ch Energy Zen	7	0	23 100
TCE 130 ch Energy Bose	7	0	25 500
dCi 95 ch Life	5	0	22 000
dCi 95 ch Zen	5	0	23 600
dCi 110 ch Energy Life	6	150	23 650
dCi 110 ch Energy Zen	6	150	25 250
dCi 110 ch Energy Bose	6	150	27 650
dCi 110 ch EDC Zen	6	0	26 450
dCi 110 ch EDC Bose	6	0	28 850
dCi 130 ch FAP Energy Zen	6	0	26 450
dCi 130 ch FAP Energy Bose	6	0	28 850
dCi 165 ch Bose Edition	9	500	29 450

MÉGANE ESTATE (BREAK)			
Surcoût: berline + 600 €			

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 Bose	7	0	31 800
dCi 150 ch BVA Bose	9	3 000	33 400
Surcoût Zen: Life + 2 200 €			
Surcoût Bose: Dynamique + 1 200 €			
Surcoût Initiale: Bose + 3 000 €			

SCÉNIC XMOD (5 PLACES)			
TCE 115 ch Energy Zen	6	250	26 150
TCE 130 ch Energy Bose	7	0	29 500
dCi 110 ch Zen	6	0	27 950
dCi 110 ch EDC Zen	6	0	29 450
dCi 110 ch EDC Bose	6	0	32 400
dCi 110 ch Energy Zen	6	0	28 450
dCi 110 ch Energy Bose	6	0	31 600
dCi 130 ch Energy Bose	7	0	32 400

GRAND 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 Bose	7	0	32 200
dCi 150 ch BVA Bose	9	3 000	33 800
Surcoût Zen: Life + 2 100 €			
Surcoût Bose: Dynamique + 1 200 €			
Surcoût Initiale: Bose + 3 000 €			

GRAND SCÉNIC (7 PLACES)			
Surcoût: Grand Scénic 5 places + 700 €			

LAGUNA COUPÉ			
dCi 110 ch eco2 Zen	6	0	30 850
dCi 110 ch eco2 Zen EDC	6	0	32 350
dCi 150 ch Energy eco2 Zen	8	0	32 450
dCi 175 ch Intens	9	0	36 950
dCi 175 ch Intens	10	900	39 250

LAGUNA			
dCi 110 ch Zen	6	0	28 400
dCi 110 ch Bose Edition	6	0	29 800
dCi 130 ch Energy Zen	7	0	30 100
dCi 130 ch Energy Bose Edition	7	0	31 500
dCi 130 ch Energy Intens	7	0	33 500
dCi 175 ch Energy Bose Edition	10	0	32 600
dCi 175 ch Energy Intens	10	0	34 800
Surcoût EDC: BVM + 1 500 €			

LAGUNA ESTATE			
Surcoût: berline + 1 200 €			

LATITUDE			
dCi 150 ch Initiale	8	0	39 650
dCi 175 ch Initiale BVA	10	2 200	41 650

ESPACE			
dCi 130 ch Zen	7	500	36 450
dCi 150 ch Zen	8	500	38 450
dCi 175 ch Zen BVA	10	2 200	40 450
dCi 175 ch Intens BVA	10	500	41 850
dCi 175 ch Intens	10	2 200	43 850
dCi 175 ch Initiale	10	500	46 850
dCi 175 ch Initiale BVA	10	2 200	51 850

GRAND ESPACE			
Surcoût: Espace + 1 200 €			

KOLEOS			
dCi 150 ch Zen	8	900	29 750
dCi 150 ch Bose Edition	8	900	30 550
dCi 150 ch Intens	8	900	33 550
dCi 175 ch Bose Edition 4x4	10	2 200	32 150
dCi 175 ch Initiale 4x4	10	2 200	35 150

SEAT

TYPE	CV	B/M*	PRIX
MII (3 PORTES)			
1.0 60 ch Reference	3	0	9 460
1.0 75 ch Style	4	0	11 430
1.0 75 ch Style BVA	4	0	11 980
Surcoût Style: Reference + 950 €			

Surco® Style : Reference + 950 €	
MII (5 PORTES)	
Quadrif. 2 portes : 475 €	

D5 200 ch Xenium	13	8 000	62 850
D5 200 ch Executive	13	8 000	63 850

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	★★★★★	14675	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	16645	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 BDTX 313 ch Quattro A.Lux 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 BDTX 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 BDTX 313 ch Q. Ambition Luxe 8		54300	47185			
A8						
3.0 TDI 204 ch Avus Tiptronic A		61660	51975	43200		

MODÈLES	VERDICT AJ	13	12	11	10	09
BMW						
3.0 TDI 250 ch Quattro Avus Tiptronic A		63030	52935	41035	36990	33185
4.2 TDI 350 ch Quattro Avus 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 Confort	★★★★		17135	14300		
116i 115-116 ch Lounge	★★★★★	18930	14420	12235	9965	
118d 143 ch Lounge	★★★★	23475	15565	13200	10690	
120d 177-184 ch Lounge	★★★★	25100	16995	14425	12975	
123d 204 ch Confort	★★★★		19485	16460	13705	
125d 218 ch Lounge	★★★★	26325				
SÉRIE 1 COUPÉ						
120i 170 ch Confort	★★★★	24185	21200	19200	16700	
125i 218 ch Confort	★★★★	26960	23625	21140	18365	16120
118d 143 ch Confort	★★★★★	22585	18730	15645	12565	
120d 177 ch Confort	★★★★	24515	20290	17040		
123d 204 ch Confort	★★★★	27000	22330	18615	14785	12605
SÉRIE 1 CABRIOLET						
120i 170 ch Confort	★★★			15850	13655	
125i 218 ch Confort	★★★★			20390	14440	
118d 143 ch Confort	★★★★			14645	12490	
120d 177 ch Confort	★★★★			15708	13375	
123d 204 ch Confort	★★★★			15965	13490	
SÉRIE 3						
318i 143 ch Confort	★★★★			16840	14300	13125
320i 170-184 ch Confort	★★★	27815	24265	18070	15900	13340
325i 218 ch Confort	★★★★			21655	17680	15540
330i 272 ch Confort	★★★★★			18610	15665	13285
335i 306 ch Confort	★★★★★	34190	30740	20040	16560	14060
318d 115 ch Edition	★★★★	26160	21890	14650	12555	
318d 143 ch Confort	★★★★	26660	22450	16370	13305	11750
320d 163 ch Ed Edition	★★★★		24010	22500	14876	
320d 177-184 ch Confort	★★★★	35525	29485	17825	15840	13400
325d 197-204 ch Confort	★★★★	35840	31025	19045	15705	13360
330d 231-245-254 ch Confort	★★★★	36020	32040	20810	17085	14455
335d 286 ch Confort A	★★★★			24575	19765	17580
SÉRIE 3 COUPÉ						
320i 170 ch Confort	★★★	28120	24090	20300	17165	14325
325i 218 ch Confort	★★★★	31860	27220	22755	19185	14585
330i 272 ch Confort	★★★★★	36040	30540	24070	20380	16340
335i 306 ch Confort	★★★★★	39580	33680	25260	21045	18670
320d 177-184 ch Confort	★★★★	28980	24870	19835	16300	
325d 184-197 ch Confort	★★★★	31160	26685	21085	17295	13585
330d 231-245 ch Exclisive	★★★★	33520	28655	22840	18480	
335d 286 ch Confort Steptronic	★★★★		30420	23605	18985	15300
SÉRIE 3 CABRIOLET						
330i 272 ch Confort	★★★★★	38745	32000	26865	21910	18430
335i 306 ch Confort	★★★★★	40205	33095	27530	22345	18535
320d 184 ch Confort	★★★★	32375	27375	22975	19335	
325d 204 ch Exclusive	★★★★	36820	31220	26380	22230	14905
330d 245 ch Confort	★★★★	40670	34575	29680	23760	16370

MODÈLES	VERDICT AJ	13	12	11	10	09
SÉRIE 3 GRAN TURISMO						
320d 184 ch Executive			37020			
SÉRIE 5						
525d 204-218 ch Confort	★★★★	33945	29980	25830	21465	16245
530d 245-258 ch Exclisive	★★★★	40340	34540	27800	19565	17235
535d 300-313 ch Exclisive A	★★★★	44110	37085	31150	20445	17815
SÉRIE 5 GRAN TURISMO						
530d 245 ch Exclusive 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 Exclusive A		70450	51400	40110	32725	
750d Luxe		81090				
X1						
xDrive 18d 143 ch Confort	★★★★	28275	22845	19645	16425	
xDrive 20d 163 ch EfficientDynamics	★★★★	27000				
xDrive 20d 177-184 ch Confort	★★★	30355	22740	19570	16265	
xDrive 23d 204 ch Confort A	★★★★		27430	23500	19540	
X3						
xDrive 20d 177-184 ch Confort	★★★★	33955	29670	25915		
xDrive 30d 218-254 ch Confort	★★★★	39060	34480	30620		
X5						
xDrive 3.0d 235 ch A	★★★★★	42500	35690	30630	26110	
xDrive 40d 306 ch A	★★★★★	50085	41840	33045	28040	
xDrive M50d 381 ch A	★★★★★	66110	55430			
X6						
xDrive 30d 235-245 ch Exclusive A		61740	52865			
xDrive 35d 286 ch Exclusive A		64695	55170			
xDrive 40d 306 ch Exclusive A		70960	61975			
Z4 ROADSTER						
1i 156 ch		23280				
23i 184 ch		30095	29925			
23i 204 ch				22880	19470	17100
sDrive 28i 245 ch		34625				
sDrive 30i 306 ch			28300			
sDrive 35i 340 ch		38400	42450	36040		
CHEVROLET						
SPARK						
1.0 68		6700	5195	4390	3635	
1.2 81 LT		7190	7040	5930	4875	
AVEO						
1.4 100 ch LT		10320	9130	6680	5285	4650
1.3 VCDi 75 ch s/s LS		9190	7840			
CRUZE						
1.7 VCDi 130 ch / 2.0 VCDi 125 ch LS	★★★★	16485	11370	9940	8365	7250
2.0 VCDi 150-163 ch LT	★★★★	16745	12655	10375	8980	7740
ORLANDO						
2.0 VCDi 130 ch LT+		19065	14375	12400		
2.0 VCDi 163 ch LTZ		20515	15220	13135		
CAPTIVA						
2.0 VCDi 163 ch LS / Family Pack	★★★★	21095	17295	14265		
2.0 VCDi 184 ch LTZ	★★★	25275	20815	17210		
CHRYSLER						
PT CRUISER						
2.2 CRD Limited	★★★★★			11145	9355	8205
300C						
3.0 CRD A	★★★★			19520	16515	14505
GRAND VOYAGER						
2.8 CRD LX A	★★★			18060	14870	13825
CITROËN						
C1						
1.0 Airdream	★★★★	8320	6755	6380	4535	3970
Hdi 55 ch Airdream	★★★★				5290	4580
C3						
1.1	★★		8170	6895	5700	5120
Vti 68 ch Attraction	★★★★★	9285				
1.4 Ambiance	★★★★		8685	7355	6120	5650
Vti 95 ch	★★★★	11680	10075	8500	6995	
Vti 120 ch Exclusive	★★★★	12820	11090	9305	7630	
1.4 HDi	★★★★	9905	8230	8495	6360	5520
1.6 HDi 90 ch	★★★★	11580	10205	8930	7360	5885

MODÈLES	VERDICT	AJ	13	12	11	10	09
HDI 110-115 ch	****		13735	11265	9715	8295	6945
C3 PICASSO							
V11 95 ch Attraction	***		10905	9475	8215	6895	6240
V11 120 ch Comfort	****		13650	10900	9400	7830	7020
HDI 90 ch Airream Attraction	****		12120	10380	8545	6950	6015
HDI 110 ch Airream Comfort	****		15435	12215	10100	8055	6885
D53							
V11 95 ch Chic	***		11995	10415	8855		
V11 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							
V11 95 ch / 1.4 90 ch	****		12530	10030	8280	7395	6485
V11 120 ch	****		13550	10870	8995	7375	6485
THP 140 ch	****					8820	7705
THP 150 ch Exclusive	****		17560	14125	11670	8675	7600
HDI 92 ch	****		14150	11590	10125	7885	6880
HDI 110 ch Exclusive	****		16800	12155	10630	8445	7405
HDI 140-150 ch Exclusive	***		18940	15630	13700	9670	8485
D54							
V11 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 Airream	****		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 Airream 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
LODGY							
1.5 dCi 90 ch Ambiance	****		11690	10255			
1.5 dCi 110 ch Ambiance	****		11515	10115			
DUSTER							
1.5 dCi 90 ch 4x2 Ambiance	***		13170	10945	10015	8400	
1.5 dCi 110 ch 4x2 Ambiance	***		13575	11315	10345	9080	
FIAT							
500							
1.3 MJT 75 ch Pop	***					6500	5555
1.3 MJT 95 ch s/s Lounge	***		12155	10485	9340	7690	
500L							
1.3 MJT 85 ch Easy BVA			15590				
1.6 MJT 105 ch Easy			16655				
PANDA							
0.9 85 ch TwinAir Easy	***		10110	8640			
1.3 MJT Emotion	***		11715	7065	5800	5175	
GRANDE PUNTO							
1.3 MJT 90 ch Dynamic	****					5825	5210
1.6 MJT 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 MJT 75 ch s/s Dynamic	***		9635	8030	6285	5280	
1.3 MJT 85 ch s/s Dynamic	***		10310	8735	7145	6030	
1.6 MJT 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 MJT 90 ch Dynamic /							
1.9 MJT 90 ch Dynamic	****				8055	6325	5185
1.6 MJT 105 ch Dynamic	****		13465	11205	8340	6545	5370
1.6 MJT 120 ch Dynamic	****		13845	11350	8860	7005	5680
IDEA							
1.3 MJT 95 ch s/s Dynamic				8570	6850	5530	4620
SEDICI							
1.9 MJT 4x2 Dynamic					10310	8750	6715
2.0 MJT 4x4 Dynamic			17560	11335	9175	7820	5560
ULYSSE							
2.0 MJT Active						8780	7215
FREEMONT							
2.0 MJT 140 ch 4x2			22685	18970			
2.0 MJT 170 ch 4x2			23860	20235			
FORD							
KA							
1.2 68 ch Trend / Titanium	***		8575	7800	6340	5310	5060
1.3 TDCI 75 ch s/s Titanium	***		9190	8555	7025	6350	5620
FIESTA							
1.6 120 ch Ghia	****		11560	10675	9075	7725	6455
1.0 EcoBoost 125 ch 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
1.4 TDCI 68 ch Plus							6320
1.6 TDCI 90 ch Plus							6680
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	16865	12390		
B-MAX							
1.0 125 ch s/s Titanium	****		15115	13180			
1.5 TDCI 75 ch Ambiente	***		13460	11360			
1.6 TDCI 95 ch Titanium	****		14815	12475			
MONDEO							
2.0 TDCI 140 ch Trend / Ghia	****		18175	14545	12325	9355	
2.0 TDCI 163 ch Titanium /							
2.2 TDCI 175 ch Ghia	****		19675	16850	14225	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-TEC Elegance / 2.2 i-CTDI Sport	****		27310	23830	19355	11465	9770
2.2 i-TEC 180 S	****		21165	17985	14465		
CR-V							
2.2 i-TEC Comfort / 2.2 i-CTDI Elegance	****		28875	25200	21365	14600	11885
HYUNDAI							
i10							
1.1 66 ch			6635	5880	5130		
1.2 78 ch Pack			7295	6960	5955		
1.1 CRDI 75 ch Pack						4625	4270
i20							
1.2 78-85 ch Pack			9520	8255	6980	5260	4570
1.4 100 ch Pack 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							

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	29965			
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	30860	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	45480	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	33365	26435	21910		
350 CDI / 320 CDI		41560	36125	27130	22150	18890	
CLASSE M							
300 / 280 CDI BVA				30120	25320	22085	
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	***	20605	18405	16515	13060	11145	
211 ch John Cooper Works	****	24525	21960	19750	15710	13555	
D 110 ch Cooper	****	15035	13360	11840	9840	8610	
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	17590	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	8860	
SD 143 ch Cooper S	****	20795	18330	15880			
MINI PACEMAN							
122 ch Cooper	****	21450					
184 ch Cooper S	****	24660					
D 90 ch One	****	24490					
SD 143 ch Cooper S	****	26070					
MINI COUNTRYMAN							
98 ch One	***	17340	15570	14135			
122 ch Cooper	****	19270	17260	15540			
184 ch Cooper S	***	23615	21080	18910			
218 ch John Cooper Works	****	29690					
D 90 ch One	****	18830	16865	15100			
D 112 ch Cooper	****	21060	18720	16740			
D 143 ch Cooper S	****	24110	21470	19380			
MYTUBISHI							
ASX							
1.8 Di-D Instyle		21205	17070	16500			
1.8 Di-D Instyle 4x4		23185	20475	17170			
OUTLANDER							
2.2 Di-D 156 Instyle TC-SST		29840	23310	19065	15905		
2.2 Di-D 177 Instyle			23390	16910			

MODÈLES	VERDICT	AJ	13	12	11	10	09
PAJERO LONG							
3.2 Di-D Instyle BVA			36940	31365	26185	22405	19215
NISSAN							
PIXO							
1.0 68 ch Acenta			6540	5580	4705	3990	
MICRA							
1.2 65 ch Acenta	***					6175	4960
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	***	17180	14745	11140			
1.6 DIG-T 190 ch Acenta	***	20820	17855	12235			
1.6 Turbo Nismo	****	22925					
1.5 dCi 110 ch Visia	****	14975	13090	11125			
QASHQAI							
1.5 dCi 106 ch Visia	****	16725	14375	12145	10430	9245	
1.6 dCi 130 ch s/s Acenta	****	18740	16035	14350	13815	11735	
2.0 dCi 150 ch Acenta	****	23025	21225	13910	11935		
X-TRAIL							
2.0 dCi 150 ch 4x4 LE		23735	22400	19230	14820	12960	
PATNFINDER							
2.5 dCi 171 ch 7PL SE					16700	14965	
2.5 dCi 190 ch 7PL LE		34030	29130	24020	20325		
3.0 V6 dCi 231 ch 7PL BVA		38110	32590				
370Z							
Coupé 3.7 V6 328 ch GT Edition		31935	28415	24390	20865	18590	
Roadster 3.7 V6 328 ch Pack		33025	29000	24040	20480		
OPEL							
AGILA							
1.0 65 ch	****	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	6865		
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	***	16580	12435	11735	7045	6145	
1.7 CDTI 125 ch Magnetic	****	16965	13965	11905	7205	6220	
2.0 CDTI 160-165 ch Cosmo	****	17215	13915	11415			
INSIGNIA							
2.0 CDTI 130 ch Connect Pack	****	19050	15900	13945	11880	10620	
2.0 CDTI 160 ch Cosmo	****	22950	19100	14935	12710	11470	
2.0 CDTI 195 ch s/s Cosmo Pack	****	26580	21145				
MERIVA							
1.7 CDTI 110 ch Edition	****		9425	8225	7220	6750	
1.7 CDTI 125-130 ch Cosmo	****	14180	12335	10410			
	****	14555	12075	10385	8900		
ZAFIRA							
1.7 CDTI 110 ch Edition	**	16225	13450	11240	8705	7625	
1.7 CDTI 125 ch Magnetic	***	17410	14150	12010	9185	7625	
ZAFIRA TOURER							
2.0 CDTI 130 ch Cosmo	***	20675	17030				
1.6 CDTI 136 ch Cosmo	****	21645					
2.0 CDTI 165 ch Cosmo	****	22365	18150				
2.0 CDTI 195 ch Cosmo	****	22920					
MOKKA							
1.6 115 ch Cosmo		14860	13715				
1.4 140 ch Cosmo		18750	15715				
1.7 CDTI 130 ch Cosmo		20375	16955				
ANTARA							
2.2 CDTI 163 ch 4x4 Cosmo Pack		20680	17070	14205			
2.2 CDTI 184 ch 4x4 Cosmo Pack		22970	18915	16705			
PEUGEOT							
107							
1.0 12V 68 ch Trendy	****	8950	7965	7165	5800	5105	
1.4 HDi 54 ch Trendy	****				5180	4480	
1007							
1.4 75 ch Trendy					5620	4960	
1.4 HDi 70 ch Sporty					6340	5555	
1.6 HDi 110 ch Sporty					6355	5510	
206+							
1.1 60 ch Access	**	9280	7030	6385	5395	4740	
1.4 75 ch Sportium	***	9985	8680	7870	5565	4880	
1.4 HDi 70 ch Access	****	10025	8635	6445	5690	5045	
207							
1.4 75 ch Urban	****			6840	6960	5300	
1.4 VTI 96 / 1.6 VTI 95 ch Active	****			8115	6705	6500	
1.6 VTI 120 ch Premium	****			9265	7315	6505	
1.6 THP 150 ch Premium Pack	****			10000	8600		
1.4 HDi 70 ch Trendy	****			7835	6675	6215	
1.6 HDi 90 ch Premium	*****			8800	7310	6430	
1.6 HDi 110 ch Féline	****			9685	8320	7790	
207 CC							
1.6 VTI 120 ch Sport Pack	****	17320	14775	12420	10185		
1.6 THP 150 ch Féline	****	17390	14795	12425	10160		
1.6 HDi 110 ch Féline	****	16210	14500	12410	10260		
208							
VTI 68 ch Comfort	***	9200	6965				
VTI 82 ch Allure	****	12150	10885				
VTI 120 ch BVA Allure	****	14430	13980				
THP 155 ch Féline	****	16700	14115				
HDi 68 ch Comfort	***	11500					
e-HDi 92 ch Allure	****	14450	12220				
e-HDi 115 ch Allure	****	15100	14675				
208S							
VTI 82 ch Access	***	12170					
VTI 120 ch Allure	**	16260					
HDi 68 ch Access	***	12580					
e-HDi 92 ch Active	****	15030					
e-HDi 115 ch Féline	****	16950					
308							
1.4 VTI 95 ch Comfort	**	11770	9930	8870	7375	6280	
1.6 VTI 120 ch Neoten	****	15180	12775	11365	7790	7185	

MODÈLES	VERDICT AJ	13	12	11	10	09
FLUENCE						
dCi 110 ch Dynamique			11270	8225	7240	
LAGUNA						
2.0 dCi 175 ch Bose Edition	****	19580	18905	14195	13085	9880
SCÉNIC III						
dCi 105-110 ch Authentique	****	16155	12670	12000	8885	7405
dCi 130 ch Dynamique	****	18795	15940	12600	10400	8800
dCi 150 ch Privilège	****	21600	17015	13270	11015	9330
dCi 160 ch Jade	***			13735	11380	9830
LATITUDE						
dCi 150 ch Initiale		22190	18450	15810		
dCi 175 ch Initiale A		22715	18880	16130		
ESPACE IV						
2.0 dCi 130 ch 25 ans	***	22930	16740	13560	11230	8700
2.0 dCi 150 ch 25 ans	****	24005	17510	14680	11875	9835
2.0 dCi 175 ch Initiale	***	25935	20165	17085	15520	10450
KOLEOS						
2.0 dCi 150 ch Bose Edition	***	19390	16565	12960	11000	10330
2.0 dCi 175 ch 4x4 Exception	***	24245	20880	14980	12845	11390

SAAB						
9-3 SPORT HATCH						
1.9 T10 120 ch Linear				9175	7730	
1.9 T10 160 ch Griffin			12625	9895	8345	
1.9 T10 180 ch Aero			12850	10620	8805	
9-5 BERLINE						
1.9 T10 150-160 ch Griffin			17150	13545	9365	
2.0 T10 190 ch Aero			20780	16150		

SEAT						
MII						
1.0 60 ch Reference		8975	5730			
1.0 75 ch Reference		9610	6465			
IBIZA						
1.2 TDI 75 Gran Via /						
1.4 TDI 80 ch Preference	**	10425	9120	8980	6935	4735
1.4 TDI 90 ch Style	***	10580	9175	8855	7095	6070
2.0 TDI 143 ch FR	****	13975	12060	10150	8085	6145
LEON						
1.6 TDI 105 ch Reference	*****	18385	12185	10595	8885	7515
2.0 TDI 140 ch Style	***	21100	13305	11575	9870	8665
2.0 TDI 170 ch FR	***	15985	13990	12145	10140	8890
ALTEA						
2.0 TDI 136-140 ch Gran Via		16770	13335	11005	8435	7325
2.0 TDI 170 ch FR		17120	15380	13060	11180	7880
EXEO						
2.0 TDI 120 ch Gran Via		16245	12525	10640	9100	
2.0 TDI 143 ch Gran Via		19740	16200	13700	11540	
2.0 TDI 170 ch Sport		20235	16705	12750	10945	
ALHAMBRA						
2.0 TDI / 1.9 TDI 115 ch Stylea		22850	18950	16355	11340	7725
2.0 TDI 140 ch Stylea		23350	19675	16875	12050	8000
2.0 TDI 170 ch Style L		26715	21825	18600		

SKODA						
CITIGO						
1.0 MPI 60 ch Active		6835				
1.0 MPI 75 ch Active		7270				
FABIA						
1.2 TDI 75 / 1.4 TDI 80 ch Ambiente	*****	12115	10400	8580	6315	5290
1.6 TDI 90 ch Active	****	12055	10330	8920		
1.6 TDI 105 / 1.9 TDI 105 ch Ambiente	****	13445	11045	9090	7515	5505
OCTAVIA						
1.4 TFSI 122 ch Classic	***			9635	8285	7285
1.4 TSI 140 ch Active	****	17280				
1.6 TDI 105 / 1.9 TDI 105 ch Ambiente	****	15635				
2.0 TDI 140-150 ch Ambiente	****	18740	15035	13215	10480	9345
2.0 TDI 170-184 ch RS	**	22235	16840	13525	10935	9660
ROOMSTER						
1.6 TDI 90 ch Ambition		13490	10565	9090	7545	
1.6 TDI 105 / 1.9 TDI 105 ch Ambiente		14285	11750	9760	8105	
SUPERB						
1.6 TDI 105 ch Ambiente	***	19880	15640	12355	9260	7940
2.0 TDI 140 ch Ambiente	****	22470	16465	12155	9580	8240
2.0 TDI 170 ch /						
2.5 V6 TDI 183 ch Comfort	***	28130	19380	14410	10745	9125
YETI						
1.6 TDI 105 ch Greenline	***	15710	13710	11810		
2.0 TDI 110 ch Active	****	16955	14150	11815	9890	
2.0 TDI 140 ch 4x4 Ambition	****	20175	18965	14160	11915	

SMART						
FORTWO COUPÉ						
1.0 71 ch MHD Passion	*****	9900	8425	6910	5625	4940
1.0 84 ch Passion	***	10215	8695	7980	6915	4870
1.0 102 ch Brabus	***	14240	12070	9785	8580	
0.8 CDI 45-54 ch Pulse	*	9615	8035	6780	3740	2870
SUBARU						
TREZIA						
1.4D 90 ch L		14530	12630	10485		
FORESTER						
2.0D XS		22705	21315	16975	13520	11790
IMPREZA						
2.5 16S WRX STI S		31050	26960	23580	21870	20290
2.0D Sport				15605	12865	11525
SUZUKI						
ALTO						
1.0		7740	5440	4790	4050	3585
SPLASH						
1.0 65 ch GL		8650	6680	5440	4435	3845
1.2 V16 86 ch GLS A		9185	8485	6830	5210	4510
1.3 DOIS 75 ch GLS				6730	5360	4530
SWIFT						
1.2 V16 / 1.3 92 GL / In the City		9785	8445	8035	7210	6050
1.3 DOIS 75 ch In the City		10680	9185	7985	7450	6220
SK4						
1.6 DOIS GL		13515	11860	9240	7840	6585
2.0 DOIS / 1.9 DOIS GLX		15280	13400	10885	8985	7225
GRAND VITARA						
1.9 DOIS		18380	17865	15105	12670	10140



SWB Croissy
Marne la Vallée
Véhicules neufs & Occasions
01 64 68 40 00
croissy@subaru.fr

TOYOTA						
KIZASHI						
2.4 V16 4x2 Sport		21795	18400	15410		
TOYOTA						
IQ						
WT-1 68 ch		12240	11985	7680	6580	5835
WT-1 100 ch s/s		12785	12315	9640	8235	7215
D-40 90 ch		13050	12580	7940	6480	5600
AYGO						
1.0 WT-1		7020	6145	5840	5420	4770
D-40 Sport				6335	5275	4570
YARIS						
1.0 69 ch WT-1 UP	**	9485	8280	7085	9705	5870
WT-1 87-100 ch s/s Lounge	***	11415	9855	8250	8365	7235
HSD 100 ch Active	****	14185	12385			
D-40 90 ch Comfort	***	11995	10440	7885	6925	6130
VERSO S						
WT-1 100 ch Active		12915	10280	8420		
D-40 90 ch Active		14975	11200	9690		
AURIS						
WT-1 124-132 ch Dynamic / Linea Terra	****	16745	12440	10750	8370	7510
HSD 136 ch Connect 15"	****	17900	14025	12895		
D-40 126 ch Dynamic / Linea Terra	****	17540		10585	8420	7415
D-40 177 ch Dynamic	***				9130	8005
PRUIS						
HSD 136 ch	****	20185	17705	13860	11835	10635
AVENSIS						
D-40 150 ch Dynamic	****	19240	15500	12185	10180	8920
D-CAT 177 ch Executive	***			12395	10190	8815
VERSO						
D-40 126 ch L Dynamic		17770	17350	12740	10620	
D-CAT 150 ch L Dynamic A		20850	17975	14810		
RAV4						
D-40 150 ch 4WD LeCap	****	23025	17150	15480	13275	
VOLKSWAGEN						
FOX						
1.4 75 ch				6195	4815	4150
1.4 TDI 70 ch					4980	4290
UP!						
1.0 75 ch Black up!	****	10680	9035			
POLO						
1.2 TSI 105 ch Carat	***	14735	12560	11195	8350	7040
1.4 TSI ACT 140 ch Blue GT	****	17535				
TDI 90 ch Carat	***	14085	11915	10325	8445	6175
1.6 TDI 105 ch Carat	****	15950	13435	11385	9315	6485
GOLF						
1.4 TSI 140 ch Comfortline	****	24915	21210			
1.4 TSI 160 Comfortline	****			15100	13100	11660
1.6 TDI 90 ch Trendline	****	19235	14105	12165	9960	8315
2.0 TDI 140-150 ch Comfortline	****	21875	16885			
2.0 TDI 170-184 ch GTD DSG6	****	26780	20650	17980		
GOLF CABRIOLET						
1.4 TSI 160 ch Carat	****	22865	19820	16125		
2.0 TDI 140 ch	****	21740	18230			
NEW BEETLE						
1.6 102 ch Carat	***			10970	9715	8450
1.9 TDI 105 ch	****			11435	9400	7605
COCCINELLE						
1.6 TDI 105 ch Vintage	****	20645				
2.0 TDI 140 ch Sport	****	21920	18665			
SCIROCCO						
1.4 TSI 122 ch	****	18585	16465	14780	12485	9820
2.0 TDI 140 ch	*****	21365	18405	16055	13630	12010
EOS						
1.4 TSI 160 ch Carat				14265	13125	
2.0 TSI 210 ch Carat		29350	25680	20895	15285	13340
2.0 16S TDI 140 ch Carat		24080	19975	16990	14330	12350
VOLVO						

Référent sur le marché de l'automobile premium

aj LES
PROFESSIONNELLS
S'AFFICHENT



**UNE ÉQUIPE
À VOTRE ÉCOUTE :**

- Directeur de publicité : Marc Queillé • Assistante : Sylviane Ragusa 01 41 33 55 54 •
- Directrice de clientèle : Julie Aldabo 01 41 33 55 45 - julie.aldabo@mondadori.fr •
- Graphiste : Alexandre Guillard - alexandre.guillard@mondadori.fr • www.autojournal.fr •

La citadine aux idées larges



Way of Life!

à partir de **7 390 €**
sous réserve de reprise ⁽¹⁾



**NOUVELLE
CELERIO**

La nouvelle Celerio, elle a les idées larges... mais pas seulement. Son coffre spacieux et son confortable volume intérieur sont prêts à accueillir tous vos bagages et 5 passagers, sans se sentir à l'étroit. Mais la Celerio est d'abord une citadine qui se faufile partout et vous procurera, en ville comme sur route, plaisir à la conduire au quotidien. Alors, venez vite découvrir si vous aussi avez les idées larges.

(1) Prix TTC de la nouvelle Suzuki Celerio 1.0 Bozinger après déduction d'une remise de 1000 € offerte par notre concessionnaire, et d'un capital-reprise de 3 000 €, sous conditions d'âge. Votre concessionnaire détermine cette offre capital-reprise à un niveau de reprise de votre véhicule, selon les conditions générales de la loi applicable en concession. Offre réservée aux particuliers résidents pour l'achat d'une Celerio neuve de 1.0 52CV ou 1.0 52CV, en France métropolitaine, sous les conventions particulières. (2) Concessionnaire agréé Suzuki de la région Île-de-France. (3) Selon modèle.

Garantie 3 ans ou 100 000 km au 1^{er} terme échu. www.suzuki.fr

S-CROSS



Way of Life!

JUSQU'AU
**TVA
OFFERTE**
31 MARS 2015

Le crossoverTM
pour s'évader
en famille



Gamme Suzuki S-Cross, le SUV sans écotaxe essence ou Diesel, disponible en 2 ou 4 roues motrices avec système exclusif ALLGRIP

Suzuki à partir de 11 810 € TVA incluse. Modèles proposés : S-Cross 1.6 107 ch - 18 070 € TVA incluse + prime écologique 1200 €. Concessionnaire agréé Suzuki de la région Île-de-France. (2) Selon modèle. (3) Selon modèle.

www.suzuki.fr

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°1 Azur 0 810 100 150

l'auto-journal
CROISIÈRES

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*

* sans 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 :

Vols 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

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.

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 CERU15P

l'auto-journal
CROISIÈRES

AFFRONTEZ LA ROUTE DES SPORTS D'HIVER EN TOUTE SÉCURITÉ



**VOLVO V60 VOLVO SELEKT
À PARTIR DE 21 500 €**



**UN JEU DE 4 ROUES HIVER^{*}
OFFERT POUR L'ACHAT D'UNE V60**

(*) Pour l'achat d'une V60 au mois de février, ABVV Automobiles offre un pack de 4 roues hiver « Hera » 7x16 Nokian, 205/60 R16 96H XL, LH, Nokian, 205/60 R16 96H XL, RH (soit 1090 € TTC).

Attention ces pneumatiques ne peuvent être montés sur la V60 Plug-in-Hybrid. Offre disponible sur une quantité limitée de véhicules en stock. Offre valable du 02/02/2015 au 30/03/2015.

www.volvo-iledefrance.com

93 EPINAY SUR SEINE

01 55 83 08 30

accueil.epinay@abvv-automobiles.com

95 ST OZEN L'AUMÔNE

01 34 30 40 40

volvo@abvv-automobiles.com

95 GONESSE

01 39 87 08 44

abvv.gonesse@abvv-automobiles.com



Reprise Minimum 4000 € sur toute la gamme Skyactiv avec extension de garantie 7 ans offerte pour une livraison avant le 31/03/2015



MAZDA 6



MAZDA 3



MAZDA CX-5

Equipés des Technologies SKYACTIV

CONDITIONS SPECIALES ENTREPRISES PROFESSIONS LIBÉRALES : NOUS CONSULTER

VÉHICULES DE DIRECTION**

Mazda 2 Dynamique	A partir de	13.900 €
Mazda 5 Diesel 115 Dynamique	A partir de	22.900 €
Mazda 6 Essence 192 Sélection BVA	A partir de	32.500 €
Mazda 6 Break Diesel 150 Dynamique	A partir de	28.500 €
Mazda 6 Diesel 2.2 150 Dynamique BVA	A partir de	25.900 €

NOS VÉHICULES D'OCCASION GARANTIS**

Mazda 3 4P. Diesel 150 Sélection	A partir de	27.990 €
CX 5 Dynamique 150 4x4 BVA - 2013	A partir de	26.900 €
Mercedes Classe A 180 CDI Avant-garde - 2009	A partir de	12.500 €
Mercedes Classe B 180 E Design - 2009	A partir de	12.900 €
BMW 320 DA F30 Executive - 2012	A partir de	25.900 €

* Selon conditions générales de l'argus. ** Dans la limite des stocks disponibles. - photos non contractuelles. Consommations cycle mixte (l/km) : Mazda MX5 : 7 à 7,6, Mazda 2 : 4,1 à 5,2, Mazda 3 : 4,5 à 7,6, Mazda 5 : 6,1 à 8,2, Mazda 6 : 5,2 à 7,6, Mazda CX-5 : 4,6 à 6,6.

www.mazda-paris.fr

MAZDA AUSTERLITZ
20, boulevard de l'Hôpital - 75005 Paris

01 47 07 15 18

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.

* Professionnels : nous contacter

Marque : _____

Modèle : _____

Année : _____ Km : _____ Descriptif : _____

Nom / Prénom* : _____

Prix : _____ Téléphone : _____

Adresse* : _____

Mail : _____

* Données confidentielles, ne paraîtront pas dans l'annonce.

HONDA
The Power of Dreams*

UNE ÉMOTION



CIVIC TYPE R CONCEPT

Motorisation Earth Dreams Technology
2.0 i-VTEC turbocompressé
Puissance supérieure à 280 ch.
Lancement été 2015

CONDUIT À
UNE AUTRE

NÉE SOUS LE SIGNE DES ÉMOTIONS, LA NOUVELLE CIVIC A ÉTÉ CONÇUE PAR LES MÊMES INGÉNIEURS QUE LA FABULEUSE CIVIC TYPE R. CONCEPTION MOTEUR **EARTH DREAMS TECHNOLOGY** IDENTIQUE, MÊME MAÎTRISE DES TRAJECTOIRES GRÂCE À L'INNOVANT **SYSTÈME AHA**, **MULTIMÉDIA CONNECTÉ** À ÉCRAN TACTILE OFFRANT TOUTES LES FONCTIONNALITÉS D'UNE TABLETTE.



NOUVELLE CIVIC

Motorisation Earth Dreams Technology - 1.6 i-DTEC 120 ch.
Nouveaux systèmes AHA et Honda Connect

GAMME À PARTIR DE
19 990 €⁽¹⁾

NOUVELLE CIVIC

(1) 19 990 € : prix d'une Civic 1.6 i-DTEC Elegance incluant un avantage client total de 3 450 € composé de 1850 € 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). Offre 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 Civic 1.6 i-DTEC Sport** avec option peinture métallisée (600 €) : **26 100 €** selon tarif au 02/01/2015. Consommation et émissions de CO₂ du modèle présenté : 3,7 l/100 km en cycle mixte et 98 g/km de CO₂. *Donnez vie à vos rêves.

GARAGE DU CLOS

47 av. du Général de Gaulle - 91 Villebon sur Yvette - 01 69 31 55 00
Z.A.E de Linas - 2 av. Ettore Bugatti - 91 Linas - 01 69 80 72 80



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



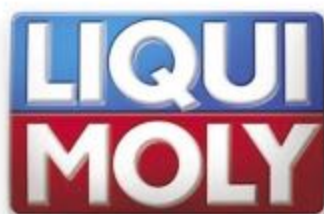
**13 ans
d'existence**

**+ de 120 000
clients séduits**

Satisfait ou 100% remboursé
15 jours - 1000 km

**Merci de votre
confiance !**





Déoclim. C'est pur, c'est sain, c'est différent.

Nettoyant

Fongicide

Antibactérien

Désinfectant

Désodorisant



Lors du remplacement
du filtre d'habitacle
(pollen), exigez
un nettoyage
de votre circuit
de climatisation
avec DÉOCLIM
de LIQUI MOLY.

LIQUI MOLY, UNE TECHNOLOGIE DE POINTE POUR DES ROUTES PLUS BELLES, ET DES MOTEURS EN HARMONIE AVEC LA NATURE

LES PROFESSIONNELS S'AFFICHENT



• **CORVETTE C7 6.2 V8 BVM 460 ch 93 290 €**
GPS, cuir nappa, toit transparent, caméra.

Automobiles Chassay 02 47 40 60 60



• **CORVETTE C7 6.2 V8 Cabriolet 96 890 €**
GPS, Tout cuir, caméra, audio Bose.

Automobiles Chassay 02 47 40 60 60



• **LOTUS EXIGE S 3.5 V6 69 900 €**
12/14, 800 km, pack premium sport, aide au stationnement, pack race, climatisation.

Automobiles Chassay 02 47 40 60 60



• **LOTUS Elise Club Racer 1.6 136ch 36 900 €**
0 à 100 Km/h en 6 s, plusieurs coloris disponibles.

Automobiles Chassay 02 47 40 60 60



• **INFINITI Q50 2.2 D 170ch Premium 32 900 €**
Cuir, GPS, audio Bose, caméra recul.

Automobiles Chassay 02 47 40 60 60



• **INFINITI M35 Hybride GT Premium 29 900 €**
GPS, téléphone, audio Bose, caméra recul.

Automobiles Chassay 02 47 40 60 60



• **CADILLAC CTS 2.0 Turbo Premium 62 900 €**
08/14, 50 Km, TO panoramique, GPS, tout cuir, audio Bose, caméra recul.

Automobiles Chassay 02 47 40 60 60



• **CADILLAC SRX 3.0 V6 Sport Luxury 39 900 €**
10/11, 35 200 km, TO panoramique, GPS, tout cuir, téléphone, caméra recul.

Automobiles Chassay 02 47 40 60 60



• **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



• **Jeep Grand Cherokee IV 3.0 CRD 29 900 €**
V6 190 FAP, 10/11, 66 000 km, BVA, gris métal, tissu noir, 4 RM, config. 5 pl, xénons, JA 18, entretien méticuleux Jeep Bordeaux. Ref927(G). 06 51 74 75 24



• **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



• **Suzuki Jimny JLX 4x4 14 000 €**
Essence, 2014, 2 500 km, options : climatisation, peinture métal, 3 portes, 5 places, état neuf. Ref927(2). 04 93 40 82 18

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)

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

1er Voitures DE L'ANNÉE

Mercedes - BMW
Audi - VW

Direction et Collaborateur ALLEMAGNE

www.lesvoituresdelannee.com

06.09.78.09.20
aupe@lesvoituresdelannee.com

Vendez
Votre automobile
dans
l'auto-journal

2 parutions
29€
01 41 33 55 54

MECACRAFT

Le MEILLEUR rapport QUALITE / PRIX en vente directe !



**BROYEUR
GSR 150**
DÈS 1950,00 € TTC

PRODUITS
Garantie
2 ans

LIVRAISON
sur toute
la France



**BROYEUR
THERMIQUE**
DÈS 690,00 € TTC

Facilité
de paiement
en
3 X

**MOTOBINEUSE
THERMIQUE**
DÈS 369,00 € TTC



**DÉBROUSSAILLEUSE
7 EN 1** DÈS 279,00 € TTC

SAV
de qualité

**TONDEUSES THERMIQUES
SEMI-PRO ET PRO**
DÈS 459,00 € TTC



**TAILLE HAIE DELUXE
THERMIQUE** DÈS 198,00 € TTC



**BROYEUR PRO
TRACTABLE**
DÈS 3750,00 € TTC



SCIE À MOTEUR THERMIQUE
DÈS 990,00 € TTC



MOTOCULTEUR
DÈS 780,00 € TTC

DEMANDEZ NOTRE CATALOGUE GRATUIT au 04 80 96 99 02

Nom / Prénom Tél :

Adresse CP / Ville

Je suis intéressé par : ☐ Broyeurs ☐ Scies ☐ Tondeuses ☐ Motoculteurs ☐ Débroussailleuses ☐ Tailles haies ☐ Motobineuses

Coupon à retourner : SARL COMPTOIR DES FORGES - 133 ZA LE CLOS - 74130 VOUGY

WWW.MECACRAFT.COM



AUTO JOURNAL

CHASSAY

TOURS

CABRIOLET-ROADSTER | COUPÉ-GT®
BERLINE-BREAK | SUV-CROSSOVER



Corvette C7 Stingray

466 ch Disponible en concession



Coupé et cabriolet. 8 teintes au choix.

18 MARQUES PREMIUM - 200 VOITURES EN STOCK

A une heure de Paris en TGV ou deux heures par l'autoroute A10

ACHAT - VENTE - REPRISE - ENTRETIEN - FINANCEMENT®

CABRIOLET-ROADSTER | COUPÉ-GT | BERLINE-BREAK | SUV-CROSSOVER

AUTOMOBILES CHASSAY - 11 BOULEVARD ABEL GANCE - 37 100 TOURS - 02 47 40 60 60 - CHASSAY.FR

R.C.S. TOURS 343 449 410 - CHASSAY 870103080 - Visuel et données constructeur non contractuelles
Modèle présenté Corvette cabriolet 2016 avec options - toit en cuir bleu premium et roues spéciales
Consommation mixte : de 12,0 à 12,2 l/100 km - Émission de CO₂ : de 279 à 287 g/km - 06/2015

Vulcanet



vous offre*

Vulcanet

Testez vous-même,
connectez vous sur **www.vulcanet.fr**.
Cliquez sur le « ticket magique »
et imprimez **votre ticket magique personnalisé**.
Choisissez votre date et votre magasin et venez tester
gratuitement Vulcanet sur votre machine.
C'est magique, non ?

Rendez-vous sur **www.vulcanet.fr**

* 4 lingettes offertes à tester sur place

AUTO-IES

Voitures neuves moins chères

JUSQU'À
-40%
SUR VOTRE VOITURE
NEUVE

- Satisfait ou remboursé 15j /1000 km
- + de 400 modèles en stock ou en arrivage
- **GRATUIT** : gestion de l'immatriculation,
: gestion du bonus écologique
- Livraison à domicile

JUSQU'À
-40%
À PARTIR DE
15 442 € TTC
RENAULT MEGANE



JUSQU'À
-28,3%
À PARTIR DE
15 971 € TTC
SUZUKI SX4 S-CROSS



www.auto-ies.com

JUSQU'À
-25%
FORD FOCUS



JUSQU'À
-21%
NISSAN QASHQAI



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 563 270 € ZAC les Anceles 03300 CREUZIER LE NEUF RCS CUSSET 449 120 799 - FR 11449120799-APE4511Z. Meilleure remise en date du 11/02/2015. Voir les conditions d'applications des garanties et des engagements sur www.auto-ies.com. Photo non contractuelles.

L'auto-journal

PRO FESSIONNELS

RÉSERVEZ VOTRE EMPLACEMENT

ICI

CONTACTEZ

JULIE ALDABO 01 41 33 55 45
MARC QUEILLÉ 01 41 33 55 72

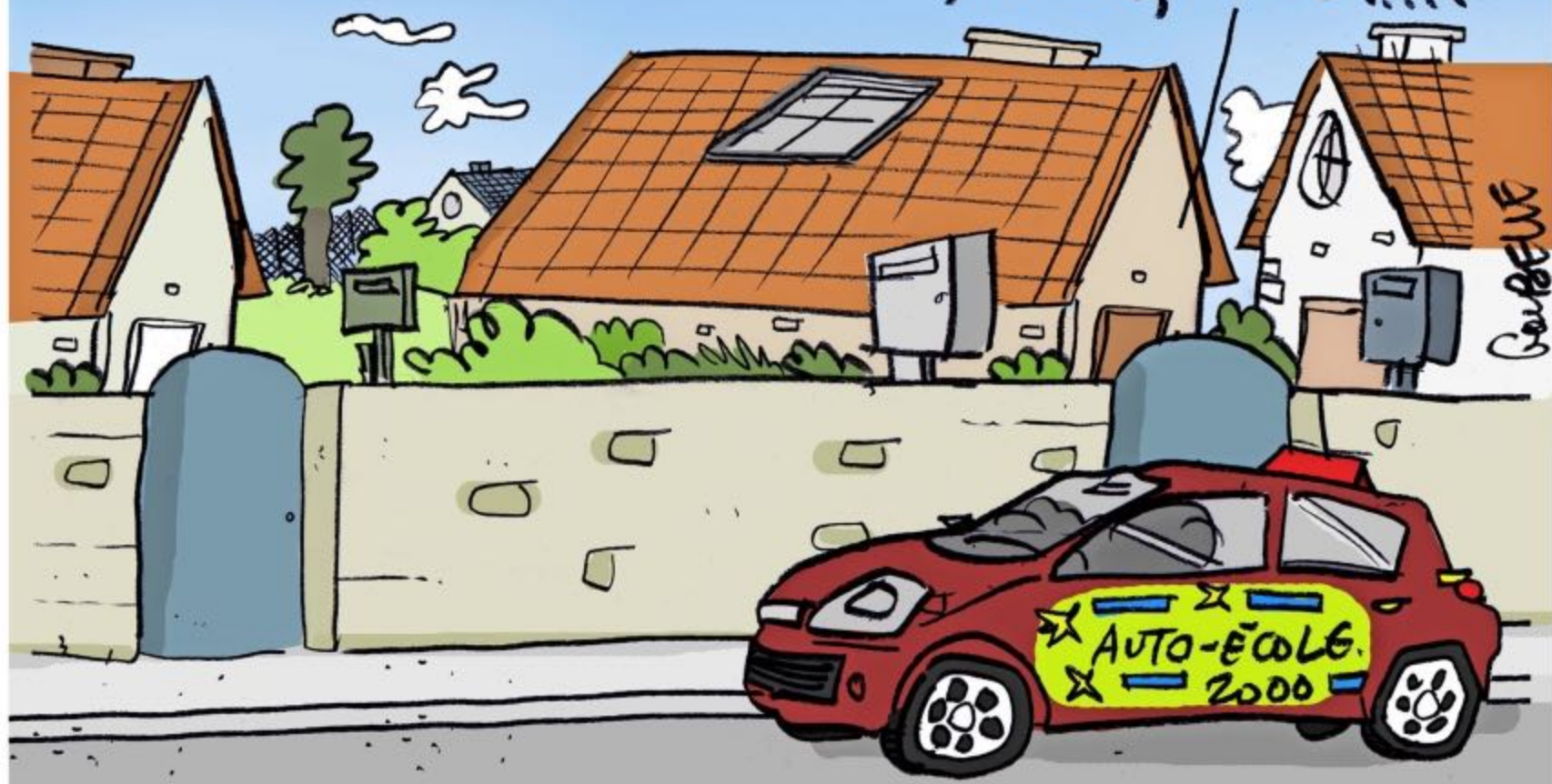
Zone libre



L'actu auto croquée par Goubelle

PROJET DE LA MACRON:
LES FACTEURS VONT-ILS
FAIRE PASSER LE
PERMIS DE CONDUIRE?

ARRÊTEZ-VOUS LÀ,
J'AI UN COURRIER À DÉPOSER
ET APRÈS, VOUS VOUS ARRÊTEREZ
AU 206, AU 208, AU 224...



DANS L'AUTO-JOURNAL DU 5 MARS 2015 N°928

- DOSSIER: essence ou diesel ?
- NOUVEAUTÉS: spécial Salon de Genève
- SPORT: le calendrier F1
- FACE-À-FACE: Audi Q3/Mercedes GLA

Et où que vous
soyez, sur
SMARTPHONE
et
TABLETTE



[ET AUSSI... EN KIOSQUE]

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.

ACTUELLEMENT





Nouvelle Audi TT Coupé. Relevez le défi.

Volkswagen Group France S.A. - RC Soissons B 602 025 538. Audi recommande **Castrol EDGE Professional**.
Vorsprung durch Technik = L'avance par la technologie.

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

Premium Automobiles
105, Bld Murat
75016 Paris
Tél. 01 40 71 35 30
www.audi-paris16.com

Premium II
15, Av. des Prés
78180 Montigny le Bretonneux
Tél. 01 61 37 27 00
www.audi-montigny.com

Paris Est Evolution
332, Rue Berthe Morisot
77400 St Thibault des Vignes
Tél. 01 60 35 46 36
www.audi-marnelavallee.com

Premium Vélizy
17-19, Avenue Louis Breguet
78140 Vélizy-Villacoublay
Tél. 01 78 74 20 20
www.audi-velizy.com

Nouvelle smart forfour.
La smart version
4 places.



>> Quatre vraies places. Une vraie offre.

A partir de
149€^{trc/mois⁽¹⁾} sans apport
sans condition de reprise

(1) En Location Longue Durée. Exemple pour une nouvelle smart forfour 45 kW BM5 pure, avec 48 loyers mensuels de 149€^{trc}. Frais de dossier 109€^{trc} inclus dans le 1^{er} loyer. **Modèles présentés** : nouvelle smart forfour 52 kW BM5 proxy équipée de la peinture bleue métallisée avec 48 loyers mensuels de 287€^{trc}. Frais de dossier 258€^{trc} inclus dans le 1^{er} loyer et nouvelle smart forfour 52 kW BM5 prime équipée du pack sport avec 48 loyers mensuels de 274€^{trc}. Frais de dossier 246€^{trc} inclus dans le 1^{er} loyer. *Au prix tarif conseillé du 15/01/2015, en LLD 48 mois, hors assurances facultatives et pour 40 000 km maximum. Offre valable pour toute commande du 22/01/2015 au 31/03/2015 et livraison jusqu'au 30/06/2015 sous réserve d'acceptation du dossier par Mercedes-Benz Financial Services France S.A. - 7, av. Niepce - 78180 Montigny-Le Bretonneux. RCS Versailles 304 974 249, N° ORIAS 07009177, N° ICS FR77ZZZ149071. **Consommations mixtes de la smart forfour 4,2-4,7 l/100 km. CO₂ 97-108 g/km.**

www.smart.com

smart - une marque de Daimler