

l'auto-journal

Seat
20V20

Volkswagen Tiguan


**RENAULT
KADJAR**

- QUALITÉ
- AGENCEMENT
- VIE À BORD

NOTRE VISITE
EN DÉTAILS

SPÉCIAL SUV

DANS LE SECRET
DES FUTURS
BAROUDEURS
À LA MODE

Peugeot
3008

**Quels SUV
pour la ville?**

10 ESSAIS

Mini Countryman / Citroën C4 Cactus
 Fiat 500X / Ford EcoSport / Jeep Renegade
 Nissan Juke / Opel Mokka / Peugeot 2008
 Renault Captur / Skoda Yeti

1^{er} ESSAI

Le luxe à
la suédoise

VOLVO XC90

Genève
Le plein de
surprises

**COMPARATIF**

PEUGEOT 308 GT
MEILLEURE QUE LES
PREMIUMS ALLEMANDES?



M 01117 - 929 - F: 3,50 €

BEL: 3,90 € - ESP: 4 € - GR: 4 €
 DOM: 4 € - DON: 4,5 €
 ITA: 4 € - LUX: 3,90 €
 PORT CONT: 4 € - CAN: 6 \$CAN
 MAR: 45 DH - TOM: 5 \$600 CFP
 TOM A: 1000 CFP - CH: 6 F\$
 TUN: 7,50 DTU

Nouvelles
BMW Série 1



Le plaisir
de conduire

www.bmw.fr



www.bmw.fr/serie1

Équipements de série ou en option selon versions. Consommations en cycle mixte des Nouvelles BMW Série 1 trois ou cinq portes : 3,4 à 8 l/100 km. CO₂ : 89 à 188 g/km.
* Exemple de loyer pour une BMW 114d trois ou cinq portes Première en Location Longue Durée sur 36 mois et pour 45 000 km. 36 loyers linéaires hors assurances facultatives : 263,24 €/mois. Contrat national d'entretien facultatif au prix de 26,76 €/mois pour 36 mois et/ou 45 000 km (au 1^{er} des deux termes atteint) comprenant l'entretien, l'assistance du véhicule, le véhicule relais panne catégorie B pendant 5 jours maximum, souscrit auprès de BMW Finance. Coût total du contrat d'entretien : 963,36 €. Offre réservée aux particuliers valable pour toute commande d'une BMW 114d trois ou cinq portes Première avant le 30/06/15 dans les concessions BMW participantes. Sous réserve d'acceptation par BMW Finance SNC au capital de 87 000 000 € RCS Versailles B 343 606 448 TVA FR 65 343 606 448. Établissement de Crédit Spécialisé agréé par l'Autorité de Contrôle Prudentiel et de Résolution sous le n° 14670. Courtier en Assurances immatriculé à l'ORIAS sous le n° 07 008 883. Vérifiable sur www.orias.fr. Consommation en cycle mixte : 4,1 l/100 km. CO₂ : 109 g/km. L'extérieur des véhicules comporte des équipements en option.

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

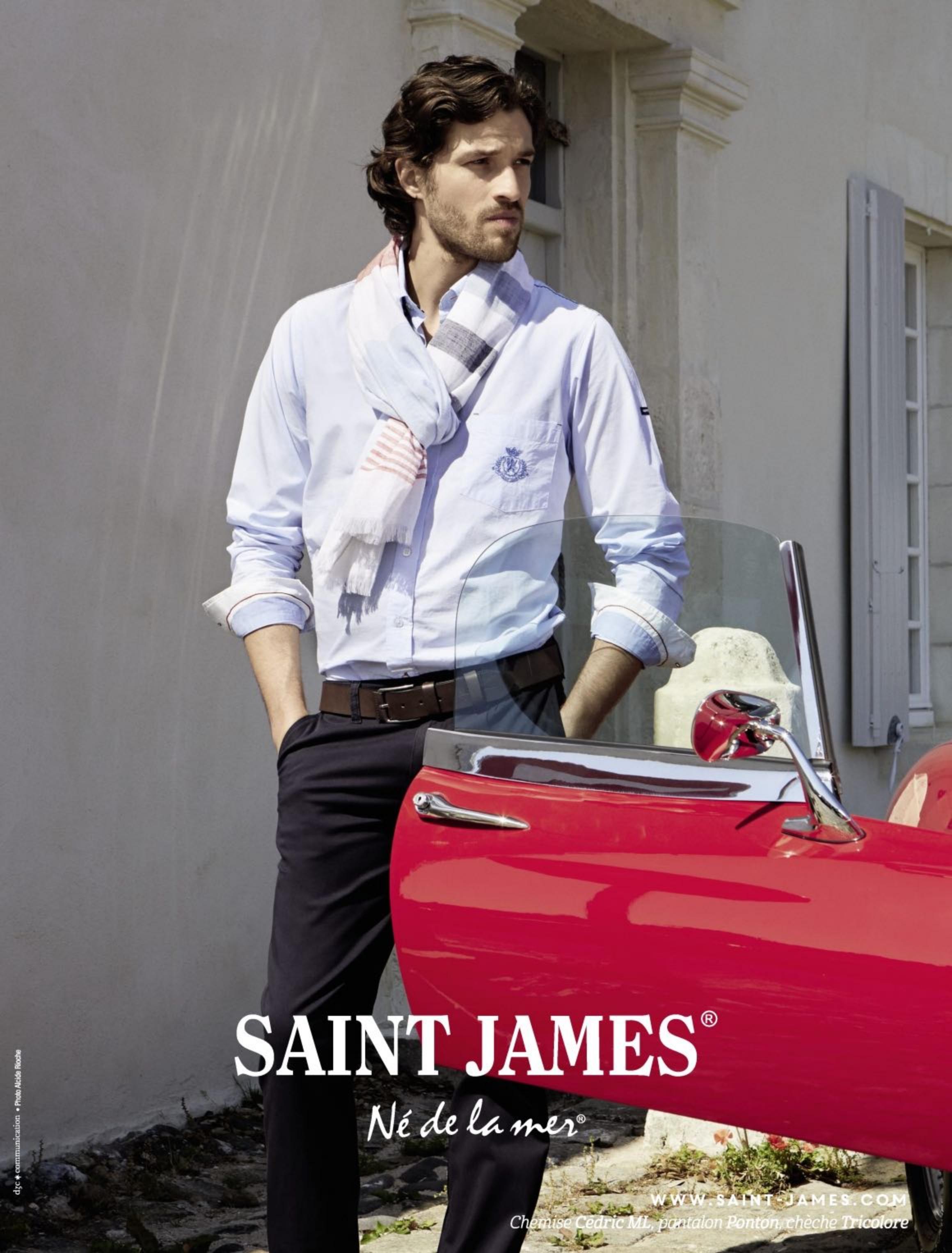


NOUVELLES BMW SÉRIE 1.

À partir de **290 €/mois*** sans apport, entretien et garantie inclus.

- Nouveau design à la fois dynamique et élégant
- Nouveaux moteurs essence et diesel, de 95 à 326 ch
- Conciergerie 7 j/7 24 h/24, Musique à la demande et BMW Internet 4G

- Nouveaux projecteurs Full LED
- À partir de 3,4 l/100 km et 89 g/km de CO₂
- Technologie 4 roues motrices intelligente BMW xDrive



SAINT JAMES®

Né de la mer®

WWW.SAIN-T-JAMES.COM

Chemise Cédric ML, pantalon Ponton, chèche Tricolore

54



COMPARATIF | Peugeot 308, Audi A3 et Mercedes Classe A: rencontre insolite pour une belle revanche.

48



1^{er} ESSAI | Plus haut de gamme, le nouveau Volvo XC90 doit affronter les grands 4x4 de luxe.

12



DÉCOUVRIR | Une jolie frimousse et une base technique aboutie, le Renault Kadjar a de quoi réussir.

DÉCOUVRIR

- Nouveautés EN COUVERTURE
12 Renault Kadjar
18 SUV compacts,
une tendance d'avenir
24 Les surprises du Salon de Genève 2015

COMPRENDRE

- Les actus de la quinzaine
40 DS, un pari français
Au volant avec
45 Lionel French Keogh,
directeur général de Hyundai

CONDUIRE

- 1^{ers} essais EN COUVERTURE
48 Volvo XC90 2.0 D5 225 ch
82 Citroën C4 1.6 BlueHDi 120 ch
Comparatif EN COUVERTURE
54 Peugeot 308 2.0 BlueHDi 180 ch /
Audi A3 Sportback 2.0 TDI 150 ch /
Mercedes Classe A 220 CDI 170 ch

Dossier

- 63 Spécial SUV urbains EN COUVERTURE

- Grand angle**
74 Ford Mondeo Hybrid 187 ch

- Match**
76 Peugeot 508 RXH 2.0 BlueHDi 180 ch /
Audi A4 Allroad 2.0 TDI 190 ch

- Les experts**
80 Opel Corsa 1.0 turbo 115 ch
Dernier essai
85 Mazda5

VIBRER

- Reportage**
86 La collection Daniel Lantenois
Rétro
90 Honda CRX

PARTAGER

- Vos autos**
94 Nissan Qashqai dCi 130 ch
Courrier des lecteurs
96 Le chef des essais vous répond

S'OFFRIR

- Préférez l'occasion...**
98 Hyundai i20 / i30
Configurateur
100 Volkswagen Passat
Fiche occasion
104 Peugeot 3008
Tentations
107 Dossier Spécial mode
Les professionnels s'affichent
124 Petites annonces

ABONNEMENTS

RETRouvez toutes nos offres p. 46
et sur WWW.KIOSQUEMAG.COM

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



PILOU

“Leurs années de passager vont forger leur imaginaire de futur automobiliste.”

Soignez les enfants !

Même durant les journées réservées à la presse, les nouveaux modèles sont pris d'assaut sur les Salons.

À Genève, début mars, cela n'a pas manqué. On commence par viser le poste de conduite. Mais une longue file de confrères a déjà eu la même idée. Alors, on tente le côté passager avant. Euh, là aussi, il faut prendre un ticket. Au mieux, on bloque la porte en position ouverte, pour pouvoir tâter la planche de bord de l'extérieur, comme un homme politique se saisit du cul des vaches au Salon de l'Agriculture. Car oui, le gratouillage de planche de bord, le palper de contre-porte, le “sonné” de console centrale à

l'index font partie des figures obligées du journaliste sur un Salon. Certains vont jusqu'à passer les vitesses à l'arrêt et se retiennent *in extremis* de faire “vroum vroum” avec la bouche, dans un dernier sursaut de dignité. Oui, tout cela nous ramène en enfance, et ce n'est pas si grave.

Mais l'enfance, justement, parlons-en. Car après avoir patienté de longues minutes, on finit par rendre les armes et viser l'arrière. Et là, le billet business des places avant se métamorphose en classe affaires sur un vol *low cost*. Il y a des exceptions, bien sûr. Mais pour les citadines ou les compactes, on voit bien que ce ne sont pas les enfants, abonnés aux places arrière, qui signent le chèque. Cela commence par ces banquettes raides comme la justice, même pas agrémentées d'accoudoir. Puis on découvre ces vitres qui s'entrebaillent à peine. Certains constructeurs poussent la mesquinerie jusqu'à garnir différemment les portes avant et arrière. Pour les grands, plastiques moussés et inserts flatteurs; dans la soute, un triste plastique noir monolithique au grain grossier. Eh, les gosses, on est déjà bien gentils de ne pas vous obliger à suivre à vélo !

Plaisanterie mise à part, les constructeurs devraient garder en mémoire que les passagers arrière jouent souvent un rôle de prescripteur lors de l'achat. Et peuvent même exercer un droit de veto si l'environnement proposé est vraiment trop “bof”. Incidemment, leurs années de passager vont forger leur imaginaire de futur automobiliste, contribuant parfois à leur détestation (ou à leur adoration) durable d'une marque. Ce n'est pas si cher d'investir sur les nouvelles générations...

Jean-Éric Raoul, *rédacteur en chef*

Ça vous a fait réagir...

Dans le n°926 de février, vous présentez le Renault Kadjar. Pouvez-vous m'expliquer pourquoi le véhicule photographié, qui semble circuler en ville, possède une immatriculation ancienne, datant du troisième ou quatrième trimestre 2011, alors qu'il s'agit d'une nouvelle auto ?

Réné Vidil

Ces photos, réalisées très certainement hors circulation avec un prototype, nous ont été fournies par le constructeur. Il est vraisemblable que Renault a utilisé une plaque fantaisiste ou ancienne, dans le seul but de rendre les images de son nouveau modèle plus réelles.

J'ai bien apprécié votre dossier Performances. Néanmoins, j'ai trouvé quelques erreurs concernant le 0 à 100 km/h, notamment dans le cas de la BMW 235i BVA de 326 ch, que vous créditez de 5,1 s alors qu'elle est donnée pour 4,8 s. N'avez-vous pas confondu avec la version à boîte mécanique ?

Claude Dartigalongue

La différence que vous pointez provient du fait que les chiffres publiés sont ceux résultant de nos propres mesures, réalisées sur l'autodrome de Linas-Montlhéry. Les valeurs plus faibles que vous avancez sont celles annoncées par le constructeur. Et c'est bien la version BVA que nous avons chronométrée en 5,1 s.

On a aimé, cette quinzaine

ANDRÉ LAVADINHO/CITROËN RACING



WTCC en Argentine : Loeb en pleine forme

Après avoir impressionné lors de son apparition au Rallye Monte-Carlo, Sébastien Loeb retrouvait, en Argentine, son "vrai" métier – celui de pilote de la Citroën C-Élysée en WTCC – sur les terres du champion en titre José María "Pechito" López.

Ce dernier s'imposait lors de la première course. Mais Yvan Muller et Sébastien Loeb s'offraient les deux autres marches du podium, permettant un premier triplé pour Citroën.

Lors de la deuxième course, avec une grille de départ inversée, le nonuple champion de rallye s'échappait en tête et résistait jusqu'au bout aux assauts du pilote argentin. Un début de saison en fanfare !



Zone Rouge

Par Florian Chopin

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

PHOTOS SB MEDIEN

MERCEDES CLASSE S CABRIO

Commercialisation : fin 2015

Prix estimé : à partir de 145000 €



La Classe S adopte une capote en toile.

Le SLK devient SLC et reçoit un nouveau bouclier arrière.

MERCEDES SLC

Commercialisation : fin 2015

Prix estimé : à partir de 45000 €



La Classe C se déclinera pour la 1^{re} fois en version cabriolet afin de concurrencer l'Audi A5 découvrable.

MERCEDES CLASSE C CABRIO

Commercialisation : printemps 2016

Prix estimé : à partir de 40000 €



ILLUS. REICHEL

C'est le printemps, chez Mercedes, on en profite pour se découvrir...

LE PAYSAGE AUTOMOBILE N'EST PAS FAIT QUE DE SUV, MERCEDES LE DÉMONTRE UNE FOIS ENCORE AVEC LES PROTOTYPES DE TROIS VÉHICULES DÉCOUVRABLES QUI APPARAÎTRONT DANS LES PROCHAINS MOIS.

Dans un numéro qui fait la part belle aux SUV (compacts et urbains), nous avons choisi de nous orienter vers un genre plus en adéquation avec le printemps qui pointe le bout de son nez : le cabriolet. Mercedes semble bien parti pour nous proposer une vraie gamme de découvrables.

Le constructeur allemand met la dernière touche à certains prototypes qui arriveront sur le marché dans les mois à venir. À commencer par une inédite Classe S Cabrio. Imaginez pouvoir voyager confortablement à quatre cheveux au vent.

L'auto, aux dimensions imposantes, reposera sur la même base technique que le coupé Classe S, et disposera d'une capote en toile 100 % électrique. Sous le capot, les mêmes blocs V8 seront disponibles. Tout aussi nouveau sur le marché, le cabriolet Classe C. La récente berline familiale disposera d'au moins cinq déclinaisons, dont un coupé (prévu pour cet automne) et ce cabriolet doté d'une capote en toile offrant une acoustique exemplaire. Cette offre ne sera toutefois pas disponible avant le printemps 2016... Le seul, avec le SL, à conserver un toit

escamotable dur sera le SLK. Ou plus exactement le SLC, un nouveau patronyme destiné à homogénéiser l'ensemble des appellations de la gamme Mercedes. Pour le petit roadster, ce changement de nom s'accompagnera d'un léger restylage esthétique avec un bouclier arrière redessiné intégrant de nouveaux échappements. Et quid d'une version cabriolet sur la base de la Classe A ? Selon nos informations, le CLA Shooting Brake (*à l'essai dans le prochain numéro de L'A-J*) sera la dernière déclinaison de la compacte... Dommage !

20 mois

C'EST LE TEMPS ENVISAGÉ PAR VOLVO POUR DÉVELOPPER SES FUTURS MODÈLES.

Un sacré pari, sachant que l'actuelle V40 a été développée en 42 mois et qu'il en aura fallu 30 pour le nouveau XC90. Cette performance serait facilitée par la nouvelle plate-forme modulaire SPA. À titre de comparaison, Mazda et Toyota descendent à 26 mois.



DIDIER CASAGRANDE

GAMME

CITROËN LANCERA LE C4 CACTUS EN CHINE

Avec 50000 unités écoulées, entre juin et décembre 2014, en Europe, "les ventes de du C4 Cactus dépassent nos prévisions", a indiqué Linda Jackson, directrice de Citroën, lors du Salon de Genève (en photo). La marque envisage ainsi la possibilité de fabriquer et de vendre l'auto en Chine. Pour rappel, en 2014 sur le Vieux Continent, Renault a immatriculé plus de 165000 Captur et le Peugeot 2008 a dépassé les 135000 ventes.



Le Q7 II donnera naissance, dans la gamme Audi, à un coupé-SUV, baptisé Q6 (disponible en électrique) et à un imposant Q8.

STRATÉGIE

AUDI PARIE SUR LE SUV

Alors que BMW se lance dans le monospace, Audi maintient le cap des SUV. La gamme de ses "Q" va ainsi s'agrémente de nombreux nouveaux modèles. Dès 2016, le Q1 fera son apparition pour venir chasser sur les terres des Mini Countryman et Mercedes GLA. Au sommet, un Q8 est bel et bien prévu. Il affichera un style plus imposant que le récent Q7, avec une ligne de caisse plus haute et un pavillon abaissé. Il sera disponible en 5 et 7 places. Mais la surprise vient de l'officialisation du Q6, qui sera bel et bien produit. Il s'agit d'une version coupé-SUV du Q7, et non du Q5 comme supposé. Audi a d'ores et déjà annoncé une version e-tron pour 2018 dotée des mêmes moteurs électriques que la récente R8 éponyme (voir p. 28) et offrant une autonomie de 500 km. Audi entend couper l'herbe sous les roues de la future Tesla Model X...

C'EST OFF

BMW s'associe à Toyota pour le Z4

Les coûts de développement d'un roadster sont d'autant plus élevés que la demande sur ce type de modèle est faible, notamment en Chine. Aussi, afin de proposer un Z4 III abordable, BMW envisage de s'associer avec Toyota. Les deux constructeurs sont déjà engagés dans un programme d'hybridation et d'électrification, ainsi que dans le développement d'une grande sportive.

Propulsion pour la Huracán

Apparue en 2013, la petite Huracán n'était jusqu'ici disponible qu'avec une transmission intégrale. La gamme sera, dès l'année prochaine, complétée par une offre 2 roues motrices. L'auto devrait gagner quelques kilos, et son V10 quelques chevaux supplémentaires.

Fiat fera revivre la 124 Spider

Annoncé au départ, et en grande pompe chez Alfa Romeo, le futur roadster italien sera finalement labellisé Fiat. Développé sur la base du Mazda MX-5, il sera baptisé 124 Spider et sera présenté au prochain Salon de Francfort.

Bien dit

"Nous avons identifié notre partenaire sur le marché, mais il ne s'agit pas du groupe Volkswagen." Sergio Marchionne, patron du groupe Fiat

Chrysler Automobiles

Sergio Marchionne a profité du Salon de Genève pour faire une énième annonce médiatique qui aurait eu un intérêt s'il avait dagné dévoiler le nom de ce partenaire. Pendant ce temps, nous attendons toujours la déferlante de nouveautés promises par le dernier plan produit ! Normalement, la future berline familiale devrait être présentée en juin. Espérons...



RICARDO DE LUCA/MAXPPP

RENAULT KADJAR

Par Florian Chopin Photos Yann Lefebvre

Un choix logique

Renault a enfin ouvert les portes de son Kadjar au public ainsi qu'à *L'Auto-Journal*. Au contraire des récentes productions *fun* ou pour le moins originales du Losange, nous entrons ici dans un monde classique voire sérieux. Trop ?

LES INFOS CLÉS

Prix : à partir de 25 000 €

Commercialisation : juin 2015

Modularité intérieure bien pensée

Agencement intérieur proche du Qashqai

Cher lecteur, au moment où vous lirez ces lignes, vous aurez peut-être eu la chance de monter à bord du Kadjar, star du stand Renault au récent Salon de Genève. Peut-être aurez-vous eu le même sentiment que nous en regardant la planche de bord : sympa, mais très classique... Quel contraste avec l'esthétique extérieure tout en galbes et en sensualité. Mais où sont passés les inserts de couleur vive de la Clio et du Captur ? Et l'ergonomie originale de l'Espace ? Me trouvais-je à bord d'une Renault ou d'une Nissan ? Laurens van den Acker nous avoue que "l'architecture électrique de l'habitacle du Qashqai impliquait d'adopter un style intérieur très proche". Renault et Nissan sont en effet entrés dans la première phase du partage de modules techniques. La deuxième étape consistera à différencier de façon plus flagrante les habitacles des modèles des deux marques. Le designer néerlandais nous a ainsi assuré que la planche de bord de la future Mégane (présentée au Salon de Francfort) sera bien différente de celle de la Nissan Pulsar (et c'est tant mieux !). Il y a, par ailleurs, la volonté manifeste de proposer une ambiance plus sérieuse. Pour Delphine de Andria, directrice produit gamme C chez Renault : "Nous avons introduit de nouveaux matériaux plus qualitatifs et nous avons proposé un agencement en adéquation avec le segment



Les feux de jour sont, de série, à LED. Les optiques full LED avec fonction automatique sont en option.

En option, un toit vitré fixe et panoramique de 1,4 m² permet de baigner l'habitacle dans la lumière.

Avec une garde au sol de 19 cm et des protections plastiques, le Kadjar peut s'aventurer hors des sentiers battus.

“Nous avons proposé un agencement en adéquation avec le segment des crossovers.”

Delphine de Andria,
directrice produit gamme C
chez Renault



Le système R-Link 2 est un écran tactile de 7 pouces offrant accès à de multiples applications (navigation, Coyote...). Il est également à commande vocale.



La transmission intégrale dispose de trois modes facilement accessibles via cette molette placée à côté du frein de stationnement électrique.



Ce petit bout de plastique permet de maintenir et de guider la ceinture, notamment lorsque la banquette est rabattue. Pas bête!



Grâce à ces deux manettes situées dans le coffre, les dossier de la banquette se rabattent aisément. Un système dont ne dispose pas le Qashqai.



“Une silhouette attrayante et une excellente base technique, c'est une bonne recette pour un succès commercial.” **Jean-Éric Raoul**, rédacteur en chef

des crossovers : console orientée vers le conducteur et poignée intégrée à la base côté passager”. Elle confirme également que 90 % des éléments, extérieurs comme intérieurs, sont différents de ceux du Qashqai.

UNE BARRE... PAS ASSEZ HAUTE

Certes, mais une fois à bord, il se dégage néanmoins comme une impression de déjà-vu. Jusque dans l'utilisation des matériaux. Les plastiques sont relativement durs et les commandes font très “japonais”, très Qashqai... Si dans le Nissan, le bond en qualité est certain, il n'est toujours pas au niveau des canons français, notamment de ceux du Peugeot 3008. Dommage que le Kadjar n'ait pas mis la barre un cran plus haut. Pourtant, selon les propres dires de Jérôme Stoll, directeur commercial du groupe Renault: “Nous avons sur l'Espace et le Kadjar une exigence accrue en termes de qualité par rapport à ce que l'on faisait avant”. Pourtant, dans ce domaine, la Clio III faisait nettement mieux. Renault nous certifiant que les modèles exposés sont

des pré-séries, nous vérifierons cela de près lors des premiers essais, prévus pour le mois de juin prochain.

Mais il est un point sur lequel Renault a fait un effort indéniable: la modularité. “Le design est le critère principal mais la fonctionnalité et la facilité à vivre ont suivi de très près”, nous confirme Delphine de Andria. Ainsi, dans l'esprit de ceux qui l'ont conçu, le Kadjar est un crossover au sens premier du terme: un vrai mélange des genres. Outre son aspect SUV, il entend afficher les avantages du break. Le coffre dispose d'un cache-bagages à enrouleur – dont la maniabilité aurait pu encore être simplifiée – ainsi que d'un double plancher modulable, comme celui du Qashqai. Son vrai plus, ce sont les manettes permettant de rabattre les dossier de la banquette arrière aisément. “Ça, le Quasqhai ne l'a pas”, nous montre fièrement la directrice du produit. Cerise sur le gâteau, les ceintures ne se perdent pas dans la manœuvre, grâce à un petit guide en plastique. Pas cher et pratique! Le Kadjar peut également recevoir

Découvrir Le premier SUV compact de Renault ■



Esthétiquement, le Kadjar répond aux codes du SUV sans oublier les éléments qui ont fait le succès des récentes Renault (Clio, Captur).



Les passagers arrière disposent d'un excellent espace, notamment en termes de garde au toit. Une assise plus longue aurait été bienvenue.



Renault annonce un volume de coffre de 472 dm³ sous le cache-bagages à enrouleur, une fois le double plancher amovible retiré.

“Le Kadjar ne réinvente pas le marché des crossovers mais c'est assurément ce qu'il fallait faire pour être présent.” **Guy L'Hospital**, rédacteur en chef adjoint

en option un système d'attelage facile dissimulé sous le pare-chocs et qui se déverrouille depuis le coffre. On se demande alors pourquoi la banquette n'est pas coulissante et pourquoi la trappe à essence sans bouchon, si chère à Renault, a disparu...

UNE ARRIVÉE PRÉCIPITÉE SUR LE MARCHÉ

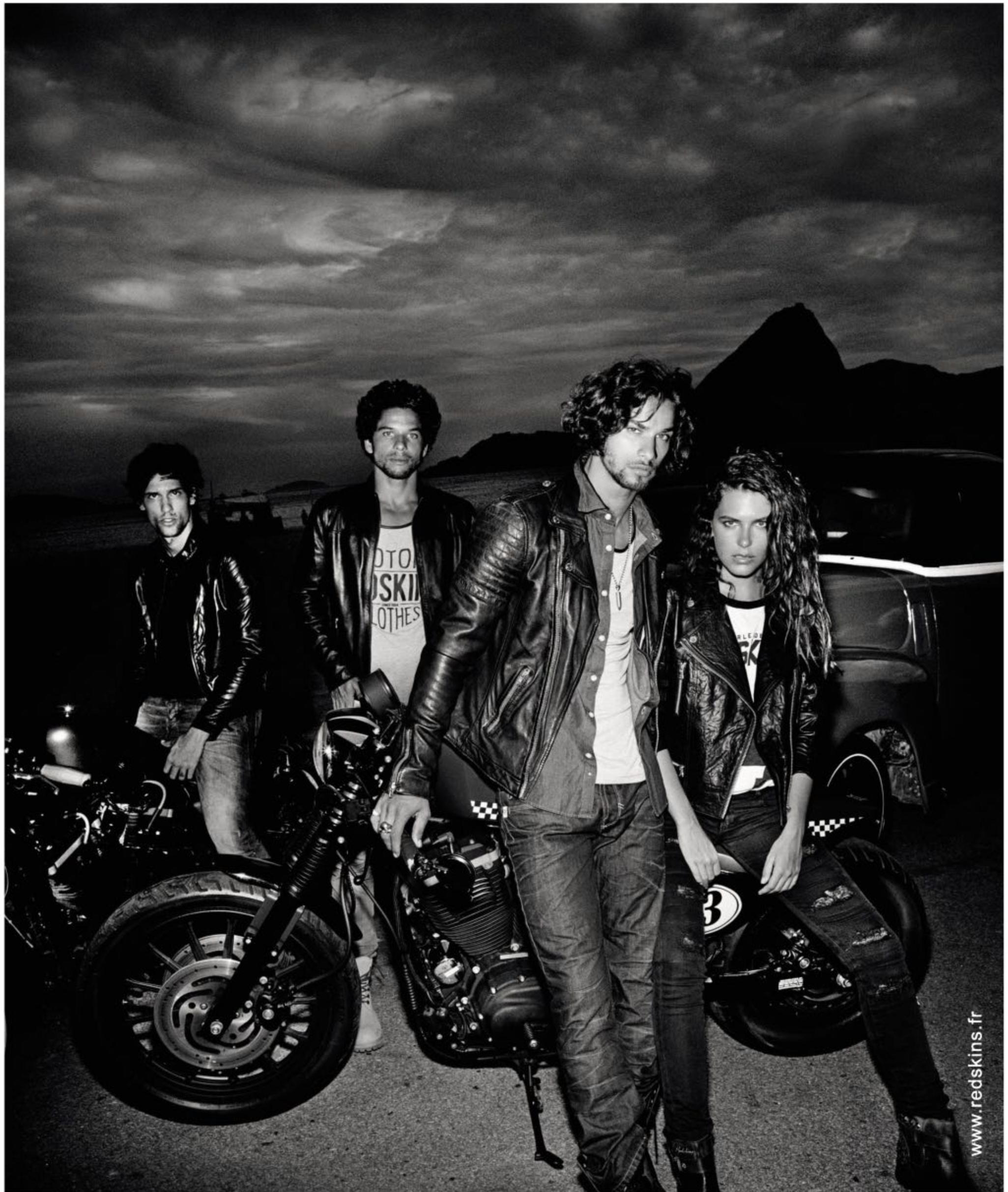
Renault avait besoin d'arriver rapidement sur le marché (avant le Peugeot 3008 II, prévu pour 2016). Aussi, sans réinventer le concept, les ingénieurs maison se sont appuyés sur une base saine, le Qashqai, meilleure vente à ce jour du segment en Europe. Sur la partie technique, c'est évidemment ce qu'il fallait faire: Nissan a apporté son savoir-faire en matière de transmission intégrale; quant à la plate-forme CMF-1, elle n'aurait jamais vu le jour sans la puissance de l'Alliance. Mais il est dommage que l'on sente autant l'influence de Nissan dans ce Kadjar. Pour la partie mécanique, Renault a su imposer ses choix. Si les diesels 110 et 130 sont communs, le français propose le TCe 130 comme seule offre essence (version 115 pour le Qashqai), et surtout, il conserve sa boîte à double embrayage EDC, laissant la version à variation continue à Nissan. En refermant la portière du Kadjar, je reste partagé: Renault a été capable de proposer un style plus séduisant que celui du Qashqai, mais l'intérieur, même redessiné, fleure trop l'ambiance japonaise.

L'avis de Florian Chopin



En s'appuyant sur le Qashqai, le Kadjar s'ouvre les portes d'un succès certain. Néanmoins, à trop vouloir mutualiser les éléments avec Nissan, Renault a perdu une partie de son âme. L'intérieur a du mal à se positionner entre un Captur très *fun* et un Espace très original.

florian.chopin@mondadori.fr



 **REDSKINS**

www.redskins.fr

Les SUV compacts

TENDANCE

Phénomène de mode au départ, les 4x4 se sont transformés en SUV politiquement corrects, devenant incontournables dans le paysage automobile. Quel est donc leur secret ? Et surtout, sauront-ils maintenir un rythme de croissance aussi fort ? Le marché des modèles compacts nous apporte des éléments de réponse.

Par Florian Chopin Illustrations Jean-François Hubert

Depuis deux ans, une commande d'illustration sur deux est un SUV." Jean-François Hubert, notre illustrateur attitré, s'est amusé à faire le compte et son constat est sans appel : "Le SUV fait vendre !". Mais il n'y a pas qu'à la une des magazines que ces véhicules hauts sur pattes s'exposent. Ils sont désormais légion dans nos rues. Jugez plutôt : 1,5 million de SUV ont été immatriculés en Europe en 2014, soit 21 % du marché, et la tendance progresse vite : de 2,5 % en 2000, leur part de marché a grimpé à 15 % en 2012. En France, l'engouement est similaire : ce type de carrosserie représentait, en 2014, 22 % du marché, contre 8 % en 2010... Nous sommes bien loin du phénomène de mode du 4x4 des champs voulant poser ses roues crottées sur le trottoir de nos villes. L'engin s'est en effet adapté à sa cible plus urbaine, plus branchée, mais

aussi plus exigeante en termes de style. Il a donc abandonné sa roue de secours en sac à dos. L'aventure, oui, mais sans les contraintes. Ses lignes se sont arrondies et, surtout, son confort et son agrément de conduite ont évolué vers ce qui se fait de mieux. Mais il a conservé ses atouts majeurs : position de conduite haute, impression de robustesse, sentiment de sécurité... et image de baroudeur ! Des qualités qui ont conquis une clientèle plus féminine, jusque-là souvent reléguée à un rôle secondaire dans la décision d'achat.

Tous les segments ont ainsi été investis par le genre, depuis le gros mastodonte jusqu'à la citadine de M. Tout-le-Monde. Au final, il n'est pas étonnant de constater l'arrivée du Renault Captur sur le podium des meilleures ventes en France pour sa première année pleine. De bon augure pour son grand frère le Kadjar (voir p. 12).

Peugeot 3008

Commercialisation : 2016

Prix estimé : à partir de 25000 €

Nouveau style et, surtout,
nouvelle base technique :
le futur 3008 met la barre
un cran au-dessus.



À SUIVRE...



DS 6

Commercialisation : 2017

Prix estimé : à partir de 33 000 €

Le DS 6 européen
adoptera la base
technique du
Peugeot 3008 II.

Malgré l'abandon du partenariat entre PSA et GM,
les deux groupes ont travaillé sur un projet de
SUV compacts qui partagent la même base technique.

Opel SUV

Commercialisation : 2016

Prix estimé : à partir de 27 000 €



Exclusif
aj

Issu du partenariat avec PSA,
ce SUV pourrait prendre
la place du vieillissant Antara
dans la gamme Opel.



Si les généralistes se taillent une part importante du marché des SUV compacts, les constructeurs haut de gamme n'ont de cesse de s'adapter, comme BMW et son X1 traction.

Arrivés tardivement sur le marché, les français semblent avoir passé la seconde et leurs plans produits à venir regorgent de SUV. Fini les modèles asiatiques rebadgés (Renault Koleos ou Peugeot 4008) qui n'ont pas fait illusion, ils seront désormais dessinés et développés en interne. Ainsi, Peugeot peaufine actuellement les réglages de son futur 3008, prévu pour 2016. En dépit du succès de l'actuelle mouture, son remplaçant adoptera un style plus incisif en reprenant de nombreux traits du concept Quartz (Paris 2014). Afin de ne pas être handicapé face à ses concurrents tous dotés d'une transmission intégrale, le 3008 II retiendrait un système provenant de son partenaire technique Opel, qui utilisera la même plate-forme pour son propre SUV. Citroën joue une carte plus décalée en assaisonnant ses modèles à la sauce SUV : le futur C3 Picasso tentera bien d'endosser un habit plus baroudeur sans toutefois mordre sur les plates-bandes d'un C4 Cactus qui se cherche.

PLÉTHORE DE PROJETS DANS LE HAUT DE GAMME

C'est plutôt vers DS que devront se tourner les regards, avec le très attendu DS 6. Il n'aura toutefois rien à voir avec la version vendue en Chine depuis octobre 2014 (déjà 10 000 immatriculations). Carlos Tavarès, patron de PSA a, en effet, annoncé avoir "étudié une adaptation européenne, mais le ticket d'entrée était trop élevé". Ainsi "notre" DS 6, prévu pour 2017, adoptera la plate-forme EMP2 (comme son cousin

le Peugeot 3008), et devrait inaugurer le nouveau système hybride rechargeable actuellement en développement chez PSA. Éric Apode, vice-président du plan produit DS, nous a d'ailleurs confié que "*l'un des quatre axes majeurs de développement de DS étant la technologie, les futurs modèles DS initieront les nouveautés du groupe*". En attendant, DS prépare, pour le Salon de Francfort (du 17 au 27 septembre), une version baroudeur de la DS 4.

DS ne sera pas seul sur le haut de gamme. Infiniti entend bien faire son entrée sur le marché avec le QX30. L'auto reposera sur l'architecture modulaire du Mercedes GLA. "Mais elle aura bel et bien des réglages dynamiques et de confort propres à une Infiniti", nous a assuré François Bancon, responsable du plan produit Infiniti. Un choix justifié par "*la volonté d'un partenariat sur le long terme avec Daimler, dont le savoir-faire en la matière était, au moment de la négociation, supérieur à ce que faisait l'Alliance*". Soit... Les comparatifs avec le GLA mais aussi avec le futur BMW X1 s'annoncent palpitants. Le bavarois renouvellera d'ailleurs son offre sur le segment en changeant son fusil d'épaule : le X1 II reposera sur une architecture traction, comme la Série 2 Active Tourer. Plus fort : BMW entend également reproduire la gamme de son monospace en proposant non pas un X1, mais deux : un 5 et un 7 places. "Certaines familles ne veulent pas arbitrer entre fonctionnalité

BMW X1

Commercialisation : automne 2015
Prix estimé : à partir de 30 000 €

Le futur X1 disposera d'une architecture traction, et d'une version 7 places comme le monospace Série 2 Active Tourer.

DÉCLINAISONS



Aux frontières du possible

Tenter un coup avec une silhouette SUV n'est pas une garantie de réussite. Il faut dire que certains ont poussé le bouchon de la déclinaison un peu loin, avec des SUV coupés 2 ou 4 portes à toit abaissé (sur un véhicule surélevé...) ou carrément cabriolet. Nissan, par exemple, s'est brûlé les ailes avec son Murano Cabrio, qui a peiné à trouver preneur en Californie. Pourtant, Land Rover réitère l'expérience avec son Range Evoque découvrable, annoncé pour l'année prochaine. L'Evoque, qui a d'ailleurs permis à la marque britannique de se relancer avec son offre 3 et 5 portes. Un pari que n'a pas su transformer Mini avec son Paceman : ce dernier n'aura pas de remplaçant.

Infiniti QX30

Commercialisation : 2016
Prix estimé : à partir de 30 000 €

Le QX30 partagera ses éléments techniques avec la Mercedes GLA. Mais il sera fabriqué à Sunderland, comme le Nissan Qashqai.



Volkswagen Tiguan

Commercialisation : début 2016

Prix estimé : à partir de 27 000 €

Le futur Tiguan adoptera un style très classique. Il se déclinera en de multiples versions (coupé et XL).

Les SUV compacts s'adaptent aux familles nombreuses et offriront, pour beaucoup, des versions 7 places.

Seat 20V20

Commercialisation : 2018

Prix estimé : à partir de 28 000 €

Le concept présenté à Genève annonce le style d'une gamme de SUV qui débutera, en 2016, par une version à 5 places. La 7 places arrivera plus tard.



et design ; elles seront alors plus tentées par un SUV 7 places que par un monospace", nous a expliqué Jacques-Olivier Kling, chef de projet BMW Série 2 Gran Tourer.

Une orientation familiale qui constituera une nouvelle étape dans le développement de ces SUV compacts. Le groupe Volkswagen n'entend pas sortir un seul modèle sans sa déclinaison 7 places. À commencer par le futur Tiguan, dont la version standard est prévue pour Francfort, en septembre prochain. Sur la même plate-forme, Skoda avancera son offre à 2016, avec une auto dont le style rappellera celui des Range Rover : capot retombant sur les ailes et optiques affinées. Cet engin d'environ 4,65 m de longueur pourrait devancer la 2^e mouture du Yeti, dont la phase de développement sur route a débuté. Un agenda inverse pour Seat, qui sortira d'abord son tout premier SUV compact 5 places (2016) avant d'offrir la version familiale peu avant la fin de la décennie. Le style reprendra les grandes lignes du concept 20V20 (pour "Vision 2020"). Une offre familiale que les français combleront avec, pour Renault, un Kadjar 7 places (courant 2016) et, pour Peugeot, le 6008. Ce dernier, prévu pour la fin 2017, devrait adopter l'évolution à 8 rapports de la boîte automatique à 6 vitesses officiant déjà dans la gamme.

L'avis de Florian Chopin

Le marché du SUV est en plein boom et tous les constructeurs s'y sont engouffrés, y compris les français, qui semblent prendre goût au genre. L'offre sur le segment des compacts va décupler sous l'impulsion d'un groupe VW déchaîné, entraînant le haut de gamme dans sa course.



florian.chopin@mondadori.fr

UNE ÉMOTION

*CONDUIT À
UNE AUTRE*



NOUVELLE CIVIC TYPE R

*Motorisation Earth Dreams Technology
2.0 i-VTEC turbocompressé
Puissance 310 ch.
Lancement été 2015*

*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

LES SURPRISES DE GENEVE 2015

■ DESIGN

ON NE VEND PLUS DE VOITURES D'ALLURE BANALE! LE SALON DE GENÈVE SOULIGNAIT L'IMPORTANCE DU STYLE. LES DESIGNERS SE FONT PLAISIR, ET NOUS AUSSI.



Commercialisation : 2016

Prix estimé : à partir de 40 000 €

Des phares à LED intégrés et une large calandre à six branches préfigurent le renouveau du style VW.

VW SPORT COUPÉ GTE Taille patron

Sous sa robe dorée, le Sport Coupé Concept GTE préfigure le nouveau style de Volkswagen et le prochain CC. Un profil élancé et une ligne de toit fuyante, le Sport Coupé Concept GTE est un authentique coupé 4 portes. Mais en y ajoutant un hayon, il évoque, par certains côtés, ses cousins Audi A5 et A7 Sportback. En bien plus expressif. Ses phares à LED intégrés aux extrémités d'une large calandre à six branches ou sa poupe musclée apportent une touche d'agressivité jusqu'ici méconnue chez VW. Il faudra pourtant s'y faire, car ce très réaliste concept préfigure la future orientation stylistique maison. On ne va pas s'en plaindre tant il concilie élégance et dynamisme. Bravo!

Derrière cette étude, VW prouve sa volonté de réinvestir le haut de gamme après l'échec de la Phaeton. Une étude qui descend toutefois de deux segments et prend la forme d'un futur CC. S'étirant sur 4,87 m de longueur, ce Sport Coupé Concept GTE se situe à la lisière de deux catégories : les familiales et les grandes routières. Le CC reprend la plate-forme transversale MQB de la berline Passat. Avec un empattement rallongé de 5 cm qui lui permet d'accueillir confortablement deux passagers arrière, sans oublier un généreux coffre de 480 dm³. L'habitacle réaliste et parfaitement fini reprend un combiné d'Instrumentation digital Active Info Display dans le genre de ceux des Passat haut de gamme. Il est complété par quatre écrans tactiles. Le premier, sur la console centrale, comprend l'infodivertissement et les

commandes de climatisation. Les trois autres, à l'arrière, sont installés entre les deux passagers et au dos des sièges avant.

Le Sport Coupé Concept utilise une propulsion hybride rechargeable dans l'esprit des Passat et Golf GTE. À ceci près qu'il troque le 4 cylindres 1.4 TSI contre un V6 3.0 turbo de 299 ch, associé à deux moteurs électriques (55 ch à l'avant et 115 ch à l'arrière), pour un total de 380 ch. De quoi filer à 250 km/h, expédier le 0 à 100 km/h en 5 s tout en ne consommant que 2 l/100 km. Avec une autonomie de plus de 50 km en mode tout électrique.

Ce concept très réaliste fait diablement envie. Vivement qu'il débarque sur nos routes (en 2016, sous la forme du CC définitif)...



Sous cet angle, le Sport Concept GTE est une incontestable réussite esthétique.

BENTLEY EXP 10 SPEED 6 CONCEPT

La surprise du chef

Commercialisation : vers 2017-2018

Prix estimé : 180000 €

Alors que la version définitive du SUV Bentayga était attendue, Bentley nous sort un concept baptisé EXP 10 Speed 6. Inattendue et rafraîchissante, cette étude de coupé 2 places au style musclé se positionne parallèlement à la gamme Continental, dans un registre plus authentiquement sportif. Son profil et sa poupe s'inspirent par certains côtés des coupés Aston Martin, malgré des feux arrière ovoïdes uniques. Sa proue rappelle davantage

les productions maison, en plus élancée. Impossible de résister à son numéro de charme, surtout que l'intérieur distille une ambiance luxueuse et sportive délicieusement *british* : sellerie capitonnée de cuir Poltrona Frau et console centrale flottante dotée d'un écran tactile vertical.

Malgré l'absence de données techniques, ce concept, qui abriterait un V8 hybride et profiterait des synergies techniques et de la puissance de feu du groupe VW, pourrait se concrétiser rapidement. Voilà les Jaguar F-Type Coupé et autres Aston Martin Vantage prévenues.



ASTON MARTIN DBX

Mélange des genres électrique

Commercialisation : vers 2020

Prix estimé : 200000 €

Une pincée de coupé et un zeste de SUV : cet étonnant engin haut sur pattes et au style assez chargé brouille les pistes. Selon le nouveau P.-D.G., Andy Palmer, ce concept baptisé DBX propose "une vision d'une GT luxueuse, pratique avec ses 4 places et écologiquement responsable". En abritant sous sa ligne atypique un moteur électrique relié à chaque roue et alimenté par des batteries au lithium-souffre, il s'offre une transmission intégrale moins encombrante qu'un système classique. De quoi libérer de l'espace à vivre pour 4 personnes et leurs bagages, surtout que la direction, de type *drive by wire*, se passe de toute liaison méca-

nique. Encore lointaine, cette DBX en forme de laboratoire de recherche prouve l'intérêt d'Aston Martin pour la propulsion électrique. Mais en attendant, la collaboration technique avec Mercedes et AMG devrait surtout porter ses fruits sur des mécaniques sportives et sur l'hybridation.



ET AUSSI

ITAL DESIGN GEA



Longue de 5,37 m, cette limousine baptisée GEA profite de portes arrière antagonistes sans pied milieu pour faciliter l'accès aux 4 fauteuils de l'habitacle. Chaque roue de 26 pouces accueille un moteur électrique pour un total de 570 kW (774 ch). Les batteries se rechargent par induction.

LEXUS LF-SA



Cette minicitadine s'offre des lignes tendues typiquement Lexus. La LF-SA reprend le concept de 2+2 places de l'iQ avec une longueur toutefois plus généreuse (3,45 m). Aucune information technique n'est diffusée, même si le petit 3 cylindres essence Toyota ferait parfaitement l'affaire...

SUZUKI iM-4/iK-2



Le constructeur nippon présentait deux études. La première baptisée iM-4 est un concept de petit 4x4 urbain au format de poche (3,69 m de longueur) doté d'un petit bloc essence 1.2. Plus classique par ses formes, la deuxième proposition, l'iK-2, a des dimensions de citadine (4,02 m de longueur) et abrite un bloc essence 1.0 turbo.



Le concept Nissan Sway préfigure la future Micra qui, cette fois, sera destinée au seul marché européen.

NISSAN SWAY Enfin une Micra charismatique !

Nissan semble faire sien l'adage selon lequel "il n'y a que les imbéciles qui ne changent pas d'avis". Après être revenu sur le marché des compactes avec la Pulsar, le constructeur japonais dévoile, avec le concept Sway, sa vision de la future Micra. Fini la citadine sans saveur à vocation mondiale présentée à Genève en 2010. Avec le concept Sway, Nissan s'adresse à l'Europe uniquement. Qu'on aime ou pas, il affiche un style plus radical rappelant le concept Resonance (Detroit 2013). On retrouve des galbes généreux, des lignes saillantes, un visage charismatique et une poupe séduisante avec ses feux à LED en forme de boomerang. L'accès à bord se fait grâce à des portes arrière antagonistes et sans pied milieu. Il n'est pas certain que ce système soit conservé pour la série, même si d'autres constructeurs ont démontré sa faisabilité. L'habitacle joue une carte sobre avec un minimum de commandes et un large écran tactile trônant sur le tableau de bord. Seuls deux compteurs font face au conducteur, dans un esprit moto.

Commercialisation: 2016
Prix estimé: à partir de 12000 €



L'intérieur se veut sobre avec un écran tactile et des compteurs de style moto, mais des touches de couleur réchauffent agréablement l'ensemble.



Commercialisation: épuisée
Prix: sur commande

TOURING BERLINETTA LUSSO Une Ferrari F12 en plus belle

Certes, les heureux propriétaires de cette Berlinetta Lusso disposeront d'un superbe objet réalisé à la main par l'un des carrossiers italiens les plus en vue, mais ils ne pourront plus jamais dire qu'il s'agit d'une Ferrari. Que ce soit par jalouse ou pour des raisons bassement économiques, Ferrari a, en effet, refusé d'apposer son logo sur cette auto. Pourtant, la base technique est bel et bien celle d'une F12 Berlinetta avec son V12 de 740 ch !

Pour l'esthétique, on fait un bond en arrière avec des formes rappelant certaines productions de la firme de Maranello. Mais surtout, cette Berlinetta s'affranchit des traits et des appendices modernes trop souvent dictés par l'aérodynamique et la performance.



BETC Automobiles PEUGEOT 852 144 403 RCS Paris.

NOUVELLE PEUGEOT 508 RXH BlueHDI

LA ROUTE EST SON TERRITOIRE

ORIGINE
FRANCE[®]
GARANTIE

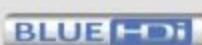
BVCert. 6033203

NOUVEAU MOTEUR
2,0 L BlueHDI 180

NOUVELLE BOÎTE
AUTOMATIQUE EAT6

NAVIGATION AVEC
ÉCRAN TACTILE

PEUGEOT RECOMMANDÉ TOTAL Moteur 2,0L BlueHDI 180 EAT6 : consommation mixte en L/100 km : 4,6 ; émissions de CO₂ en g/km : 119.



Découvrez le style distinctif de la nouvelle Peugeot 508 RXH BlueHDI, et laissez-vous séduire par son nouveau moteur Euro 6 2,0L BlueHDI 180 EAT6 (équipé de la nouvelle boîte automatique 6 rapports) qui procure un excellent agrément de conduite et une consommation de carburant réduite (par rapport aux motorisations Euro 5) comparable à celle des meilleures boîtes de vitesses manuelles. Couplée au Stop and Start, la technologie BlueHDI permet également d'éliminer jusqu'à 90% des oxydes d'azote (NOx) dans l'air mais aussi d'éliminer 99,9% des particules fines, tout en optimisant les émissions de CO₂. La nouvelle Peugeot 508 RXH est également disponible en version HYbrid4.

NOUVELLE PEUGEOT 508 RXH BlueHDI

MOTION & EMOTION



PEUGEOT

LES DÉMONSTRATIONS ÉCOLOGIQUES ET TECHNOLOGIQUES SE POURSUIVENT, NOUS RÉVÉLANT PEU À PEU CE QUE SERA LA VOITURE D'APRÈS-DEMAIN.



Commercialisation : 2017
Prix estimé : 50 000 €

HONDA FCV L'autre berline à hydrogène

Honda n'entend pas laisser la Toyota Mirai seule bien longtemps sur le marché de la berline à hydrogène. Depuis 2002, le constructeur a eu le temps de mûrir cette technologie en développant une multitude de modèles FCV. Présenté fin 2014, le tout dernier concept en date annonce une commercialisation à plus grande échelle. Derrière ses lignes futuristes, cette berline abrite sous son seul capot avant une pile à combustible de 100 kW (136 ch). Capable

de faire fonctionner sur près de 700 km, son réservoir d'hydrogène migre sous un plancher parfaitement plat. Résultat, ce FCV corrige le défaut propre à ce type de véhicules, en offrant un habitacle plus accueillant.

Commercialisé à partir de 2016 au Japon, il débarquera aux États-Unis et dans certains pays d'Europe un an plus tard. Son importation n'est pour le moment pas prévue en France, étant donné le manque d'infrastructures pour accueillir des stations à hydrogène. À suivre...



AUDI R8 e-tron Sportive 2.0

Commercialisation : fin 2015
Prix estimé : 300 000 €

La R8 se lance à nouveau dans l'aventure électrique avec une version e-tron, malgré une tentative peu concluante sur la 1^{re} génération. Plus puissante grâce à ses deux moteurs électriques de 170 kW (228 ch) chacun, elle laisse les 313 ch de la première mouture loin derrière. Son couple généreux de 920 Nm lui permettrait de passer de 0 à 100 km/h en 3,9 s seulement. Avec, en outre, une autonomie de 450 km, contre 215 auparavant. Prenant la forme d'un T et nichées

sous le tunnel central, ses batteries à la capacité bien supérieure (92 kWh contre 49 kWh) se régénèrent en deux heures par l'intermédiaire d'une recharge rapide.

Extérieurement, cette version e-tron se distingue des R8 classiques par ses roues flasquées, son intérieur de calandre revu et ses éclairages latéraux spécifiques. Mais il faudra être patient, cette R8 e-tron à l'allure plus futuriste ne sera disponible que sur commande spéciale.

ET AUSSI

AUDI Q7 e-tron



Le plus imposant des SUV Audi propose une version hybride rechargeable. Le V6 diesel de 258 ch est assisté par un moteur électrique de 128 ch, pour une puissance cumulée de 373 ch. Ses batteries se rechargent en 2 heures et demi et lui permettent de fonctionner en mode tout-électrique pendant 56 km.

NANOFLOWCELL Quantino



NanoFlowCell présente une nouvelle étude basée sur la technologie de l'électrolyte : la Quantino.

Deux réservoirs contenant chacun 175 l d'électrolyte (de l'eau salée chargée d'ions positifs pour l'un et d'ions négatifs pour l'autre) alimentent une batterie de 112 kWh pour près de 1 000 km d'autonomie. Quatre moteurs électriques totalisent 136 ch. À confirmer bien sûr dans la réalité.

MITSUBISHI XR PHEV II



Ce concept car au nom imprononçable et aux formes futuristes préfigure le prochain SUV compact ASX. Si son style définitif semble encore lointain, sa propulsion hybride rechargeable composée d'un moteur thermique et d'un bloc électrique de 120 kW (163 ch) nichés à l'avant s'annonce prometteuse.



Nouvelle Hyundai i20

Ouvrez les yeux, soyez inspiré.

Série spéciale de lancement à **149 €/mois⁽¹⁾**
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

 **HYUNDAI** NEW THINKING.
NEW POSSIBILITIES.

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.

CONSTRUCTEURS ET ARTISANS PROFITENT DU SALON DE GENÈVE POUR PRÉSENTER LEURS NOUVEAUTÉS SPORTIVES. L'ÉDITION 2015 A LARGEMENT TENU SES PROMESSES.



Commercialisation : mai 2015

Prix : à partir de 184925 €

PORSCHE 911 GT3 RS Rare et Sauvage

KOENIGSEGG AGERA / REGERA

Commercialisation : 2016

Prix estimé : 1,5 million d'euros (Agera)
2 millions d'euros (Regera)

Décharge d'adrénaline



Toujours présent à Genève, le constructeur suédois Koenigsegg met un point d'honneur à réaliser les hypercars les plus performantes. Baptisée RS et limitée à 25 unités, la toute dernière version de l'Agera s'offre davantage d'appui (450 kg à 250 km/h) et un V8 biturbo porté à 1 160 ch... pour atteindre 300 km/h en 14 s avant de filer à 400 km/h !

La Regera, l'autre nouveauté du stand, va encore plus loin. Après y avoir été réfractaire, Koenigsegg utilise l'hybridation. Le V8 5.0

de 1 100 ch est assisté par trois moteurs électriques (un sur chaque roue arrière et un près du bloc thermique) générant 900 ch. Associé à une transmission directe, l'ensemble totalise plus de 1 500 ch et dépasse les 2 000 Nm de couple aux seules roues arrière... Capable de rouler 50 km en silence après avoir rechargé ses batteries sur secteur, elle signe des performances à laisser sur place les McLaren P1 et consorts : 0 à 400 km/h en moins de 20 s et de 150 à 250 km/h en 3,2 s. Vous avez dit violent ?



Radicale, la GT3 RS ne laisse aucun doute sur son degré d'agressivité, encore exacerbé par cette teinte Orange Fusion.

Comme pour se faire davantage désirer, la 911 GT3 RS ne s'est dévoilée qu'à la toute dernière minute. Par rapport à une GT3 dont la production vient de cesser, elle pousse le curseur de la sportivité d'un bon cran. Derrière ses hanches élargies de 28 mm et ses voies avant écartées, elle s'habille d'une panoplie plus extrême pour gagner de l'appui aérodynamique : aileron arrière plus imposant et réglable, entrées d'air latérales dans l'esprit des versions turbo, ailes avant ajourées et roues de 21 pouces à l'arrière. Une agressivité exacerbée par sa teinte Orange Fusion. Sans compromis, elle chasse le poids d'une manière draconienne : vitres arrière et latérales en polycarbonate, ailes avant et capot en composite et toit à bossage en magnésium permettent d'abaisser le poids à 1 420 kg et de gagner 10 kg par rapport à la GT3. Une performance d'autant plus impressionnante qu'elle intègre le pack Clubsport doté d'un arceau qui alourdit l'ensemble.

L'habitacle reçoit aussi un traitement course en intégrant, de série, sièges baquet et harnais.

Par rapport à la GT3, le flat 6 atmosphérique à injection directe passe de 3,8 l à 4 l, gagne 25 ch (500 contre 475), 20 Nm de couple (460 contre 440 toujours à 6 250 tr/mn) et perd 200 tr/mn de régime maxi (8 800 contre 9 000), cylindrée unitaire plus élevée oblige. Ce bloc reçoit une boîte PDK à 7 rapports ultrarapide. Suffisant pour gagner 0,2 s de 0 à 100 km/h (3,3 s contre 3,5), 0,4 s sur le 0 à 160 km/h (7,1 s contre 7,5) et 0,5 s sur le 0 à 200 km/h (10,9 s contre 11,4). Seule la vitesse maxi fixée à 310 km/h perd 5 km/h à cause des appuis aérodynamiques.

Son châssis reprend les raffinements de la GT3 : roues arrière directrices, différentiel autobloquant de type vectoriel PTV Plus et suspension paramétrable PASM. Cette RS est typée plus "course", des voies élargies et un pack Sport Chrono optionnel adapté à la piste. C'est évidemment sur circuit que cette RS exprimera tout son potentiel, histoire de permettre à son heureux propriétaire de s'approcher des 7,2 s annoncées par Porsche sur la boucle nord du Nürburgring. Mais il faudra faire vite car elle ne sera produite que pendant moins d'un an...

ET AUSSI

LOTUS Evora



Comme pour anticiper la menace Cayman GT4, la Lotus Evora évolue en profondeur. Derrière son allure plus affirmée, son V6 3.5 à compresseur passe de 350 à 406 ch. Disponible avec les boîtes manuelle et automatique, elle perd 22 kg et passe de 0 à 100 km/h en 4,2 s.

BENTLEY Continental GT restylée



La GT anglaise s'offre une discrète refonte esthétique, comprenant un bouclier avant redessiné. La version GT dotée du W12 6.0 biturbo en profite pour passer de 575 à 590 ch. Les autres moteurs (V8 de 507 ch, V8 de 528 ch et GT Speed de 635 ch) restent inchangés.

GTA Spano



Depuis 2009, la supercar espagnole GTA Spano continue d'évoluer. Sa toute dernière version est profondément redessinée et s'habille de nouveaux matériaux. Son V10 biturbo de 925 ch s'attelle désormais à une nouvelle boîte séquentielle à 7 rapports. Reste à savoir combien des 99 exemplaires prévus seront réellement vendus.

GLICKENHAUS SCG 003

Rêve de gosse

Commercialisation : sur demande
Prix estimé : NC



Après s'être fait réaliser une P4/5 en 2006, et une version compétition en 2009 sur base Ferrari, l'industriel James Glickenhaus monte sa structure, la Scuderia Cameron Glickenhaus. Il lance à Genève deux supercars misant sur l'efficacité, la légèreté et le plaisir de conduite, avant la puissance. Baptisées SCG 003, elles reposent sur une coque "carbone" et reprennent une aérodynamique dans l'esprit des prototypes LMP1 des 24 Heures du Mans. La première, SCG 003C, est destinée à la compétition et homologuée dans la catégorie Grand Tourisme pour disputer les 24 Heures du Nürburgring et ceux de Spa Francorchamps. Elle abrite un V6 biturbo Honda 3.5 de 530 ch et 700 Nm de couple, pour un poids total de 1 350 kg. Sa version civile SCG 003S devrait reprendre la même mécanique, adaptée à un usage routier.

Genève est un Salon complet où les rêveurs en prennent plein les yeux. Il y a aussi les nombreux passionnés pragmatiques... qui ne sont pas oubliés pour autant. La preuve.



Futuriste, la Jazz ne disposera que d'un bloc essence et d'une offre hybride.

HONDA JAZZ Un concentré d'ingéniosité

Trop injustement délaissée, la Jazz est une citadine pleine de surprises. Son style de petit monospace urbain s'encaisse avec des boucliers que n'aurait pas reniés une Type R... Toutes proportions gardées. L'auto repose sur la même plate-forme que le récent HR-V, ce qui lui permet de grandir de 3 cm en empattement et de 10 cm en longueur. Néanmoins, elle conserve son architecture spécifique : le réservoir de carburant est placé sous les sièges avant, libérant ainsi de l'espace pour le coffre et pour la modularité de la banquette arrière. Elle dispose

du système Magic Seats qui permet de relever l'assise afin d'embarquer des objets en hauteur. Mais cette banquette peut aussi se rabattre pour offrir un plancher plat ou bien être repliée aisément en portefeuille. La planche de bord affiche un style très futuriste, afin de mieux mettre en avant l'aspect technologique et connecté de l'auto. Dans la dotation, on retrouve : caméra de recul, alerte de franchissement de ligne, détection des panneaux de signalisation, etc. Sous le capot, la Jazz ne disposera que d'un moteur essence, le 1.3 i-VTEC de 102 ch, épaulé par une offre hybride.



Très peu d'évolutions sont à noter sur l'instrumentation.

FORD ECOSPORT À en perdre la roue !

Il fallait réagir, et vite. Ford a ainsi rectifié le tir sur son EcoSport. Pour la partie visible, la roue de secours en sac à dos a enfin disparu et ne sera plus proposée qu'en option. L'ouverture du coffre se fait toujours par le côté. À l'intérieur, on note de menues évolutions dans l'instrumentation. Côté mécanique, Ford annonce avoir retravaillé le châssis en fonction des désirs européens : assiette abaissée de 10 mm, suspensions reparamétrées et direction recalibrée. Outre ces modifications, les prix de l'auto, si on les calque sur ceux de la concurrence, devraient être revus à la baisse. Mais Ford ira-t-il jusque-là ?

Commercialisation : juin 2015
Prix estimé : à partir de 21 000 €

ET AUSSI

HYUNDAI ix20



L'ix20 s'octroie un visage en rapport avec les récentes productions sud-coréennes. La calandre apparaît néanmoins un peu surdimensionnée. Qu'importe, l'auto a d'autres atouts, comme son volume de coffre (440 dm³) et un encombrement à peine augmentée (+ 15 mm en longueur). La gamme des moteurs répond à la norme Euro 6 et une boîte auto 6 fait son apparition.

SSANGYONG Tivoli



Spécialiste de la transmission intégrale, le constructeur se lance sur le marché des SUV urbains avec le Tivoli, qui prend place parmi les plus grands de la catégorie (4,20 m). Si l'extérieur semble passe-partout, l'habitacle peut recevoir une personnalisation poussée et colorée. Sous le capot, il dispose d'une offre 1,6 l essence de 126 ch ou diesel de même cylindrée. Une version électrique est à l'étude.

TATA Bolt Sport City



Nous sommes loin du look d'œuf de la Nano (2008). La Bolt ressemble à une vraie citadine au look volontairement sportif avec son bouclier proéminent. L'auto est équipée d'un moteur turbo essence 1,2 l de 120 ch couplé à une boîte manuelle à 5 rapports. C'est exotique, mais cela ne sera pas disponible sur nos routes.

BMW Motorsport



BMW Motorsport Collection

BMW Official License Partner

ice
watch



Derrière sa calandre redessinée, l'Auris reçoit un nouveau petit 1.2 turbo essence.

Commercialisation : juin 2015
Prix estimé : à partir de 19 000 €

TOYOTA AURIS / AVENSIS RESTYLÉES Remise à jour

Toyota profite du Salon de Genève pour relooker deux modèles qui en ont bien besoin. La compacte Auris revoit sa face avant avec une calandre redessinée, des feux affinés et un logo central plus imposant. L'habitacle reçoit un traitement visant à améliorer la qualité perçue, mais la principale nouveauté est mécanique. Un petit 1.2 turbo de 116 ch complète l'offre essence, et la version hybride abaisse ses émissions de CO₂ à 79 g/km. Côté diesel, le 2.0 D-4D laisse la place à un 1.6 D-4D de 112 ch. Ce bloc, d'origine BMW, se retrouve également sous le capot de l'Avensis restylée, qui profite de la version 2.0 D-4D de 143 ch du constructeur allemand. Héritant, comme l'Auris, de trains roulants revus, la



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

familiale nippone tente aussi d'affirmer son allure grâce à une proue et une poupe entièrement retravaillées. Un changement bienvenu, même si la relance commerciale de ce modèle boudé, dans une catégorie de plus en plus sinistrée, s'annonce tout de même compliquée.

Commercialisation : automne 2015
Prix estimé : à partir de 30 000 €



en Première

SUBARU LEVORG Donnez-lui une chance

Commercialisée au Japon depuis plus d'un an, la Subaru Levorg débarque en Europe. S'étirant sur 4,69 m, ce break au format familial plutôt modeste propose une alternative aux modèles généralistes européens. Avec ses lignes élancées et sportives, il délaisse le style maison pour une allure plus actuelle. Fidèle à l'ambiance sérieuse de la marque, son habitacle manque encore d'une pointe de modernité.

Sans informations officielles côté moteur, la Levorg est, comme toute bonne Subaru, équipée d'une transmission intégrale, et elle devrait au moins reprendre le 4 cylindres à plat essence 1.6 turbo de 170 ch couplé à une boîte CVT, déjà vu au Japon. Aucun diesel n'est en revanche garanti, ce qui condamne ses chances chez nous. C'est d'autant plus dommage que, depuis le départ de la Legacy, la Levorg s'intercale intelligemment dans la gamme de breaks aux côtés des Forester et Outback.

INSPIRÉES DE LA LÉGENDE



NOUVELLES ALFA ROMEO GIULIETTA ET MITO *Sprint* JUSQU'À 5 700 €⁽¹⁾ D'AVANTAGE CLIENT

SOUS CONDITION DE REPRISE

CRÉDIT AUTO
0,9 %
TAEG⁽²⁾ FIXE SUR 3 ANS⁽³⁾

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 **0,9% TAEG fixe** sur 37 mois. Crédit Auto au Taux Annuel Effectif Global fixe de 0,9% sur 37 mois. Soit 36 mensualités de **281,84€** pour 10 000 € empruntés. Montant total dû par l'emprunteur : **10 146€**

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



Alfa Romeo avec



(1) Avantage client de 5 700 € valable sur Alfa Romeo Giulietta Sprint : remise de 3 000 € sans condition, offre de reprise de 1 500 € de votre véhicule et 1 200 € d'équipements offerts (Sellerie mixte tissu et Alcantara®, vitres arrière sur-teintées, jupes latérales Sport). Avantage client de 4 500 € valable sur Alfa Romeo MiTo Sprint : remise de 2 000 € sans condition, offre de reprise de 1 500 € de votre véhicule et 1 000 € d'équipements offerts (Jantes 17", instrumentation de bord Sport, vitres arrière sur-teintées, pare-choix arrière Sport). Offres valables pour l'achat d'un modèle de la gamme Alfa Romeo Sprint neuve jusqu'au 31/03/2015, réservées aux particuliers dans le réseau participant. Fiat France SA au capital de 235 480 520 €, 6 rue Nicolas Copernic, 78 Trappes. RCS Versailles B 305 493 173. (2) Offre non cumulable réservée aux particuliers valable du 01/03/2015 au 31/03/2015 dans le réseau Alfa Romeo participant, sur MiTo et Giulietta pour un minimum emprunté de 1 500 €. Coût total du crédit 146,40 € dont 100 € de frais de dossier (1% du montant emprunté) et hors assurances facultatives. Assurances facultatives Décès-Invalidité (A) 12,50 €/mois et Indemnité Complémentaire (A) 19,50 €/mois en sus du loyer. Montant total du loyer de l'assurance DI : 450 €. TAEA : 2,76%. Taux débiteur fixe : 0,28%. 1^{re} échéance à 60 jours. Vous disposez d'un droit de rétractation. Sous réserve d'acceptation du dossier par FC France - SA au capital de 11 380 000 € - 6, rue Nicolas Copernic 78190 Trappes - RCS Versailles 592 033 591. N° ORIAS 0720229009. *Sauf sur MiTo 1.4 MPI 78 ch. **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

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

Alfa Romeo 4C Spider

La version découvrable de la sportive 4C réclame 73 000 €, sous une livrée unique. Par rapport au coupé, le surcoût est de 9 800 €. Dans le même temps, ledit coupé reçoit de série de nombreux équipements qui étaient jusqu'à présent proposés en option (installation hi-fi haut de gamme, phares en fibre de carbone avec projecteurs bi-LED, housse de protection de la voiture, notamment). **Un enrichissement qui fait passer le prix du coupé 4C de 51 900 € à 63 200 €.**

Cadillac Série V

Chez Cadillac, la lettre V désigne les versions bodybuildées d'un modèle donné. La familiale ATS et le coupé CTS se voient accorder ce label. À cette occasion, la première reçoit un V6 3.6 biturbo développant 450 ch et 600 Nm de couple (0 à 100 km/h en 4 s, 299 km/h en vitesse de pointe) et le

L'ACTU DE VOTRE MARQUE

D e

A
à

Sur l'Alfa 4C Spider, le plaisir de conduite est livré de série.

Par Daniel Carroux

Alfa Romeo 4C Spider



second fait sien un V8 6.2 suralimenté regroupant 620 ch et 850 Nm (4 s, 320 km/h). Le châssis et les autres éléments techniques sont revus en fonction, cela va sans dire. **L'ATS-V débute sa carrière au prix de 74 900 €.** Il faudra patienter encore un peu pour s'offrir la CTS-V, moyennant 77 500 €.



Dacia Duster

Dacia Duster

Jusqu'à présent, le Duster carburant à l'essence n'avait pas droit à la transmission 4x4. L'omission est réparée. Le dispositif retenu s'utilise selon trois modes : 4x2, Auto et Lock. La première vitesse courte est fournie avec, comme quoi Renault-Dacia prend l'affaire au sérieux. **Par ailleurs, le stop/start fait son apparition sur le Duster 1.2 TCe 125, quel que soit le type de transmission.** Sur la variante 4x4, la consommation en cycle mixte et les émissions sont de 6,4 l/100 km et 145 g/km – malus de 500 €. Prix non communiqués à cette heure.

Ford Mondeo

La gamme de la Mondeo s'enrichit de trois nouvelles motorisations et d'une transmission 4x4. À bref délai, le 1.6 TDCi 115 disparaîtra pour être remplacé par un 1.5 TDCi 120, et un 2.0 TDCi de 210 ch coiffera l'offre diesel. Du côté des essence, le célèbre et maintes fois primé 3 cylindres 1.0 Eco-boost fait son apparition, avec 125 ch sous sa culasse. À voir ce qu'il donnera quand il aura la charge de déplacer une familiale aussi imposante. Pour l'heure, la voiture réquisitionne deux essences (1.5 Ecoboost 160 et 2.0 Eco-boost 240), trois diesels (1.6 TDCi 115 et 2.0 TDCi libérant respectivement 150 et 180 ch) et une motorisation hybride essence (iVCT Hybrid, 187 ch cumulés). **La transmission 4x4 ne sera attribuée qu'aux versions 2.0 TDCi 150 et 180. À suivre.**

ON VOUS
A RAPPORTÉ UN
PETIT SOUVENIR
DU FUTUR



* Donner vie à vos rêves. ** Accessoire - DDB

NOUVEAU

FORZA 125

Le meilleur du Sport et du GT est enfin réuni. Moteur ESP quatre soupapes pour une réactivité accrue. Système Idle Stop pour une coupure du moteur au ralenti et une consommation maîtrisée (seulement 2,29 l/100 km, normes WMTC). Signature phare Full LED inédite et design racé. Des millions de personnes ont imaginé le futur, il est temps pour vous de l'essayer. 4 599 € prix de lancement jusqu'au 31/07/15.



Idle Stop



ABS



Bulle réglable
6 positions



Support
smartphone**



Rangement 2
casques intégraux

Mercedes GLE Coupé

La gamme du premier concurrent direct du BMW X6 regroupe cinq motorisations. Trois V6, dont un diesel et deux essence, et deux V8 s'abreuvant aux pompes à essence. Les V6 font alliance avec une boîte automatique à 9 rapports (7 pour les V8) et la transmission 4x4 4Matic est obligatoire pour tout le monde.

Voici les prix du GLE Coupé. Diesel V6 350 d (on ne dit plus CDI) 258 ch : de 69 900 à 86 300 €. Essence V6 400 333 ch : de 72 100 à 88 500 €. Essence V6 450 AMG : 88 400 €. Essence V8 AMG 63 557 ch : 131 250 €. Essence V8 AMG 63 S 585 ch : 141 750 €.

Mercedes GLE Coupé



Clone étoilé du BMW X6, le Mercedes GLE Coupé affiche au centimètre près les dimensions de son rival.

et les émissions de CO₂ se limitent à 109 g/km. Les prix varient de 23 350 à 27 850 € en 4x2. Compter 26 550 ou 28 650 € en transmission 4x4.

ment retient notamment des feux diurnes à LED, une caméra de recul, un écran tactile de 7 pouces et un toit panoramique dit Zénith, refusé au Berlingo semble-t-il. Reste à savoir comment ces éléments seront répartis dans la gamme, non définie pour l'heure.

Opel Mokka

Bonne nouvelle, le rugueux diesel 1.7 CDTI 130 disparaît du catalogue du Mokka. Il est remplacé par le plus seyant 1.6 CDTI qui équipe déjà de nombreux modèles de la marque. Ce moteur estampillé Euro 6 réunit 136 ch, s'associe à une boîte mécanique à 6 vitesses et peut faire cause commune avec une boîte automatique, à 6 rapports elle aussi, uniquement sur la variante 4x2 dans ce cas. La transmission 4x4 reste au programme, c'est entendu. Le stop/start est de série, 4x2 et 4x4 confondues, sauf avec la BVA. En 4x2 BVM, la consommation en cycle mixte atteint 4,1 l/100 km

Le SUV compact d'Opel reçoit enfin un moteur diesel moderne, digne de ses qualités dynamiques.

Peugeot Partner

Dans la foulée de son jumeau le Citroën Berlingo, le Partner subit à son tour une substantielle refonte de sa gamme. Le restylage est de rigueur, et à ce sujet, on notera que les deux frères se distinguent nettement l'un de l'autre. Ce qui était moins le cas auparavant. En toute logique, le Partner Tepee reçoit les mêmes moteurs diesels BlueHDi que le Berlingo (1.6 75, 100 et 120 ch par ordre de puissances), auxquels vient s'ajouter un 4 cylindres essence 1.6 VTi fort de 98 ch, tamponné Euro 6 lui aussi. L'équipe-

ment retient notamment des feux diurnes à LED, une caméra de recul, un écran tactile de 7 pouces et un toit panoramique dit Zénith, refusé au Berlingo semble-t-il. Reste à savoir comment ces éléments seront répartis dans la gamme, non définie pour l'heure.

Skoda Fabia

L'heureux propriétaire d'une Fabia, berline et break Combi confondus, a désormais le loisir de personnaliser la planche de bord de sa voiture à son goût. Avec une photo de son choix ou encore un sticker proposé par la marque. Pour se faire, il faut passer par le site <http://myshop.skoda-auto.com>. Les 200 premières commandes seront gratuites.

Opel Mokka



IL Y A UN LÉZARD
DANS CERTAINES
OCCASIONS.



DANS D'AUTRES, NON.



Photo non contractuelle. Crédit photo : Getty Images

RENAULT OCCASIONS

**3 ANS D'ENTRETIEN⁽¹⁾ + 3 ANS DE GARANTIE⁽²⁾
POUR 1€⁽³⁾**

RENAULT OCCASIONS C'EST EN ÉTANT EXIGEANT QU'ON RESTE N°1*

* 1^{er} RÉSEAU DE FRANCE DE VENTE DE VÉHICULES D'OCCASION AUX PARTICULIERS : Source Argus® mai 2014 : volume des ventes réseaux aux particuliers en 2013. (1) Entretien de 36 mois ou 60 000 km au premier des deux termes atteint. Entretien proposé par Sigma Services, département de Diac Location, SA au capital de 29 240 988 €. Siège social : 14 avenue du Pavé-Neuf 93168 Noisy-le-Grand Cedex – SIREN 329 892 368 RCS Bobigny. (2) Garantie OR de 12 mois à laquelle s'ajoute une extension de garantie de 24 mois. La Garantie OR 12 mois vous permet de profiter de 5 engagements : une garantie de 12 mois, l'essai du véhicule avant l'achat, un contrôle de 82 points du véhicule, un contrôle gratuit à 2 000 km ou 1 mois après l'achat (au 1^{er} des 2 termes souscrits atteint), mais aussi le remboursement de votre acquisition si vous n'êtes pas pleinement satisfait (dans un délai de 5 jours ouvrables et 1 000 km parcourus). L'extension de garantie est souscrite par Diac, société financière et intermédiaire d'assurances au capital de 61 000 000 € – Siège social : 14 avenue du Pavé-Neuf 93168 Noisy-le-Grand Cedex – SIREN 702 002 221 RCS Bobigny – N° ORIAS : 07 004 966 – www.orias.fr, auprès de Covea Fleet, assureur (SA au capital de 93 714 549 € – RCS Le Mans B 342 815 339) – Siège social : 160 rue Henri Champion 72035 Le Mans Cedex 1. (3) Pour 1 € en plus du montant d'achat du véhicule. Offre réservée aux particuliers et valable jusqu'au 31 décembre 2015 pour l'achat d'un véhicule d'occasion Renault de moins de 24 mois et moins de 40 000 km bénéficiant d'une Garantie OR et signalé en concession, dans le réseau Renault participant et dans la limite des stocks disponibles. Conditions générales de l'offre disponibles en concession.

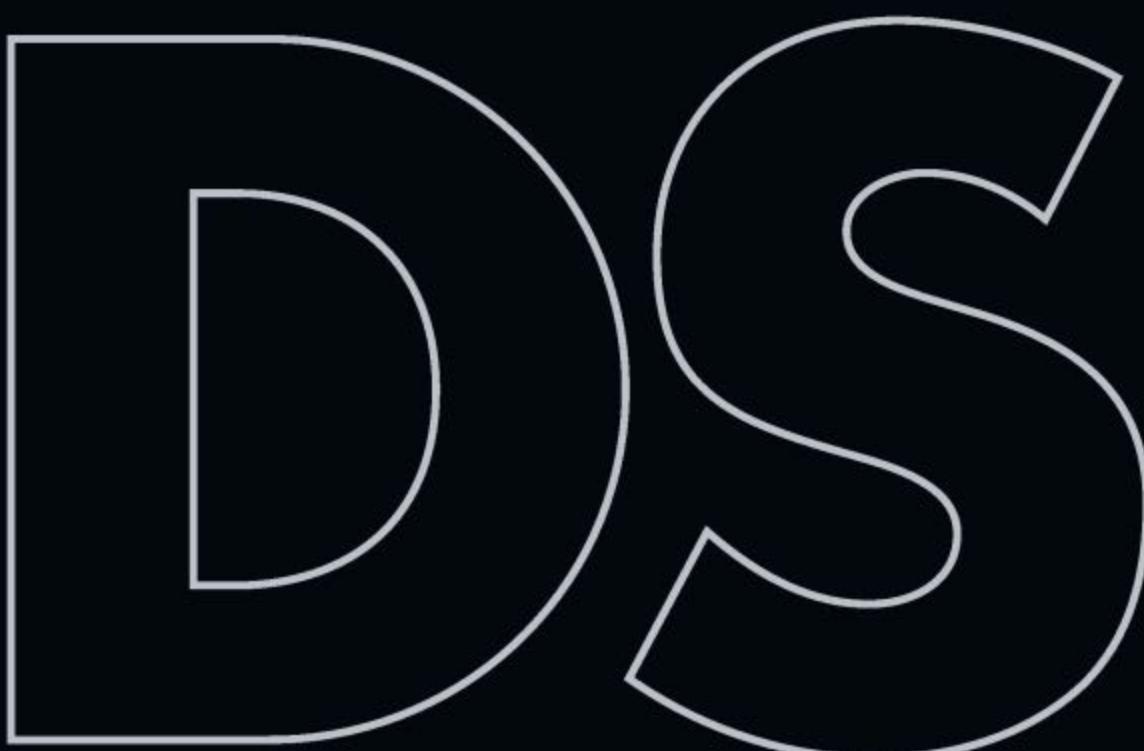
Renault préconise elF



Avec la présentation de la DS 5 restylée dotée de la nouvelle calandre en nid-d'abeilles au centre de laquelle trône le logo DS, la marque luxe de PSA s'affranchit totalement du label Citroën.

Une émancipation synonyme de nouvel élan pour imposer la griffe DS dans le segment premium.

Par Bertrand Gay



un pari français

Spirit of avant-garde", le nouveau slogan de la marque aux deux initiales fait forcément référence à la DS originelle. Ce modèle, exceptionnel à plus d'un titre, est le pivot de la stratégie commerciale de PSA pour imposer cette nouvelle marque. DS mise sur une certaine idée du luxe à la française pour s'imposer en Europe mais également sur certains marchés émergents, au premier rang desquels figure bien sûr la Chine. Mais entre la feuille de route initiale et l'édition d'une gamme cohérente susceptible d'assurer

une certaine prospérité au groupe, le chemin est long et semé d'embûches. Explications.

UNE MARQUE SPÉCIFIQUE

Et d'abord, pourquoi avoir séparé les DS des Citroën en créant une marque indépendante ? La distinction des deux marques répond à un objectif clair : positionner DS dans son propre univers, celui d'une marque premium offrant une expérience d'achat plus raffinée et plus personnalisée : cela commence avec les DS World, comme celui de la rue François-1^{er}, à Paris. Il donne la direction dans laquelle

la marque désire aller. Il crée un imaginaire de marque d'autant plus nécessaire que la gamme actuelle, déjà âgée, ne le montre pas tout à fait. Les DS sont également disponibles dans les salons DS des concessionnaires Citroën. Mais sur certains marchés internationaux comme la Chine, DS apporte une vraie rupture avec la marque Citroën, qui n'y a pas une image très valorisante. DS y incarne une certaine vision du luxe à la française où elle côtoie des griffes prestigieuses telles que Hermès ou Cartier. Un positionnement qui séduit





Yves Bonnefont,
directeur de la marque DS

**“60 % des clients DS n’étaient ni possesseurs
d’une Citroën ni d’une Peugeot.”**

Répartition des ventes en Europe et en Chine en 2014



une clientèle jeune et éduquée, jouissant d'un fort pouvoir d'achat dans les grandes villes, notamment Pékin et Shanghai.

RECONSTRUIRE LA GAMME

En Europe, la gamme DS compte trois modèles, DS 3, DS 4 et DS 5. Et le dernier vrai lancement date de décembre 2011. La communication autour de l'indépendance de DS est donc opportune pour faire parler de la marque et de ses produits, en l'absence d'actualité majeure. Le démarrage de DS en Chine, l'an dernier, a d'une certaine manière anticipé cette stratégie désormais mondiale : les lancements commerciaux de la berline tricorps DS 5 LS et du SUV DS 6 semblent prometteurs. Un modèle jumeau, basé sur une tout autre plate-forme, sera lancé en Europe en 2016 alors que la gamme comprendra également un SUV du segment B en complément de la berline DS 3. À terme, la gamme DS comprendra six modèles en Europe et six modèles en Chine.

Jusqu'à présent, l'attractivité de DS repose sur un style charmeur et un habitacle soigné. Mais pour asseoir sa présence et assurer sa croissance, la marque doit offrir davantage de technologies. PSA et le directeur de la marque DS, Yves Bonnefont, en sont convaincus, mais jusqu'à présent, les moyens financiers étaient plutôt restreints. Outre les technologies liées aux normes Euro 6 et à la connectivité, avec DS Connect, DS pourrait être la première marque du groupe à proposer une voiture hybride essence sur la plate-forme EMP2, en

2019. Le manque de technologies constitue actuellement l'un des points faibles de DS. C'est d'ailleurs l'une des faiblesses pointées par le président de la filiale française d'une marque premium allemande, qui observe avec gourmandise le vivier de clients potentiels que DS pourrait lui apporter.

QUELS ENJEUX POUR DS ?

La stratégie de mise en place de la marque DS est donc claire et Yves Bonnefont insiste sur le volet qualitatif de l'implantation de la marque. Et sur les réussites passées, en soulignant que 60 % des 500 000 clients DS n'étaient ni possesseurs d'une Peugeot, ni

d'une Citroën. La conquête est donc bien réelle et doit se poursuivre. Pour cela, la marque se donne un horizon de vingt ans depuis son lancement en 2010. L'audace et l'excellence sont les valeurs que la marque aimerait mettre en avant ; elle fait notamment pour cela de nombreux clins d'œil à la DS de 1955 mais également à la SM. La marque est prudente sur les prévisions de ventes mais elle espère, à terme, s'aligner sur la proportion de ventes premium sur le marché automobile et donc réaliser de 15 à 20 % des volumes de PSA. L'an dernier, les volumes de la gamme DS n'ont représenté que 4 % des ventes du groupe.



Fiat avec



NOUVELLE PANDA CROSS LE 4x4 DE POCHE.



GAMME FIAT PANDA 4X4 À PARTIR DE **12 990 €⁽¹⁾** SOUS CONDITION DE REPRISE

(1) Somme restant à payer pour l'achat d'une Fiat Panda 4x4 Pop 0.9 Twinair Turbo 85 ch Start/Stop™ neuve, déduction faite de **1 600 €** de remise Fiat et **de 550 € de prime EcoFiat pour la reprise d'un véhicule de plus de 8 ans**. Version présentée : Fiat Panda 4x4 Cross 0.9 Twinair Turbo 90 ch Start/Stop™, avec option peinture pastel extra-série incluant l'offre : **16 760 €**. Offre non cumulable, valable **jusqu'au 30/04/2015** dans le réseau Fiat participant. Tarif conseillé au 15/01/2015.

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



FABRICANT
D'OPTIMISME



THIERRY GROMIK

INNOVATION**Michelin lance un vrai pneu "toutes saisons"**

Faut-il rendre obligatoire les pneus hiver ? Avec le nouveau Michelin CrossClimate, la question pourrait ne plus se poser et les déboires des automobilistes piégés par la saison hivernale n'être qu'un lointain souvenir. Commercialisé à partir de mai prochain, ce pneu réalise pour la première fois la synthèse des technologies "été" et "hiver". Il porte à ce titre le pictogramme des trois montagnes avec le flocon de neige. D'après Michelin, le CrossClimate assure une adhérence et des distances d'arrêt équivalentes quelle que soit la température du sol. Reste à savoir si des constructeurs l'adopteront en première monte.

**DISTINCTION****La Volkswagen Passat élue Voiture de l'année 2015.**

Le verdict est tombé au Salon de Genève. La Voiture de l'année 2015 est donc la nouvelle Volkswagen Passat. Si dans l'absolu, la berline allemande est une voiture sérieuse, elle n'apporte rien de vraiment nouveau puisque sa plate-forme n'est autre que celle de la Golf. Avec 340 points, elle s'impose pourtant largement devant ses rivales. La Citroën C4 Cactus est 2^e (248 points) et la Mercedes Classe C 3^e (221 points). À noter que les BMW Série 2 Activ Tourer et Renault Twingo, pourtant innovantes sur bien des points, ne recueillent respectivement que 154 et 124 points. À *L'Auto-Journal*, nous estimons ce classement totalement fantaisiste et injuste.

OLIVIER MARTIN GAMBIER



"Nous ne voyons pas d'urgence à nous lancer sur ce marché car le problème des infrastructures est encore plus prégnant pour l'hydrogène que pour le véhicule 100 % électrique."

Carlos Ghosn PDG de Renault-Nissan

EN CHIFFRES**LE MARCHÉ FRANÇAIS EN FÉVRIER**

*Immatriculations de voitures neuves par rapport à février 2014

+4,1%*

147 128

C'est le nombre **de voitures neuves immatriculées en France en février**, soit une augmentation de 5 838 unités par rapport au même mois de l'année 2014.

+11,7%

C'est la hausse des **immatriculations de Renault en février** qui connaît la plus belle progression parmi les constructeurs français. À l'inverse, Dacia recule de 27,2 %.

6 017

C'est le nombre de **Captur neufs vendus en février**. En progression de 32 % par rapport à février 2014, il occupe la 3^e place du podium derrière les Clio et 208.

RENAISSANCE**Borgward annonce son retour**

Dans les années 50, Borgward était une marque allemande réputée. Au Salon de Genève, Christian Borgward, le petit-fils du fondateur, a annoncé le retour de la marque disparue en 1961. Une renaissance encore virtuelle puisque la voiture du renouveau ne sera dévoilée qu'en septembre à Francfort. À Genève, Borgward se contentait d'exposer un splendide Coupé Isabella, l'une des voitures les plus remarquables de la marque. Quel intérêt ? Eh bien, Borgward annonce se positionner sur le segment du premium accessible, c'est-à-dire celui de DS ! Affaire à suivre.



Au volant avec... LIONEL FRENCH KEOUGH

DIRECTEUR GÉNÉRAL DE
HYUNDAI FRANCE

“Le Tucson arrive au bon moment.”

Après une année noire, Hyundai repart sur des bases saines et devrait être porté par le renouvellement des i20 et Tucson, deux best-sellers.

L'Auto-Journal: Comment expliquez-vous l'effondrement de vos ventes (- 30%) en 2014?

Lionel French Keogh: D'abord, la marque était dans un creux produit. Ensuite, on a résilié l'intégralité du réseau en 2012 et l'année dernière correspondait à la fin du préavis. Enfin, on a décidé d'arrêter les ventes non rentables, comme les loueurs courte durée.

L'AJ: Quels ont été vos objectifs à votre arrivée, mi-2014?

L. F. K.: La priorité était de redonner de l'optimisme au réseau vis-à-vis de la marque et des produits à venir. À hori-

zon trois ans, on doit atteindre entre 1,5 et 2 % de part de marché, contre 0,9% en 2014. Ensuite, il nous faudra faire progresser la notoriété, ce qui demandera de gros investissements et du temps.

L'AJ: Hyundai se positionne en “modern premium”. Que faut-il comprendre?

L. F. K.: La notion de “modern” intègre le design et la technologie. La berline Genesis montre ce que la marque est capable de faire. C'est la force du groupe. En 2014, on a fait 8 millions de voitures (Hyundai-Kia), ce qui nous permet de faire baisser le coût des technologies. Quant à “premium”, il faut l'entendre en termes de qualité et d'expérience client.

L'AJ: Votre positionnement prix est-il un argument décisif?

L. F. K.: En crise, on constate une relation directe entre offre commerciale attractive et ventes. Mais on préfère désormais communiquer en coût d'utilisation, via des loyers. Cela permet de sortir de la guerre des rabais, néfaste car elle brouille la vraie valeur d'un modèle.



Derrière la marque se cache le groupe Hyundai-Kia, 5^e constructeur mondial.



Le constructeur coréen veut se poser en référence qualité face à ses concurrents.

OUI / NON

Hyundai a-t-elle l'image d'une marque fabriquée en Europe ?

non

Les positionnements de Hyundai et Kia sont-ils trop proches ?

oui

Travaillez-vous sur un SUV sous le Tucson ?

oui

Croyez-vous à la vente exclusivement sur internet ?

non

L'AJ: Vous faites beaucoup de conquête, parvenez-vous à garder les clients ?

L. F. K.: C'est un élément clé. En 2014, seul 1 client sur 5 avait déjà une Hyundai, contre un peu moins de 1 sur 2 en moyenne. Or, un client fidèle coûte beaucoup moins cher que la conquête. Cette fidélisation nécessite de bien suivre les clients tout au long de leur vie dans la marque.

L'AJ: Pourquoi avoir ressorti le nom de Tucson ?

L. F. K.: Par souci d'homogénéisation au niveau mondial et parce que les SUV porteront à l'avenir des noms. Ce choix a deux intérêts pour moi : montrer que c'est un tout nouveau véhicule par rapport à l'ix35 et rappeler que Hyundai était sur le marché des SUV dès 2004, bien avant le Qashqai.

L'AJ: Comment se comporte la nouvelle i20 ?

L. F. K.: C'est le cœur du marché français. Le travail de prélancement a porté ses fruits puisqu'on est passé de 200 i20 par mois à 700. On va lancer la 3 portes qui a une carrosserie spécifique. On espère faire 20 à 30 % du volume en attirant des clients différents.

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

L. F. K.: Michel et Augustin, car c'est une marque premium et innovante, animée par un esprit de start-up.

SES 3 VOITURES



RENAULT TWINGO BENETTON
La première



HYUNDAI GENESIS
L'actuelle



ASTON MARTIN DB5
Le rêve

Tous les plaisirs de l'automobile

L'auto-Journal



On a besoin de vous

**PRENEZ LA PAROLE ET
L'AUTO-JOURNAL VOUS RÉCOMPENSE**

Rejoignez-nous sur www.lecteurconseil.com et répondez à nos enquêtes on-line.

Vous gagnerez des cadeaux sélectionnés par l'Auto-Journal et participerez à notre tirage au sort exceptionnel lors de votre inscription : 500€ de chèques-cadeaux à gagner !*

MERCI !

* Jeu-concours

Conformément à la loi informatique et libertés du 6 janvier 1978, il ne sera fait aucun usage de vos coordonnées personnelles. Les questionnaires seront traités de façon entièrement anonyme et resteront la propriété de Mondadori France. Vous pouvez vous désinscrire à tout moment.

LA QUINZAINE DU SERVICE ESSAIS

L'équipe de L'Auto-Journal

LES ESSAYEURS



Guy L'Hospital



Mélina Priam



Stany Meurer



Pascal Richard

LES TECHNICIENS



Frédéric Haas



Vincent Coppin

Comparatif PEUGEOT 308, MERCEDES CLASSE A, AUDI A3 ■ p. 54

“Côté climat, les planches du port d'Antifer valent bien celles de Deauville. Mais le photographe a trouvé la parade.” *Pascal Richard*



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

Tous les modèles à l'essai

Audi A3.....	p. 54
Audi A4 Allroad.....	p. 76
Citroën C4.....	p. 82
Citroën C4 Cactus.....	p. 64
Fiat 500X.....	p. 65
Ford EcoSport.....	p. 66
Ford Mondeo.....	p. 74
Jeep Renegade.....	p. 67
Mazda5.....	p. 85
Mercedes Classe A.....	p. 54
Mini Countryman.....	p. 68
Nissan Juke.....	p. 69
Opel Corsa.....	p. 80
Opel Mokka.....	p. 70
Peugeot 308	p. 54
Peugeot 508 RXH.....	p. 76
Peugeot 2008	p. 71
Renault Captur.....	p. 72
Skoda Yeti.....	p. 73
Volvo XC90.....	p. 48



EN DIRECT DE **MONTLHÉRY**



CLÉMENT CHOULOT

“Avec une consommation moyenne de 6,7 l/100 km et des performances de haut niveau, la nouvelle Ford Mondeo Hybrid ne rate pas son entrée!” *Frédéric Haas*

“Capable de parcourir 1 091 km avec un seul plein, la Citroën C4 BlueHDI a une autonomie record, il n'y a pas mieux dans la catégorie.” *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 VOLVO XC90 ■ D5 2.0 225 ch AWD Momentum 7 places ■ 63 250 €* ■
NOUVELLE GÉNÉRATION ■ (*Malus inclus)



Le dessin du XC90
mêle habilement les
références à la culture
maison et des lignes
massives pour
suggérer puissance et
robustesse.

Le géant venu du nord

Volvo a pris son temps. Douze ans après la 1^{re} génération, un tout nouveau XC90 reprend le flambeau. Il nous parle sécurité, innovation et bien-être à bord.

Par François Stagnaro Photos Arnaud Saunier

Son prédécesseur a joué les prolongations. Le nouveau venu en profite pour sauter les étapes, avec un gabarit en nette progression : 15 cm de plus en longueur et 10 cm en largeur, pour atteindre respectivement 4,95 m et 2,01 m. Des mensurations XXL grâce auxquelles il domine désormais bon nombre de ses rivaux. Il peut ainsi recevoir jusqu'à 7 personnes (option à 1 500 €) dans de bien meilleures conditions qu'avant. Nos premières mesures attestent en effet un gain d'une dizaine de centimètres pour les jambes au deuxième rang. Quant aux deux places du dernier rang, elles progressent sur tous les plans, au point que des adultes



1er essai VOLVO XC90 ■



AUDITORIUM

Les 19 haut-parleurs de la hi-fi Bowers & Wilkins nous transportent dans une autre dimension. Une option à... 3 400 €!



ROTATIF

Le bouton de démarrage implanté à l'arrière du levier de vitesses se tourne vers la droite pour démarrer, vers la gauche pour stopper le moteur.



À CHACUN SA CLIM'

Bien-être maximum des passagers : une option à 660 € permet d'individualiser les réglages de la climatisation selon quatre zones.



Les compteurs classiques sont ici figurés sur un écran digital haute résolution de 12,3 pouces qui intègre un affichage multifonction.





Le XC90 conserve une silhouette caractéristique avec, notamment, ses grands feux arrière verticaux qui s'élargissent à mi-hauteur.

jusqu'à 1,75 m peuvent désormais y voyager dans des conditions acceptables. Les sièges individuels, entièrement revus, répondent à des normes de sécurité plus strictes (notamment en cas de sortie de route). Ils procurent par ailleurs un confort moelleux et un bon soutien des cuisses et des lombaires, à défaut d'assurer un maintien latéral assez efficace. À l'arrière, tous se rabattent pour dégager une belle surface plane.

MADE IN SWEDEN

Ce sens de l'accueil constitue l'une des principales qualités du colosse scandinave, à laquelle le design contribue largement. Au-delà des évolutions du style extérieur, qui cultivent l'air de famille tout en le modernisant, c'est à l'intérieur que la séduction opère le plus. Le traitement de l'habitacle évoque le meilleur du mobilier suédois, avec des lignes et des tonalités à la fois modernes et chaleureuses. La planche de bord, épurée, accueille en son centre un grand écran tactile vertical. C'est l'élément clé grâce auquel la plupart des boutons ont disparu de la console. Son ergonomie impose un minimum d'accoutumance, après quoi on en apprécie la facilité d'utilisation et les fonctionnalités accessibles au gré des différents menus. Selon les combinaisons permises par le catalogue de personnalisation, on peut revêtir les sièges d'un cuir Nappa raffiné. Ou encore habiller la planche de bord et les contre-portes d'incrustations de fibre de carbone ou de bois pour un résultat du meilleur effet, tant au regard qu'au toucher. La finition n'a, pour sa part, rien à envier aux références allemandes : ajustements précis, plastiques



Toujours aussi appréciable chez Volvo : le siège central peut intégrer un rehausseur (300 €).



Les occupants du 3^e rang bénéficient de la haussure des cotés d'habitabilité et de sièges optimisés.

PLUS

- Confort élevé
 - Équipements de sécurité
 - Présentation/finition
-
- #### MOINS
- Comportement peu dynamique
 - Moteur D5 parfois sonore

de qualité, moquettes épaisses... D'autres éléments peuvent encore enrichir cette ambiance cocooning, comme le pack Éclairage (200 €), le vitrage feuilleté (600 €), la climatisation à quatre zones indépendantes (660 €) ou l'installation audio hi-fi signée Bowers & Wilkins. Hors de prix (3 400 €), elle renforce la réputation de Volvo en matière de son.

CONFORT PULLMAN

Dans le même esprit, l'amortissement pneumatique piloté (2 580 €), qui équipait notre version d'essai, prend encore mieux soin des vertèbres des occupants tout en offrant la pos-



Le changement de génération s'accompagne d'une forte croissance qui profite aux 7 passagers.



Le XC90 inaugure la nouvelle plate-forme évolutive de Volvo. Il donne la priorité au confort et à la sécurité.

sibilité de paramétrier le comportement selon cinq programmes. Dans tous les cas, même en mode Sport, il ne faut pas s'attendre à des sensations de conduite très dynamiques : les réglages du châssis et de la direction privilégient clairement le bien-être à bord à la sportivité. Nous avons pu prendre le volant d'une version équipée du diesel D5. Associé d'emblée à une transmission intégrale, il constituera la majorité des ventes en France. Ses 225 ch se montrent à la hauteur des 2 t de l'engin, qu'il propulse avec aisance et douceur, même s'il donne parfois de la voix (notamment à froid ou en pleine accélération). La boîte automatique Geartronic 8 s'efforce pour sa part de lisser les changements de vitesses. En adoptant une conduite coulée qui permet de tirer le meilleur profit du XC90, on parvient alors, selon l'ordinateur de bord, à descendre sous la barre des 8 l/100 km sur parcours routier. Un résultat honorable pour la catégorie.



L'écran tactile de 9 pouces centralise la majorité des fonctions. Agréable à utiliser, il requiert juste un temps d'adaptation.



Les 225 ch du moteur D5 se montrent à la hauteur du gabarit du XC90.

TECHNIQUE

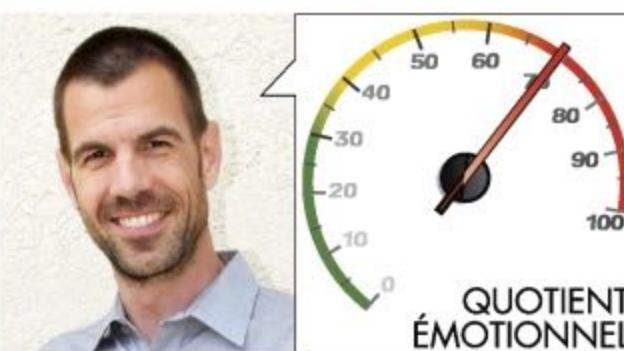
Freinage autonome

Volvo a encore amélioré son dispositif de freinage automatique en ville proposé de série (City Safety). Désormais, il gère non seulement les obstacles survenant à l'avant du véhicule (voitures, cyclistes, piétons...) mais également les situations à risques dans les intersections. Ainsi, le système détecte d'éventuels véhicules arrivant en face lorsqu'on s'apprete à tourner et freine à pleine puissance pour éviter la collision.

Proposé à des niveaux de tarifs dans la moyenne de la catégorie, le suédois se démarque par ses équipements de sécurité avec, outre sa transmission intégrale et son correcteur de trajectoire évolués, un système anticolision dernier cri (voir ci-dessus), un dispositif de protection en cas de sortie de route, etc. Parmi les options (parfois chères), on peut aussi ajouter des aides à la conduite telles qu'un assistant d'embouteillages : capable de gérer à la fois l'accélération, le freinage et le maintien du véhicule dans sa voie, il confirme l'engagement de Volvo dans le développement de véhicules à conduite autonome.

L'avis de François Stagnaro

Avec une ambiance haut de gamme, une belle habitabilité et des systèmes de sécurité au top, le XC90 réunit tous les ingrédients chers à la marque. Et s'il ne suscitera pas le coup de foudre des pilotes du dimanche, il séduira pour son design et son confort.



Volvo XC90 2.0 225 ch D5 AWD

LA TECHNIQUE

Le XC90 accueille la nouvelle génération des 4 cylindres Drive-E de Volvo. Le diesel D5 constituera la majorité des ventes en France.

Moteur / Transmission

Puissance maxi	225 ch à 4 250 tr/mn
Couple maxi	470 Nm à 1 750 tr/mn
Type	4 cylindres, turbo diesel
Cylindrée / Puissance fiscale	1 969 cm ³ / 13 CV
Transmission	intégrale
Boîte / nombre de rapports	automatique / 8

Châssis

Direction	à crémaillère, assistance électrique
Diamètre de braquage	12,1
Suspensions AV / AR	doubles triangles / essieu multibras
Freins AV / AR	disques ventilés / disques
Pneumatiques AV / AR	235/55 R 19
Roue de secours	kit de réparation

Dimensions / Poids

L / l / h / empattement	4,95 / 2,01 / 1,78 / 2,99 m
Poids / tractable freiné	2 038 kg / 2 700 kg

LA CONDUITE

Légèrement sonore à froid et en pleine accélération, le D5 se fait ensuite oublier. Ses performances sont à la hauteur du poids du XC90.

Performances*

0 à 100 km/h	7,8 s
Vitesse maxi	220 km/h

LA VIE À BORD

Vaste, pratique et doté de confortables sièges individuels, ce Volvo XC90 soigne le bien-être de l'ensemble de ses passagers.

Coffre*

Volume de coffre 7 pl. / 5 pl.	314 / 692 dm ³
--------------------------------	---------------------------

LE BUDGET

Bien positionné face à ses rivaux, le XC90 D5 parvient à contenir son malus, relativement acceptable pour ce type de voiture.

Prix	61 650 €
Loyer** (2 ans, 20 000 km)	790 €
Bonus / malus (CO ₂)	malus 1 600 € (152 g/km)
Garantie	2 ans, km illimités

Équipements de série

7 airbags, aide au stationnement AV/AR + parking assisté, alerte franchissement de ligne + vigilance conducteur, ESP, essuie-glace automatiques, freinage automatique d'urgence en ville, GPS, hayon électrique, Isofix AR, jantes alliage 19 pouces, phares adaptatifs, régulateur/limiteur de vitesse, sellerie cuir partiel...

Options

Affichage tête haute (1 350 €), caméra 360° (1 100 €), clé + hayon mains-libres (690 €), climatisation quadrizone (660 €), surveillance angle mort + régulateur de vitesse adaptatif + assistant embouteillages + alerte trafic en marche AR (1 990 €), suspension pneumatique pilotée (2 580 €), vitrages feuillettés (600 €)...

Consommations

Mixte	5,8 l/100 km
Urbaine / Extra-urbaine	6,4 / 5,5 l/100 km
Autonomie / Réervoir	1 224 km / 71 l

■ bon ■ moyen ■ mauvais dans sa catégorie

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

Pays de fabrication : Suède

LA NOTE TECHNIQUE



Vitrine technologique, le XC90 concentre les dernières innovations de la marque, notamment en matière de sécurité. Associé à la boîte automatique Geartronic 8, le diesel D5 s'apprécie pour sa douceur.



Les jumelles pliantes Vuarnet sont légères et robustes, idéales pour les randonnées, excursions, voyages...

Caractéristiques :

- Poids : 210gr
- Grossissement : 10 x ø25 mm
- Livrées avec housse néoprène, lingette et dragonne.
- Habillage caoutchouc noir pour une bonne protection aux intempéries.
- Champ à 1000M : 96m
- Réglage dioptrique sur oculaire droit
- Mise au point par molette centrale
- Métal mat/Rubber
- Dimensions : 11 x 10 x 3,5 cm

Abonnez-vous à **I'auto-journal**

25 n°s dont
1 n° double et
le n° Spécial Salon

Recevez vos
jumelles Vuarnet

les 5 Guides

79€ seulement
au lieu de ~~150,74 €~~

47%
de réduction

ABONNEZ-VOUS AUSSI SUR WWW.KIOSQUEMAG.COM

BULLETIN D'ABONNEMENT

A compléter et à renvoyer à :
AUTO-JOURNAL ABONNEMENTS - CS 50273 - 27092 EVREUX CEDEX 9

- Oui, je profite de l'offre d'abonnement 1 an 25 n° + 5 guides + les jumelles Vuarnet pour 79€ seulement au lieu de ~~150,74 €~~ (790410)
- Je m'abonne à l'Auto-Journal (1 an - 25 n°) + les jumelles Vuarnet au prix de 65€.(790428)
- Je m'abonne à l'Auto-Journal (1 an - 25 n°) pour 64€.(790436)
- Je commande seulement les jumelles Vuarnet au prix de 29€. (654400)

Mes coordonnées

Nom :

Prénom :

Adresse :

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

Code Postal : Ville :

E-Mail :

Tél. :

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

Laissez-nous votre date de naissance, nous ne manquerons pas de penser à vous

Je souhaite bénéficier des offres promotionnelles des partenaires de l'Auto-Journal (groupe Mondadori)

Mode de règlement :

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

Je préfère régler par carte bancaire dont voici le n°

Date de validité :

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



Comparatif

PEUGEOT 308 ■ 2.0 BlueHDi 180 ch EAT6 GT ■ 33 900 €* ■ NOUVEAU MOTEUR ■

MERCEDES CLASSE A ■ 220 CDI 170 ch 7G-DCT Inspiration ■ 35 950 €* ■

AUDI A3 SPORTBACK ■ 2.0 TDI 150 ch S tronic S line ■ 35 990 €* ■

(*Bonus/malus inclus)



Le jour de gloire...

Gros moteur diesel, boîte automatique, la 308 prend du galon. Du coup, la voilà qui croise le fer avec la crème de la crème. Au risque de se brûler les ailes ? Pas sûr.

Par Pascal Richard Photos Christian Martin

Depuis son lancement en 2013, la 308 s'est imposée comme l'une, sinon la référence dans la catégorie des berlines compactes. Sauf que, jusqu'ici, elle n'avait pas croisé sur sa route des voitures du calibre de l'Audi A3 ou de la Mercedes Classe A. Aujourd'hui, avec l'arrivée de la version GT, les choses changent : gros moteur,

gross tarif, grosse opposition ! C'est schématique mais ça a le mérite d'être clair. En venant sur le terrain des berlines compactes les plus huppées, la française doit s'attendre à une concurrence relevée bien décidée à tout faire pour, en quelque sorte, "rester entre gens du même monde". Pour savoir si la 308 GT 2.0 BlueHDi 180 ch EAT6 est capable de tenir tête

à l'élite de la catégorie des berlines compactes, nous l'avons opposée à l'Audi A3 Sportback en version 2.0 TDI 150 ch S tronic et à la Mercedes Classe A 220 CDI 170 ch 7G-DCT. Deux divas qui en ont vu d'autres et qui attendent la française de pied ferme. Alors, jeu de massacre ou grosse surprise ? Allez savoir... →



En version GT, la 308 dispose du moteur BlueHDi de 180 ch, de quoi mener la vie dure à la Classe A et à l'Audi A3.

Sur la route

Ah ça, le coup du V8 *big bloc* dans une berline compacte... diesel, on ne me l'avait pas encore fait! Bon, c'est un peu surjoué mais finalement, c'est plutôt sympa ce bruit de grosse gamelle que nous offre la 308 GT. Cela dit, n'allez pas croire que nous venons effectivement de réveiller un V8 made in USA de 6 l de cylindrée. Non, simplement, pour "faire genre", la sonorité du 2.0 BlueHDI 180 ch est ici artificiellement amplifiée. À quoi ça sert? À rien, sinon à se faire plaisir et ce n'est déjà pas si mal! Et rassurez-vous, si vous souhaitez évoluer dans un univers plus feutré, il n'y a qu'à appuyer à nouveau sur la touche Sport située sur la console centrale pour retrouver une ambiance sonore plus apaisée!

Pour l'heure, je reste en position Sport car elle permet de bénéficier du Driver Sport Pack. Monté de série, ce dernier regroupe, outre l'amplificateur de sonorité, divers éléments destinés à rendre la conduite de la 308 encore plus dynamique. Ainsi, la direction se fait plus directe, la pédale d'accélérateur plus réactive et, surtout, sur la version automatique comme c'est le cas ici, le passage des rapports

est adapté à une conduite sportive. On notera à ce propos qu'en version diesel, la 308 GT est uniquement livrable avec une transmission automatique. C'est d'ailleurs pour cette raison que nous avons opté pour une A3 Sportback TDI de 150 ch et non de 184 ch. En effet, sur cette dernière, l'arrivée de la boîte S tronic s'accompagne de la transmission Quattro et, du coup, le tarif explose. Pour rester dans un ordre de prix voisin de celui de la 308, nous nous sommes donc rabattus sur le TDI 150 ch qui, associé à la boîte S tronic, forme un couple plutôt efficace. Pour en finir avec les boîtes, on notera que la Mercedes est la seule voiture de ce comparatif à pouvoir s'appuyer sur une transmission à 7 rapports qui ne sera pas de trop pour donner un petit coup de fouet à son apathique 2.1 de 170 ch.

LA 308 GT S'ADAPTE À TOUS LES TYPES DE CONDUITE

Sur route, la 308 GT nous a d'emblée séduits. On retrouve ici toutes les qualités dynamiques de la 308 avec, en plus, une mécanique (et une transmission, pour peu qu'on reste en position Sport) pleine de ressource. Un vrai bonheur. Cette version est d'autant plus agréable qu'elle n'est pas caricaturale: si elle sait s'adapter – avec talent d'ailleurs – à une conduite sportive, la 308 GT se montre également à

son avantage si l'on adopte un rythme plus coulé. L'A3 reste fidèle à elle-même. Efficace. Guère moins tonique que la 308, elle propose un remarquable équilibre dynamique. La précision est au rendez-vous et il est bien difficile de donner un avantage à l'une de ces deux autos. Un peu distancée sur route, la Classe A paie son relatif manque d'allonge en reprises et un comportement plus sautillant dû à une suspension bien trop ferme.

Moins exigeante que les départementales de la vallée de la Bièvre, surtout pour des berlines compactes aussi généreusement motorisées, l'autoroute met en lumière des tenues de cap sans souci et une qualité d'insonorisation qui fait qu'aujourd'hui, les habitacles des voitures sont davantage troublés par les bruits de roulement et d'air (bien maîtrisés) que par ceux venant du moteur! Enfin, vu leur gabarit raisonnable et leur mécanique pleine de couple, ces trois autos évoluent en ville avec beaucoup d'aisance. Au final, impossible de départager la 308 et l'A3, qui devancent une Classe A pénalisée par sa suspension trop radicale.

VERDICT SUR LA ROUTE

1^{er} ex æquo **AUDI et PEUGEOT**

3^e MERCEDES

Sur le plan dynamique, la 308 n'a rien à envier à l'A3 et à la Classe A ! C'est même la plus équilibrée des trois.



PEUGEOT 308



Montée de série, la boîte auto est douce et réactive en position Sport.



La 308 GT n'est pas une GT...i, donc pas une authentique sportive. Son comportement est toutefois très équilibré et génère un vrai plaisir de conduite.

TECHNO EMBARQUÉE

Du style mais...

En position Sport, l'instrumentation de la 308 GT reçoit un rétro-éclairage rouge, très rouge... De jour, ça passe encore, mais de nuit, c'est vite fatigant. À noter qu'au centre, on trouve (toujours en Sport) des informations instantanées sur la puissance moteur utilisée (Power), la pression de suralimentation (Boost) et le couple (Torque). Amusant mais pas totalement indispensable. Disons que cela participe à l'ambiance...



MERCEDES CLASSE A



La Classe A propose un comportement très dynamique mais c'est au prix d'un amortissement sans concession qui pénalise le confort.

TECHNO EMBARQUÉE

iPad spirit

Côté look, l'écran du GPS de la Mercedes Classe A s'inspire de la célèbre tablette d'Apple. Reste qu'ici, point de commandes tactiles : tout se pilote via un bouton (Command) situé sur la console centrale. L'ensemble se montre à la fois intuitif et efficace. En option à 1 000 €.



AUDI A3 SPORTBACK



Agile, l'A3 Sportback est très plaisante sur les parcours sinués. En matière d'efficacité, elle fait jeu égal avec la française.

TECHNO EMBARQUÉE

Sans faute

L'écran ultra-lumineux se déploie automatiquement et se "cache" dans la planche de bord lorsque l'on coupe le contact. Des menus clairs, un paramétrage intuitif, le système de navigation de l'A3 Sportback n'a qu'un défaut : il n'est pas livré de série. Comptez 1 100 € en finition S line.



**AUDI A3
SPORTBACK****PLUS**

- Comportement efficace
 - Finition soignée
 - Bon freinage
- MOINS**
- Un peu trop sage
 - Coffre trop juste
 - Rapport prix/équipement

**MERCEDES
CLASSE A****PLUS**

- Présentation agréable
 - Bonnes performances
 - Appétit modéré
- MOINS**
- Agrément moteur relatif
 - Habitabilité bien modeste
 - Confort médiocre

**PEUGEOT
308****PLUS**

- Plaisir de conduite
 - Présentation soignée
 - Bon confort
- MOINS**
- Chronos un peu décevants
 - Espace aux jambes à l'AR
 - Écran tactile compliqué



Au fil des kilomètres, le confort offert par la 308 GT fait la différence. Dans ce domaine, elle domine les deux allemandes.

La vie à bord

À, ça pique un peu les yeux ! Très voire trop rouge lorsqu'on est en position Sport, l'éclairage de l'instrumentation de la 308 GT repasse heureusement au blanc dès que l'on désactive le Driver Sport Pack. Un détail, mais de nuit, cet éclairage agressif est rapidement fatigant. Cela mis à part, l'habitacle de la 308 GT se montre très accueillant. Les sièges avant sport partiellement garnis d'Alcantara, le volant spécifique badgé GT, le repose-pied en alu, tout cela met de l'ambiance et de la bonne humeur !

De la bonne humeur, il en faut avant de s'installer à bord de l'A3, car ce n'est pas la déco intérieure qui va vous arracher un sourire... Mais c'est voir le verre à moitié vide et considérer uniquement le manque d'originalité de la planche de bord et du traitement de l'habitacle. Réducteur et injuste. D'abord parce que ce traitement classique ne manque pas d'élégance. Ensuite parce qu'il a été mis au service d'une ergonomie et d'une lisibilité

des informations absolument parfaites. Et la Classe A ? Eh bien, c'est à n'en pas douter la plus rock'n roll de la bande ! Application rappelant le carbone sur la planche de bord, inserts chromés, la petite Mercedes est une vraie rebelle... qui n'oublie néanmoins pas les fondamentaux de la marque concernant la qualité de finition.

DES PERSONNALITÉS DIFFÉRENTES

De gabarits voisins, ces trois autos connaissent, en matière d'habitabilité, des fortunes diverses. En gros, la 308 tire honorablement son épingle du jeu. On regrettera juste que les passagers arrière manquent un peu d'espace aux jambes. Globalement, l'A3 Sportback se montre un peu plus généreuse pour ses passagers. En revanche, côté coffre, l'Audi est loin du compte avec un volume de chargement de 363 dm³ contre 451 dm³ pour la Peugeot. Mais la Classe A va les mettre toutes les deux d'accord : elle prend la dernière place tant en habitabilité qu'en volume de chargement ! Ajoutez à cela une surface vitrée plutôt comptée, un ciel de toit noir et vous aurez une idée

assez précise de ce que peut être l'habitat des sardines lorsqu'elles sont logées par Saupiquet, Connétable ou la Belle-Îloise !

Blague à part, la Mercedes manque franchement de générosité côté dimensions intérieures, et comme si cela ne suffisait pas, elle est aussi la moins confortable de la bande. Sur ce thème, la 308 prend une petite longueur d'avance sur l'A3 Sportback. Mais il faut tenir compte du fait que notre A3 était en finition S line, donc équipée d'un châssis Sport (carrosserie surbaissée de 15 mm, amortisseurs plus fermes), ce qui la pénalise sans doute un tantinet, surtout face à une rivale du calibre de la 308 dont la suspension sait si bien marier confort et efficacité. Au terme de cette deuxième manche, on assiste une nouvelle fois à une belle passe d'armes entre la 308 et l'A3, qui se solde à nouveau par une égalité.

VERDICT LA VIE À BORD

1^{er} ex æquo **AUDI** et **PEUGEOT**

3^e **MERCEDES**

PEUGEOT 308



Petite ambiance sportive à bord de la 308 GT mais on retiendra surtout les progrès réalisés par Peugeot en matière de finition.



Les places arrière de la 308 manquent un peu de générosité. Deux adultes y voyageront malgré tout dans de bonnes conditions.



Bien plus vaste que celui de ses concurrentes, le coffre de la 308 GT (451 dm^3) propose un seuil assez bas (67 cm) qui facilite son chargement.

MERCEDES CLASSE A



La Mercedes Classe A dégage une présentation résolument sportive et pour tout dire pas désagréable. La finition est de belle facture.



Un hayon trop étroit, un volume modeste (331 dm^3), le coffre de la Classe A n'a pas que des qualités...



Les places arrière manquent singulièrement de largesse. La garde au toit est très faible (91 cm).

AUDI A3 SPORTBACK



Pas de surprise à bord de l'A3 : c'est propre et bien rangé. La finition est parfaite. La boîte S tronic (non présente ici) est facturée 2070 €.



Facile d'accès et doté d'une forme régulière, le coffre de l'A3 manque toutefois de contenance (363 dm^3).



C'est à l'arrière de l'A3 que l'on sera le plus à l'aise, tant en largeur aux coudes qu'en garde au toit.

Le budget

Parlons argent, maintenant. Vous vous doutez bien qu'un tel niveau de puissance et de raffinement n'est pas sans conséquence sur le prix de vente... et vous avez raison. Cela dit, comme dirait un mien camarade : "Il y a des degrés dans l'horreur !" Ainsi, fidèles à leur réputation, l'Audi A3 Sportback et la Mercedes Classe A affichent un prix de vente rondelet.

Restait à savoir si la 308 pousserait le mimétisme jusqu'à, elle aussi, aller tutoyer les cimes sur le plan financier ? La réponse est oui...

et non ! Je m'explique. Oui car, comme l'A3 Sportback et la Mercedes Classe A, la française dépasse largement la barre des 30 000 €, ce qui, pour une berline compacte, commence à faire une somme. Et non, car outre le fait qu'elle dépasse cette barre un peu moins largement, la 308 a le bon goût d'associer cette hausse de prix à une solide panoplie d'équipements. Une délicate attention qui n'a effleuré ni l'Audi ni la Mercedes ! Ainsi, la française, avec son bon rapport prix/équipement, ne fait qu'une bouchée des deux teutonnes.

PERFORMANTES MAIS SOBRES !

Côté consommation, le bilan est un peu moins brillant pour la 308 qui ne parvient pas à dé-

crocher l'A3, pourtant moins puissante, ni la Mercedes, qui se montre un poil plus sobre (0,3 l/100 km de moins). Reste qu'avec une consommation moyenne de 6,5 l/100 km, la Peugeot n'est pas, c'est le moins que l'on puisse dire, excessivement gourmande surtout en regard des performances dont elle est capable. C'est donc elle qui s'impose devant l'Audi et la Mercedes qui, sur ce thème, ne peuvent se départager.

VERDICT LE BUDGET

1^{re} PEUGEOT

2^{es ex æquo} MERCEDES et AUDI

Côté finances, la 308 GT domine ses rivales, c'est en revanche la Classe A qui décroche la timbale de la consommation.



Le choix de Pascal Richard

PEUGEOT 308



Alors, ce jour de gloire ? Eh bien oui, il est arrivé ! La 308 GT s'impose face à l'Audi A3 Sportback et à la Mercedes Classe A. Cette victoire, la Peugeot est allée la chercher grâce à son talent, qui fait d'elle une voiture particulièrement plaisante à conduire et ce, quelle que soit l'humeur

de son conducteur. Il ne faut pas non plus négliger le fait qu'avoir une moins haute opinion d'elle-même – en clair, elle affiche un prix de vente plus attractif que ses rivales – ne l'a pas desservie. C'est un de ses atouts, parmi d'autres, plein d'autres.

LA TECHNIQUE

Le 2 l BlueHDi de la Peugeot 308 est le plus puissant de la bande. C'est aussi le plus récent, ce qui n'est pas sans influence sur son agrément d'utilisation. Moins musclé, le 2 l TDI 150 ch de l'Audi A3 se défend bien grâce à son tonus. Plus sage, le 2,1 l de la Mercedes Classe A mise sur la douceur.

Moteur	Peugeot 308	Mercedes Classe A	Audi A3
Puissance maxi	180 ch à 3 750 tr/mn	170 ch à 3 400 tr/mn	150 ch à 3 500 tr/mn
Couple maxi	400 Nm à 2 000 tr/mn	350 Nm à 1 400 tr/mn	340 Nm à 1 750 tr/mn
Type	4 cylindres en ligne, turbo diesel	4 cylindres en ligne, turbo diesel	4 cylindres en ligne, turbo diesel
Cylindrée	1 997 cm ³	2 143 cm ³	1 968 cm ³
Puissance fiscale	9 CV	9 CV	9 CV
Transmission	Peugeot 308	Mercedes Classe A	Audi A3
Type	aux roues avant	aux roues avant	aux roues avant
Boîte / nombre de rapports	automatique / 6	double embrayage / 7	double embrayage / 6
Châssis	Peugeot 308	Mercedes Classe A	Audi A3
Direction	à crémaillère, assistée	à crémaillère, assistée	à crémaillère, assistée
Diamètre de braquage	11 m	11 m	11 m
Suspensions AV	type McPherson	type McPherson	type McPherson
Suspensions AR	bras tirés + barre antiroulis	essieu multibras + barre antiroulis	essieu multibras + barre antiroulis
Freins AV / AR	disques ventilés/disques	disques ventilés/disques	disques ventilés/disques
Pneumatiques AV / AR	225/40 R 18	225/40 R 18	225/40 R 18
Roue de secours	provisoire	pneus à roulage à plat	provisoire
Dimensions / poids	Peugeot 308	Mercedes Classe A	Audi A3
L / l / h / empattement	4,25 / 1,80 / 1,45 / 2,62 m	4,29 / 1,78 / 1,43 / 2,70 m	4,31 / 1,78 / 1,42 / 2,64 m
Poids / tractable freiné	1 493 kg / 1 500 kg	1 562 kg / 1 500 kg	1 452 kg / 1 600 kg

LA CONDUITE

Côté chrono, aucune ne nos trois belligérantes ne prend nettement l'avantage. La Classe A se montre la plus alerte en accélération, tandis qu'en termes de relances, la 308 affiche de bonnes dispositions. À noter que, malgré son déficit de puissance, l'A3 n'est absolument pas larguée par ses petites camarades.

Performances	Peugeot 308	Mercedes Classe A	Audi A3
1000 m d. a.	30,2 s	29,7 s	30,6 s
0 à 100 km/h	8,6 s	8,3 s	8,9 s
400 m d. a.	16,5 s	16,3 s	16,6 s
Vitesse maxi	209 km/h	212 km/h	199 km/h
Reprises	Peugeot 308	Mercedes Classe A	Audi A3
90-130 km/h en D	7,5 s	7,6 s	7,6 s
Temps en D pour dépasser un camion roulant à 90 km/h	11,8 s	12,6 s	12 s
Freinages	Peugeot 308	Mercedes Classe A	Audi A3
Depuis 50 km/h	10 m	10 m	10 m
Depuis 90 km/h	33 m	32 m	31 m
Depuis 130 km/h	66 m	66 m	63 m



PEUGEOT 308 ★★★★☆

Le moteur BlueHDi 180 ch est convaincant, la position Sport dynamise les passages des rapports de la boîte auto. Côté châssis, sans être radicalement sportive, la 308 GT fait preuve d'un bel équilibre.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

MERCEDES CLASSE A ★★★★☆

Le moteur de la Classe A ne se montre pas spécialement plaisant, contrairement à la boîte, douce mais un peu lente. Côté suspension, en revanche, la "petite" Mercedes manque clairement de moelleux.

AUDI A3 ★★★★★

Étonnant moteur TDI qui, même avec un déficit de puissance significatif, parvient à tirer son épingle du jeu. Sur le plan dynamique, l'A3 se montre alerte sans pour autant massacrer les vertèbres de ses passagers.

LA VIE À BORD

Ici, la Classe A se fait toute petite, au sens propre comme au sens figuré ! L'A3 propose pour sa part une habitabilité correcte (sauf du côté de la garde au toit) mais son coffre est un peu juste. Finalement, malgré un espace aux jambes très limité, c'est la 308 qui s'en sort le mieux.

Habitabilité	Peugeot 308	Mercedes Classe A	Audi A3
Longueur aux jambes AR	21 cm	25 cm	24 cm
Largeur aux coudes AV	148 cm	144 cm	148 cm
Largeur aux coudes AR	143 cm	142 cm	147 cm
Garde au toit AV	100 cm	92 cm	99 cm
Garde au toit AR	94 cm	91 cm	94 cm
Coffre	Peugeot 308	Mercedes Classe A	Audi A3
Volume	451 dm ³	331 dm ³	363 dm ³
Seuil de chargement	67 cm	68 cm	69 cm
Niveau sonore	Peugeot 308	Mercedes Classe A	Audi A3
Au ralenti / 90 / 130 km/h	48,5 / 65,3 / 67,7 dB	44,3 / 65,2 / 69,9 dB	46,6 / 66 / 69,4 dB

LE BUDGET

Comme ses rivales, la 308 GT n'est pas donnée mais au moins a-t-elle le bon goût d'associer son prix de vente rondelet à un équipement de série complet. Côté consommation, la Classe A, grâce à sa transmission à 7 rapports, s'impose d'une courte tête.

À l'achat	Peugeot 308	Mercedes Classe A	Audi A3
Prix	33 900 €	35 950 €	35 990 €
Loyer*(2 ans, 20 000 km)	526 €/mois	666 €/mois	595 €/mois
Bonus / malus (CO ₂)	0 € (103 g/km)	0 € (109 g/km)	0 € (116 g/km)
Garantie	2 ans, km illimité	2 ans, km illimité	2 ans, km illimité

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

Équipements communs

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

Options	Peugeot 308	Mercedes Classe A	Audi A3
Aide au stationnement AV/AR	série/série	825 € ⁽¹⁾	945 €
Accès à bord et démarrage sans clé	série	700 €	475 €
Caméra de recul	260 €	série	495 €
Projecteurs full LED	série	—	935 €
Peinture métallisée	630 €	850 €	770 €
Sellerie cuir	1 600 € ⁽²⁾	2 600 € ⁽³⁾	1 520 €
Système de navigation	série	1 000 €	1 100 €
Toit en verre panoramique	610 €	1 100 € (ouvrant)	1 330 € (ouvrant)

(1) Regroupé avec la manœuvre automatique de stationnement. (2) Comprend les sièges AV chauffants. (3) Inclut les sièges AV à réglages électriques.

Consommations	Peugeot 308	Mercedes Classe A	Audi A3
Moyenne	6,5 l/100 km	6,2 l/100 km	6,5 l/100 km
Ville	6,9 l/100 km	7 l/100 km	6,9 l/100 km
Route	6,2 l/100 km	5,8 l/100 km	6,3 l/100 km
Autoroute	6,4 l/100 km	5,8 l/100 km	6,3 l/100 km
Autonomie	815 km	805 km	770 km
Capacité du réservoir	60 l	56 l	50 l

PEUGEOT 308

MERCEDES CLASSE A

AUDI A3

Pays de fabrication : France

Pays de fabrication : Allemagne

Pays de fabrication : Allemagne

LES NOTES TECHNIQUES

PEUGEOT 308 ★★★★☆

Le moteur BlueHDi 180 ch est convaincant, la position Sport dynamise les passages des rapports de la boîte auto. Côté châssis, sans être radicalement sportive, la 308 GT fait preuve d'un bel équilibre.

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

MERCEDES CLASSE A ★★★★☆

Le moteur de la Classe A ne se montre pas spécialement plaisant, contrairement à la boîte, douce mais un peu lente. Côté suspension, en revanche, la "petite" Mercedes manque clairement de moelleux.

AUDI A3 ★★★★★

Étonnant moteur TDI qui, même avec un déficit de puissance significatif, parvient à tirer son épingle du jeu. Sur le plan dynamique, l'A3 se montre alerte sans pour autant massacrer les vertèbres de ses passagers.

Enfin Top Gear France

chaque mercredi
20h45



Enfin Top Gear made in France !

L'émission la plus regardée du monde a désormais sa version française et c'est en exclusivité sur RMC Découverte.

À partir du 18 mars à 20h45, trois présentateurs, un seul STIG, des défis, des tests spectaculaires, des invités prestigieux, des véhicules et des courses hors du commun, le tout sur fond d'humour décalé.



PLUS FORT QUE LA FICTION

CANAL
24

LES MEILLEURS SUV URBAINS À L'ESSAI

CITROËN
C4 CACTUS FIAT
500X FORD
ECOSPORT
JEEP RENEGADE MINI
COUNTRYMAN NISSAN
JUKE OPEL MOKKA
PEUGEOT 2008
RENAULT CAPTUR
SKODA YETI

Des SUV pour la ville, l'idée aurait pu paraître saugrenue. Mais très vite, les Nissan Juke, Renault Captur et Peugeot 2008 ont montré l'intérêt de la proposition. Et ce n'est pas fini.

A

quoi peut bien servir un SUV en ville ? Tenter de répondre uniquement à cette question, c'est passer à côté de la problématique. Car si cette nouvelle famille de SUV connaît un franc succès, c'est surtout parce que ce type de voitures, hautes sur pattes et dotées d'un habitacle clair, permet de profiter d'un confort et d'un bien-être à bord que l'on ne retrouve habituellement que dans les catégories supérieures. Dotés de mécaniques modernes et sobres, ces modèles n'ont aucun problème pour couvrir de longues distances. Pourtant, les SUV urbains sont la plupart du temps dérivés de plates-formes de citadines. Ils restent donc très compacts (les plus longs de ce dossier, les Ford EcoSport et Opel Mokka, ne dépassent pas 4,28 m), ce qui les rend pratiques en ville. Un atout auquel il convient d'ajouter une position de conduite rehaussée qui permet de dominer la circulation. Comme vous le verrez, tous ne sont pas logés à la même enseigne, certains souffrant d'un diamètre de braquage élevé ou d'une mauvaise visibilité périphérique.



Citroën C4 Cactus

Hors piste

Au départ, le C4 Cactus aurait dû être un engin minimaliste proposé à un prix serré, bref la riposte de Citroën au Dacia de Renault. À l'arrivée, changement de cap... ou de tendance. Compact et surtout nettement plus bas que ses rivaux (d'une dizaine de centimètres), il offre une jolie habitabilité et surtout un coffre facilement exploitable. La présentation est originale, surtout si vous le choisissez avec la boîte robotisée refusée à cette motorisation : dans ce cas, vous auriez eu droit à une banquette à l'avant qui, si elle n'autorise pas le transport de trois passagers, favorise la convivialité. Autre regret, certains choix d'équipements (vitres arrière non descendantes, volant réglable sur un seul axe ou banquette non fractionnable, par exemple) pourront faire frémir. Ce serait dommage d'en rester là : le C4 Cactus compte bien des atouts pour vous séduire. Outre ses qualités dynamiques évidentes (tenue de route, direction, freinage), son moteur BlueHDI 100, coupleux, silencieux et économique, n'a aucun mal à animer ce véhicule léger. On retiendra aussi qu'il s'inscrit dans la logique confortable du véhicule. Car, à l'inverse de bien des SUV ici alignés, le C4 Cactus se démarque par son confort. S'il ne fallait retenir qu'une qualité, ce serait celle-là.

EN CHIFFRES

C4 Cactus BlueHDI 100 Shine

Prix	23 830 € (bonus / malus 0 € inclus)
L/1/h/diamètre braquage	4,16/1,73/1,48/11,3 m
Puissance	100 ch à 3 500 tr/mn
Couple	254 Nm à 1 750 tr/mn
0 à 100 km/h	12,1 s
Reprise 90/130 en 4 ^e	12,2 s
Consommation moyenne	5,1 l/100 km
Volume coffre	405 dm ³
Espace aux jambes AR	24 cm



La puissance de son moteur n'impressionne guère, mais le Cactus est léger, très léger.



Cet habitacle minimalist réclame de passer par l'écran tactile pour la plupart des fonctions.



Capacité urbaine
70 %

Son diamètre de braquage est quelconque et sa visibilité se situe dans la moyenne inférieure. En rester là serait injuste et faire peu de cas de son confort ainsi que de son joker de carrosserie baptisé airbump.



Si le rôle des airbumps est prioritairement esthétique, ils protègent aussi la carrosserie.

Les énormes montants gâchent la visibilité et le diamètre de braquage n'est pas terrible.



Fiat 500X

Bientôt star du X?

Bonne nouvelle : en devenant X, la 500 ne perd rien de son pouvoir de séduction, ce qui n'est pas le cas des autres variantes de la famille, alias les 500L et 500L Living. Côté coup de cœur, c'est donc gagné et le 500X se révèle attachant. Entrer dans l'habitacle ne gâche en rien cette sensation, la présentation est toujours aussi originale que sur le modèle original et la finition, acceptable si on la regarde de façon superficielle, est moins irréprochable si on l'examine dans les détails. L'habitabilité est correcte, le volume du coffre itou, ce qui est plutôt une bonne surprise. L'assise de la banquette arrière est implantée un peu trop bas pour les grands gabarits. Le moteur séduit à l'usage, bien aidé par une boîte à 6 rapports bien étagée... ou, mieux, bien adaptée à ce propulseur. Sur route, le 500X surprend par son agilité qui le rapproche davantage d'une berline que de l'image du comportement que l'on se fait d'un SUV. Le bilan dynamique serait plus flatteur si la direction se montrait plus informative grâce à une meilleure consistance. Une situation qui peut être améliorée en sélectionnant le mode Sport dont le ressenti reste toujours artificiel. Jolies à regarder, les grandes roues de 18 pouces de la finition Lounge font payer un lourd tribut au confort, surtout à basse vitesse. De toute évidence, le 500X est un redoutable concurrent pour la catégorie. Avec lui, Fiat pourrait très bien réussir, au détriment de tous ses rivaux, à rééditer le succès de la 500 classique.



Si les proportions changent, le 500X conserve un air de famille prononcé avec la citadine à succès.

EN CHIFFRES

500X 1.6 Mjet 120 Lounge

Prix	24 890 € (bonus / malus 0 € inclus)
L/1/h / diamètre braquage	4,26 / 1,81 / 1,67 / 11,5 m
Puissance	120 ch à 3 750 tr/mn
Couple	320 Nm à 1 750 tr/mn
0 à 100 km/h	11,3 s
Reprise 90/130 en 4 ^e	11,1 s
Consommation moyenne	6,6 l/100 km
Volume coffre	374 dm ³
Espace aux jambes AR	26 cm



Oubliez les grandes roues de 18 pouces si vous tenez à préserver le confort!

Comparé à la 500 normale, la version 500X est pénalisée par son gabarit... mais pas seulement : la visibilité à bord est loin d'être idéale. Notre conseil : cassez votre tirelire et offrez-vous la caméra de recul.

Capacité urbaine
70%



Ford EcoSport

L'étranger

Pour infiltrer le marché juteux du SUV compact, Ford ne disposait d'aucun produit vraiment adapté. Dans l'urgence, il a donc ajouté à son offre l'EcoSport qui remplit ce besoin... en attendant mieux.

Au premier coup d'œil, on s'aperçoit que le Ford ne fait vraiment rien comme les autres. Je ne veux pas parler ici de la roue de secours extérieure (une version privée de cette protubérance sera proposée à partir de mai sans supplément de prix) ou encore du hayon arrière à ouverture latérale, mais bien de sa garde au sol de 20 cm qui lui assure de vraies dispositions au tout-chemin, voire au tout-terrain. Pour l'anecdote, il peut d'ailleurs franchir sans problème des gués assez profonds, jusqu'à 55 cm (contrairement à certains de ses rivaux dont l'habitacle se transferait alors en aquarium). Ajoutez un rapport prix/équipement difficile à battre, sinon par le Dacia Duster, ou encore l'indisponibilité surprenante d'un système de navigation sur un engin a priori tourné vers l'aventure, et vous comprendrez aisément qu'il est difficile à comparer. On l'achète donc pour lui-même, en toute connaissance de cause. Cela signifie que vous acceptez son ensemble moteur/boîte indolent, son comportement routier peu valorisant (mais sûr) ou sa direction qui vous tient peu informé du travail des roues avant. Il reste un véhicule économique à l'achat comme à l'usage, disposant d'une habitabilité correcte, avec un coffre au volume suffisant, qui se montrera aussi à l'aise sur route qu'en dehors mais n'excellera guère ailleurs, et sûrement pas sur les routes sinuueuses de l'arrière-pays niçois. En fait, derrière l'habit de fête se cache un travailleur infatigable qui vous rendra de multiples services mais ne vous prodiguera guère de plaisir. Autant le savoir...

EN CHIFFRES

EcoSport 1.5 TDCi 90 Titanium

Prix	18 690 € (bonus / malus 0 € inclus)
L/1/h/diamètre braquage	4,28/1,77/1,65/11,1 m
Puissance	90 ch à 3 750 tr/mn
Couple	205 Nm à 1 750 tr/mn
0 à 100 km/h	13,6 s
Reprise 90/130 en 4 ^e	11,1 s
Consommation moyenne	7 l/100 km
Volume coffre	412 dm ³
Espace aux jambes AR	24 cm



**Capacité urbaine
30%**

Avec son petit diesel de 90 ch, le SUV Ford est à plus à l'aise sur la route qu'en ville.



Bien pour la visibilité, bien pour le diamètre de braquage, bien pour les performances, mais zéro pointé pour la roue de secours extérieure. Les citadins devront attendre la nouvelle version prévue au mois de mai.

GPS déporté, ergonomie fantaisiste : l'EcoSport doit progresser aussi à l'intérieur.



Dès le printemps prochain, une version sans roue de secours sera proposée.

Quelle queue ! Ce Jeep, format poche, est aussi à l'aise en ville que sur la route.



Capacité urbaine
80%

Le pare-brise faiblement incliné procure une excellente visibilité de la route et parvient même à faire oublier la présence des épais montants avant. La position de conduite donne l'impression de dominer les éléments.

Jeep Renegade

Déraciné

Sur le papier, une Jeep est, par ses origines, un engin rustique taillé pour l'aventure et le franchissement. Couché sur les pages au vernis glacé de sa brochure commerciale, le Renegade a pris des chemins de traverse pour devenir un baroudeur des villes, long de 4,26 m seulement. Le poste de conduite de cet engin à la silhouette décalée est plutôt flatteur à l'œil par sa présentation. Bien vu, l'ambiance "Jeep" a été préservée et même entretenue par de nombreux petits détails, comme notamment la poignée de maintien face au passager. Plus que par son volume, le coffre brille par ses formes cubiques facilement exploitable. Un qualificatif qui ne vaut pas, hélas, pour le moteur 1.4 MultiAir, dont les qualités sont mises à mal par le poids de l'engin et l'étagement "écologique" de la boîte. Plutôt enjoué, silencieux et actif à bas régime, il s'essouffle vite lorsqu'on le pousse dans ses derniers retranchements. Un comportement qu'il punit d'ailleurs en faisant grimper rapidement la courbe de consommation. La commande de boîte nous a agréablement surpris par son agrément et sa précision, comme la direction (même si elle manque un peu de consistance) et le freinage. Ce qui n'a pas été le cas des suspensions, plutôt sèches et rebondissantes, surtout à basse vitesse. De tous les SUV ici présentés, le Renegade est celui qui possède le plus grand charisme : un avantage non négligeable.



Le Renegade offre une bonne visibilité périphérique et une ambiance à bord séduisante.

Péférez une version diesel. Car, en essence, le Renegade reste porté sur la boisson.



EN CHIFFRES

Renegade 1.4 MultiAir 140 Limited

Prix	26 000 € (malus 250 € inclus)
L/1/h / diamètre braquage	4,26 / 1,8 / 1,67 / 11,4 m
Puissance	140 ch à 5 000 tr/mn
Couple	230 Nm 1 750 tr/mn
0 à 100 km/h	non mesuré
Reprise 90/130 en 4 ^e	11,3 s
Consommation moyenne	9 l/100 km
Volume coffre	370 dm ³
Espace aux jambes AR	26 cm



Baroudeur ou citadin, quel rôle convient le mieux au Countryman ?

Mini Countryman

Chic et champêtre

La Mini originelle est née compacte, avec pour vocation de transporter quatre personnes en ville. En dériver un SUV à 5 portes, qui plus est à traction intégrale, relève d'une interprétation (très) libre d'un concept à succès. Aussi, réaliser une silhouette équilibrée qui a du chien en faisant grossir l'objet initial de près de 35 % n'a certainement pas été une opération de tout repos. S'il n'est pas le plus accueillant de la catégorie et ne dispose pas du plus grand coffre, le Countryman s'offre une petite revanche en modularité grâce à sa banquette arrière coulissante. L'ambiance à bord est originale et, si sa qualité n'atteint pas des sommets en perfection, on lui accordera d'avoir progressé. Sur route, le moteur se défend, même s'il ne brille pas par un raffinement ultime, une remarque qui s'applique aussi à la commande de boîte. Plus gênant, la direction ne nous a pas impressionnés par son côté informatif. Doté d'une transmission intégrale, le Countryman sera aussi à l'aise en site urbain que pour rejoindre la station de ski la plus enneigée... pourvu qu'il soit chaussé de la monte pneumatique *ad hoc*. Sa consommation moyenne est remarquable, avec 7 l/100 km en moyenne qui suffisent pour alimenter le bloc fournissant 143 ch : un appétit équivalent à celui du Ford EcoSport qui ne dispose que de 90 maigres chevaux ! Il reste à évoquer le prix, costaud et qui ne constitue qu'un socle de départ à épicer des multiples options et accessoires.

EN CHIFFRES

Countryman 2.0 SD 143 Cooper All4

Prix	31 500 € (bonus / malus 0 € inclus)
L/1/h / diamètre braquage	4,11 / 1,79 / 1,57 / 11,6 m
Puissance	143 ch à 4 000 tr/mn
Couple	305 Nm à 1 750 tr/mn
0 à 100 km/h	10,3 s
Reprise 90/130 en 4 ^e	10 s
Consommation moyenne	7 l/100 km
Volume coffre	378 / 488 dm ³ *
Espace aux jambes AR	15 / 28 cm*
*Banquette coulissante	



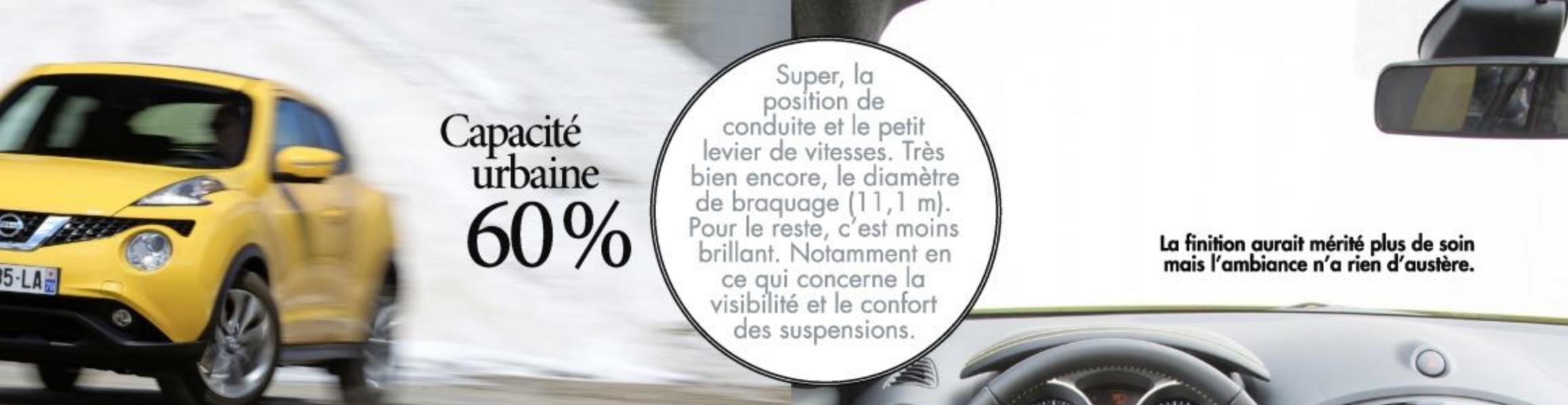
Malgré une position de conduite rehaussée, l'univers Mini est préservé.

Doté d'une visibilité juste correcte en raison de montants très épais et pénalisé par son diamètre de braquage (11,6 m), le Countryman n'apparaît pas dans son meilleur élément en ville, même s'il y évolue avec assez d'aisance.

Capacité urbaine
60%



Transmission intégrale et 143 ch, cette version All4 est d'une redoutable efficacité.



Capacité urbaine
60%

Super, la position de conduite et le petit levier de vitesses. Très bien encore, le diamètre de braquage (11,1 m). Pour le reste, c'est moins brillant. Notamment en ce qui concerne la visibilité et le confort des suspensions.

La finition aurait mérité plus de soin mais l'ambiance n'a rien d'austère.

Qui aurait misé sur ce drôle d'engin ?
Le succès a pourtant été au rendez-vous.

Nissan Juke

T'as le look, coco... .

Commençons par ses points forts. Tout d'abord, il y a cette ligne dérangeante, déroutante mais vraiment unique, qui a contribué pour beaucoup à son succès. Ensuite, à bord, se trouvent quelques trouvailles esthétiques qui ont permis à son habitacle somme toute classique d'afficher une réelle personnalité. Encore, un ensemble moteur/boîte qui, sur le papier du moins, lui procure un bel argument. Enfin, et surtout, un rapport prix/équipement qui, dans la plupart des cas, emporte l'adhésion et ferait presque passer pour raisonnable le coup de cœur. Plus que par ses cotes d'habitabilité moyennes, le Juke marque le pas sur ses adversaires à cause d'un coffre difficilement accessible et exploitable, un défaut dû à des formes alambiquées. En revanche, les sensations de conduite révèlent un engin plaisant à mener, surtout grâce à la position au volant, avec deux petites réserves toutefois : la colonne de direction n'est réglable que sur un seul axe et l'emplacement du levier de vitesses haut perché. Petite déception côté performances où, sur le papier, l'association du brillant moteur diesel 1.5 dCi de 110 ch et d'une boîte à 6 vitesses bien échelonnées aurait dû lui donner des ailes. Ce qui n'est pas le cas. Pour le confort, le Juke assure le minimum requis, quand ce n'est pas moins ! On en déduira que s'il garantit le boulot sur de petits trajets, il n'est incontestablement pas l'arme absolue pour les longs parcours où l'ensemble de ces petits inconvénients se conjugue pour rendre triste le voyage. Bon point pour la garantie de 3 ans ou 100 000 km.



EN CHIFFRES

Juke dCi 110 Tekna

Prix	24 650 € (bonus / malus 0 € inclus)
L/1/h / diamètre braquage	4,14 / 1,77 / 1,57 / 11,1 m
Puissance	110 ch à 4000 tr/mn
Couple	260 Nm à 1 750 tr/mn
0 à 100 km/h	12,2 s
Reprise 90/130 en 4 ^e	11,6 s
Consommation moyenne	6,1 l/100 km
Volume coffre	368 dm ³
Espace aux jambes AR	24 cm

Les mécaniques du Juke sont plaisantes. La suspension reste toujours trop ferme.



La visibilité est correcte. Le moteur reste agréable et la boîte mériterait une plus grande douceur. Les trains roulants aiment les routes au revêtement digne d'un billard. Le diamètre de braquage demeure excessif (11,7 m).

Capacité urbaine
60%

Le Mokka est disponible en traction ou transmission intégrale.

Opel Mokka

Sans tambour ni trompette...

Vedette dans son pays à l'instar du Captur chez nous, il a suffi au Mokka de traverser le Rhin pour verser dans l'anonymat. L'engin ne manque pourtant pas d'arguments. Oubliez la motorisation 1.7 diesel datant d'un autre siècle (et qui sera par ailleurs tout prochainement remplacée par un groupe 1.6 autrement plus moderne et efficient), préférez la version essence 1.4 Turbo qui remplit parfaitement sa tâche tout en affichant un appétit raisonnable (7,6 l/100 km en moyenne). Bien présenté à l'extérieur, le Mokka l'est aussi à l'intérieur où la finition se veut aussi élégante que bien réalisée. On est loin des plastiques bas de gamme du Captur dans le Mokka qui, dès lors, semble appartenir à un segment supérieur. La profusion des commandes et leur complexité seront appréciées différemment. En matière d'habitabilité et de volume de coffre, l'Opel s'inscrit dans la norme. Le comportement routier se révèle sans surprise alors que les suspensions vous informent sèchement de la moindre déformation du revêtement. La faute en incombe au tarage des ressorts, à l'amortissement perfectible mais aussi au choix de la monte pneumatique (18 pouces). Tare commune à pas mal de SUV, la direction ne vous éblouira pas par son ressenti.

Plutôt plaisant à conduire, le Mokka manque de confort et de tonus.



EN CHIFFRES

Mokka 1.4 Turbo 140 Cosmo Pack

Prix	24 260 € (malus 250 € inclus)
L/1/h / diamètre braquage	4,28 / 1,77 / 1,66 / 11,7 m
Puissance	140 ch à 4 900 tr/mn
Couple	200 Nm à 1 850 tr/mn
0 à 100 km/h	10,2 s
Reprise 90/130 en 4 ^e	10,4 s
Consommation moyenne	7,6 l/100 km
Volume coffre	422 dm ³
Espace aux jambes AR	24 cm



L'ergonomie reste toujours critiquable mais la finition est flatteuse pour la catégorie.



Le point fort du modèle reste sa visibilité. En revanche, le diamètre de braquage (11,4 m) est peu flatteur. Entre un break et un SUV, le 2008 doit composer avec les avantages et les inconvénients des deux camps.

Capacité urbaine
70%



Sans transmission intégrale, le 2008 n'est pas à l'aise en hors-piste.



L'agrément de conduite fait plus l'unanimité que la position du volant.



Le nouveau moteur 1.2 PureTech émet une agréable sonorité.

Peugeot 2008

De la discréetion

S'il fallait trouver le rival à l'opposé du Captur, le 2008 pourrait être celui-ci. Sa silhouette hésite entre celle d'un break et celle d'un SUV. Peugeot semblait à ce point peu sûr de son choix au moment de figer la forme qu'il a même choisi d'adopter des éléments rapportés indignes d'une silhouette tracée d'un seul coup de crayon. Un exemple ? Les finitions improvisées montées au-dessus des portes arrière. C'est dommage car le 2008 méritait mieux que cela. Il suffit d'ailleurs d'ouvrir une porte pour le constater. À nouveau aux antipodes du Captur, la finition du 2008 est aussi élégante que soignée et raffinée. Nous n'épiloguerons pas sur le choix du petit volant associé au système dit de lecture tête haute, tout ayant été dit à ce sujet. D'un point de vue dynamique, le 2008 est plus proche d'un break que d'un SUV. Le plaisir de conduite y gagne indiscutablement. Surtout lorsqu'il est équipé du nouveau 1.2 PureTech de 110 ch, plein d'allant et émettant une agréable sonorité. Un petit défaut toutefois : la trop grande sensibilité au vent latéral s'avère plus gênante que dangereuse. Un bémol qui s'oublie sur l'aire du pompiste : le 2008 1.2 PureTech consomme 7 l/100 km en moyenne. Ce qui reste très correct pour une mécanique essence. Sur le plan pratique, on soulignera une belle habitabilité gâchée par un médiocre espace dévolu aux jambes des passagers arrière et un volume de coffre aussi généreux que facilement exploitable.

EN CHIFFRES

2008 1.2 PureTech 110 Allure

Prix	21 000 € (bonus / malus 0 € inclus)
L/1/h / diamètre braquage	4,16 / 1,74 / 1,56 / 11,4 m
Puissance	110 ch à 5 500 tr/mn
Couple	205 Nm à 1 500 tr/mn
0 à 100 km/h	NC
Reprise 90/130 en 4 ^e	12 s
Consommation moyenne	7 l/100 km
Volume coffre	430 dm ³
Espace aux jambes AR	20 cm

Très à l'aise en ville,
le Captur se débrouille
assez bien partout ailleurs.



Renault Captur

Gloire nationale

Sur le plan esthétique, le Captur est multiple : exubérant lorsque vous choisissez de le personnaliser à l'extrême, discret quand vous le définissez monochrome. Bref, il y en a pour tous les goûts et toutes les couleurs. À bord, le choix est plus restreint. Vous pouvez toujours trouver en accessoire le détail qui singularise votre Captur de celui du voisin, mais cela devient plus compliqué. Ce qui reste commun à tous, c'est la banquette arrière coulissante qui permet de moduler la répartition habitacle/espace à bagages en fonction des besoins, les habillages de sièges déhoussables et la boîte à gants façon tiroir, plutôt gadget. Un "bien vu" accordé au système multimédia connecté R-Link et mention "à revoir" pour la qualité déplorable des plastiques. Sous le capot, le choix des motorisations est lui aussi réduit... pour le moment, l'offre étant appelée à s'élargir très prochainement avec l'arrivée d'un dCi 110 ch autrement plus valorisant. Avec le bloc 90 ch, le Captur fait ce qu'il peut. En langage décodé, vous traduirez que les reprises sont faiblardes et que l'agrément du moteur provient plus de sa douceur et de son silence de fonctionnement qu'autre chose. Si le comportement routier ne souffre aucune critique, la direction retransmet de façon artificielle les mouvements du train avant.

EN CHIFFRES

Captur 1.5 dCi 90 Intens

Prix	22 100 € (bonus / malus 0 € inclus)
L/1/h/diamètre braquage	4,13/1,78/1,57/11,3 m
Puissance	90 ch à 4 000 tr/mn
Couple	220 Nm à 1 750 tr/mn
0 à 100 km/h	13,2 s
Reprise 90/130 en 4 ^e	14,8 s
Consommation moyenne	5,3 l/100 km
Volume coffre	384 / 484 dm ³ *
Espace jambes AR	9 / 25 cm*

* Banquette coulissante





La qualité de fabrication est digne de celle d'une Volkswagen.

EN CHIFFRES

Yeti 2.0 TDI 140 Ambition

Prix	25 190 € (malus 150 € inclus)
L/1/h / diamètre braquage	4,23 / 1,80 / 1,70 / 10,4 m
Puissance	110 ch à 4 200 tr/mn
Couple	250 Nm à 1 500 tr/mn
0 à 100 km/h	11,9 s
Reprise 90/130 en 4 ^e	13,3 s
Consommation moyenne	6,5 l/100 km
Volume coffre	475 / 550 dm ³ *
Espace aux jambes AR	10 / 25 cm*

* Banquette coulissante

Skoda Yeti

On ne vit que deux fois... .

Il évoici quelques années (en 2009), le Yeti a bénéficié d'un habile restylage en 2013 qui a relancé miraculeusement sa carrière. Car pour tout dire, sinon l'opération cosmétique, l'engin est resté en tout point analogue à sa version originelle. On en déduira qu'il était bien né mais que, victime de son nom et de quelques erreurs de marketing, il a été condamné à vivre plusieurs années dans la clandestinité. Plutôt compact, le Yeti se caractérise par une palette assez large de motorisations, assortie d'un choix possible entre deux types de transmission (4x2 en mode traction ou intégrale permanente). À bord, si l'ambiance n'est pas à la gaudriole, tout est bien pensé, bien réalisé et surtout ergonomique. Son habitabilité comme son coffre conviendront à un usage familial. Les aspects pratiques ont été bien traités, comme en témoigne la banquette arrière coulissante, un privilège qu'il partage avec le Captur et le Countryman. Sur route, le moteur 2 litres TDI fait étalage de tout son coffre... même s'il déçoit un peu en reprise. Rien à dire en revanche côté consommation où, avec un appétit de 6,5 l/100 km en moyenne, il fait preuve de retenue et d'esprit civique. Le bilan dynamique est excellent, avec une tenue de route sans surprise, une commande de boîte parfaite, une direction qui ne l'est pas moins et un freinage efficace.

Capacité urbaine
90%

Excellent visibilité périphérique, bonne position de conduite, diamètre de braquage exceptionnellement court (10,4 m), moteur volontaire et boîte agréable : voilà, citées dans le désordre, les points forts du Yeti.



En plus d'être facile à garer, confortable et agréable, le Yeti consomme raisonnablement.

Basse tension

Avec son moteur 2 l essence à cycle Atkinson aidé d'un bloc électrique, la Mondeo Hybrid totalise 187 ch. Assisté d'une transmission dans l'esprit d'une CVT, cet ensemble réserve une douceur remarquable et fonctionne de manière totalement autonome.

Agréable en ville, l'auto peut rouler en silence sur près de 2 km, à condition de garder un pied droit très léger.

Attention toutefois au freinage, difficile à doser surtout en manœuvres. Une fois sollicitée sur route, la mécanique s'emballe davantage mais l'insonorisation, soignée, atténue ce défaut propre au système de type CVT.



Spéciale hybride

Cette version hybride intègre une position supplémentaire sur le levier de boîte automatique, offrant plus de frein moteur pour mieux recharger la batterie. Le bloc d'instrumentation spécifique sans compte-tours comprend deux écrans latéraux expliquant le fonctionnement du système hybride et proposant des conseils d'écoconduite. Le GPS manque un peu de réactivité, l'ergonomie est correcte sans plus et certains assemblages restent perfectibles.



L'essence des affaires

Si le diesel a moins la cote, l'hybride essence reste encore confidentiel parmi les familiales. La toute nouvelle Mondeo s'y essaye sans la technologie rechargeable mais avec des arguments financiers percutants.

Ford Mondeo

LA TECHNIQUE

La chaîne hybride comprend un bloc thermique et un électrique, couplés à une transmission façon CVT.

Moteur / Transmission

Puissance maxi	■ 140 ch à 6 000 tr/mn ■ 187 ch cumulés
Couple maxi	■ 173 Nm à 4 000 tr/mn
Type	■ 4 cylindres en ligne essence + électrique
Cylindrée / Puissance fiscale	■ 1 999 cm ³ / 7 CV
Transmission	■ aux roues avant
Boîte / nombre de rapports	■ variation continue

Châssis

Direction	■ à crémaillère, assistance électrique
Diamètre de braquage	■ 11,6 m
Suspensions AV / AR	■ type McPherson / essieu multibras
Freins AV / AR	■ disques ventilés / disques
Pneumatiques AV / AR	■ 205/60 R16
Roue de secours	■ kit anticrevaison

Dimensions / Poids

L / l / h / empattement	■ 4,87 / 1,86 / 1,51 / 2,85 m
Poids / tractable freiné	■ 1 677 kg / NC

LA CONDUITE

Cette version reste sûre, confortable et silencieuse, même quand le moteur s'emballe une fois sollicité.

Performances

1 000 m départ arrêté	■ 30,2 s
90-130 km/h en D	■ 7,4 s
Vitesse maxi	■ 192 km/h
Freinage à 50/90/130 km/h	■ 10 / 32 / 65 m

LA VIE À BORD

Le coffre est moins accessible et son volume compté à cause de la batterie. L'habitabilité est excellente.

Habitabilité / Coffre

Longueur aux jambes AR	■ 29 cm
Largeur aux coudes AV / AR	■ 154 / 153 cm
Volume de coffre	■ 469 dm ³

Niveau sonore

Au ralenti / 90 / 130 km/h	■ 49,7 / 63,8 / 68 dB
----------------------------	-----------------------

LE BUDGET

Affichée 33 700 €, l'Hybrid revient, à équipement égal, au même prix que la 2.0 TDCi 150 Titanium BVA mais elle s'offre un bonus de 1 650 €.

Prix	■ 33 700 €
Loyer* (2 ans, 20 000 km)	■ NC
Bonus / malus (CO ₂)	■ bonus 1 685 € (99 g/km)
Garantie	■ 2 ans, km illimité

Équipements de série

7 airbags, accès mains-libres, AFIL, autoradio mp3 et ports USB, Bluetooth, détection piétons avec freinage auto, GPS, jantes alu 16 pouces, pare-brise chauffant, phares et essuie-glaces auto, radars AV/AR, reconnaissance des panneaux de signalisation, régul./limiteur de vitesse, système MyKey...

Options

Caméra de recul (300 €), peinture métallisée (700 €), Park Assist (250 €), régulateur adaptatif (500 €)...

Consommations

Moyenne	■ 6,5 l/100 km
Ville / Route / Autoroute	■ 6,4 / 6,4 / 6,8 l/100 km
Autonomie / Réservoir	■ 815 km / 53 l

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

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

Pays de fabrication : Espagne

LA NOTE TECHNIQUE



Dans le créneau encore confidentiel des familiales hybrides, cette Mondeo propose de vrais arguments face à un diesel : performances, consommation et tarif.

L'avis de Jacques Warnery

Rigoureuse, équilibrée et bien amortie, la Mondeo Hybrid réserve aussi de la douceur, même si sa direction artificielle et son freinage brutal entachent le plaisir de conduite. Sa carrosserie reste attrayante et l'auto a une belle carte à jouer avant l'arrivée, fin 2015, de la VW Passat GTE hybride rechargeable.



Pas de hayon et peu de place...

La Mondeo Hybrid n'est disponible qu'en 4 portes. L'absence de hayon pénalise l'accès au coffre, dont le volume est amputé de 97 dm³ (469 dm³ contre 566 avec roue de secours provisoire) : ses batteries forment une grosse marche au fond. La modularité s'en ressent et les formes tarabiscotées compliquent le chargement. En revanche, les places arrière sont accueillantes, même au centre grâce à une assise moelleuse.

Typée confort

Malgré ses batteries, la Mondeo Hybrid n'est pas plus lourde que les versions 2.1 diesel. Les sensations de conduite sont donc comparables, malgré la moindre adhérence des pneus verts montés sur de petites jantes de 16 pouces. Équilibrée et imperturbable, elle profite d'un châssis rigoureux et d'un bon amortissement favorisant le confort. Sa direction électrique manque tout de même de ressenti pour la rendre réellement palpitante.





Désormais, à côté de l'HYbrid4, on trouve une 508 RXH dotée d'un diesel classique associé à une boîte automatique. Suffisant pour contrer l'A4 Allroad ? Pas sûr.

Texte Pascal Richard **Photos** Joël Peyrou

Peugeot 508 RXH

- PLUS**
- Présentation soignée
 - Volume de chargement
 - Bon confort

- MOINS**
- Performances décevantes
 - Aucune aptitude au tout-chemin
 - Prix élevé



L'instrumentation est complète. En plus de la température d'eau, on trouve aussi celle de l'huile, une information qui se fait rare.



On aurait aimé que la 508 RXH fasse preuve de davantage d'agilité. En revanche, le niveau de confort est bon et la tenue de route se montre très sécurisante.



La boîte auto EAT6 s'avère plus convaincante que la boîte robotisée de l'HYbrid4.

LA TECHNIQUE

Sur la 508, on retrouve le 2.1 BlueHDI 180 ch associé à la boîte de vitesses automatique EAT6. Ce duo forme un ensemble plein de douceur mais qui manque un peu de nerf. Plus tonique, le 2.1 TDI 190 ch s'appuie ici sur la boîte à double embrayage

Moteur / Transmission

Puissance maxi	180 ch à 3 750 tr/mn
Couple maxi	400 Nm à 2 000 tr/mn
Type	4 cyl. en ligne, turbo diesel
Cylindrée / Puissance fiscale	1 997 cm ³ / 9 CV
Transmission	aux roues avant
Boîte / nombre de rapports	automatique/6

Châssis

Direction	à crémaillère, assistée
Diamètre de braquage	12,3 m
Suspensions AV / AR	triangles superposés, essieu multifibres
Freins AV / AR	disques ventilés/disques
Pneumatiques AV / AR	245/45 R 18
Roue de secours	kit anticrevaison

Dimensions / Poids

L / l / h / empattement	4,83 / 1,86 / 1,52 / 2,82 m
Poids / tractable freiné	1 721 kg / 1 100 kg

LA CONDUITE

Alors qu'elle pèse 110 kg de plus que la 508 RXH, l'A4 Allroad fait preuve d'une meilleure agilité. Pataude, la Peugeot n'aime pas être bousculée. Plus vivante, l'Audi distille un réel plaisir de conduite et ses relances se montrent plus franches que celles

Performances / Freinages

1000 m d. a.	31,4 s
90-130 km/h en D	9,7 s
Vitesse maxi	204 km/h
Depuis 50 / 90 / 130 km/h	10 / 31 / 63 m



Audi A4 Allroad Quattro

Les photos ont été réalisées avec une Audi A4 Allroad en finition Ambition Luxe.

S tronic (en option, 2 200 €). Cet ensemble fonctionne bien et se montre infiniment plus réactif que le couple BlueHDI/EAT6. La Peugeot est pénalisée par un rayon de braquage (12,3 m) démesuré.

LA GAGNANTE AUDI

Moteur / Transmission

Puissance maxi	■ 190 ch à 4 200 tr/mn
Couple maxi	■ 400 Nm à 1 750 tr/mn
Type	4 cyl. en ligne, turbo diesel
Cylindrée / Puissance fiscale	1 968 cm ³ / 11 CV
Transmission	intégrale
Boîte / nombre de rapports	double embrayage/7

Châssis

Direction	à crémaillère, assistée
Diamètre de braquage	■ 11,7 m
Suspensions AV / AR	type McPherson/essieu multibras
Freins AV / AR	disques ventilés/disques
Pneumatiques AV / AR	245/45 R 18
Roue de secours	temporaire

Dimensions / Poids

L / l / h / empattement	4,72 / 1,84 / 1,49 / 2,80 m
Poids / tractable freiné	1 830 kg / 1 900 kg

de la 508 RXH. On regrette que, sur cette version, Peugeot ait renoncé à monter le Grip Control (un antipatinage proposant plusieurs modes de fonctionnement) que l'on trouve sur le 3008.

LA GAGNANTE AUDI

Performances / Freinages

1 000 m d. a.	■ 30,2 s
90-130 km/h en D	■ 8 s
Vitesse maxi	■ 210 km/h
Depuis 50 / 90 / 130 km/h	■ 11 / 32 / 64 m



Rien que de très classique du côté de l'A4 Allroad. Tout est clair et très fonctionnel, à commencer par l'ordinateur de bord.



La boîte de vitesses S tronic 7 est chère (2 200 €), mais elle apporte beaucoup d'agrément.



À cause de sa transmission intégrale, l'A4 Allroad est plus lourde que la 508 RXH. Malgré tout, c'est elle qui se montre finalement la plus agile et la plus amusante à conduire.



PLUS

- Agrément de conduite
- Finition soignée
- Bon confort



MOINS

- Places arrière étroites
- Coffre un peu juste
- Prix très élevé



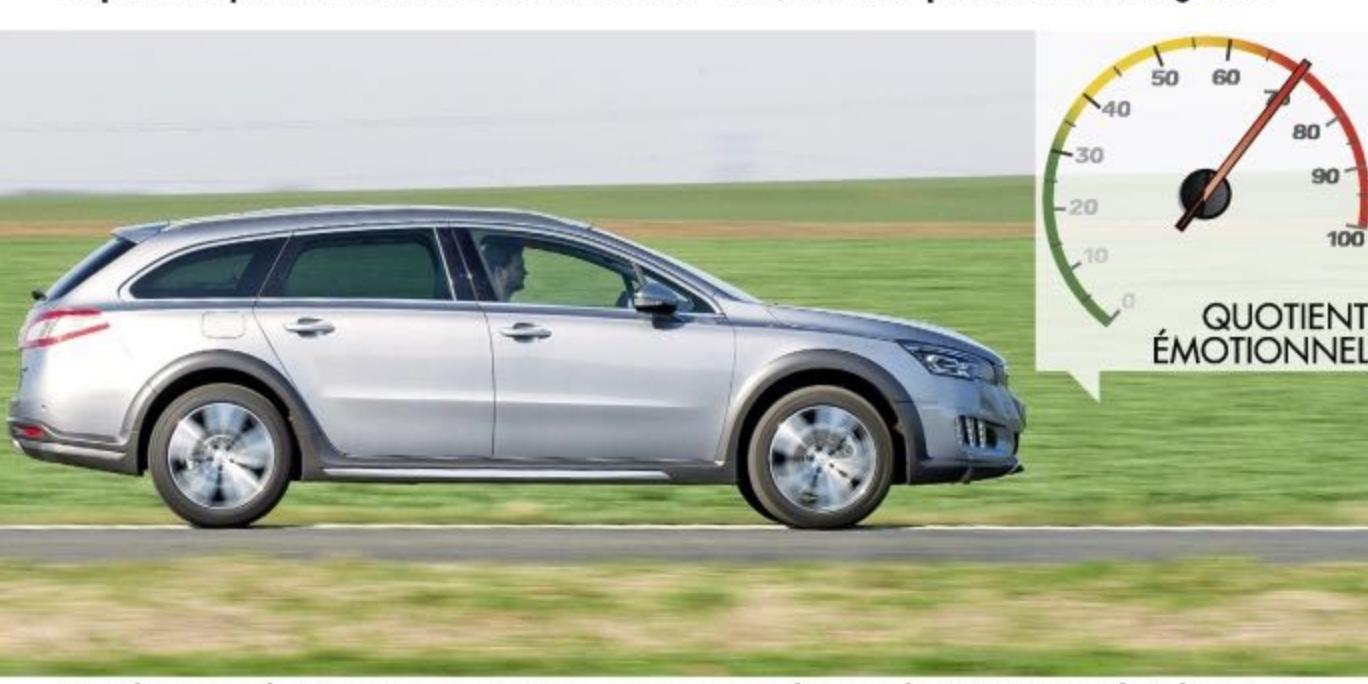
La finition de la 508 est soignée. Reste que l'ergonomie est perfectible et les espaces de rangement sont rares, très rares...



Les places arrière sont assez généreuses, même si Peugeot aurait pu faire un peu mieux pour l'espace aux jambes. Le toit en verre est de série.



Hayon motorisé, seuil de chargement bien protégé : le coffre de la 508 (536 dm³) ne néglige rien, comme le prouve sa forme régulière.



Grandes roues de 18 pouces, protections aux passages de roue : la 508 RXH voudrait bien jouer les aventurières, mais c'est plutôt dans le registre des familiales qu'elle excelle.

La 508 RXH ne manque pas de charme mais son look d'aventurière est avant tout une posture, voire une imposture !

LA VIE À BORD

Sur ce chapitre, il n'y a pas vraiment de match. Plus grande dehors, la 508 l'est également dedans où son volume de chargement est nettement plus généreux que celui proposé par l'A4. Cette dernière, plus compacte (11 cm de moins en longueur) affiche des dimensions intérieures plus modestes à

Habitabilité/coffre

Longueur aux jambes AR	22 cm
Largeur aux coudes AV / AR	152 / 148 cm
Volume du coffre	536 dm ³

Niveau sonore

Au ralenti / 90 / 130 km/h	47,3 / 65 / 69 dB
----------------------------	-------------------

LE BUDGET

Le moins que l'on puisse dire, dans les deux cas, c'est que la facture est un tantinet indigeste. Chez Audi, on argumente en mettant en avant une transmission intégrale. Soit, mais alors comment justifier, à ce tarif, l'absence d'aide au stationne-

Prix	43 000 €
Loyer* (2 ans, 20 000 km)	720 €
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, affichage tête haute, aide au stationnement AV/AR, caméra de recul, clim auto, bizona, déclenchement automatique des phares et des essuie-glace, hayon motorisé, projecteurs full LED sièges avant chauffants à réglages électriques, rétroviseurs électriques/dégivrants et rabattables électriquement, surveillance des angles morts, toit en verre panoramique...

Options

Peinture métallisée (700 €), sellerie cuir + sièges massants (1 810 €)...

Consommations

Moyenne	7,3 l/100 km
Ville / Route / Autoroute	7,9 / 7 / 6,9 l/100 km
Autonomie / Réservoir	960 km / 70 l
■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie	

Pays de fabrication : France

LA NOTE TECHNIQUE



L'ensemble moteur/boîte fonctionne bien, les trains roulants sont efficaces mais tout cela manque un peu de dynamisme. En revanche, bon point pour l'autonomie.

Le choix de Pascal Richard

**AUDI
A4 ALLROAD**

L'A4 Allroad n'oublie rien : look baroudeur, transmission intégrale... tout y est et, bien entendu, tout se paie !

l'avant comme à l'arrière. Côté confort, nos deux protagonistes nous ont rendu une copie flatteuse. Enfin, si l'Audi s'impose dans le domaine de la finition, il faut tout de même bien reconnaître que la 508 fait plus que se défendre.

LA GAGNANTE PEUGEOT

Habitabilité/coffre

Longueur aux jambes AR	25 cm
Largeur aux coudes AV/AR	150 / 145 cm
Volume du coffre	435 dm ³

Niveau sonore

Au ralenti / 90 / 130 km/h	44,5 / 64,6 / 69,1 dB
----------------------------	-----------------------

ment, par exemple ? Chez Peugeot, on se montre plus généreux mais l'addition reste tout de même salée. Enfin, A4 Allroad et 508 RXH consomment un peu plus que la moyenne.

LA GAGNANTE PEUGEOT

Prix	46 190 €
Loyer* (2 ans, 20 000 km)	700 €
Bonus / malus (CO ₂)	900 € (149 g/km)
Garantie	2 ans, km illimité

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

Équipements de série

6 airbags, autoradio avec lecteur de CD-mp3, climatisation automatique, déclenchement automatique des phares et des essuie-glace, projecteur au xénon, régulateur de vitesse actif dès 30 km/h avec fonction freinage, sièges avant réglables en hauteur...

Options

Aide au stationnement AV/AR (465 €), peinture métallisée (1 005 €), sellerie cuir (2 305 €), sièges AV à réglages électriques (1 250 €), toit ouvrant panoramique électrique (1 640 €)...

Consommations

Moyenne	7,4 l/100 km
Ville / Route / Autoroute	8,1 / 7,1 / 7 l/100 km
Autonomie / Réservoir	830 km / 61 l
■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie	

Pays de fabrication : Allemagne

LA NOTE TECHNIQUE



L'A4 Allroad propose une mécanique tonique lors des relances. À noter que la présence de la transmission intégrale n'est pas sans influence sur le malus écologique.



La présentation de l'A4 est soignée, mais elle a pris un petit coup de vieux. La finition figure toujours au top de la catégorie.



Le coffre de l'A4 Allroad est pratique et son seuil bien protégé. Malheureusement, il est trop juste pour une voiture de cette catégorie (435 dm³).



Les places arrière ne sont pas franchement accueillantes mais le confort est là. Le toit en verre (ouvrant ici) est facturé 1 640 €.



On ne va pas vous dire que l'A4 Allroad sait grimper aux arbres mais, au moins, sa transmission intégrale peut dépanner si l'on s'aventure dans les chemins pas trop creux.



Au terme de ce match, nos deux autos se retrouvent dos à dos. Deux victoires chacune mais, pour ma part, c'est l'Audi A4 Allroad qui se montre la plus convaincante. Plus plaisante, elle domine la française sur tout ce qui touche au plaisir de conduite.

pascal.richard@mondadori.fr

LES EXPERTS AJ

Photos Yann Lefebvre

Cette Corsa dévoile une citadine à la finition soignée, animée par un moteur 3 cylindres essence turbo, mais à prix... corsé : la proposition d'Opel peut-elle séduire nos experts ?



OPEL CORSA TURBO COSMO

■ 1.1 turbo 115 ch ■ 22 296 € ■ Bonus/malus : 0 €



À défaut d'arracher des cris d'enthousiasme, le 3 cylindres fait bien son travail, et en silence.



Avec ses suspensions fermes mais pas cassantes et une belle isolation phonique, les grands voyages ne lui font pas peur.



Équipement complet et finition flatteuse se paient un peu cher. Mais la Corsa est vraiment agréable à vivre.



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.



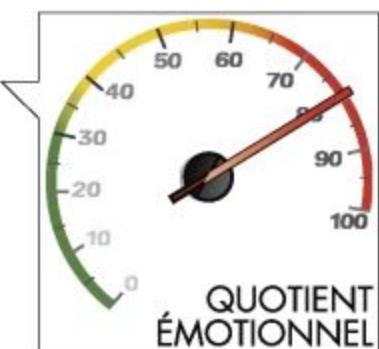
Ghislain Bacon
(Taxi)
▶ 20 ans d'expérience
▶ Des millions de kilomètres parcourus.

PORTRAITS CLÉMENT CHOULOT

“On n'a pas l'impression d'avoir seulement trois cylindres.”

L'AVIS DU PILOTE

“Son châssis est vraiment sympa ! Si je mets un coup de volant en milieu de virage, la voiture s'assied sur ses suspensions, elle est vraiment agréable à conduire. Côté freins, l'ABS se déclenche un peu trop tôt à mon goût en ligne droite, mais on garde du pouvoir directionnel en courbe sur un freinage d'urgence en appui. C'est intéressant. Mon seul regret, pour la mécanique, c'est la tendance du moteur à rester accéléré pendant les changements de rapports. Cela crée des à-coups désagréables. Sinon, on se sent vraiment bien à bord. Le volant est très agréable, les commandes faciles d'accès. On n'a pas l'impression d'avoir seulement trois cylindres, c'est cossu. On a envie de la prendre pour aller au travail ou promener les enfants.”



Franck

“Vous avez le sentiment d'une voiture de catégorie supérieure.”

L'AVIS DE L'ESSAYEUR

“On a été surclassés ? Vu de l'intérieur ou au volant, difficile de se croire dans une « simple » Corsa : vous avez le sentiment d'avoir affaire à une voiture de catégorie supérieure, cossue, bien filtrée, bien équipée. Et de l'extérieur, le dessin fait soigné. Mais l'addition (plus de 22 000 €) pique un peu pour une citadine, même si cet exemplaire justifie ses débordements par une longue liste d'équipements. Et à froid, le 3 cylindres grogne comme un diesel. C'est bien la peine d'avoir une essence... Le reste du temps cependant, le moteur fait bien son travail, sans excès, mais en douceur et en silence. Du coup, on se voit bien partir à l'autre bout de la France, y compris avec des passagers (sans trop de bagages). Les citadines ne sont plus ce qu'elles étaient !”

Jean-Éric



“On sent la qualité allemande ! Mais cela a un prix...”

L'AVIS DU TAXI

“J'apprécie vraiment le soin apporté au design et à l'équipement. Dans l'habitacle, tout s'accorde bien, même si tous les matériaux ne sont pas au même niveau que ceux de la planche de bord. A l'arrière, en particulier, on sent qu'il y a eu des économies, même si on n'y est pas trop mal installé. En revanche, l'espace dans l'habitacle semble avoir été pris sur le volume du coffre. On ne peut pas gagner partout. Côté conduite, le moteur répond bien, la boîte est bien étagée. Le turbo fait du bon boulot. Du coup, entre moteur, boîte et suspensions, cette Corsa est vraiment plaisante à conduire. Au global, on sent la qualité allemande... mais cela se ressent aussi sur le prix de vente, que je trouve quand même excessif pour une petite voiture.”

Ghislain



1^{er} essai

CITROËN C4 ■ 1.6 BlueHDi 120 ch Feel ■ 24 900 €* ■ NOUVEAU MOTEUR ■

(*Bonus/malus inclus)

Évolution de velours

Derrière des modifications esthétiques mineures, la C4 cache quelques améliorations et de nouveaux moteurs, dont ce diesel BlueHDi de 120 ch. Premier contact.

Par Jacques Warnery Photos Joël Peyrou



La C4 devait progresser tout en conservant son excellent confort. C'est chose faite.



Ses sièges offrent un excellent maintien et la suspension gomme avec efficacité les plus petites déformations.



Très doux dans ses montées en régime, le moteur 1.6 BlueHDi est naturellement peu bruyant. Ce n'est pas une raison suffisante pour négliger l'encapsulage et le réduire au strict minimum.

Drôle d'ironie du sort, la principale ennemie de la C4 vient de sa propre famille ! Plus moderne, plus dynamique et aussi plus sexy, la Peugeot 308 donne, depuis fin 2013, un bon coup de pied dans la fourmilière des compactes. Face à cette cousine bien encombrante, la Citroën traîne ses quatre années d'existence comme un fardeau. Du coup, ses résultats commerciaux commencent à décliner et son restylage arrive à point nommé... enfin, façon de parler tant les modifications esthétiques apparaissent insignifiantes ! Il faudra un sens de l'observation aiguisé pour se rendre compte que les phares ont été retouchés... dans leur partie intérieure seulement. Un subterfuge qui permet de conserver les mêmes éléments de carrosserie qu'auparavant comme le capot, les ailes, etc. Il n'y a pas de petites économies... À l'avant, l'éclairage diurne fait son apparition et les feux arrière héritent d'une partie inférieure désormais blanche. Bref, pas de quoi transformer la conventionnelle et classique C4 en une compacte torride. Les modifications sont surtout techniques. De nouveaux blocs font leur apparition, dont un BlueHDi de 120 ch. Un moteur qui parvient

à se faire oublier par son silence aussi bien en ville que sur route. Il ne lui manque qu'un soupçon de punch à bas régime pour parfaire son agrément. Ses performances s'adaptent à un usage routier intensif, même si ses 5 ch supplémentaires par rapport au précédent e-HDi 115 ch ne se font pas sentir.

ABANDON DE L'ALTERNO-DÉMARREUR

Tendance oblige, ce moteur doit composer avec un étagement de boîte un peu plus long afin d'abaisser le niveau sonore sur autoroute et son appétit. Du coup, les reprises apparaissent timides sur le dernier rapport, même s'il suffit de rétrograder pour relancer énergiquement... Mais, au final, l'un des principaux changements tient dans l'abandon de l'excellent alterno-démarreur de l'ancien e-HDi au profit d'un stop/start classique. Si ce dernier apparaît plutôt réussi, il souffre de la comparaison face au précédent système autrement plus agréable, discret et efficace. Dommage !

Restylée ou pas, la C4 réserve les mêmes sensations qu'avant, avec ses trains roulants strictement inchangés. Parfaitement sûr, son

PLUS

- Mécanique plaisante
- Habitabilité/coffre
- Ergonomie en progrès

MOINS

- Quelques mesquineries d'équipement
- Conduite un peu aseptisée
- Restylage esthétique insignifiant

comportement fait preuve de rigueur tout en ménageant le meilleur confort de la catégorie. En revanche, ses suspensions souples engendrent des mouvements de caisse qui pénalisent la précision. Et la direction manque de ressenti et rend la conduite aseptisée, malgré un châssis très efficace et équilibré. Les amateurs de dynamisme lui préféreront toujours la cousine 308, même si cette C4 conserve un des meilleurs compromis du genre.

UNE ERGONOMIE ENFIN SIMPLIFIÉE

Devant le conducteur, les modifications tiennent dans quelques détails qui font toute la différence au quotidien. Le volant multifonction simplifié et une nouvelle interface facilitent la prise en main du véhicule et corrigeant en partie une ergonomie autrefois compliquée. Sans être le plus moderne du genre, l'écran tactile de 7 pouces propose une navigation plus intuitive dans les divers menus de divertissement de l'auto. Il est regrettable qu'il soit facturé 250 € dans cette version Feel. Une somme à laquelle il faut ajouter 800 € pour disposer du GPS. D'autant plus mesquin que cette finition oublie des équipements simples, comme les radars de recul, pourtant indispensables à cause de la mauvaise rétrovision. L'accès et le démarrage sans clé restent les seuls équipements technologiques proposés (en option groupée sur Shine). Cela n'empêche pas la C4 de faire étalage de ses nombreuses qualités. Toujours accueillante, elle traite ses passagers avec tous les égards : assises moelleuses et habitabilité convenable. Sans oublier un bel espace pour les bagages.



Le nouveau système multimédia (250 €) profite d'une double commande, tactile et par boutons pour les menus principaux.



Citroën passe au démarrage mains-libres. Le bouton Start est implanté en bas de console.

L'avis de Jacques Warnery

Le restylage de la C4 n'a rien d'extraordinaire. Mais son nouveau moteur BlueHDI de 120 ch, plaisant et sobre, devrait lui permettre de cultiver son image de compacte sérieuse, confortable et agréable à vivre, face à une Peugeot 308 plus dynamique.



Vue de derrière, la nouvelle C4 se distingue par la partie inférieure blanche de ses feux.

Citroën C4 1.6 BlueHDI 120 Feel**LA TECHNIQUE**

La C4 troque le HDi de 115 ch contre un BlueHDI de 120 ch. Elle perd l'excellent alterno-démarreur au profit d'un système stop/start classique.

Moteur / Transmission

Puissance maxi	120 ch à 3 500 tr/mn
Couple maxi	300 Nm à 1 750 tr/mn
Type	4 cylindres en ligne, diesel turbo
Cylindrée / Puissance fiscale	1 560 cm ³ / 6 CV
Transmission	aux roues avant
Boîte / nombre de rapports	manuelle / 6

Châssis

Direction	à crémaillère, assistée
Diamètre de braquage	10,7 m
Suspensions AV / AR	type McPherson / essieu souple
Freins AV / AR	disques ventilés / disques
Pneumatiques AV / AR	205/55 R16
Roue de secours	kit anticrevaison

Dimensions / Poids

L / l / h / empattement	4,33 / 1,79 / 1,49 / 2,61 m
Poids / tractable freiné	1 369 kg / 1 300 kg

LA CONDUITE

Les réglages du châssis ne changent pas et les suspensions souples privilégient le confort.

Performances

1 000 m départ arrêté	32,8 s
90-130 km/h en 4 ^e / 5 ^e / 6 ^e	10,2 / 12,2 / 16,8 s
Vitesse maxi	181 km/h
Freinage à 50 / 90 / 130 km/h	10 / 30 / 66 m

LA VIE À BORD

À l'exception d'une longueur aux jambes limitée, la C4 est habitable et agréable à vivre. Vaste coffre.

Habitabilité / Coffre

Longueur aux jambes AR	19 cm
Largeur aux coudes AV / AR	146 / 148 cm
Volume de coffre	502 dm ³

Niveau sonore

Au ralenti / 90 / 130 km/h	46 / 64,6 / 68,5 m
----------------------------	--------------------

LE BUDGET

Consommation et rapport prix/équipements restent d'un excellent niveau pour la catégorie.

Prix	24 900 €
Loyer* (2 ans, 20 000 km)	NC
Bonus / malus (CO ₂)	0 € (95 g/km)
Garantie	2 ans, kilométrage illimité

Équipements de série

6 airbags, Bluetooth, clim. bizona, ESP, jantes alliage, phares et essuie-glaces auto, radio CD, rétroviseur intérieur jour/nuit automatique, volant réglable en hauteur et en profondeur...

Options

Aide au stationnement AR + rétros rabattables électriquement + accès mains-libres (860 €), détecteur d'angles morts (810 €), GPS (800 €)...

Consommations

Moyenne	5,5 l/100 km
Ville / Route / Autoroute	5,8 / 5,3 / 5,5 l/km
Autonomie / Réervoir	1091 km / 60 l

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

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

Pays de fabrication : France

LA NOTE TECHNIQUE

Le nouveau BlueHDI de 120 ch conserve des performances comparables à celles du précédent e-HDi 115 ch. La C4 corrige son principal défaut tout en bénéficiant, enfin, d'une ergonomie plus soignée.

→ NÉE EN 2008

Pas vraiment un physique de diva la Mazda5, mais un vrai sens pratique avec ses portes arrière coulissantes.



Mazda5

Vous n'entendrez plus parler de la Mazda5. Après une carrière bien discrète, voilà qu'elle s'éclipse sur la pointe des pieds...

Par Pascal Richard Photos Arnaud Saunier

Lorsque Guy, le chef des essais, vint me voir pour m'apprendre que "bon, pour le prochain numéro, on fera le dernier essai de la Mazda5", j'ai immédiatement traduit par "bon, pour le prochain numéro, tu feras le dernier essai de la Mazda5". Cela dit, ce n'est pas cette précision qui me gênait le plus mais plutôt le sujet: la Mazda5. Je l'avais conduite, ça, j'en étais sûr mais, côté souvenirs, c'était le calme plat. Et mon grand âge - contrairement à ce que vous pensez - n'y

était pour rien puisque mes jeunes camarades n'avaient sur cette auto guère plus à dire que "eh...". Merci, les gars, pour votre contribution! Heureusement, les écrits restent et si la Mazda5 n'a jamais dominé les débats dans la catégorie des monospaces compacts, elle a en revanche toujours fait bonne figure. Elle tenait son rang comme on dit, mais sans bousculer personne, presque timidement. Un trait de caractère qui, même à l'heure de son départ, ne l'aura jamais quitté...



→ FIN DE CARRIÈRE 2015

Comme nombre de ses petites camarades de la catégorie des monospaces compacts, la Mazda5 était proposée en 5 ou 7 places.

Biographie

SITE DE PRODUCTION

Hofu (Japon)

EXEMPLAIRES VENDUS

242 en 2014, contre 35 000 pour le Citroën C4 Picasso.

MOTORISATIONS

Diesel 115 ch

Essence de 115 à 150 ch

MODÈLE

LE PLUS VENDU

1.6 MZ-CD

Sa seconde vie en occasion

LA MEILLEURE VERSION

1.6 MZ-CD

Un monospace diesel, cela semble aller de soi. Dans le cas de la Mazda5, cela va d'autant plus de soi que les moteurs essence ne sont guère palpitants. Va pour le gazole donc, et force est de reconnaître que ce bloc, malgré sa faible puissance, s'en sort très honorablement.

Agrément de conduite, sobriété, que demander de plus?



Des garages comme ça, on n'en voit plus ! Dehors, des tracteurs. Dedans encore Mécano, ferrailleur ou collectionneur, Daniel Lantenois se dit par nature conservateur !



Il ne jette rien!

des tracteurs ! Et aussi, des camions, des bidons, une goudronneuse, des mobylettes...

Conservateur d'un garage de gros jouets... *Par* Jean-Paul Decker *Photos* Jérôme Chabanne

À quelques encablures de la N7, un carrefour de deux routes désertes où se dresse une sorte de Bagdad Garage poussiéreux dont les pompes à essence affichent encore le litre de super en francs ! Tout autour s'alignent des centaines de tracteurs et de machines agricoles qui luttent contre les assauts de la rouille et des orties. Ici, le temps semble s'être arrêté au siècle dernier quand, soudain, le grincement de la porte du garage vous fait sursauter.

Casquette graisseuse vissée sur la tête et la Gitane maïs au coin des lèvres, Daniel Lantenois s'avance avec la dégaine des anciens garageots en salopette, la clé de 12 toujours dans la poche. Son dada ? Les chevaux... vapeur ! "Oui, mais les chevaux utiles, ceux du monde agricole et des travaux publics !" justifie notre homme en rallumant son éternel mégot. "En près de cinquante ans de mécanique, j'ai touché à tout, du deux-roues au camion, jusqu'aux bus de ramassage scolaire de la région ! Et comme les agriculteurs du coin m'ont aussi confié leurs tracteurs, le secteur agricole a bientôt constitué l'essentiel de mon activité."

Mais pas question, au garage Lantenois, de vendre du neuf ! Réparer, faire durer, c'était l'(agri)culture maison avec, au bout du compte, la possibilité d'échanger ou de reprendre les anciens serviteurs à bout de souffle pour une paisible retraite.

"Dans les années 70, les paysans ne voulaient plus des robustes tracteurs monocylindres. Ils étaient tous séduits par les engins américains ou allemands multicylindres, beaucoup plus faciles à démarrer ! Alors, j'ai commencé à en sauver quelques-uns. Puis je me suis pris au jeu en conservant tous ceux qui me plaisaient. En fait, je suis très conservateur et j'ai horreur de jeter quoi que ce soit !" Comment ne pas s'en rendre compte devant les quelque 300 engins dispersés autour des bâtiments : ici, un antique Renault PE d'après-guerre (celle de 1914 !) joliment restauré, là un John Deere 2 cylindres des années 60, puis des Massey-Harris par dizaines, ou encore un très british Field-Marshall qui se démarre en glissant une cartouche dans le percuteur !

Mais il n'y a pas que des tracteurs : voici un pousse-wagons Latil-Brimont sorti de ses rails, et là un imposant rouleau compresseur Fives-Lille, complément indispensable du compacteur sur pneus Autopactor, enseveli un peu plus loin. Il y a là largement de quoi refaire tous les chemins vicinaux du coin !

UN MONOCYLINDRE DE 20 LITRES DE CYLINDRÉE !

"Celui-là, je l'ai fait venir tout exprès des États-Unis, il y a deux ans. C'est le seul des trois connus en France doté d'une cabine !", avoue fièrement Daniel en démarrant un colossal Case 120 ch dans un panache de fumée noire. Car tous les gros jouets de notre ami fonctionnent, ou peu s'en faut. Ce qu'il démontre sans plus tarder en mettant en route un rare Ursus polonais : "Écoute ce ralenti, mon gars ! On peut compter les coups de piston !" Une des pièces préférées de Daniel, c'est cet incroyable moteur fixe Gardner dont l'énorme monocylindre affiche 35 ch pour une cylindrée record de 20 litres ! Oui, 20 000 cm³ ! "Vu la taille de l'unique piston, on le démarre à l'aide d'une bouteille d'air comprimé à 20 bars ! Il servait dans un moulin à farine de la région, et pour réussir à déplacer ses 4 tonnes bien pesées, j'ai dû fabriquer un bâti spécial à partir d'une benne de camion. Mais ici, ce n'est pas les pièces qui manquent !"

La visite des bâtiments, au sol huileux imbibé par un demi-siècle de mécanique, ne peut que confirmer ses dires. Derrière l'extraordinaire "cigare" (une goudronneuse des Ponts et Chaussées des années 50) et la rutilante locomobile SFV qui, avant 1935, assurait les battages dans les fermes alentour, s'alignent des rangées d'étagères remplies de pièces de rechange : "Tout est rangé et classé et, grâce à ce stock de pièces neuves ou d'occasion, je peux dépanner mes anciens clients et aussi les collectionneurs à la recherche de l'introuvable !" Collectionneur compulsif, Daniel Lantenois peut aussi bien restaurer un torpédo C4 Citroën et laisser rouiller les ossements de quelques utilitaires Saviem, tout en amassant une kyrielle de bidons d'huile et remplir des murs entiers d'outils bien alignés. "Je voulais une collection variée. Peu m'importe l'histoire, l'origine ou les caractéristiques d'un modèle : il faut avant tout qu'il me plaise !" Daniel ne garde pas jalousement sa collection, il la fait volontiers visiter. "Chaque année, pour la brocante de la fête du village, il y a des centaines de passionnés qui viennent à ma rencontre !" Peut-être serez-vous de ceux-là ?



Le plus gros jouet de Daniel Lantenois : ce colossal tracteur Case de 120 ch dont il n'existe que trois exemplaires en France !



Parmi des milliers d'objets, sommeille ce rutilant torpédo Citroën AC 4 de 1929 qui a été minutieusement restauré par notre garagiste-collectionneur.



Juste une partie de la collection de Daniel. Quelques tracteurs sont ici rassemblés en plein air pour vanter les mérites d'un musée champêtre.



Patiemment remis en état de marche, tous ces gros jouets sont prêts pour une nouvelle vie...

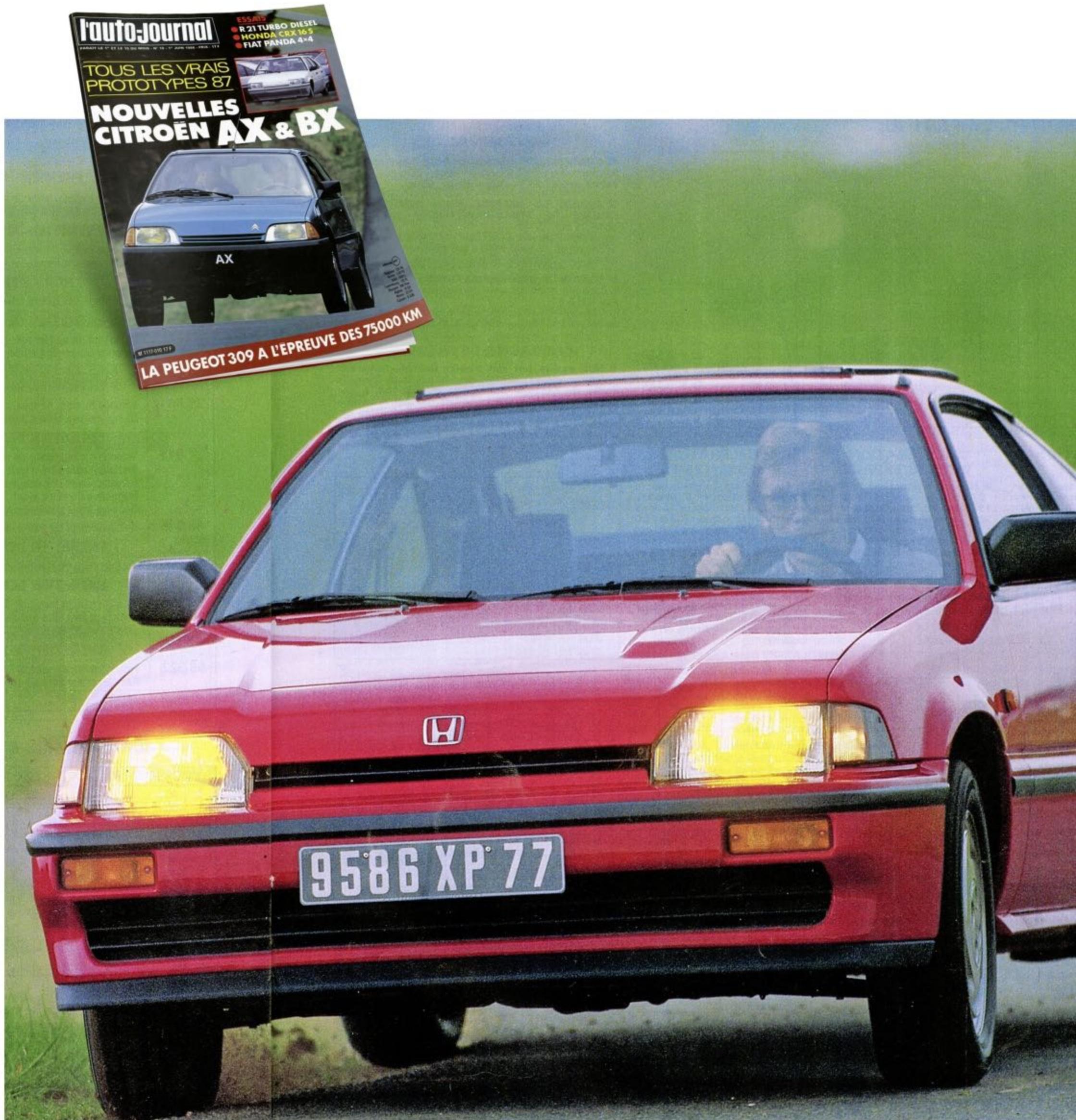
Fleuron de la collection, cette locomobile SFV, construite à Vierzon, assurait les battages dans les fermes des environs.



Réparer et faire durer! En plus de cinquante ans de mécanique, Daniel Lantenois a touché à tout, mais le matériel agricole garde sa préférence.

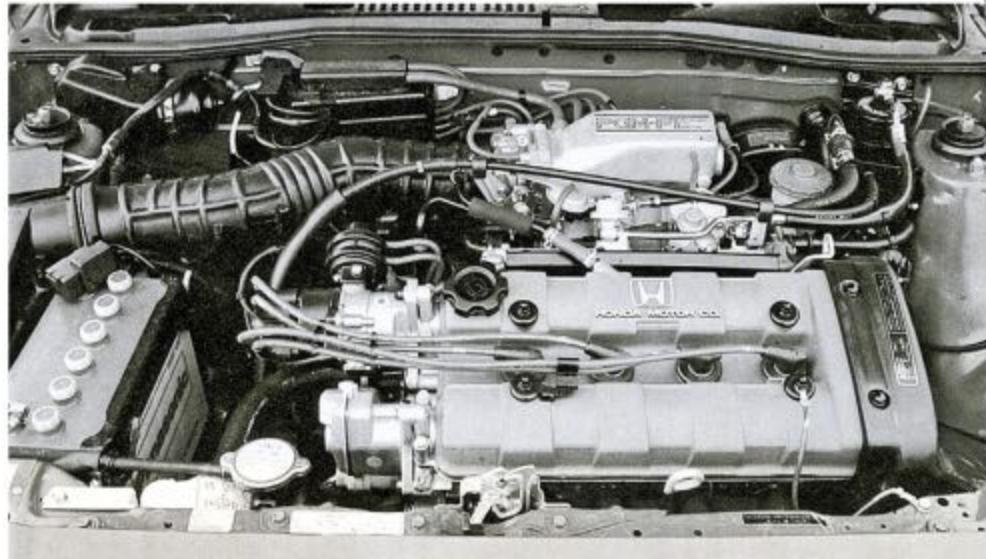
En juin 1986, L'Auto-Journal essayait

LA HONDA CRX



En pleine vague des GTI, Honda lance la bombe CRX. Un petit coupé mignon et nippon, doté d'un tempérament de feu, au point de ridiculiser notre Peugeot 205 GTi nationale. La volcanique CRX va largement contribuer à donner à Honda ses galons de motoriste réputé...

Par André Costa (1986) / Thomas Riaud (2015)



Ce joli petit 1 590 cm³ à 16 soupapes est un concentré de peps, offrant 78 ch au litre et, surtout, des montées en régime supérieures à 7 500 tr/mn!

“L'apparition, en France, du nouveau petit coupé Honda CRX 16S sonne sans doute, dans la catégorie des GTI, le branle-bas de belle manière !”



La CRX est un petit coupé 2+1 doté d'un coffre en rapport, privé de surcroît de cache-bagages...



Extraits...

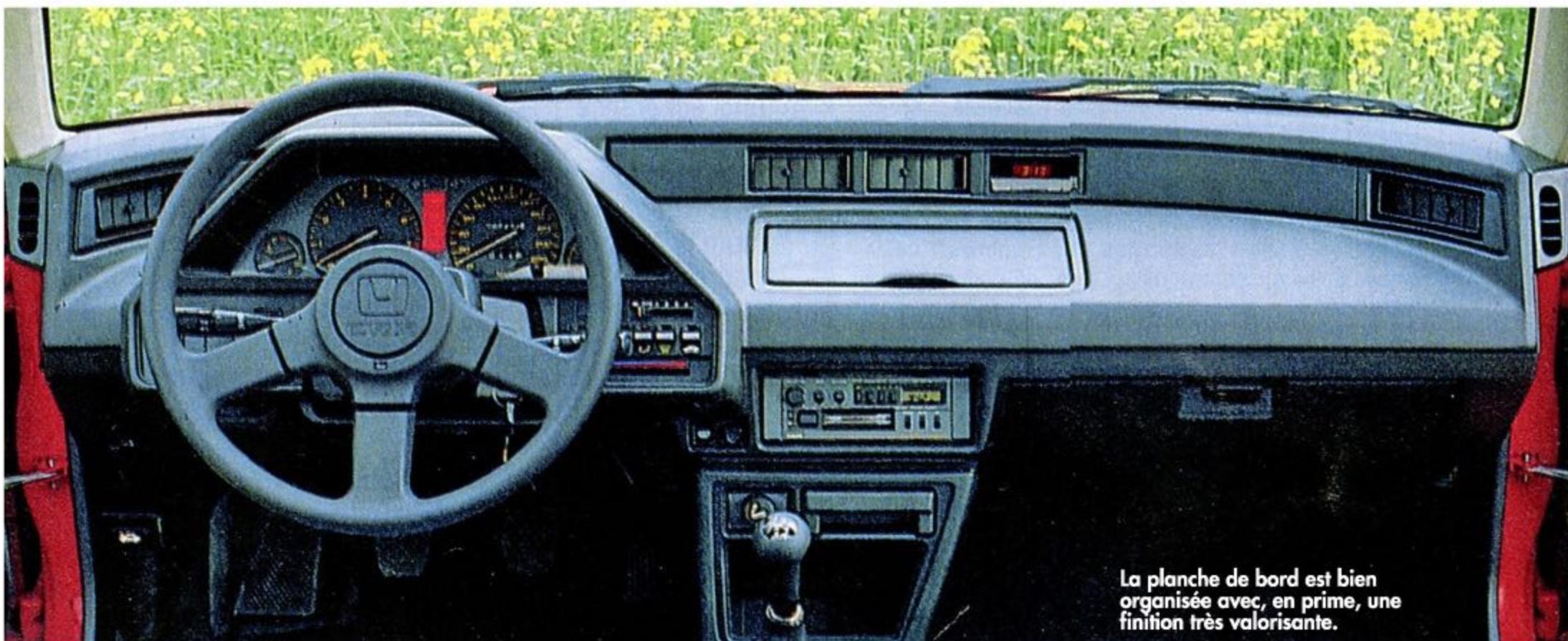
“Comme on pouvait s'en douter, l'âme de ce petit engin réside dans son moteur. Jolie pièce au demeurant: groupe transversal tout alu, 1 590 cm³, deux arbres à cames en tête, admission et échappement de part et d'autre de la culasse, 4 soupapes par cylindre, alimentation par injection électronique.”

“Le bloc de la CRX délivre 125 ch à 6 500 tr/mn avec un couple maxi de 14,5 mkg à 5 500 tr/mn. En termes clairs, cela se traduit par une puissance au litre de plus de 78 ch, ce qui n'est pas tellement commun parmi les voitures valant moins de 100 000 francs !”

“Lancé sur l'anneau de Montlhéry, le coupé CRX a tourné, en 5^e bien sûr, à 197,7 km/h, ce qui, dans la pratique, correspond assez bien aux 202 km/h revendiqués par le constructeur.”

“Je n'ai pas constaté la présence du limiteur de régime annoncé. À 7 500 tr/mn – zone rouge à 7 000 tr/mn –, le moteur continuait à monter allègrement en régime.”

“Les résultats trahissent un tempérament exceptionnel et les créateurs de ce moteur peuvent être fiers de leur œuvre puisque, en prime, l'acheteur est gratifié d'un parfait équilibre.”



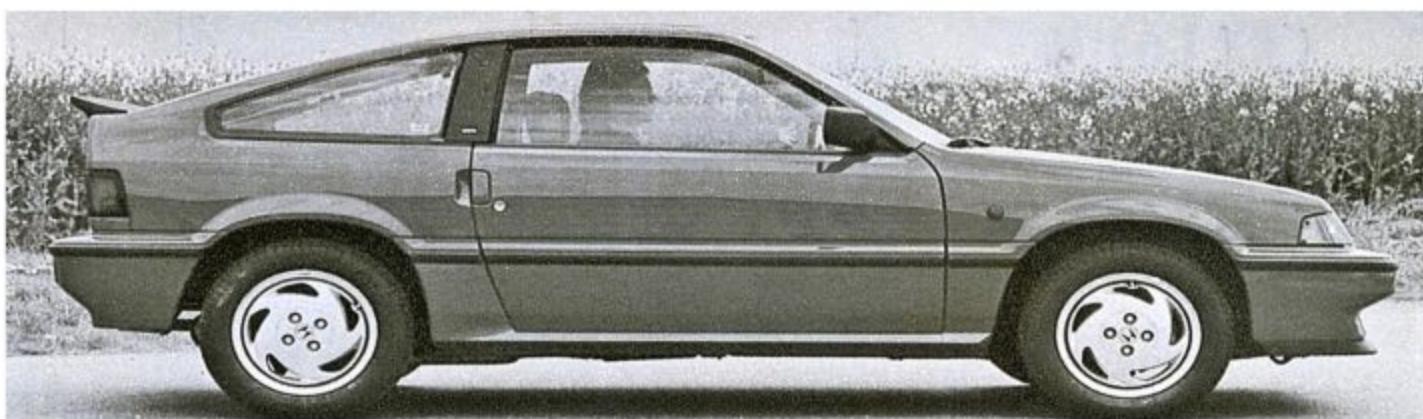
La planche de bord est bien organisée avec, en prime, une finition très valorisante.



Étonnant de ne pas bénéficier de vitres électriques et d'une condamnation centralisée à distance.



Le toit ouvrant électrique est de série et reste assez bien conçu pour être utilisé à haute vitesse.



La chute du toit assez prononcée n'est guère un atout pour la garde au toit aux places arrière.



La CRX est un petit coupé râblé et vivant à conduire. La visibilité de trois quarts arrière n'est pas sans défauts.

Extraits...

QUALITÉS

BEAU MOTEUR

"Non content d'être très performant, ce moteur compact à 16 soupapes offre, de surcroît, une gueule à faire rêver lorsqu'on lève le capot."

TRÈS BONNE BOÎTE

"Non seulement le levier de vitesses est placé au bon endroit mais sa douceur, ainsi que sa précision, permettent de conduire au millimètre, sans perdre un atome de puissance ou de chrono!"

BONNE TENUE DE ROUTE

"La CRX nous gratifie d'un train avant qui en ferait rêver plus d'un, à Wolfsburg et au Point du Jour entre autres, avec une motricité et une adhérence très au-dessus de la moyenne. La voiture file de pif en paf avec l'élégance et la sûreté d'une belle de route à 500 000 francs..."

DÉFAUTS

SUSPENSION ARRIÈRE SÈCHE

"D'accord, le train arrière est efficace mais, de grâce, que l'on efface ces coups de raquette que Noah ne saurait voir ni, surtout, ressentir!"

LACUNES D'ÉQUIPEMENT

"Il semble surprenant que la CRX ne bénéficie pas de lève-glaces électriques, d'une condamnation centrale, voire d'une commande à distance."

RÉSERVOIR TROP PETIT

"Il est presque « heureux » que la contenance limitée du réservoir de carburant fournit le seul prétexte à une critique véhémente."



Les places arrière sont purement symboliques, tant l'espace aux jambes et la garde au toit sont limités.



Les longues portes s'ouvrent sur des places avant qui conviendront à tous, y compris aux adultes de grande taille.

“Honda est en passe de devenir un standard international et les marques françaises feraient bien d'en prendre de la graine.”



De série, la CRX reçoit ces jolies jantes en alliage léger.

Extraits...

“En dépit d'un poids qui pourrait être moins élevé – 888 kg pour 3,75 m de long –, la CRX se hisse au niveau des meilleures sportives du moment. En vitesse de pointe, seules les Volkswagen Scirocco – 207 km/h – et la nouvelle Golf GTI 16S – 208,1 km/h – font mieux.”

“La Uno Turbo et la R5 GT Turbo sont égalées, et il en est de même en ce qui concerne la nervosité. Quant à la 205 GTi, ses 115 ch ne suffisent plus à lui assurer une place à table.”

“Il est grand temps, du côté de Sochaux par exemple, de se remuer ce qu'on nommait jadis le fondement. Encore quelques années et, à ce train-là, seuls les outils Peugeot seront encore recherchés... au Mali !”

“Nous avons affaire à une véritable 2+1, c'est vrai, mais si le volume utilisable arrière est purement symbolique, les plus grandes tailles seront parfaitement à l'aise à l'avant, avec une bonne visibilité, sauf vers l'arrière, où il manque un essuie-glace de custode.”



Vu d'aujourd'hui

Signe qui ne trompe pas : avec le temps, cette petite CRX est devenue un *youngtimer* recherché, preuve que ce coupé a bien marqué son époque ! Il faut dire qu'entre-temps, Honda a su gagner l'estime des amateurs de belles mécaniques avec quelques pépites automobiles telles que la Civic à moteur VTech, la supercar NSX ou le roadster S2000. En attendant très bientôt une nouvelle NSX, charge à la dernière Civic Type-R de défendre le meilleur de la technologie Honda !

VOS AUTOS

Cette rubrique est la vôtre. Tous les 15 jours, *L'Auto-Journal* présente les voitures de ses lecteurs. L'occasion de partager votre expérience d'automobiliste : les joies, les déceptions, les surprises... **Tous les événements vécus avec votre voiture ont leur place ici !**

Jean-Pierre Leblanc nous parle de son **NISSAN QASHQAI dCi 130 BVA**

Acheté neuf en novembre 2014

15000 km parcourus, consommation moyenne : 6 l/100 km



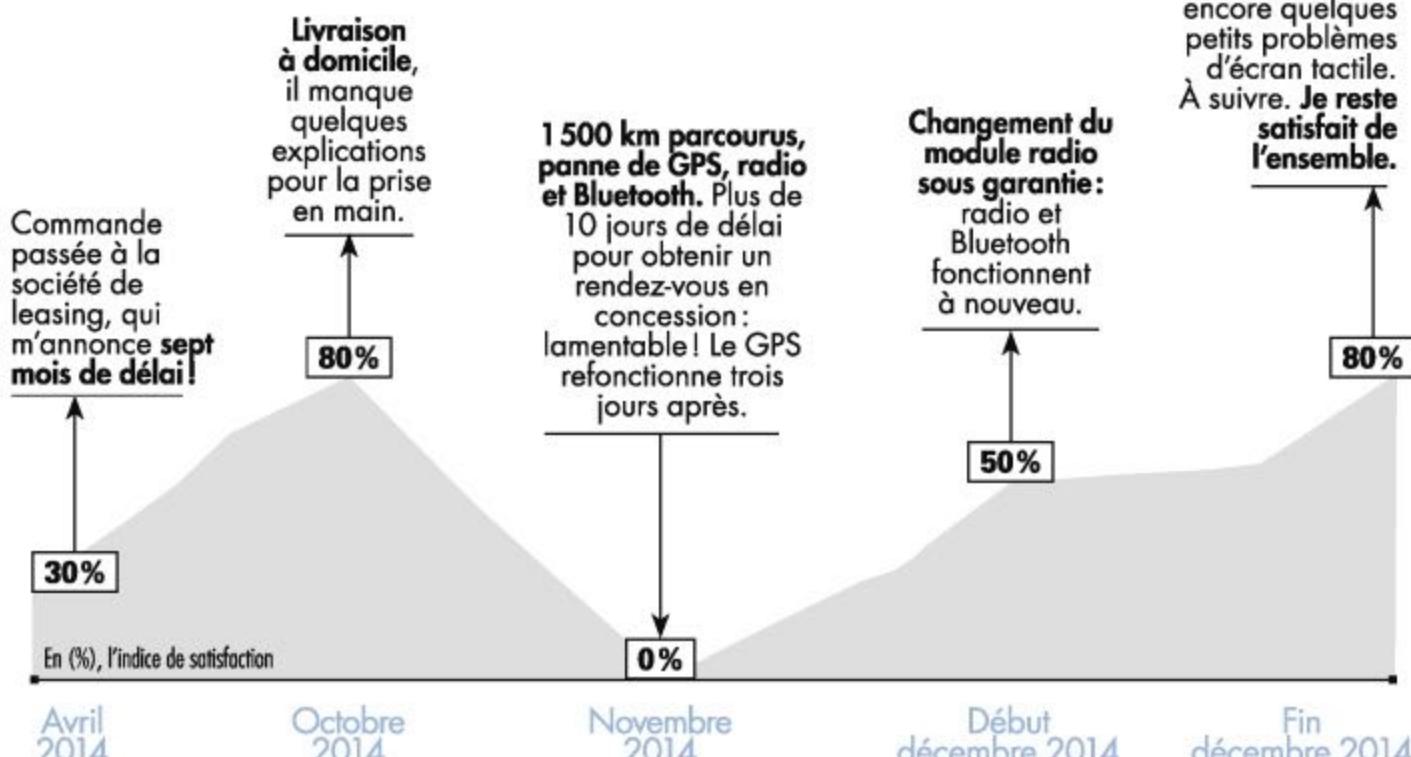
SES PANNES

Bluetooth (téléphone), autoradio et GPS à 1500 km : réparation sous garantie, après un mois de panne !

“Je trouve la boîte automatique très convenable, même si elle n'est pas tout à fait à la hauteur d'une DSG.”

Je suis content de cette voiture qui est confortable, dotée d'une bonne tenue de route et d'un moteur satisfaisant. Je conseille vivement la boîte à variation continue, d'autant qu'elle dispose d'une position Sport, qui facilite grandement les décélérations et les dépassements. L'intérieur est correct mais le GPS souffre de graphismes médiocres, d'un écran tactile capricieux et d'un calcul des distances farfelu. L'assise haute s'avère agréable pour un professionnel qui n'arrête pas de monter et de descendre du véhicule, et la voiture embarque des gadgets pratiques comme le réglage de la sensibilité des essuie-glaces automatiques et de la luminosité des écrans. En revanche, le klaxon fait penser à une mobylette, et l'accoudoir central n'est pas réglable...

Sa ligne de vie



aj L'avis de Brice Perrin



Je rejoins Jean-Pierre sur les qualités et défauts du Qashqai. La panne au bout d'une semaine, c'est rageant mais cela peut arriver. Elle aurait en revanche mérité un traitement prioritaire par Nissan : 10 jours pour obtenir un rendez-vous (dans deux points de vente différents) et un mois pour remplacer un module électrique indispensable pour un gros rouleur, c'est lamentable.

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

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

25 000 km parcourus



“Après expertise par Jaguar à Tours (37), ma voiture est bien conforme et n'est pas différente des modèles standards (*voir L'Auto-Journal* n°924). Mais Jaguar Tours reconnaît que ce modèle est un peu dur de suspension. Selon eux, il s'agit de préserver une bonne tenue de route... Argument fallacieux: il y a bien longtemps que des marques comme Citroën, Renault ou Mercedes allient parfaitement confort et tenue de route exemplaires...

Coup de cœur



“Je souligne la courtoisie et l'honnêteté du négociant Auto Vallée à Coignières (78) auprès de qui j'ai acheté une Daihatsu Sirion (151 000 km). Ils ont changé à leurs frais l'embrayage et la batterie, que j'avais trouvée faible lors de l'achat.”

Patrick Finas

ÇA VOUS EST ARRIVÉ... CHEZ RENAULT



“Dans *L'Auto-Journal*, la Renault Twingo III arrivait bonne dernière du comparatif des mini-citadines. Cela n'est nullement étonnant: un moteur arrière, pas de coffre avant, pas de roue de secours: un vrai retour en arrière pour Renault! Ce constructeur se permet de sortir une Dauphine en 2014. Quant au rayon de braquage extraordinaire, personnellement, quand je monte dans ma voiture, c'est pour aller de l'avant car je fais très rarement demi-tour. Je suis sévère mais cette nouvelle voiture n'apporte rien, hormis son design assez sympa.”

Eric Massot



A. BERNIER

Philippe Germain nous parle de sa **MASERATI QUATTROPORTE**

Achetée d'occasion en avril 2011 (juin 2007, 25 000 km)

26 000 km parcourus

“Au moment de remplacer ma Volvo S60 T5 de 250 ch, je me suis mis à la recherche d'une berline élégante, puissante et confortable. J'ai trouvé cette magnifique Quattroporte: sa ligne est toujours aussi séduisante et son V8 de 400 ch possède la sonorité magique des moteurs Ferrari! Je ne me lasse pas du charme italien de cette Maserati, même si le coût d'utilisation est assez élevé. Et la consommation rarement en dessous des 12 ou 13 l/100 km. Mais quel plaisir!”



Vos autos nous intéressent

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

Vos problèmes, nos solutions

Priorité et radar de feu

Arrêté à un feu équipé d'un radar, je n'ai pas bougé lorsqu'une voiture de pompier est arrivée derrière moi, sirène hurlante. Que dit le code de la route à ce propos?

Jonathan Belloy, e-mail

Le code demande de faciliter le passage du véhicule prioritaire. Mais c'est à vous, ensuite, d'apporter la preuve que vous avez été contraint de “griller” le feu. Notez le lieu, la date et l'heure de votre “infraction”. Relevez aussi l'immatriculation du véhicule de secours. Il aura normalement lui aussi été flashé, preuve de votre bonne foi.

Diesel et discrimination

Je souhaite réagir aux propos d'Anne Hidalgo qui veut interdire les “vieux” diesels à Paris. J'habite en banlieue et je n'ai pas les moyens d'acheter une nouvelle auto. Je suis scandalisée.

Maryse Guennadi, e-mail

De nombreux Franciliens sont dans la même situation que vous. 40 Millions d'Automobilistes a mis une pétition en ligne: www.remboursema-bagnole.com. Nous vous invitons à la signer.

Bris de glace, etc...

Est-ce que le bris de glace couvre aussi les optiques?

Bachir Cherif, e-mail

Non, le bris d'une vitre de projecteur (ou de rétroviseur) n'est pas systématiquement couvert par la garantie “bris de glace”. Faites-vous le préciser par votre assureur.

Vous avez un problème?

Envoyez votre courrier à:
autojournal@mondadori.fr



C. CHOULOT

Le chef des essais VOUS RÉPOND...

Par Guy L'Hospital et Thierry Emptas

KUGA AU SANS-PLOMB ?

J'hésite entre un Ford Kuga 1.6 essence 150 ch et un diesel de 115 ch. Je ne parcours pas beaucoup de kilomètres chaque année mais l'achat d'un essence me fait peur au niveau de la consommation, en ville surtout. Par ailleurs, le malus de 1 600 € est-il à payer tous les ans ? Y. C., e-mail

Nous n'avons hélas pas mesuré le Kuga 1.6 Ecoboost de 150 ch. Mais vous avez raison, une différence de presque 2 litres aux 100 km est à prévoir, notamment en ville. Faut-il balayer pour autant la proposition ? Évidemment non. Si vous parcourez moins de 15 000 km par an et que vous parvenez à obtenir une bonne remise (pour que la différence à l'achat avec le diesel dépasse 2 000 €), alors il s'agit d'un choix judicieux : moins d'encrassement en ville, un entretien moins onéreux et, surtout, plus d'agrément. En ce qui concerne le malus, il doit être réglé uniquement au moment de l'achat.



Ford Kuga

CHRISTIAN MARTIN



Volvo XC90

ET LES MEILLEURS SUV SONT...

Je change de véhicule tous les deux ans et j'achète exclusivement des 4x4 (BMW X1, X3, X5, Mercedes ML, Audi A6 Allroad, Jeep Grand Cherokee, Lexus hybride). À votre avis, sur le marché actuel, quel est le meilleur 4x4 routier ? Et si possible axé "propre" donc avec l'appui de l'électrique. Dominique, e-mail

Votre dernière remarque permet de concentrer la recherche sur les modèles dits hybrides ou hybrides rechargeables. Ma préférence va au BMW X5 eDrive Plug-in (toujours pas commercialisé en France) qui permet de parcourir une trentaine de kilomètres en tout-électrique et de profiter d'un très bon rapport agrément/confort. Dans quelques semaines, les choses vont changer. Il va falloir regarder de près le nouveau Volvo XC90 TwinPower (premier essai de la version diesel p. 48) et, un peu plus tard, le nouvel Audi Q7 Hybride TDI.

Mazda3

ESCROCS DE LA CONSOMMATION

Je possède une Mazda3 2.0 Skyactive. Puis-je me retourner contre le constructeur qui annonce 5,1 l/100 km en mixte alors que je constate 7,6 l/100 km ? Je peux à peine faire 500 km avec un plein sur autoroute à 130 km/h. Comme elle ne figure dans aucun document, pouvez-vous me donner la consommation sur autoroute à 130 km/h ? J.-M. Marchal, e-mail

Non, vous ne pouvez pas vous retourner contre un constructeur qui annonce une consommation, certes en total décalage avec la réalité, mais néanmoins normalisée. D'où l'intérêt des mesures que nous effectuons en conditions réelles. En ce qui concerne votre voiture, nous avons mesuré 6,7 l/100 km sur autoroute à la vitesse moyenne de 110 km/h. Même en roulant à 130 km/h constamment, votre consommation me paraît un peu surévaluée.



YANN LEFEBVRE

À ne pas manquer

Maserati Quattroporte



ET LA QUATTROPORTE ?

Bonjour, je me permets de vous demander pourquoi, quand vous faites des essais comparatifs entre des modèles comme l'Audi A8, la BMW Série 7 ou la Mercedes Classe S, vous ignorez systématiquement la Maserati Quattroporte ? Que vous ayez un fort penchant pour les voitures allemandes, vos lecteurs le savent, mais vous ne devez pas ignorer qu'il existe d'autres marques automobiles.

Claudio Corradino, Brescia, Italie.

C'est votre cœur d'Italien qui parle. Mais vous avez raison. *Mea culpa !* Promis, la prochaine fois, nous ferons vrombir cette belle italienne à l'occasion d'un comparatif concernant les grandes routières.

Peugeot 308



CLÉMENT CHOULOT

308 OU CIVIC ?

Je suis actuellement possesseur d'une Honda Civic 2.2 i-CTDi de 2006 qui présente une fiabilité irréprochable malgré ses 86 000 km. J'envisage de la changer au deuxième semestre 2015 pour une Peugeot 308 GT THP 205 ch. Qu'en est-il de la fiabilité du moteur THP qui, selon la presse spécialisée, ne serait pas exemplaire ?

Marc Grelier, e-mail.

La réputation de Honda, en ce qui concerne la fiabilité, n'est plus à démontrer. Ce n'est pas le cas de celle du moteur Peugeot 1.6 THP de 205 ch, qui vient juste d'être lancé. Cela dit, le bloc est connu et les soucis de mise au point des versions moins puissantes ont depuis longtemps été résolus.

Focus aj

JUSQU'AU 29 MARS, EXPOSITION "DRAPEAU ROUGE" À MULHOUSE
60 ans d'histoire automobile chinoise

Il vous reste encore quelques jours pour découvrir l'exposition consacrée à la Hongqi, limousine d'apparat chinoise destinée aux hauts dignitaires du régime communiste. Visible à la Cité de l'Automobile à Mulhouse, cette présentation replace la voiture dans son contexte historique, économique et social. Insolite !

www.citedelautomobile.com



CULTURESPACES

DU 20 AU 25 AVRIL,
24° TOUR AUTO OPTIC 2000

Plein la vue

En avril, les grandes stars automobiles revêtent leurs tenues sportives pour affronter les routes et les circuits du Tour Auto. De Paris à Biarritz, elles sillonnent la France en passant par Vichy, Clermont-Ferrand, Toulouse et Pau. Le spectacle débute dès le lundi soir sous les verrières du Grand Palais à Paris, où les beaux châssis sont réunis avant d'en découdre sur le bitume.

www.peterauto.peter.fr



JM BIADATTI



PATRICK PAYANY

Pendant quatre jours, les monstres sacrés vont silloner la France. Le spectacle est gratuit.

BIBLIO

Un rugissement célèbre

De nombreux lecteurs se souviennent sans doute de la queue de tigre que les automobilistes accrochaient à leur rétroviseur dans les années 60. C'est l'un des nombreux objets que vous retrouverez dans cet ouvrage qui retrace l'histoire d'Esso à travers les documents et les publicités d'époque.

Riche de 520 photos, ce livre ravira tous les nostalgiques des Trente Glorieuses. *Esso : mettez un tigre dans votre moteur* par Serge Défradat, ed. ETAI, 160 p., 35 €.



LE 25 AVRIL,
FESTIVAL YOUNGTIMERS
À MONTLÉRY

L'enthousiasme de la jeunesse

Tous les fans d'automobiles des années 70 aux années 90 sont appelés à converger vers le circuit de Linas-Montlhéry le samedi 25 avril pour un grand rassemblement de youngtimers. Exposition statique au centre de l'anneau et démonstrations dynamiques sur l'ovale de béton promettent un beau spectacle aux visiteurs.

Le prix de l'entrée est fixé à 10 €.

www.utac.com, rubrique calendrier

Par Pierre Lefebvre



LÉON HARGRAVES

Préférez l'occasion plutôt que le neuf

L'occasion
HYUNDAI i30

La nouveauté
HYUNDAI i20

Plus polyvalente que sa devancière, avec notamment un gabarit en hausse et des prestations en net progrès, la Hyundai i20 n'a désormais plus peur de s'aventurer hors des villes. Du coup, pour ceux qui n'ont pas besoin d'énormément de place, elle suffit largement. Reste que jeter un coup d'œil aux petites annonces de sa grande sœur i30 (récemment restylée) permettra sans doute de faire encore une meilleure affaire. Plus confortable, plus spacieuse aussi – même si, côté coffre, la différence n'est pas énorme –, la compacte coréenne peut surtout disposer, comme le modèle 2013 que nous avons sélectionné, de moteurs plus alertes sur les grands axes et pas plus gourmands. Il faut aussi noter que choisir une i30 d'occasion, ce n'est pas forcément prendre un risque. En effet, depuis longtemps, les modèles du constructeur coréen sont proposés avec une garantie accessible de 5 ans, kilométrage illimité. Acquérir une voiture d'occasion et en même temps s'offrir la même tranquillité qu'une neuve : le rêve !



EN RÉSUMÉ

Prix (à partir de)	CONDUITE / DIMENS. / TECHNIQUE / BUDGET
Bonus/malus	
Conso. moyenne	
Puissance maxi	128 ch à 4000 tr/mn
Couple maxi	260 à 1900 tr/mn
Type moteur	4 cyl. en ligne, turbo
L/l/h/empattement	4,30 / 1,78 / 1,47 / 2,65 m
Coffre	378 dm ³
1 000 m d. a.	32,9 s
0 à 130 km/h en 5 ^e	13,1 s

L'occasion	La nouveauté
i30 1.6 CRDi 128 ch*	i20 1.4 CRDi 90 ch
17 890 €	Pack Premium Creative
–	20 300 €
6,1 l/100 km	0 €
	6 l/100 km
128 ch à 4000 tr/mn	90 ch à 4000 tr/mn
260 à 1900 tr/mn	240 à 1 500 tr/mn
4 cyl. en ligne, turbo	4 cyl. en ligne, turbo
4,30 / 1,78 / 1,47 / 2,65 m	4,04 / 1,73 / 1,47 / 2,57 m
378 dm ³	326 dm ³
32,9 s	35,2 s
13,1 s	15,8 s

*Année 2012, 46 000 km.

IN

Clôture électrique



Le chargeur de l'Audi A3 e-tron coûte plus de 1000 €. Alors, pour éviter qu'il ne soit dérobé lors d'un stationnement sur une borne de recharge publique, il est verrouillé en même temps que la voiture.

OUT

Haut-hisse !



INGO BARENSCHEE

Charger et décharger le coffre de la Mazda2, c'est s'offrir une séance de musculation avec un seuil haut perché et un rebord intérieur de plus de 20 cm !

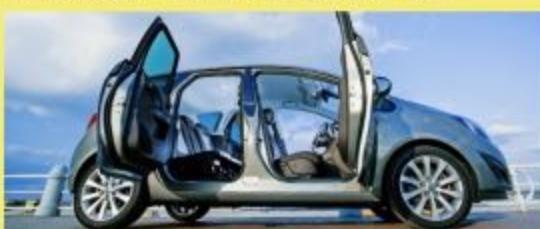
Le top 3 de la quinzaine

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

LES MEILLEURS ACCÈS À BORD

1 Opel Meriva

Avec ses portes arrière à ouverture antagoniste, les passagers accèdent facilement à bord du monospace compact d'Opel. Et c'est aussi très pratique pour installer un enfant dans son siège.



2

Rolls-Royce Phantom

Non seulement les portes arrière de la limousine britannique s'ouvrent à contresens pour faciliter l'accès, mais en plus, la manœuvre est électrique... pour ne faire aucun effort !



Land Rover Range Rover

Il connaît les bonnes manières. Pour que ses passagers grimpent à bord sans devoir faire de l'escalade, la suspension pneumatique du roi des 4x4 s'abaisse pour réduire la hauteur de la "marche".



3

Et pourquoi pas l'essence ?

FORD FOCUS



CHRISTIAN MARTIN

	ESSENCE	DIESEL
	1.0 Ecoboost 125 ch	1.5 TDCi 120 ch
Prix (à partir de)	21 600 €	23 600 €
Conso. moyenne	8,5 l/100 km	5,8 l/100 km
Bonus / malus	0 €	0 €
Puissance maxi	125 ch à 6000 tr/mn	120 ch à 3600 tr/mn
Couple maxi	170 à 1 500 tr/mn	270 à 1 750 tr/mn
Type moteur	3 cyl. en ligne, turbo	4 cyl. en ligne, turbo
CONDUITE / TECHNIQUE / BUDGET		
1000 m d. a.	10,9 s	10,5 s
90/130 km/h en 5e	14 s	10,8 s

Cela fait quelque temps déjà que de nombreux clients de Focus la choisissent en version essence. Logique, Ford a lancé son pétillant 1.0 Ecoboost il y a quelques années déjà et le ratio performances/consommations de ce moteur, petit par la taille mais grand par l'agrément, en a convaincu plus d'un de le préférer au diesel. Mais qu'en est-il face au tout nouveau et très réussi 1.5 TDCi ?

VERDICT

Entre la consommation annoncée par Ford (5 l/100 km) et celle relevée lors de nos mesures, l'Ecoboost Ford ne tient pas toutes ses promesses. Toutefois, même si le nouveau diesel TDCi s'avère plus souple en ville et, surtout, nettement plus sobre, il coûte aussi 2000 € de plus à l'achat. De fait, choisir sa Focus en essence demeure un choix judicieux, à condition de ne pas rouler 25 000 km par an.

ÇA VIENT DE SORTIR

J'apprends à conduire... ou presque !

Moniteur d'auto-école, Romain Barrier a décidé de lancer une application pour aider ceux qui vont passer le permis – et ceux qui l'ont déjà – à se rafraîchir la mémoire. Didactique et ludique avec des schémas et des vidéos, cette application ne permet pas de réviser le code mais plutôt de s'entraîner, sans conduire pour de vrai, à l'examen de la conduite, tant sur le plan technique que pratique.

Notre avis ★★★★☆

Schémas dont beaucoup sont animés, jeu de questions-réponses, cette application payante est complète et les informations communiquées sont bien documentées. Toutefois, il est dommage que les vidéos ne soient pas accompagnées d'une bandason et que le prix soit un peu trop élevé. Mais à coup sûr, ce pense-bête électronique permettra aux futurs candidats de s'exercer et aux titulaires du permis de corriger de mauvaises habitudes prises au volant.

PRIX	4,99 €
DISPONIBILITÉ	Android, iOS
LANGUE	français
MISE À JOUR	automatique

Quelle VW Passat choisir ?

Par Pascal Richard Photos Yann Lefebvre

Vous recherchez une familiale et vous aimeriez mieux faire connaissance avec la nouvelle Passat ? Ce configurateur est fait pour vous !

a Passat fait partie de notre paysage automobile depuis 1973 ! Au fil des années, elle s'est construit une réputation en béton, qu'elle doit en grande partie au sérieux de sa fabrication et à son esprit de famille particulièrement développé, qui se traduit par une habitabilité généreuse et un coffre qui ne l'est pas moins. Sur ces derniers points, cette 8^e génération apparue en fin d'année dernière, enfonce encore le clou avec des valeurs (34 cm pour l'espace aux jambes à l'arrière et 684 dm³ pour le coffre) qui la placent au sommet de sa catégorie. Ces chiffres pour le moins flatteurs sont obtenus alors que, contrairement à certaines de ses petites camarades, la Passat conserve un gabarit (4,77 m de longueur) et un poids (1 480 kg pour la version TDI 150 ch) contenus. Anecdote ? Sûrement pas car grâce à cela, la Passat revendique un comportement assez dynamique et un appétit modeste.

Pour l'heure, la gamme s'articule autour de six motorisations (quatre diesels, deux essence) et quatre niveaux de finition. Au total, cela nous donne pas moins de vingt-quatre déclinaisons possibles. Reste maintenant à savoir laquelle se montre la plus convaincante.



Le 2.0 TDI 150 ch et la Passat font bon ménage ! Alerte, ce bloc se montre aussi très sobre en toutes circonstances.



LA GAMME

Moteurs/Prix	Trendline	Confortline	Carat	Carat Edition	Bonus/malus écologique
Diesel	1.6 TDI 120 ch	28 290 €	30 760 €	34 970 €	-
	1.6 TDI 120 ch DSG7	-	32 260 €	36 470 €	-
	2.0 TDI 150 ch	-	32 810 €	37 020 €	0 €
	2.0 TDI 150 ch DSG6	-	34 310 €	38 520 €	0 €
	2.0 TDI 150 ch 4Motion	-	34 310 €	38 520 €	0 €
	2.0 TDI 190 ch DSG6	-	-	40 430 €	43 990 €
	2.0 TDI 190 ch 4Motion DSG6	-	-	42 130 €	45 690 €
	2.0 TDI BiTurbo 240 ch	-	-	-	malus, 150 €
Essence	1.4 TSI 125 ch	25 350 €	-	-	0 €
	1.4 TSI 150 ch ACT	-	30 020 €	34 230 €	0 €
	1.4 TSI 150 ch ACT DSG7	-	31 520 €	35 730 €	0 €

NB : pour les versions breaks, ajoutez entre 1 250 et 1 570 € suivant les versions



LES MOTEURS

DIESEL

1.6 TDI 120 ch

En prenant garde à sa ligne, la Passat est capable de se satisfaire de motorisations aussi sages que ce 1 600 cm³ diesel de 120 ch. Toutefois, avec cette version, il ne faut tout de même pas s'attendre à des miracles en matière d'agrément de conduite.

2.0 TDI 150 ch

Ce bloc, qui fait déjà les beaux jours de nombreux modèles du groupe, est ici parfaitement à sa place. Grâce à lui, la Passat propose d'excellentes prestations. Ainsi, ses chronos sont très corrects et la consommation sait rester sage. L'agrément de conduite est au rendez-vous.

2.0 TDI 190 ch

Cette nouvelle variante du 2.0 TDI est très réussie. Puissance, souplesse, il ne manque que la modestie des tarifs.

2.0 BiTurbo 240 ch

La Passat aurait-elle des envies d'ascension sociale ? On peut le croire avec l'arrivée dans la gamme de ce gros biturbo diesel qui donne des ailes à la grande Volkswagen. Des ailes et un bel agrément de conduite.

ESSENCE

1.4 TSI 125 ch

Ce bloc taille XXS n'est pas totalement hors de propos ici, même s'il manque un peu d'allonge pour aborder les longs trajets avec toute la famille à bord.

1.4 TSI 150 ch

Encore un petit moteur dans une grosse voiture... et ça marche plutôt bien ! Sans faire de vague mais le bilan est plus qu'honorables, même en reprise. Si vous roulez moins de 10 000 km par an, ce bloc est taillé pour vous.

LES TRANSMISSIONS

MANUELLE

Si l'on met de côté les versions 2.0 TDI 190 ch et BiTurbo 240 ch, toutes les Passat reçoivent de série une boîte de vitesses à 6 rapports. Celle-ci, à la fois douce et précise, s'avère très plaisante à l'usage. L'étagement n'appelle aucune critique.

AUTOMATIQUE

C'est la transmission à double embrayage DSG que l'on retrouve ici. La version 6 vitesses est proposée sur les TDI 150

et 190 ch tandis que le 1.4 TSI, le 1.6 TDI et le BiTurbo 240 ch ont droit à un 7^e rapport. Très plaisantes à l'usage, les DSG6 et DSG7 impliquent un surcoût de 1 500 €.

INTÉGRALE

Proposée sur les versions TDI 150 et 190 ch, de série sur la BiTurbo 240 ch, la transmission 4Motion (facturée 1 500 €) se justifie si vous roulez beaucoup et par tous les temps.

Dimensions (Longueur / largeur / hauteur / empattement) : 4,77 / 1,83 / 1,46 / 2,79 m

MOTEURS DIESEL	1.6 TDI 120 ch*	2.0 TDI 150 ch	2.0 TDI 190 ch*	2.0 TDI BiTurbo 240 ch
Puissance maxi (ch à tr/mn)	120 à 3 600	150 à 3 500	190 à 3 500	240 à 4 000
Couple maxi (Nm à tr/mn)	250 à 1 750	340 à 1 750	400 à 1 750	500 à 1 750
Performances				
Vitesse maxi (km/h)	206	218	235	240
Accélération 0-100 km/h (s)	10,8	9	5,8	6,9
Reprise 90-130 en 4 ^e (s)	NC	8	NC	6,4
Budget				
Consommation moyenne (l/100 km)	4,1	5,8	4,6	7,7
MOTEURS ESSENCE	1.4 TSI 125 ch*	1.4 TSI ACT 150 ch		
Puissance maxi (ch à tr/mn)	125 à 5 000	150 à 5 000		
Couple maxi (Nm à tr/mn)	200 à 1 400	250 à 1 500		
Performances				
Vitesse maxi (km/h)	206	209		
Accélération 0-100 km/h (s)	9,9	9,5		
Reprise 90-130 en 4 ^e (s)	NC	9,2		
Budget				
Consommation moyenne (l/100 km)	5,5	7		

*Données constructeur



LES FINITIONS

Trendline

Cette finition permet à la Passat de s'afficher à un prix presque attractif. Pour atteindre cet objectif, Volkswagen a rogné un peu sur l'équipement mais sans excès. En revanche, question moteurs, l'offre est bien mince avec, au programme, le 1.6 TDI 120 ch et le 1.4 TSI 125 ch, soit les deux blocs les plus modestes de la gamme.

Confortline

À partir de cette finition, la panoplie d'équipements fait un sérieux bond en avant (*voir tableau ci-dessous*). Côté présentation, on note l'arrivée des jantes en alliage, d'un entourage chromé des vitres latérales et de baguettes de protection latérales. À bord, la banquette arrière se dote d'un accoudoir central (ainsi que d'une trappe à skis) et des poches aumônières font leur apparition au dos des sièges avant. Enfin, la planche de bord, les contre-portes et la console centrale re-

çoivent des inserts couleur argent. Cette finition est associée aux moteurs TDI 120 et 150 ch ainsi qu'au 1.4 TSI 150 ch.

Carat

Passer de la variante Confortline à la Carat implique un effort financier de 4210 €. Une somme pour le moins rondelette mais qui s'accompagne d'une belle progression en termes d'équipement de série. Ainsi entrent en lice, entre autres, la caméra de recul, le système de stationnement semi-automatique et la sellerie mixte cuir/Alcantara.

Carat Edition

La plus aboutie des finitions permet à la Passat de venir jouer dans la cour des marques les plus prestigieuses (Audi, BMW, Mercedes). Ici, rien ne manque (sellerie cuir, projecteurs à LED, GPS haut de gamme...) mais la barre des 40 000 € est très largement franchie !

LES ÉQUIPEMENTS

Équipements communs à toutes les versions

6 airbags, aide au démarrage en côte, autoradio avec lecteur de CD-mp3, banquette AR fractionnable, climatisation, détecteur de fatigue, ordinateur de bord, régulateur-limiteur de vitesse, rétroviseurs électriques et dégivrants, sièges avant réglables en hauteur, vitres AV/AR électriques, volant ajustable dans les deux plans.

Équipements/Options	Trendline	Confortline	Carat	Carat Edition
Antibrouillards AV	205 €	série	série	série
Caméra de recul	—	435 €	série	série
Climatisation automatique trizone	435 €	série	série	série
Connexion Bluetooth	975 € ⁽¹⁾	série	série	série
Déclenchement automatique des phares et des essuie-glace	420 €	série	série	série
Front Assist (prévention des collisions)	—	série	série	série
Radar de stationnement AV/AR	635 €	série/série	série/série	série/série
Sellerie mixte cuir/Alcantara	—	—	série	—
Sellerie cuir	—	—	840 €	série
Système de stationnement semi-automatique	—	295 €	série	série

(1) Élément du pack Access, qui comprend également l'ensemble audio avec écran tactile et prise USB, les radars de stationnement AV/AR et les rétroviseurs rabattables électriquement.



La meilleure finition CONFORTLINE

C'est sans la moindre hésitation que nous avons opté pour la finition Confortline. Mieux présentée et, surtout, mieux dotée que la Trendline, elle épargne les écarts tarifaires des Carat et Carat Edition. En outre, sa panoplie d'équipements est suffisamment complète pour snober la longue liste d'options disponibles dont nous retiendrons malgré tout le système de stationnement semi-automatique (295 €) qui vous évitera bien des sueurs froides si vous circulez et stationnez souvent en ville.



Sur la finition Confortline, le système de navigation implique un supplément raisonnable de 370 €.

LES PRINCIPALES OPTIONS

Pack Drive Assist I (840 €)

Ce pack comprend le régulateur de vitesse avec contrôle de la distance (ACC) qui permet, grâce à un radar, de conserver une distance constante (et préréglable par le conducteur) avec le véhicule qui vous précède. Pour cela, il agit à la fois sur l'accélérateur et le freinage. Ce système opère entre 30 et 160 km/h avec une boîte manuelle et de 0 à 160 km/h avec la boîte DSG. On trouve aussi, au sein de ce pack, le GPS et un ordinateur de bord Premium avec écran haute résolution. Sachant que l'ACC seul est facturé 710 €, on se dit que ce pack, réservé à la finition Confortline, n'est vraiment pas une mauvaise affaire !

Conseillé par L'Auto-Journal

Familiale accomplie, la Passat offre une très belle habitabilité, à l'avant comme à l'arrière. Le coffre (684 dm³) est immense.





En ce qui concerne la qualité de finition, la Passat n'a rien à se reprocher, on regrettera simplement son manque de fantaisie.



En finition Carat, la présentation est plus chaleureuse. À noter que l'ensemble multimédia est parfaitement lisible.



Pack Drive Assist II (1 180 €)

Ici, on trouve plusieurs systèmes d'aide à la conduite tels que le Dynamic Lane Assist qui corrige (à partir de 65 km/h) les dépassements involontaires de lignes blanches ou pointillées. Ce pack inclut également le Blind Spot Detection qui détecte un véhicule situé dans l'angle mort. On trouve aussi le Light Assist (passage automatique des feux de croisement aux feux de route, et inversement) et le Sign Assist (reconnaissance des panneaux). Ce pack, qui sera surtout utile aux gros rouleurs, peut être associé aux finitions Confortline et Carat.

Conseillé par L'Auto-Journal

Pack Drive Assist II premium (1 335 €)

Aux éléments déjà présents sur le pack Drive Assist, ce pack ajoute le Traffic Jam Assist qui autorise une conduite "autonome" (jusqu'à 60 km/h) dans les embouteillages (gestion du contrôle de la distance, freinage, maintien dans la voie de circulation) et l'Emergency Assist (déttection du manque de réaction du conducteur qui déclenche des alertes graduées jusqu'à l'arrêt complet du véhicule). Ce pack est disponible avec les exécutions Carat et Carat Edition.

Conseillé par L'Auto-Journal

Pack Voyage (de 980 à 1 175 €)

Facturé 1 175 € sur les berlines et 980 € sur les breaks (SW), ce pack comprend le toit ouvrant électrique, une prise de courant 230 V/150 W située derrière l'accoudoir central avant, des stores manuels pour les vitres latérales arrière et, sur la berline, un store électrique pour la lunette arrière. Sachant que le toit ouvrant seul est facturé 1 300 €...

Conseillé par L'Auto-Journal

LES TEINTES

Métallisées et nacrées (620 €)



Reflet d'Argent



Chêne Noir



Gris Indium



Noir Intense



Bleu Harvard



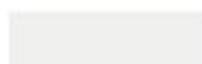
Bleu Nuit



Gris Tungstène



Rouge Crimson (980 €)



Blanc Oryx (1 210 €)

Unies



Gris Urano (280 €)



Blanc Pur (gratuite)

LES JANTES



Jantes alliage de série sur Confortline.



Jantes alliage de série sur Carat.



Jantes alliage en option (650 €).



Jantes alliage en option (800 €).



Jantes alliage, option gratuite sur Carat.



Jantes alliage en option (1 200 €).

NOTRE CHOIX

2.0 TDI 150 ch CONFORTLINE

(32810 € HORS OPTIONS)
Bonus/malus écologique : 0 €

Sans faire de vague, cette 8^e génération de Passat vient s'installer en tête de la catégorie des berlines familiales. Sérieuse dans sa présentation, plaisante à conduire, la Passat 2.0 TDI 150 ch est également très convaincante en matière de confort et d'habitabilité. Au final, on n'est donc pas très loin du sans-faute...

Retrouvez les essais dans L'AJ n°s 924 (berline) et 927 (break)

Après un début de carrière chaotique en termes de fiabilité, le Peugeot 3008 est devenu une valeur sûre. Très agréable à conduire, il affiche également une bonne finition et une excellente polyvalence d'utilisation.

LES INFOS CLÉS

Essence : à partir de 9 400 €

Diesel : à partir de 8 000 €

Version : actuelle

Commercialisation : depuis avril 2009

Restylage : 2013

Carrosserie : SUV

Modèles en circulation : 240 912

Le restylage du 3008 en 2013 concerne surtout la face avant qui affiche un style plus moderne.

**RAPPELS****SIÈGES (avril 2014)**

Risque d'usure par frottement du faisceau électrique du siège conducteur pouvant engendrer un échauffement. Cela impose de renforcer la protection et la fixation du faisceau électrique sur le siège conducteur.

ALIMENTATION EN CARBURANT (avril 2011)

Sur les 3008 2.0 HDi produits jusqu'en octobre 2010, le tuyau de retour de carburant situé dans le compartiment moteur peut frotter et s'user, risquant de provoquer une fuite de carburant.

ELECTRONIQUE (octobre 2010)

Mise à jour du logiciel du BSI (boîtier de servitude intelligent) sur les 3008 produits de fin septembre 2008 à mi-juillet 2010 pour optimiser le traitement de certaines informations comme les indications de maintenance, d'éclairage, etc.

ESSUIE-GLACES (octobre 2009)

Dysfonctionnement des essuie-glaces avant : le moteur est à remplacer.

Peugeot 3008

1 Moteur essence Allumage du voyant moteur sur le bloc VTi en raison d'un défaut de catalyseur. Sur le 1.6 THP, décalage de la chaîne de distribution jusqu'à fin 2010, à cause d'un tendeur non conforme. Et, jusqu'en 2011, une perte de puissance peut être due à une culasse endommagée qui doit être remplacée ou à la pompe haute pression défectueuse.

2 Moteur diesel Fuite de liquide de refroidissement par l'échangeur thermique sur le moteur 1.6 HDi. Claquements importants des injecteurs nécessitant de reprogrammer le calculateur. Reprogrammation également du moteur 2.0 HDi pour éradiquer les pertes de puissance et/ou les à-coups de fonctionnement. Turbo fragile pouvant entraîner une diminution de puissance.

3 Embrayage

Commande de boîte parfois dure ou accrocheuse. Le mécanisme d'embrayage doit être remplacé.

4 Boîte de vitesses

La 2^e ne tient pas et "saute" : la commande doit être remplacée.

5 Frein

Bruit de freinage et vibrations dans le volant dus à des disques voilés.

6 Suspensions

Bruits dans le train arrière sur les HYbrid4 à cause d'un défaut du réducteur de couple du moteur électrique. Claquement dans le train avant dû à des supports moteur. Leur graissage résout ce souci.

7 Électronique

Des cas de dysfonctionnement des radars de recul, qui annoncent un

■ Défaut mineur / ■ Défaut sérieux / ■ Défaut grave



CLÉMENT CHOULOT

obstacle à tort. Il faut les remplacer et parfois le calculateur doit être changé. Problème d'affichage tête haute et quelquefois de l'écran ne se déploie pas.

8 Climatisation

Pannes survenant dans le circuit de climatisation principalement dues à un condenseur défectueux.

NOTRE CHOIX

1.6 e-HDi 112 ch

de 2013

(1^{er} prix prospecté : 11 990 €)
(103 620 km)

Spacieux, confortable et disposant d'excellentes qualités dynamiques, le Peugeot 3008 est taillé pour la route et la vie de famille.

Le 1.6 e-HDi de 112 ch est un moteur volontaire, docile et sobre. Équipé d'un stop/start très discret, il est également agréable à utiliser en ville.



LA TECHNIQUE

Moteur / Transmission

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

Dimensions / Poids

L/1/h / empattement	4,37 / 1,84 / 1,64 / 2,62 m
Poids / tractable freiné	1 421 kg / 1 300 kg

Châssis

Direction	à crémaillère, assistée
Diamètre de braquage	11,4 m
Suspensions AV/AR	pseudo McPherson / essieu semi-rigide
Freins AV / AR	disques ventilés / disques
Pneumatiques	225/50 R 17
Roue de secours	normale

LA CONDUITE

Performances

1 000 m départ arrêté	34,6 s
90-130 km/h en 4 ^e / 5 ^e / 6 ^e	12,2 / 13,8 / 16,6 s
Vitesse maxi	175 km/h
Freinage à 90 / 130 km/h	35 / 73 m

LA VIE À BORD

Habitabilité / Coffre

Longueur aux jambes AR	22 cm
Largeur aux coudes AV / AR	149 / 149 cm
Volume de coffre	503 dm ³

LE BUDGET

Assurance* : 850 € Carte grise** : 199,80 €

Consommations

Moyenne	6,9 l/100 km
Ville / Route / Autoroute	6,9 / 6,3 / 6,4 l/100 km

Coût de l'entretien (tarifs en euros)

Amortisseurs AV	320	Kit de distribution	300
Amortisseurs AR	280	Embrayage	400
Disques AV	160	Catalyseur	300
Disques AR	300	Pneus (1 paire)	260
Plaquettes AV	125	Feu AV	500
Plaquettes AR	90	Feu AR	200
Filtre à air	30	Bouclier AV	500
Filtre à huile	19	Bouclier AR	400

■ bon / ■ moyen / ■ mauvais dans sa catégorie

*Retrouvez la cote détaillée en p. 119.

* Base de calcul : automobiliste parisien

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

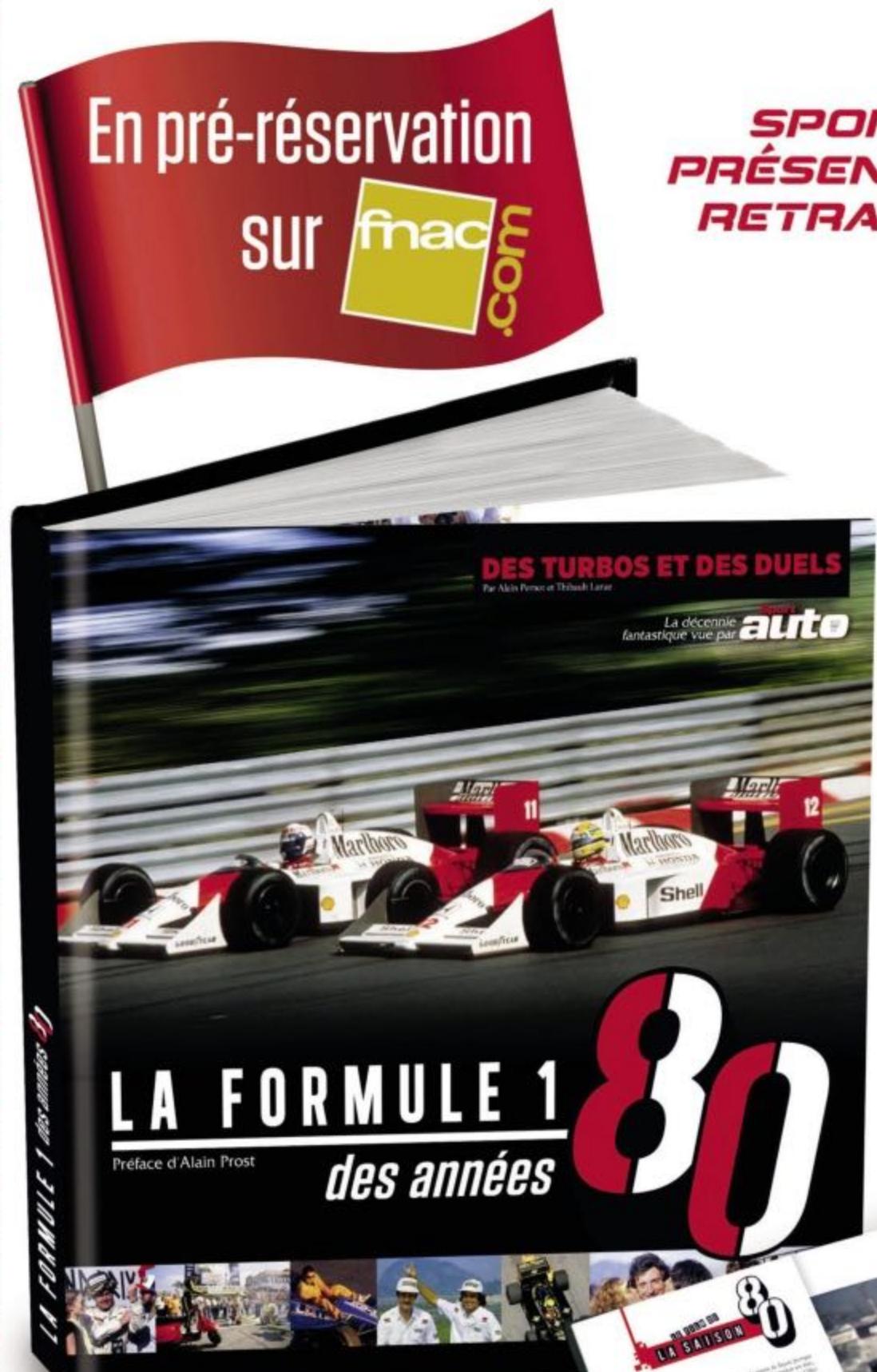
** Base de calcul : moyenne nationale de 33,30 € par cheval.

LA FORMULE 1 *des années 80*

En pré-réservation

sur **fnac.com**

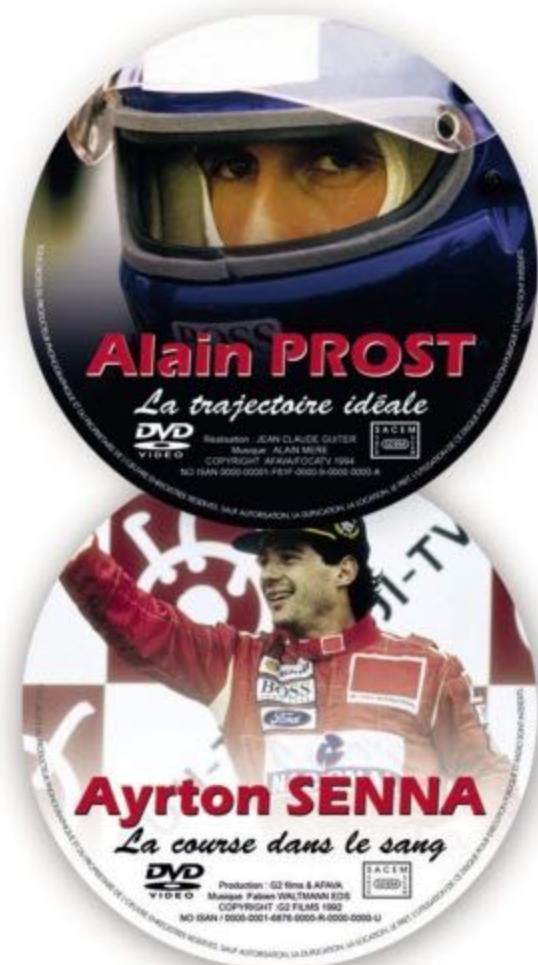
SPORT AUTO ET LA FNAC VOUS PRÉSENTENT UNE ÉDITION ORIGINALE RETRAÇANT LA F1 DES ANNÉES 80.



144 pages

280 photos d'archive

2 documentaires inédits en **DVD**



En exclusivité, Alain Prost, quadruple champion du monde et vainqueur de 51 Grands Prix, préface ce livre.



LE PRINTEMPS DU CINÉMA

Réalisation et stylisme Thibault Cocardon Photos Yann Lefebvre



LIGNE ROUGE 7000

- 1| Chemise en coton Luz, NEW MAN, 109 € (www.newman.fr). 2| Tee-shirt marinière, CELIO, 19,99 € (01 49 48 13 00 ou www.celio.com). 3| Chaussettes, PANTONE COLORWEAR, 15 € (www.pantonecolorwear.com). 4| Sneakers en velours modèle Saint Remy, BEXLEY, une paire 79 €, la 2^e au choix 59 € (04 78 38 59 54 ou www.bexley.fr). 5| Mocassins modèle Keywest, FINSBURY, 139 € (www.finsbury-shoes.com). 6| Ceinture en cuir, LEE, 55 € (01 48 17 62 20). 7| Jean modèle Kris, KAPORAL, 99 € (www.kaporal-jeans.com). 8| Lunettes de soleil écaillée, SEE CONCEPT, 35 € (www.see-concept.com). 9| Chemise, TED BAKER, 125 € (www.tedbaker.com). 10| Bomber référence Mike, REDSKINS, 99 € (01 41 11 26 26). 11| Polo en piqué de coton, MARCIANO, 95 € (www.guess.com). 12| Lunettes de soleil en acétate modèle PRLSI14020, RALPH LAUREN, 140 € (www.ralphlauren.fr). 13| Casquette, MCS, 30 € (08 00 94 00 62 ou www.mcsapparel.com/fr/). 14| Pull, PEPE JEANS, 85 € (www.pepejeans.com). 15| Chaussures modèle Monochrome, PALLADIUM, 79,95 € (www.pldmshoes.com). 16| Sac New Way référence Brook E, transformable : sac à dos/porter main/bandoulière/se glisse sur une valise, HEDGREN, 139 € (01 42 36 94 01 ou www.hedgren.com). 17| Bermuda, DESIGUAL, 84 € (www.desigual.com). 18| Ceinture en cuir, LEVIS, 49 € (www.levi.com). 19| Bermuda modèle Canobie lake pattern, TIMBERLAND, 79 € (01 55 62 55 00 ou www.timberland.fr).

Remerciements :
Boutique CINE-IMAGES,
pour le prêt des affiches
de cinéma, 68, rue de
Babylone, 75007 PARIS.
Tél. : 01 47 05 60 25 ou
www.cine-images.com

Dossier Spécial mode



MAD MAX

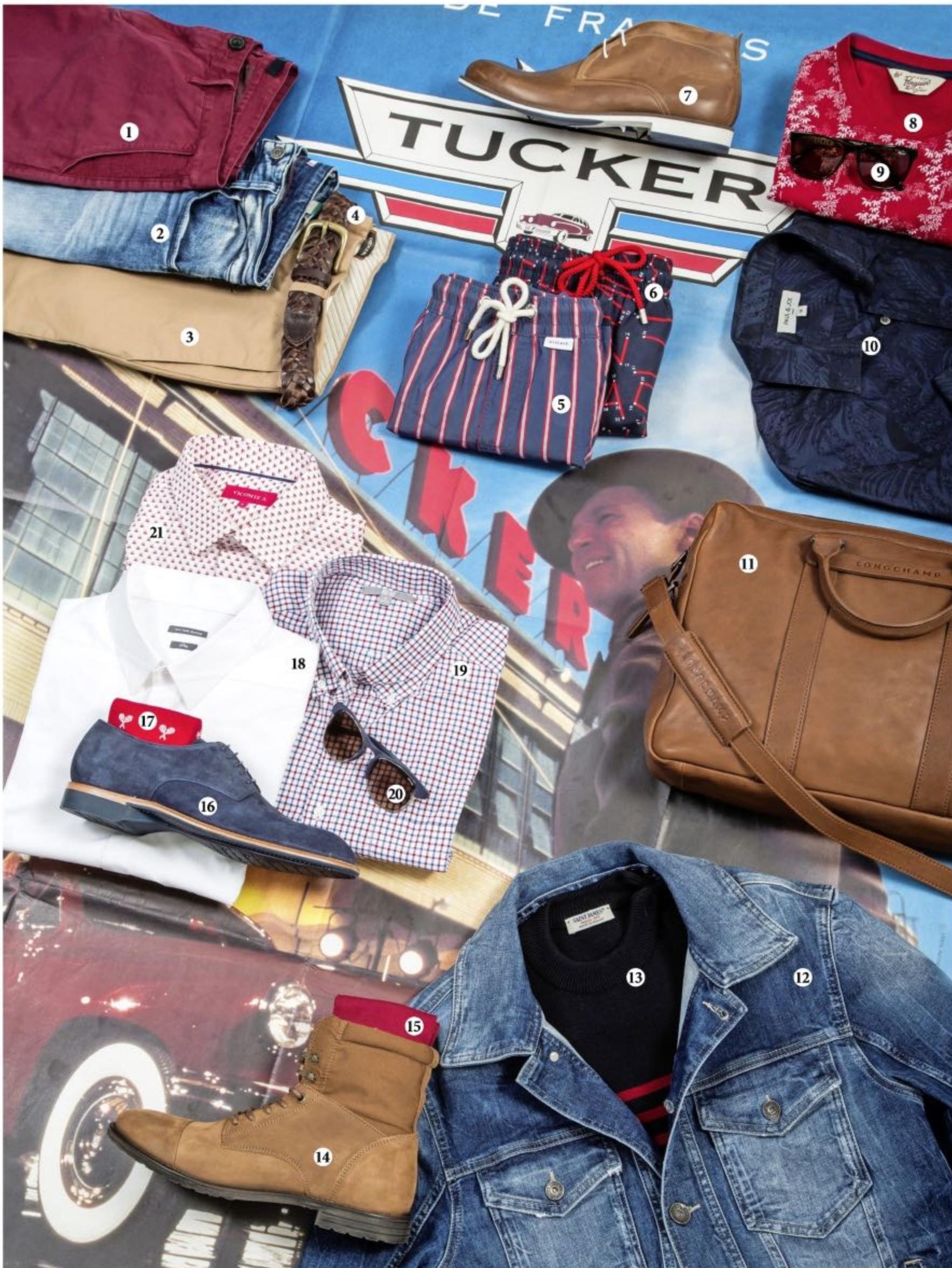
- 1| Sac d'ordinateur modèle Matt, **LACOSTE**, 165 € (01 44 82 69 02 ou www.lacoste.com/fr). 2| Lunettes de soleil modèle Fierce Shiny Blake Rose, **BOLLE**, 119 € (01 41 44 94 80).
3| Sneakers modèle CYPRESS, **FAGUO**, 65 € (01 84 17 14 61 ou www.faguo-store.com/fr/fr). 4| Chaussettes, **PANTONE COLORWEAR**, 15 € (www.pantonecolorwear.com). 5| Tee-shirt blanc imprimé, **CERRUTI 1881**, 140 € (01 53 30 18 62). 6| Tee-shirt, **AMERICAN VINTAGE**, 40 € (04 98 07 00 20 ou www.americanvintage-store.com/fr/). 7| Baskets U420, **NEW BALANCE**, 85 € (08 20 20 87 25). 8| Chaussettes, **BLEU FORET**, 7,80 € (www.bleuforet.fr). 9| Tee-shirt « Ford mustang », **MCS**, 40 € (08 00 94 00 62 ou www.mcsapparel.com/fr/). 10| Jean, **LEE**, 92 € (01 48 17 62 20). 11| Ceinture en cuir, **STRELLSON**, 69 € (www.strellson.com). 12| Sac à dos, **EASTPAK**, 82 € (00 377 92 05 35 85). 13| Polo, **US POLO ASSN**, 97 € (www.uspoloassn.it). 14| Sweat, **JULES**, 29,99 € (www.jules.com). 15| Lunettes de soleil en titane modèle RBSI14124, **RAYBAN**, 162 € (www.ray-ban.com). 16| Coupe-vent à capuche en nylon référence 1866-1NA-131, **COLMAR**, 185 € (www.colmar.it)



GRAND PRIX

- 1| Tee-shirt Sand, **NAPAPIJRI**, 89 € (www.napapijri.com). 2| Tee-shirt, **MISTER MARCEL**, 40 € (04 66 53 30 49). 3| Sac porte-ordinateur modèle Le Mans classic, **JACK RUSSELL**, 325 € (www.jrmalletier.com). 4| Chaussures modèle Glasgow, **PIKOLINOS**, 120 € (www.pikolinos.com). 5| Chaussettes, **ROYALTIES**, 18 € (www.royalties-paris.com). 6|7 Gilet avec coudières 100 % laine Mérinos, 145 € + Chemise, 109 €, **DANIEL HECHTER**, (01 47 63 11 40 ou www.daniel-hechter.com). 8| Cravate 100 % soie, **HACKETT**, 110 € (01 40 20 03 75 ou www.hackett.com/fr). 9| Chemise modèle Wedges, **GAAASTRA**, 89,95 € (01 42 86 65 00). 10| Veste bleu nuit cirée, en collaboration avec White Mountaineering, **BARBOUR**, 599 € (05 56 11 35 60). 11| Pull, **SERGE BLANCO**, 95 € (www.sergeblanco.com). 12| Lunettes de soleil, **ALAIN AFFLELOU**, 39 € (01 49 37 73 77). 13| Chemise, **OXBOW**, 60 € (www.oxbow.com). 14| Chapeau de paille, **TED BAKER**, 50 € (www.tedbaker.com). 15| Mocassin modèle Kedge Tie, **SEBAGO**, 155 € (www.sebago.com/FR/fr). 16| Pantalon à rayures, **HACKETT**, 155 € (01 40 20 03 75 ou www.hackett.com/fr). 17| Ceinture gris tressée, **TOMMY HILFIGER**, 49,90 € (01 45 61 54 55). 18| Lunettes de soleil modèle Enzo, **SERENGETI**, 229,99 € (www.serengeti-eyewear.fr). 19| Pantalon modèle Esat stretch dunn, **MC GREGOR**, 99,95 € (01 42 86 65 00). 20| Ceinture à cordage en cuir, **HACKETT**, 65 € (01 40 20 03 75 ou www.hackett.com/fr). 21| Derby modèle Newquay, **CROCKETT & JONES**, 380 € (01 45 44 19 30 ou www.crockettandjones.fr). 22| Chaussettes, **BLEU FORET**, 7,80 € (www.bleuforet.fr).

Dossier Spécial mode



TUCKER

- 1| Chino bordeaux, IKKS MEN, 135 € (02 41 75 21 21). 2| Jean slim vintage modèle 702 Power WSS77, JAPAN RAGS, 99,90 € (04 91 42 02 02 ou <http://boutique-letempsdescerises.com>).
3| Chino modèle Alpha Khaki, DOCKERS, 100 € (www.dockers.eu). 4| Ceinture en cuir, TIMBERLAND, 49 € (01 55 62 55 00 ou www.timberland.fr). 5| Short de bain modèle Bellevue, ATALAYE, 140 € (06 21 15 23 98 ou www.atalaye.com). 6| Short de bain, VILEBREQUIN, 170 € (01 58 18 67 55 ou <http://fr.vilebrequin.com>). 7| Chaussures modèle Tirpo, SAN MARINA, 100 € (www.sanmarina.fr). 8| Tee-shirt "All over bamboo", ORIGINAL PENGUIN, 45 € (09 66 82 85 81). 9| Lunettes de soleil, CHOPARD, 389 € (www.derigovision.com). 10| Chemise, PAUL & JOE, 190 € (01 42 22 47 01). 11| Porte-documents, LONGCHAMP, 720 € (01 55 90 59 69 ou <http://fr.longchamp.com>). 12| Veste en jean Mistral, FREEMAN T. PORTER, 139 € (www.freemantporter.com). 13| Pull marin en laine vierge, SAINT JAMES, 125 € (02 33 89 15 60). 14| Bottine en cuir, MINELLI, 139 € (0810 007 191).
15| Chaussettes, BLEU FORET, 12 € (www.bleuforet.fr). 16| Chaussures modèle Derby LOW, BOWEN, 295 € (01 47 20 45 90). 17| Chaussettes, ROYALTIES, 18 € (www.royalties-paris.com). 18| Chemise, IKKS MEN PURE EDITION, 90 € (02 41 75 21 21). 19| Chemise à carreaux, UNIQLO, 29,90 € (www.uniqlo.fr).
20| Lunettes de soleil modèle OFFSIDE S1954, POLICE, 159 € (www.derigovision.com). 21| Chemise imprimé crabe, VICOMTE ARTHUR, 95 € (www.vicomte-a.com);



TAXI DRIVER

1| Chemise blanche à motif poissons, CHEVIGNON, 110 € (01 48 13 88 88). 2| Chemise en coton Max, STRELLSON, 100 € (www.strellson.com). 3| Chemise, ALAIN FIGARET, 105 € (www.figaret.com). 4| Chaussures modèle Memphis, LODING, 180 € (contact@loding.fr). 5| Chaussettes, ROYALTIES, 18 € (www.royalties-paris.com). 6| Pull en lin mélangé soie, BOSS, 360 € (01 44 17 16 81). 7| Chemise, SEIDENSTICKER, 89 € (01 53 63 04 25 ou www.seidensticker.fr). 8| Lunettes de vue en acétate, PERSOL, 182 € (www.persol.com). 9| Pantalon vert, LEVIS, 89 € (www.levi.com). 10| Ceinture, DOCKERS, 50 € (www.dockers.eu). 11| Jean délavé, SALSA, 99,90 € (08 00 94 00 62 ou www.salsastore.com). 12| Ceinture en cuir, BOSS, 190 € (01 44 17 16 81). 13| Chaussures, LA HALLE, 85 € (01 44 72 30 01). 14| Chaussettes, HAPPY SOCKS, 10 € (www.happysocks.com). 15| Bomber en jean, BURBERRY BRIT, 625 € (www.burberry.com). 16| Chemise Oxford, UNIQLO, 19,90 € (www.uniqlo.fr). 17| Cravate 100 % soie, HACKETT, 110 € (01 40 20 03 75 ou www.hackett.com/fr). 18| Chemise, EDEN PARK, 135 € (www.eden-park.com). 19| Lunettes de soleil pliables en acétate, PERSOL, 200 € (www.persol.com). 20| Pull bleu marine en coton, TOMMY HILFIGER, 129 € (01 45 61 54 55). 21| Chukka, GEOX, 132 € (www.geox.com). 22| Chaussettes, BLEU FORET, 7,80 € (www.bleuforet.fr). 23| Besace modèle Gentleman (38 x 26 x 7 cm), GERARD HENON, 159 € (01 48 87 77 95). 24| Chapeau Moody Toyo, STETSON, 69 € (www.stetson-europe.com).

LE PRIX DU NEUF aj

ALFA ROMEO			
TYPE	CV	B/M*	PRIX
MITO			
1.4 MPI 70 ch Progression	5	150	14 490
1.4 MPI 78 ch S/S Distinctive	5	0	16 700
0.9 TwinAir 105 ch S/S Distinctive	6	0	18 300
0.9 TwinAir 105 ch S/S 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
GUILIETTA			
1.4 Jet 105 ch S/S Impression	6	900	21 090
1.4 Jet 120 ch S/S Distinctive	7	900	23 800
1.4 MultiAir 170 ch S/S Distinctive	9	150	26 800
1.4 MultiAir 170 ch TCT S/S Distinctive	9	0	28 700
1.4 MultiAir 170 ch S/S Exclusive	9	150	29 550
1.4 MultiAir 170 ch TCT S/S Exclusive	9	0	31 450
1.6 JTDM 105 ch S/S Impression	5	0	24 390
1.6 JTDM 105 ch S/S Distinctive	5	0	26 250
1.6 JTDM 105 ch S/S Exclusive	5	0	29 000
2.0 JTDM 150 ch S/S Distinctive	7	0	28 450
2.0 JTDM 150 ch S/S Exclusive	7	0	31 200
2.0 JTDM 170 ch S/S Distinctive	9	0	30 000
2.0 JTDM 175 ch TCT S/S Distinctive	9	0	32 150
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-Cloud - Paris 16e			
Tel. : 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 S tronic 7 Ambition	4	0	18 840
1.6 TDI 90 ch S tronic 7 Attraction	4	0	20 620
1.6 TDI 105 ch Ambition	5	0	20 380
2.0 TDI 143 ch Ambition	7	0	25 070
Surcoût Ambiente : Attraction + 1 100 €			
Surcoût Ambiente : Ambition + 1 800 €			
Surcoût S line : Ambition + 2 000 €			
Surcoût Ambiente 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 Ambiente	9	0	31 680
Surcoût Ambiente : Attraction + 2 500 €			
Surcoût Ambiente : Ambition + 50 €			
Surcoût S line : Ambiente + 2 450 €			
Surcoût Ambiente Luxe : S line + 2 550 €			
A3 SPORTBACK (5 PORTES)			
Surcoût : A3 3 portes + 900 €			
e-tron 204 ch Ambiente	6	4 000	38 900
e-tron 204 ch Ambiente 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	29 960
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 Ambiente	9	0	33 430
Surcoût Ambiente : Attraction + 2 500 €			
Surcoût Ambiente : Ambition + 50 €			
Surcoût S line : Ambiente + 2 450 €			
Surcoût Ambiente Luxe : S line + 2 550 €			
A3 CABRIOLET			
1.4 TFSI 125 ch Attraction	6	0	31 730
1.4 TFSI COD 150 ch Ambition	7	0	35 230
1.8 TFSI 180 ch Ambition	9	250	37 270
1.6 TDI 110 ch Attraction	5	0	32 280
2.0 TDI 150 ch Attraction	8	0	34 300
2.0 TDI 184 ch Ambiente	9	0	38 680
Surcoût Ambiente : Attraction + 2 500 €			
Surcoût Ambiente : Ambition + 50 €			
NOUVELLE A6 AVANT (BREAK)			
Surcoût : berline + 2 600 €			
4.0 V8 TFSI 560 ch RS6	47	2 000	121 710

TYPE	CV	B/M*	PRIX
A4			
Surcoût S line : Ambiente + 2 450 €			
Surcoût Ambiente Luxe : S line + 2 550 €			
1.8 TFSI 120 ch Attraction	7	1 600	27 870
1.8 TFSI 170 ch Attraction	9	0	30 500
1.8 TFSI 170 ch Quattro Attraction	9	0	33 000
2.0 TFSI 225 ch Attraction	11	500	34 560
2.0 TFSI 225 ch Quattro Attraction	12	2 200	37 060
3.2 TFSI 272 ch S tronic 7 S line	17	4 000	52 940
3.0 TFSI 333 ch S4 Quattro S tronic 7	22	4 000	63 440
2.0 TDI 120 ch Attraction	6	0	30 090
2.0 TDI 136 ch Attraction	7	0	32 120
2.0 TDI 150 ch Attraction	7	0	32 120
2.0 TDI 150 ch Quattro Attraction	7	0	34 620
2.0 TDI 163 ch Attraction	9	0	34 560
2.0 TDI 190 ch Clean Diesel Attraction	10	0	34 910
3.0 TDI 204 ch Ambiente	10	0	39 690
Surcoût Ambiente : Attraction + 2 300 €			
Surcoût S line : Ambiente + 500 €			
Surcoût Ambiente Luxe : Ambiente + 7 200 €			
Surcoût Avus : Ambiente Luxe + 2 700 €			
NOUVELLE A7 SPORTBACK			
2.0 TFSI 252 ch Ambiente S tronic	15	250	56 900
3.0 TFSI 333 ch Cattro Ambiente S tronic	22	3 000	68 600
3.0 TDI 218 ch Ultra Ambiente S tronic	12	0	60 900
3.0 TDI 218 ch Quattro Ambiente S tronic	12	250	63 900
3.0 TDI 272 ch Quattro S tronic 7 Ambiente	16	250	67 500
3.0 TDI 320 ch Quattro Tiptronic Ambiente	21	2 200	71 500
Surcoût S line : Ambiente + 4 100 €			
Surcoût Ambiente Luxe : S line + 2 000 €			
Surcoût Avus : Ambiente Luxe + 6 500 €			
A8			
3.0 TFSI 310 ch Quattro Tiptronic 8	20	3 600	88 830
Hybrid 245 ch	12	500	90 500
4.0 V8 TFSI 435 ch Quattro Tiptronic 8	33	8 000	109 420
4.0 TFSI 420 ch S8 Quattro Tiptronic 8	42	8 000	133 650
3.0 V6 TDI 258 ch Quattro Tiptronic 8	16	1 600	86 310
4.0 V8 TDI 385 ch Quattro Tiptronic 8	27	6 500	104 680
Surcoût châssis long (mousine) : berline + 5 350 €			
Surcoût Avus : A8 + 11 900 € (châssis long) ; + 12 000 € (châssis court)			
Q3			
1.4 TFSI 150 ch Attraction	8	250	29 780
2.0 TFSI 170 ch Quattro Attraction	10	2 200	33 400
2.0 TFSI 170 ch Quattro S tronic 7 Alt.	10	3 000	35 500
2.0 TFSI 211 ch Cattro S tronic 7 S line	13	3 000	43 560
2.5 TFSI 310 ch RS	NC	3 000	61 660
2.0 TDI 140 ch Attraction	8	250	30 740
2.0 TDI 140 ch Quattro Attraction	8	900	32 940
2.0 TDI 177 ch Quattro S tronic 7 Attraction	10	2 200	33 650
Surcoût finition Ambiente : berline + 2 250 €			
Surcoût finition Ambiente : berline + 3 150 €			
Surcoût finition Ambiente Luxe : Ambiente + 4 700 €			
Q5			
2.0 TFSI 180 ch Quattro Ambiente	11	2 200	40 8

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
M550d 381 ch xDrive M Performance	26	0	88 000
Surcoût Lounge Plus : Lounge + 3 350 €			
Surcoût Modem : Lounge Plus + 3 950 € (3 650 € sur 535d et 535d : 3 450 € sur ActiveHybrid) ; 3 850 € sur 520d			
Surcoût Luxe / M Sport : Modem + 1 850 €.			
Surcoût M Sport : Luxe + 800 € (ActiveHybrid)			
Surcoût 520d/528d/530d/520d/525d/530d Luxe : Sport Design + 1 700 €			
Surcoût 535d/535d Luxe : Sport Design + 1 200 €			
Surcoût 520d/528d/530d/520d/525d/530d/535d Exclusive : Luxe + 6 200 €			
Surcoût 535d Exclusive : Sport Design + 6 500 €			
SÉRIE 5 TOURING (BREAK)			
Surcoût : berline (sauf 540i) + 2 500 €; M5 + 2050 €			
SÉRIE 5 GT			
535i xDrive 306 ch Lounge Plus	20	0	6 500 68 500
520d 184 ch Lounge Plus	10	0	250 55 500
530d 258 ch Lounge Plus	15	0	1 600 63 000
530d xDrive 258 ch Lounge Plus	16	0	2 200 65 600
535d xDrive 313 ch Lounge Plus	20	0	2 200 70 500
Surcoût finition Modem : Lounge Plus + 6 800 € (6 450 € 535d xDrive).			
Surcoût finition Luxury : Modem + 1 600 € (1 650 € 535d xDrive).			
Surcoût M Sport : Luxury + 2 500 € (2 450 € sur 535d xDrive).			
SÉRIE 6 COUPE			
640i 320 ch Excellis	21	0	3 000 80 700
640i 320 ch xDrive Excellis	21	0	4 000 84 100
650i 450 ch Excellis	31	0	6 500 95 000
650i xDrive 450 ch Excellis	31	0	8 000 98 400
M6 560 ch DKG7	47	0	8 000 134 100
640d 313 ch Excellis	20	0	900 63 800
640d xDrive 313 ch Excellis	20	0	900 87 200
Surcoût finition Luxe : Excellis + 4 000 €			
Surcoût finition Sport Design : Luxe + 4 700 €			
Surcoût finition Exclusive : Sport Design + 3 700 €			
Surcoût finition Exclusive Individual : Exclusive + 6 700 €			
SÉRIE 6 CABRIOLET			
640i 320 ch Excellis	21	0	3 600 89 850
640i 320 ch xDrive Excellis	21	0	4 000 93 200
650i 450 ch Excellis	31	0	8 000 104 150
650i xDrive 450 ch Excellis	31	0	8 000 107 550
M6 560 ch DKG7	47	0	8 000 141 600
640d 313 ch Excellis	20	0	900 92 950
640d xDrive 313 ch Excellis	20	0	1 600 98 350
Surcoût finition Luxe : Excellis + 4 000 €			
Surcoût finition Sport Design : Luxe + 4 700 €			
Surcoût finition Exclusive : Sport Design + 3 700 €			
Surcoût finition Exclusive Individual : Exclusive + 6 700 €			
SÉRIE 6 GRANCOUPE			
640i 320 ch Excellis	21	0	3 000 82 200
650i 450 ch Excellis	31	0	6 500 96 500
M6 560 ch DKG7	47	0	8 000 138 900
640d 313 ch Excellis	20	0	900 85 300
Surcoût finition Luxe : Excellis + 3 200 €			
Surcoût finition Sport Design : Luxe + 5 500 €			
Surcoût finition Exclusive : Sport Design + 4 100 €			
Surcoût finition Exclusive Individual : Exclusive + 6 700 €			
SÉRIE 7			
740i 320 ch Luxe	21	0	3 600 89 700
740i 320 ch Exclusive	21	0	3 600 99 050
750i 450 ch xDrive Luxe	34	0	6 500 106 400
750i 450 ch xDrive Exclusive	34	0	6 500 115 750
ActiveHybrid 7 354 ch Luxe	21	0	2 200 95 200
ActiveHybrid 7 354 ch Exclusive	21	0	2 200 104 550
760i 544 ch Exclusive	46	0	8 000 148 800
730d 258 ch Luxe	15	0	900 84 800
730d 258 ch Exclusive	15	0	900 94 150
730d xDrive 258 ch Luxe	16	0	2 200 88 200
730d xDrive 258 ch Exclusive	16	0	2 200 97 550
740d 313 ch Luxe	20	0	900 90 700
740d 313 ch Exclusive	20	0	900 100 050
740d xDrive 313 ch Luxe	20	0	2 200 94 100
740d xDrive 313 ch Exclusive	20	0	2 200 103 450
750d xDrive 381 ch Luxe	26	0	2 200 106 400
750d xDrive 381 ch Exclusive	26	0	2 200 115 750
X1			
sDrive 20i 184 ch Lounge	11	0	2 200 34 600
xDrive 20i 184 ch Lounge	11	0	3 000 36 850
xDrive 28i 245 ch Lounge	15	0	3 000 44 600
sDrive 16d 116 ch Premiere	6	0	30 700
sDrive 18d 143 ch Lounge	8	0	32 700
xDrive 18d 143 ch Premiere	8	0	34 950
sDrive 20d EfficientDynamics 163 ch Lounge	8	0	35 700
sDrive 20d 184 ch Lounge	10	0	35 700
xDrive 20d 184 ch Lounge	10	0	500 37 950
xDrive 25d 218 ch Lounge	12	0	1 600 40 400
Surcoût Lounge : Premiere + 1 900 €			
Surcoût Lounge Plus : Lounge + 4 450 € (sDrive16d, sDrive18d, xDrive18d) + 4 500 €			
Surcoût Sport : Lounge 1 850 € (sDrive20d EfficientDynamics) + 1 950 € (sDrive16d, sDrive18d, xDrive18d) + 2 500 €			
Surcoût xLine : Sport + 1 600 € (sDrive16d, sDrive18d, xDrive18d) + 1 750 €			
Surcoût M Sport : xLine + 2 750 € (sDrive20i, xDrive20i, xDrive28i, xDrive25d) + 2 850 €			
X3			
sDrive 20i 184 ch Lounge	11	0	2 200 40 900
xDrive 28i 245 ch Lounge BVA	17	0	2 200 48 800
xDrive 35i 306 ch Lounge Plus BVA	20	0	6 500 56 700
sDrive 18d 150 ch Lounge	8	0	38 500
xDrive 20d 190 ch Lounge	10	0	250 42 950
xDrive 30d 258 ch Lounge BVA	16	0	2 200 51 750
xDrive 35d 313 ch Lounge Plus BVA	20	0	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	0	2 200 55 850
xDrive 35i 306 ch Lounge Plus BVA	20	0	6 500 59 850
xDrive 20d 190 ch Lounge Plus	10	0	250 49 800
xDrive 20d 190 ch Lounge Plus BVA	10	0	52 160
xDrive 30d 258 ch Lounge Plus BVA	15	0	900 58 800
xDrive 35d 313 ch Lounge Plus BVA	2	0	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	0	6 500 68 300
xDrive 35i 306 ch BVA8 Lounge Plus (7pl.)	20	0	6 500 70 750
xDrive 50i 450 ch BVA8 Lounge Plus	25	0	8 000 84 700
xDrive 50i 450 ch BVA8 Lounge Plus (7pl.)	25	0	8 000 87 150
sDrive 25d 218 ch Lounge	13	0	900 52 950
sDrive 25d 218 ch Lounge (7pl.)	13	0	900 57 700
xDrive 25d 218 ch Lounge	13	0	1 600 55 950
xDrive 25d 218 ch Lounge (7pl.)	13	0	1 600 60 7000
xDrive 30d 258 ch Lounge Plus	16	0	2 200 66 750
xDrive 30d 258 ch Lounge plus (7pl.)	16	0	2 200 69 200
xDrive 40d 313 ch Lounge Plus	20	0	2 200 71 650
xDrive 40d 313 ch Lounge plus (7pl.)	20	0	2 200 74 100
M50d 381 ch M Sport	26	0	2 200 93 700
M50d 381 ch M Sport (7pl.)	26	0	2 200 95 600
Surcoût Lounge Plus : Lounge + 6 400 €			
Surcoût Modem : Lounge Plus + 3 950 € (3 650 € sur 535d et 535d : 3 450 € sur ActiveHybrid) ; 3 850 € sur 520d			
Surcoût Luxe / M Sport : Modem + 1 850 €.			
Surcoût M Sport : Luxe + 800 € (ActiveHybrid)			
Surcoût 520d/528d/530d/520d/525d/530d Luxe : Sport Design + 1 700 €			
Surcoût 535d/535d Luxe : Sport Design + 1 200 €			
Surcoût 520d/528d/530d/520d/525d/530d/535d Exclusive : Luxe + 6 200 €			
Surcoût 535d Exclusive : Sport Design + 6 500 €			
SÉRIE 5 TOURING (BREAK)			
Surcoût : berline (sauf 540i) + 2 500 €; M5 + 2050 €			
SÉRIE 5 GT			
535i xDrive 306 ch Lounge Plus	20	0	6 500 68 500
520d 184 ch Lounge Plus	10	0	250 55 500
530d 258 ch Lounge Plus	15	0	1 600 63 000
530d xDrive 258 ch Lounge Plus	16	0	2 200 65 600
535d xDrive 313 ch Lounge Plus	20	0	2 200 70 500
Surcoût finition Modem : Lounge Plus + 6 800 € (6 450 € 535d xDrive).			
Surcoût finition Luxury : Modem + 1 600 € (1 650 € 535d xDrive).			
Surcoût M Sport : Luxury + 2 500 € (2 450 € sur 535d xDrive).			
SÉRIE 6 COUPE			
640i 320 ch Excellis	21	0	3 000 80 700
640i 320 ch xDrive Excellis			

500C (CABRIOLET)			
1.2 8V 69 ch S/S Pop	4	0	14 960
1.2 8V 69 ch S/S Lounge	4	0	17 050
1.2 8V 69 ch S/S S	4	0	17 350
1.2 8V 69 ch S/S club	4	0	18 850
0.9 8V 85 ch TwinAir S/S Lounge	4	0	18 650
0.9 8V 85 ch TwinAir S/S S	4	0	18 950
0.9 8V 85 ch TwinAir S/S Club	4	0	20 450
0.9 8V 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	19 650
1.3 Multijet 95 ch S/S S	4	0	19 950
1.3 Multijet 95 ch S/S Club	4	0	21 450

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

0.9 TwinAir 85 ch S/S Rock

1.3 Multijet 75 ch S/S Pop

1.3 Multijet 75 ch S/S Rock

PUNTO (3 PORTES)

1.2 69 ch Italia

1.4 77 ch S/S Italia

0.9 TwinAir 105 ch S/S Italia

1.3 Multijet 75 ch Italia

1.3 Multijet 85 ch S/S Italia

PUNTO (5 PORTES)

Surcoût : berline 3 portes + 660 €

FREEMONT

3.6 V6 280 ch Lounge 4x4

2.0 Multijet 140 ch 4x2

2.0 Multijet 140 ch Urban 4x2

2.0 Multijet 140 ch Lounge 4x2

2.0 Multijet 140 ch Cross 4x2

2.0 Multijet 170 ch Urban 4x2

2.0 Multijet 170 ch Lounge 4x2

2.0 Multijet 170 ch Black Code 4x2

2.0 Multijet 170 ch Cross 4x2

Surcoût 4x4 : 4x2 + 3 200 €

FORD

TYPE CV B/M* PRIX

KA

1.2 69 ch Trend S/S

Surcoût Titanium+ : Trend + 1 700 €

Surcoût Metal Ka : Titanium+ 750 €

FIESTA (3 PORTES)

1.25 60 ch Ambiente

1.25 60 ch Trend

1.0 SCI 80 ch Titanium S/S

1.25 82 ch Trend

1.0 SCI 100 ch Trend S/S

1.0 SCI 100 ch Titanium S/S

1.0 SCI 125 ch Titanium/ Sport S/S

1.6 SCI 182 ch ST

1.5 TDCI 75 ch Ambiente

1.5 TDCI 75 ch Trend

1.5 TDCI 75 ch Titanium

1.6 TDCI 95 ch Trend

1.6 TDCI 95 ch Titanium / Sport

1.6 TDCI 95 ch Trend S/S

1.6 TDCI 95 ch Titanium S/S

FEIESTA (5 PORTES)

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

NOUVELLE FOCUS

1.6 Ti-VCT 85 ch Trend

1.0 EcoBoost 100 ch S/S Trend

1.0 EcoBoost 100 ch S/S Titanium

1.0 EcoBoost 125 ch S/S Trend

1.0 EcoBoost 125 ch S/S Titanium

1.6 Ti-VCT 125 ch Titanium PowerShift

1.5 EcoBoost 150 ch S/S Titanium

1.5 EcoBoost 182 ch S/S Titanium

2.0 EcoBoost 250 ch S/S ST

1.6 TDCI 95 ch S/S Trend

1.6 TDCI 95 ch S/S Titanium

1.5 TDCI 105 ch Economic S/S Trend

1.6 TDCI 115 ch S/S Trend

1.6 TDCI 115 ch S/S Titanium

2.0 TDCI 150 ch S/S Titanium

2.0 TDCI 150 ch S/S Titanium PowerShift

2.0 TDCI 185 ch S/S ST

NOUVELLE FOCUS SW (BREAK)

Surcoût : berline 4-5 portes + 600 €

B-MAX			
1.4 90 ch Ambiente	5	250	11 990
1.6 SCTi 10 ch EcoBoost Edition	5	0	19 250
1.6 SCTi 125 ch S/S Trend	6	0	19 550
1.5 TDCi 75 ch Ambiente	4	0	19 550
1.6 TDCi 95 ch Trend	5	0	20 400
Surcoût Trend : Ambiente + 1 550 € (1.4 90 ch) ; + 1 000 € 1.5 TDCi 75 ch			
Surcoût Titanium : Trend + 1 200 €			
Surcoût Titanium X : Titanium + 1 200 €			
ECOSPORT			

C-MAX			
1.0 SCTi 100 ch S/S Trend	6	0	22 700
1.0 SCTi 125 ch S/S Trend	6	0	23 700
1.6 SCTi 150 ch S/S Titanium	8	900	26 850
1.6 SCTi 180 ch S/S Titanium	8	900	27 600
1.6 TDCi DPf 95 ch Trend	5	0	24 500
1.6 TDCi DPf 95 ch Trend S/S	5	0	24 750
1.6 TDCi DPf 115 ch Trend	6	0	25 500
1.6 TDCi DPf 115 ch Trend S/S	6	0	25 750
2.0 TDCi DPf 115 ch PowerShift Trend	7	900	26 800
2.0 TDCi DPf 115 ch Titanium	8	0	28 650
2.0 TDCi DPf 140 ch PowerShift Titanium	8	900	30 150
2.0 TDCi 163 ch DPf Titanium	9	0	29 400
2.0 TDCi 163 ch DPf PowerShift Titanium	9	900	30 900
GRAND C-MAX			

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

NOUVELLE MONDE

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

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

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 Ultimate : Premium + 2 000 €

Surcoût BVA : BVM + 1 200 €

SPORTAGE

1.6 ISG 140 ch 4x2 Style	8	900	22 850
1.7 CRDI 115 ch 4x2 Style	6	100	25 150
2.0 CRDI 136 ch 4x2 Active	8	900	29 250
2.0 CRDI 136 ch 4x4 Active BVA	8	3 000	32 250
2.0 CRDI 136 ch 4x4 Premium	8	2 200	33 950
2.0 CRDI 136 ch 4x4 Premium BVA	8	3 600	34 750
2.0 CRDI 184 ch 4x4 Ultimate BVA	11	4 000	37 550

Surcoût Active : Style + 2 400 €

Surcoût Premium : Active + 2 500 €

Surcoût Ultimate : Premium + 2 000 €

OPTIMA

2.0 90 ch Hybrid	8	0	34 860
1.7 CRDI 136 ch Active	7	0	29 050
1.7 CRDI 136 ch Premium	7	0	33 350
1.7 CRDI 136 ch Premium BVA	7	0	34 850

SORENTO

2.2 CRDI 197 ch Origins 7 pl.	12	2 000	43 640
2.2 CRDI 197 ch Origins 7 pl. BVA	12	3 000	45 140

LAMBORGHINI

TYPE	CV	B/M*	PRIX
Huracan V10 610 ch LP 610-4	NC	8 000	202 722
Aventador V12 700 ch LP 700 Coupé	NC	8 000	314 548

LANCIA

TYPE	CV	B/M*	PRIX
YPSILON 5 PORTES			
1.2 69 ch S/S Silver	4	0	13 100
1.2 69 ch S/S Gold	4	0	15 000
1.2 69 ch S/S Platinum	4	0	16 400
1.2 69 ch S/S Platinum +	4	0	18 100
0.9 TwinAir 85 ch S/S Gold	4	0	16 600
0.9 TwinAir 85 ch S/S Gold DFS	4	0	17 700
0.9 TwinAir 85 ch S/S Platinum	4	0	18 000
0.9 TwinAir 85 ch S/S Platinum DFS	4	0	19 100
0.9 TwinAir 85 ch S/S Platinum +	4	0	19 700
0.9 TwinAir 85 ch S/S Platinum + DFS	4	0	20 800
1.3 Mjet 95 ch S/S Silver	5	0	16 200
1.3 Mjet 95 ch S/S Gold	5	0	18 100
1.3 Mjet 95 ch S/S Platinum	5	0	19 500
1.3 Mjet 95 ch S/S Platinum +	5	0	21 200

DELTA

1.4 T-Jet 120 ch Gold	7	900	24 600
1.6 Multijet 105 ch Silver	6	0	25 500
1.6 Multijet 120 ch Gold	6	0	28 000
1.9 Multijet 190 ch Gold	11	900	28 600

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			
16 233 ch SE BVA	16	8 000	43 500
16 233 ch HSE BVA	16	8 000	44 900
eD4 150 ch E 4x2	9	2 200	28 450
eD4 150 ch S 4x2	9	2 200	32 400
TD4 150 ch S	9	2 200	30 250
TD4 150 ch SE	9	2 200	34 200
TD4 150 ch SE Dynamic	9	2 200	40 400
TD4 150 ch HSE	9	2 200	41 800

EVOQUE

|<
| |

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	27 300
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 COUPE			
Cooper 122 ch	7	0	21 700
Cooper S 184 ch	10	250	26 750
John Cooper Works 211 ch	12	2 200	33 050
Cooper SD 143 ch	7	0	27 350
MINI ROADSTER			
Surcoût : Mini coupé + 1 550 €			
CLUBMAN			
Cooper One 98 ch	6	0	18 450
Cooper 122 ch BM6	6	0	21 600
Cooper S 184 ch	10	250	26 500
John Cooper Works 211 ch	12	2 200	32 750
Cooper D 90 ch BM6	5	0	19 900
Cooper D 112 ch	5	0	23 350
Cooper SD 143 ch	7	0	27 100
PACEMAN			
Cooper 122 ch	7	2 200	24 850
Cooper S 184 ch	10	2 200	29 950
Cooper S 184 ch ALL4	10	3 000	31 650
Cooper D 112 ch	6	0	26 850
Cooper D 112 ch ALL4	6	0	28 550
Cooper SD 143 ch	7	0	30 800
Cooper SD 143 ch ALL4	7	0	32 500
COUNTRYMAN			
One 98 ch	6	250	21 550
Cooper 122 ch	7	250	23 950
Cooper S 184 ch	10	500	29 000
Cooper S 184 ch ALL4	11	2 200	30 700
Cooper John Cooper Works ALL4 218 ch	12	2 200	36 900
One D 90 ch	5	0	23 100
Cooper D 112 ch	6	0	26 850
Cooper D 112 ch ALL4	6	0	27 550
Cooper SD 143 ch	7	0	29 600
Cooper SD 143 ch ALL4	7	0	31 300
MITSUBISHI			
I-MIEV			
Électrique 69 ch	1	6 300	28 900
SPACE STAR			
1.0 MIVEC 71 ch In	4	0	9 690
1.0 MIVEC 71 ch AS&G Invite	4	0	10 990
1.0 MIVEC 71 ch AS&G Selection Invite	4	0	11 640
1.2 MIVEC 80 ch AS&G Intense	4	0	14 100
1.2 MIVEC 80 ch AS&G Selection Intense	4	0	14 750
LANCER EVOLUTION X			
2.0 295 ch	20	8 000	46 500
2.0 295 ch MR TC-SST	21	8 000	54 650
ASX			
1.6 115 ch Inform 4x2	6	0	19 900
1.6 115 ch Intens 4x2	6	0	22 600
1.8 DI-D 115 ch Invite 4x2	6	0	23 300
1.8 DI-D 115 ch Intense 4x2	6	0	25 600
2.2 DI-D 150 ch Instyle BVA 4x4	8	1 600	34 000
Surcoût 4x4 (sur 1.8 DI-D uniquement) : 4x2 + 2 000 €			
OUTLANDER			
2.0 150 ch 2WD Invite	9	1 500	27 600
2.0 203 ch PHEV Intense	NC	4 000	43 900
2.0 203 ch PHEV Instyle	NC	4 000	53 900
2.2 DI-D 150 ch 2WD invite	8	0	29 800
2.2 DI-D 150 ch 4WD Invite	8	0	31 600
2.2 DI-D 150 ch 4WD Intense	8	0	34 600
2.2 DI-D 150 ch 4WD Instyle	8	0	39 550
2.2 DI-D 150 ch 4WD Instyle BVA	8	100	39 990
PAJERO (3 PORTES)			
3.2 DHD 200 ch Invite	13	6 000	37 200
3.2 DHD 200 ch Intense	13	6 000	40 800
3.2 DHD 200 ch Instyle BVA	13	6 000	48 100
PAJERO (5 PORTES)			
Surcoût : 3 portes + 2 900 € (Inform) ; + 3 100 €			
NISSAN			
 SHIFT.			
Trouvez votre Nissan sur www.nissan-avenir.com			
  			
TYPE			
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	14 660
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 DIG-S 98 ch Visia	5	0	13 650	ASTRA GTC	1.4 Twinport 140 ch S/S Edition 4x2	8	250	20 710	ASTRA (5 PORTES)	1.0 VTi 68 ch Active	4	0	14 350
1.2 80 ch Visia	5	0	14 850		1.2 80 ch Acenta	5	0	16 350		1.4 Twinport 140 ch S/S Edition GPL 4x2	8	250	22 660		1.2 VTi 82 ch Active	4	0	15 250
1.2 80 ch Connect Edition	5	0	17 750		1.2 80 ch Tekna	5	0	18 850		Surcoût 4x4 : 4x2 + 1 900 €	7	0	22 700		1.2 VTi 82 ch Allure	4	0	17 300
1.2 80 ch Tekna	5	0	19 750		1.5 dCi 90 ch Visia	5	0	15 950		Surcoût Cosmo : Edition + 1 200 €					1.2 e-VTi 82 ch Active ETG5	4	0	16 150
1.5 dCi 90 ch Acenta	5	0	17 150		1.5 dCi 90 ch Tekna	5	0	18 550		Surcoût Cosmo Pack : Cosmo + 1 950 €					1.6 VTi 120 ch Allure	6	0	18 025
1.5 dCi 90 ch Connect Edition	5	0	19 550		1.6 Turbo 170 ch Sport	9	500	28 450		1.6 THP 200 ch GTi	11	500	25 000		1.6 THP 208 ch GTi 30th S/S	11	0	28 900
1.5 dCi 90 ch Tekna	5	0	19 750		1.6 Turbo 170 ch Sport Pack	9	500	31 050		1.4 HDI 68 ch Active	4	0	16 550		1.4 HDI 68 ch Allure	5	0	19 850
NOUVEAU MINI					1.6 Turbo 280 ch OPC	18	4 000	33 990		208 (5 PORTES)					NOUVELLE 308 (5 PORTES)			
One 102 ch	6	0	17 150		1.6 Turbo 120 ch S/S	6	0	24 100		1.2 VTi 82 ch Access	4	0	18 200		1.2 VTi 82 ch Active	4	0	18 200
Cooper 136 ch	7	0	19 950		1.6 Turbo 120 ch S/S Sport	6	0	26 800		1.2 VTi 82 ch Active	4	0	20 400		1.2 VTi 82 ch Allure	7	0	22 600
Cooper S 192 ch																		

2.0 BlueHDi 180 ch Féline EAT6	9	0	40 400
2.2 HDi 200 ch GT BVA6	12	900	40 700

NOUVELLE 508 SW (BREAK)

Surcoût : berline finition Access/Active + 1 200 €
Surcoût : berline Allure/GT + 1 600 €
Surcoût : berline Féline + 1 900 €

RCZ

1.6 THP 155 ch	9	900	30 500
1.6 THP 155 ch BVA6	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	CV	B/M*	PRIX
CAYMAN			

2.7 275 ch	18	6 500	52 700
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
3.8 400 ch Carrera S	29	8 000	107 123
3.8 400 ch Carrera 4 S	29	8 000	114 278
3.8 400 ch Targa 4 S	25	8 000	126 203
3.8 475 ch GT3	39	8 000	139 568
3.8 520 ch Turbo	42	8 000	164 468
3.8 560 ch Turbo S	47	8 000	197 948

911 (TYPE 991) CABRIOLET

3.4 350 ch Carrera	24	8 000	105 083
3.4 350 ch Carrera 4	24	8 000	112 238
3.8 400 ch Carrera S	29	8 000	119 963
3.8 400 ch Carrera 4 S	29	8 000	127 118
3.8 520 ch Turbo	42	8 000	176 948
3.8 520 ch Turbo S	47	8 000	210 788

PANAMERA

3.6 V6 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 eHybrid 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	82 568
4.2 V8 520 ch Turbo	NC	8 000	131 168
3.6 V6 TDI 262 ch	NC	2 200	68 528
4.2 V8 TDI 385 ch S	NC	4 000	84 888

918

4.6 V8 887 ch Spyder	NC	NC	777 997
----------------------	----	----	---------

RENAULT

Trouvez votre renault sur

www.renaultparis.fr



TYPE	CV	B/M*	PRIX
NOUVELLE TWINGO			

0.9 Sce 70 ch Life	4	0	10 800
0.9 Sce 70 ch Zen	4	0	12 300
0.9 Sce 70 ch Intens	4	0	13 300
0.9 Energy TCe 90 ch Zen	4	0	13 300
0.9 Energy TCe 90 ch Intens	4	0	14 300

ZOE

Z.E. 80 ch Life	1	6 300	21 900
Z.E. 80 ch Zen	1	6 300	23 200
Z.E. 80 ch Intens	1	6 300	23 900

CLIO COLLECTION (3 PORTES)

1.2 16V 75 ch Alizé	5	0	10 290
---------------------	---	---	--------

CLIO COLLECTION (5 PORTES)

1.2 16V 75 ch Alizé	5	0	10 890
---------------------	---	---	--------

CLIO IV (5 PORTES)

1.2 16V 75 ch Life	4	0	13 300

<tbl

2.0D 150 ch Sport (4 p.)	9	2 200	34 950
2.0D 150 ch Sport Club (4 p.)	9	2 200	37 950
2.0D 150 ch Sport (5 p.)	9	2 200	35 950
2.0D 150 ch Sport Club (5 p.)	9	2 200	38 950
OUTBACK			
2.5i 173 ch Confort	10	6 500	35 950
2.5i 173 ch Club	10	6 500	38 950
2.0D 150 ch Confort	9	2 200	35 950
2.0D 150 ch Club	9	2 200	38 950
BRZ COUPE			
2.0i 200 ch	12	3 600	29 950
2.0i 200 ch Club	12	3 600	31 950
Surcoût BVA : BVM + 2 000 €			

SUZUKI			
TYPE	-CV	B/M*	PRIX
CELERIO (5 PORTES)			
1.0 68 ch Avantage	4	0	8 890
1.0 68 ch Privilège	4	0	10 490
1.0 68 ch Pack Auto BVA	4	0	12 690
1.0 VT 68 ch Pack Plus	4	0	12 190
SWIFT (3 PORTES)			
1.3 VT 92 ch Avantage	5	0	11 790
1.3 VT 92 ch Privilège	5	0	12 760
1.3 VT 92 ch Pack	5	0	14 280
1.3 VT 92 ch So'city	5	0	14 960
1.3 DDS 75 ch Privilège	4	0	14 660
1.3 DDS 75 ch Pack	4	0	16 180
1.3 DDS 75 ch So'City	4	0	16 880
Surcoût BVA : BVM + 1 100 €			
SWIFT (5 PORTES)			
Surcoût : 3 portes + 600 €			
JIMNY			
1.3 80 ch JX	6	2 200	13 860
1.3 80 ch JLX	6	2 200	15 510
SX4 S-CROSS			
1.6 WT 120 ch Avantage	6	0	18 990
1.6 WT 120 ch Privilège	6	0	20 590
1.6 WT 120 ch Privilège AllGrip	6	0	22 490
1.6 WT 120 ch Pack	6	0	22 290
1.6 WT 120 ch Pack AllGrip	6	0	24 190
1.6 WT 120 ch Style AllGrip BVA	6	0	26 990
1.6 DDS 120 ch Privilège	6	0	22 590
1.6 DDS 120 ch Privilège AllGrip	6	0	24 490
1.6 DDS 120 ch Pack	6	0	24 290
1.6 DDS 120 ch Pack AllGrip	6	0	26 190
1.6 DDS 120 ch Style	6	0	25 990
1.6 DDS 120 ch Style AllGrip	6	0	27 890
SX4			
2.0 DDS 135 ch GL	7	0	17 940
2.0 DDS 135 ch GLX 4x4	7	250	20 270
GRAND VITARA			
1.9 DDS 129 ch (3 portes)	8	2 200	25 790
1.9 DDS 129 ch (5 portes)	8	2 200	28 290

TOYOTA			
TYPE	CV	B/M*	PRIX
IQ ICONIC			
1.0 WT-i 68 ch Iconic Multidrive	4	0	15 000
1.0 WT-i 68 ch Iconic Pack Multidrive	4	0	17 000
1.0 WT-i 100 ch Iconic Pack Multidrive	5	0	18 400
NOUVELLE AYGO (3 PORTES)			
1.0 WT-i 68 ch x	3	150	10 500
1.0 WT-i 68 ch x-play	3	150	12 000
NOUVELLE AYGO (5 PORTES)			
1.0 WT-i 68 ch x	3	150	10 900
1.0 WT-i 68 ch x-play	3	150	12 400
1.0 WT-i 68 ch x-cite	3	150	13 500
1.0 WT-i 68 ch x-clusiv	3	150	15 000
NOUVELLE YARIS (3 PORTES)			
1.0 VWT-i 69 ch Active	4	0	13 500
1.0 VWT-i 69 ch Tendance	4	0	14 400
1.0 VWT-i 100 ch Style	6	0	17 250
1.4 D-4D 90 ch Active	5	0	16 200
1.4 D-4D 90 ch Tendance	5	0	17 100
1.4 D-4D 90 ch Style	5	0	18 800
NOUVELLE YARIS (5 PORTES)			
1.0 VWT-i 69 ch Active	4	0	14 100
1.0 VWT-i 69 ch Tendance	4	0	15 000
1.0 VWT-i 69 ch Dynamic	4	0	15 700
1.0 VWT-i 69 ch Design	4	0	17 000
1.3 VWT-i 100 ch Dynamic	5	0	16 650
1.3 VWT-i 100 ch Style	5	0	17 650
1.3 VWT-i 100 ch Lounge	5	0	19 050
HSD 100 ch Dynamic	5	1 650	19 200
HSD 100 ch Graphic	5	1 650	20 050
HSD 100 ch Style	5	1 740	21 250
1.4 D-4D 90 ch Active	5	0	16 800
1.4 D-4D 90 ch Tendance	5	0	17 700
1.4 D-4D 90 ch Dynamic	5	0	18 400
1.4 D-4D 90 ch Style	5	0	19 400
1.4 D-4D 90 ch Lounge	5	0	20 600
Surcoût boîte Multidrive CVT (VWT-i 100 ch) : BVM + 2 200 €			
VERSOS			
1.3 VWT-i 100 ch Dynamic	5	0	17 600
1.3 VWT-i 100 ch Sky View	5	0	19 000
1.4 D-4D 90 ch Dynamic	5	0	19 900
1.4 D-4D 90 ch Sky View	5	0	21 300
AURIS (5 PORTES)			
WT-i 100 ch Active	5	0	18 350
WT-i 100 ch Dynamic	5	0	21 450
WT-i 132 ch Dynamic	7	250	22 250
WT-i 132 ch Style	7	250	24 250
HSD 136 ch Dynamic	5	2 079	25 450
HSD 136 ch Style	5	2 244	27 450
D-4D 90 ch Active	5	0	20 000
D-4D 90 ch Eco Active	4	0	20 400
D-4D 90 ch Dynamic	5	0	23 100
D-4D 90 ch Eco Dynamic	4	0	23 500
D-4D 90 ch Style	5	0	25 100
D-4D 124 ch Dynamic	6	0	24 550
D-4D 124 ch Style	6	0	26 550
AURIS TOURING SPORTS (BREAK)			
Surcoût : berline 5 p + 1 100 €			
VERSOS II (5 PLACES)			
WT-i 132 ch Active	8	1 600	23 100
WT-i 132 ch Dynamic	8	1 600	23 600
WT-i 132 ch SkyView	8	1 600	24 600
WT-i 132 ch Style	8	1 600	27 200
D-4D 112 ch Active	7	0	25 800

VERSOS II (5 PLACES)			
WT-i 132 ch Active	8	1 600	23 100
WT-i 132 ch Dynamic	8	1 600	23 600
WT-i 132 ch SkyView	8	1 600	24 600
WT-i 132 ch Style	8	1 600	27 200
D-4D 112 ch Active	7	0	25 800

D-4D 112 ch Dynamic	7	0	26 300
D-4D 112 ch SkyView	7	0	27 300
D-4D 112 ch Style	7	0	29 900
D-CAT FAP 150 ch SkyView BVA	9	2 200	29 300
D-CAT FAP 150 ch Style BVA	9	2 200	32 100
VERSO II (7 PLACES)			
Surcoût : 5 places + 700 €			
PRIUS III			
HSD 136 ch Dynamic 15'	4	2 334	28 300
HSD 136 ch Dynamic 17'	4	2 384	28 900
HSD 136 ch Lounge 17'	4	2 739</	

aj

LA COTE DE L'OCCASION

MODÈLES	VERDICT AJ	13	12	11	10	09	MODÈLES	VERDICT AJ	13	12	11	10	09	MODÈLES	VERDICT AJ	13	12	11	10	09
ALFA ROMEO																				
MiTo							2.0 TDI 170-177 ch Ambiente	★★★★★	27030	25485	21040	18070		316d 115 ch Edition	★★★★★	26160	21890	14650	12555	
1.4 MPI 70 ch Progression	★★★★★	10715	9310				2.7 TDI 190 ch Ambiente	★★★★★	29635	24280				318d 143 ch Confort	★★★★★	26660	22450	16370	13305	11750
1.4 MPI 78 ch s/s Distinctive	★★★★★	11780	10560	9280	7850	7040	3.0 TDI 204 ch Ambiente Multitronic	★★★★★	37240	30350	30185	24490	21045	320d 163 ch Ed Edition	★★★★★	24010	22500	14876		
0.9 TwinAir 85 ch s/s Distinctive	★★★★★	12940					2.0 TDI 140 ch Ambiente /	★★★★★						320d 177-184 ch Confort	★★★★★	35525	29485	17825	15840	13400
1.4 MPI 105 ch	★★★★★	12760	11445	10000	8610		2.0 TDI 136 ch Ambiente	★★★★★	27910	23875	18230	14685	12855	325d 197-204 ch Confort	★★★★★	35840	31025	19045	15705	13360
1.4 T-JET 120 ch Distinctive	★★★★★				8840		2.0 TDI 170-177 ch Ambiente	★★★★★	29730	25205	20095	15425	13530	330d 231-245-254 ch Confort	★★★★★	36020	32040	20810	17085	14455
1.4 TB s/s 135 ch Distinctive	★★★★★			10235	8840	8355	2.7 TDI 190 ch Ambiente	★★★★★			23040	21075	18435	335d 286 ch Confort A	★★★★★		24575	19765	17560	
1.4 T-JET 155 ch Distinctive	★★★★★				9415		3.0 TDI 204 ch Ambiente	★★★★★	33490	28220	22300			320 170 ch Confort	★★★★★	28120	24090	20300	17165	14325
1.4 T-JET 170 ch QV	★★★★★	16515	14820	13030	11250	9990	3.0 TDI 240 ch Quattro Ambiente	★★★★★	36785	30920	24320	18015	15700	325 218 ch Confort	★★★★★	31860	27220	22755	19185	14585
1.3 JTDm s/s 85 ch Distinctive	★★★★★	14000	11990				3.0 TDI 245 ch Quattro Ambiente S tronic	★★★★★	45770	38820				330 272 ch Confort	★★★★★	36040	30540	24070	20380	16340
1.3 JTDm s/s 95 ch Distinctive	★★★★★	14675	11185	9705	8955	8175	3.0 BTDI 313 ch Quattro Ambiente	★★★★★						335 306 ch Confort	★★★★★	39580	33680	25260	21045	18670
1.6 JTDm s/s 120 ch Distinctive	★★★★★	15555	13275	11440	9470	8820	Ambition Luxe Tiptronic	★★★★★						320 177-184 ch Confort	★★★★★	28980	24870	19835	16300	
147							A6 ALLROAD QUATTRO	★★★★★						325d 184-197 ch Confort	★★★★★	31160	26685	21085	17295	13585
1.9 JTD M-JET 120 ch Distinctive	★★★★★				9065		2.7 TDI 190 ch Ambiente Tiptronic A	★★★★★	40330	35340				335d 286 ch Confort Steptronic	★★★★★	33520	28655	22640	18480	
1.9 JTD M-JET 150 ch Distinctive	★★★★★			9250	8930		3.0 TDI 204 ch Ambiente	★★★★★	42710	37500	25160	21405	19005	330d 231-245 ch Excelsis	★★★★★	30420	23605	18985	15300	
GIULIETTA							3.0 BTDI 313 ch Ambiente	★★★★★	49745	43670				SÉRIE 3 CABRIOLET						
1.4 T-JET 105 ch s/s	★★★★★	15630					Luxe Tiptronic	★★★★★						320 170 ch Confort	★★★★★	32030	26370	22115	17955	17145
1.4 T-JET 120 ch s/s Distinctive	★★★★★	17635	15530	13475	11665		A7 SPORTBACK	★★★★★	42950	37100	29235			325 218 ch Confort	★★★★★	35960	29690	24950	20365	18060
1.4 TB 170 ch s/s Distinctive	★★★★★	19150	16800	14515	12510		3.0 TDI 204 ch Ambiente Multitronic 8 A	★★★★★						330 272 ch Confort	★★★★★	38745	32000	26865	21910	18430
1.6 JTDm 105 ch s/s Distinctive	★★★★★	17230	14430	12675	10930		3.0 TDI 245 ch Quattro Ambiente S tronic 7	★★★★★	48450	41950	32380			335 306 ch Confort	★★★★★	40205	33095	27530	22345	18535
2.0 JTDm 140 ch s/s Distinctive	★★★★★	17715	14710	12840			3.0 BTDI 313 ch Quattro Ambiente	★★★★★	54300	47185				320d 184 ch Confort	★★★★★	32375	27375	22975	19335	
2.0 JTDm 170 ch s/s Distinctive	★★★★★	19420	16225	14250	12270		Luxe Tiptronic 8 A	★★★★★						330d 245 ch Confort	★★★★★	36920	31220	26360	22230	14905
159							A8	★★★★★	61660	51975	43200			SÉRIE 3 GRAN TURISMO						
1.9 JTDm 120 ch Distinctive	★★★★★						3.0 TDI 250 ch Quattro Avus Tiptronic A	★★★★★	63030	52935	41035			320l 184 ch Lounge	★★★★★	37920				
2.0 JTDm 136 ch Distinctive	★★★★★	19250	16020	12320	11455		4.2 TDI 350 ch Quattro Avus Tiptronic A	★★★★★	71710	59635	46255	36990	33185	318d 143 ch Executive	★★★★★	34170				
1.9 JTDm 150 ch Distinctive	★★★★★			11170			TT COUPÉ	★★★★★						320d 184 ch Executive	★★★★★	37020				
2.0 JTDm 170 ch Distinctive	★★★★★	19530	17070	13125	10175	8580	1.8 TFSI 160 ch	★★★★★	26830	23055	20420	17000	14610	SÉRIE 5	★★★★★	31735	27140	24015	20020	14905
AUDI							2.0 TFSI 200-211 ch	★★★★★	31080	26725	23690	19745	15875	50d 184 ch 130G Excelsis	★★★★★	33945	29980	25830	21465	16245
Audi Occasion							2.0 TDI 170 ch Quattro	★★★★★	31900	27425	23680	19760	14900	530d 245-258 ch Excelsis	★★★★★	40340	34540	27800	19565	17235
Aliantis Trocadéro							Q3	★★★★★	28175	25395				535d 300-313 ch Excelsis A	★★★★★	44110	37095	31150	20445	17815
76 rue de Longchamp - Paris 16							2.0 TDI 143-150 ch Quattro Ambiente	★★★★★	31390	28080	24695	21250		SÉRIE 5 GRAN TURISMO						
Tél. 01 56 26 12 20							2.0 TDI 170-177 ch Quattro Ambiente	★★★★★	35290	30600	25585	21895	19300	520d 184 ch Excelsis A	★★★★★	37965				
Aliantis Paris Ouest							3.0 TDI 240-245 ch Quattro Ambiente S tronic 7	★★★★★	42450	36820	30220	25770	22685	530d 245 ch Excelsis A	★★★★★	23100	44505	36740	30640	
1 pl. Guynemer - 78 St Germain en Laye							3.0 TDI 204 ch Quattro Ambiente Tiptronic A 7PL	★★★★★	41980	36400	30240			SÉRIE 6						
Tél. 01 39 21 50 50							3.0 TDI 245 ch Quattro Ambiente Tiptronic A 7PL	★★★★★	43990	38205	32230			635d Coupé 286 ch A	★★★★★	30100	25075	21560		
www.aliantis.com							4.2 V8 TDI 340 ch Quattro Ambiente	★★★★★	62920	54550	45270	37640		635d Cab 286 ch A	★★★★★	64255	53920			
A1							Tiptronic A 6PL	★★★★★	18930	14420	12235			640d Coupé 313 ch Excelsis A	★★★★★	69850	57710			
1.2 TFSI 86 ch Ambiente	★★																			

La cote de l'occasion

MODÈLES	VERDICT AJ	13	12	11	10	09
ORLANDO						
2.0 VCDI 130 ch LT+		19065	14375	12400		
2.0 VCDI 163 ch LTZ		20515	15220	13135		
CAPTIVA						
2.0 VCDI 127 ch Family Pack	★★★			13010	10900	9760
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	6360	4535	3970
HDI 55 ch Airdream	★★★★★			5290	4580	
C3						
1.1 VTi 68 ch Attraction	★★★	9285	8170	6895	5700	5120
1.4 Ambiance	★★★★		8685	7355	6120	5650
VTi 82 ch Attraction	★★★★	9640				
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
HDI 110-115 ch	★★★★	13735	11265	9715	8295	6945
C3 PICASSO						
VTi 95 ch Attraction	★★★	10905	9475	8215	6995	6240
VTi 120 ch Confort	★★★★	13650	10900	9400	7830	7020
HDI 90 ch Airdream Attraction	★★★★	12120	10380	8545	6950	6015
HDI 110 ch Airdream Confort	★★★★	15435	12215	10100	8055	6885
DS3						
VTi 82 ch So Chic	★★★	14375				
VTi 95 ch Chic	★★★	11995	10415	8955		
VTi 120 ch So Chic	★★★	15335	13155	11480	9735	
THP 150-155 ch Sport Chic	★★★★	14865	12905	10890		
e-HDI 90 ch / HDI 90 ch So Chic	★★★★	18135	13795	11645	10025	
e-HDI 110-115 ch Sport Chic	★★★★	18685	15575	13330	10810	
C4						
VTi 95 ch / 1.4 90 ch	★★★★★	12530	10030	8280	7395	6485
VTi 120 ch	★★★★★	13550	10870	8885	7375	6485
THP 140 ch	★★★★★			8820	7705	
THP 150 ch Exclusive	★★★★★	17560	14125	11670	8675	7600
HDI 92 ch	★★★★★	14150	11590	10125	7885	6860
HDI 110 ch Exclusive	★★★★★	16800	12155	10630	8445	7405
HDI 140-150 ch Exclusive	★★★★★	18940	15630	13700	9670	8485
DS4						
VTi 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 90 ch Confort	★★★★	17600				
HDI 110 ch Airdream	★★★★	15890	12875	10935	9155	8955
e-HDI 115 ch Attraction	★★★★	18255				
HDI 138 ch Confort BMP6	★★★★					
HDI 150 ch Millennium	★★★★	14784	12585		10340	9510
C4 AIRCROSS						
HDI 115 ch Attraction		18830	16010			
HDI 150 ch Confort		21385	18175			
C5						
HDI 110-115 ch Attraction	★★★★★	15840	12580	10725	9180	7995
HDI 140 ch Confort	★★★★★	19530	15450	13045	11020	9885
HDI 160-173 ch Exclusive	★★★★★	19910	16100	13615	11550	10645
HDI 200 ch Exclusive	★★★★★	23975	19290	15990		
D55						
e-HDI 110 ch Airdream Chic BMP6	★★★★★	21840				
HDI 160 ch So Chic	★★★★★	25365	22080			
Hybrid4 So Chic BMP6	★★★★★	28365	24240			
C6						
V6 HDI 240 ch Exclusive A	★★★★★		23885	19945	15150	
C8						
2.0 HDI 138 ch Airplay		21055	16205	13975	12470	9675
2.2 HDI 160-173 ch Airplay		22600	17830	15385	12270	10615
C-CROSSE						
HDI 160 ch Exclusive	★★★★	22905	18865	17750	14900	12000
DACIA						
SANDERO						
1.2 75 ch / 1.4 MPI 75 ch Ambiance	★★★★★	6045	5615	5090	4390	3920
TCE 90 ch / 1.6 MPI 90 ch Lauréate	★★★★★	7740	6975	6080	5530	5790
1.5 dCi 70 ch Ambiance	★★★★★	9065	8800	6630	5775	5350
1.5 dCi 85-90 ch Lauréate	★★★★★	10460	9425	7530	6605	6115
LOGAN						
1.2 75 ch / 1.4 MPI	★★★	5760	5165	4610	3770	3325
TCE 90 ch / 1.6 MPI 90 ch Lauréate	★★★★★	7475	6825	5230	4940	4385
1.5 dCi 70 ch Ambiance	★★★★★	8130	7915	5910	5155	4500
1.5 dCi 85-90 ch Lauréate	★★★★★	9475	8320	6700	5825	5080
LOGGY						
1.5 dCi 90 ch Ambiance	★★★★★	11690	10255			
1.5 dCi 110 ch Ambiance	★★★★★	11515	10115			
DUSTER						
1.5 dCi 90 ch 4x2 Ambiance	★★★	13170	10945	10015	8400	
1.5 dCi 110 ch 4x2 Ambiance	★★★	13575	11315	10345	9060	
FIAT						
500						
1.2 69 ch	★★★	10435	9065	9150	5960	4770
0.9 85 ch TwinAir s/s Lounge	★★★	10700	9315	8430		
1.4 100 ch Lounge	★★★	11705	10005	9190	7765	7120
1.3 Mjet 75 ch Pop	★★★			6500	5555	
1.3 Mjet 95 ch s/s Lounge	★★★	12155	10485	9340	7690	
500L						
1.4 95 ch Easy		10240				
0.9 105 ch TwinAir Easy		11065				
1.3 Mjet 85 ch Easy BVA		15590				
1.6 Mjet 105 ch Easy		16655				
PANDA						
1.2 69 ch Dynamic	★★	6310	5550	4840	4140	
0.9 85 ch TwinAir Easy	★★	10110	8640			
1.3 Mjet Emotion	★★	11715	7065	5800	5175	
PUNTO CULT						
1.2 69 ch s/s Cult						
1.3 Mjet 75 ch s/s Cult						
GRANDE PUNTO						
1.2 65 ch Dynamic	★★			5500	5100	

MODÈLES	VERDICT AJ	13	12	11	10	09
PUNTO EVO						
1.4 T-Jet 120 ch Dynamic	★★				6750	6110
1.3 Mjet 75 ch Dynamic	★★				5430	4920
1.3 Mjet 90 ch Dynamic	★★				5925	5210
1.6 Mjet 120 ch Emotion	★★★★				6275	5620
CHRYSLER						
FREEMONT	</td					

MODÈLES	VERDICT AJ	13	12	11	10	09	MODÈLES	VERDICT AJ	13	12	11	10	09	MODÈLES	VERDICT AJ	13	12	11	10	09	
1.3 MJet 95 ch s/Gold		12590	10155	7995			200 Turbo Avantgarde	★★★						350 CDI / 320 CDI		60695	46730	40100	30890	26275	
DELTA							160 CDI Classic	★★★	13845	10520	8135	7055		SL ROADSTER							
1.6 MJet 120 ch Di Lusso	★★★★★	22895	18565	15590	10085	8470	180 CDI Classic	★★★★	14690	11160	8630	7805		300 BVA							
2.0 MJet 165 ch Oro	★★★★★		18820	15810	8850	7470	200 CDI Avantgarde	★★★★	16715	12655	9740	8260		350 BlueEfficiency BVA		72730	63170	51125	43840	39250	
1.9 MJet 190 ch Di Lusso	★★★★★	23125	19895	16685	10440	8630	CLASSE A III							500 BlueEfficiency BVA		90985	78970	62710	53865	48275	
THEMA							180 BlueEfficiency Fascination	★★	26635	23245				CLASSE R							
3.0 V6 MJet 190 ch Platinum BVA		29785	24355				200 BlueEfficiency Fascination	★★★	27650	23955				300 CDI 7 PL BE BVA							
3.0 V6 MJet 239 ch Platinum BVA		32250	26255				250 Fascination	★★★	31995	27785				GLK							
VOYAGER							180 CDI Fascination	★★★	22450	18940				200 CDI BlueEfficiency		29490	25615				
2.8 MJet 163 ch Gold BVA			31290	25280			200 CDI Fascination	★★★★	23715	20025				220 CDI BlueEfficiency		30785	26715	22445	18550		
FREELANDER							220 CDI Fascination	★★★★	30735	25800				250 CDI BlueEfficiency 4MATIC BVA		38390	33355	26435	21910		
TD4 HSE BVA		30435	20780	17680	13525	12395	CLA							350 CDI / 320 CDI		41560	36125	27130	22150	18890	
DISCOVERY 4							180 BlueEfficiency Inspiration	★★	22570					CLASSE M							
TDV6 SE BVA			33120	31000	19795	15690	200 BlueEfficiency Inspiration	★★★	30875					300 / 280 CDI BVA							
RANGE ROVER EVOQUE							250 Fascination	★★★	34635					320 CDI BVA		45940	39860				
TD4 Dynamic	★★★★★	36350	32710	29780			180 CDI Fascination	★★★	27965					250 BlueTEC BVA							
ED4 Dynamic	★★★★★	34385	30900	28115			200 CDI Fascination	★★★★	33740					300 CDI BlueEfficiency BVA							
SD4 Dynamic	★★★★★	41135	37060	33800			220 CDI Fascination	★★★★	37370					350 BlueTEC BVA							
RANGE ROVER							CLASSE B							GL							
TDV8 HSE BVA			61025	57330	44930	33480	160 BlueEfficiency Classic / 150	★★		12980	11315	10420			320 CDI A / 350 CDI		56265	50990	43975	36875	32730
RANGE ROVER SPORT							180 BlueEfficiency / 170	★★★	19805	16835	14230	12325	10975	420 CDI A / 450 CDI		47985	40000	35645			
TD V6 DPf HSE BVA		56010	48500	45035	35900		200	★★★	22115	18600	15390	1320	11860	MINI							
LEXUS							250 Design	★★★	27860	19485				MINI							
CT							200 Turbo	★★★	24065	20910	14600	12235	10405	75 ch One	★★★	13340	12045	11020	8760	7640	
200h 136 ch Emotion		21235	18430	16085			180 CDI	★★★	23575	20535	16100	13280	11230	95 ch One	★★★	13550	12160	10960	9315	8135	
RX							200 CDI	★★★						120 ch Cooper	★★★	16050	14370	12940	10675	9340	
350 3.5 V6 Pack Luxe							180 CDI BlueEfficiency Avantgarde	★★	25645	21290	18415	14905		175-184 ch Cooper S	★★★	20605	18405	16515	13060	11145	
400h 3.5 V6 Pack President							200 CDI BlueEfficiency Classic	★★★	27065	22355	19140	14885	13675	211 ch John Cooper Works	★★★	24525	21960	19750	15710	13865	
450h 3.5 V6 Pack President		44025	38770	36360	31390	29120	220 CDI BlueEfficiency Avantgarde	★★★	28870	23895	20390	15810	13580	D 110 ch Cooper	★★★	15035	13360	11840	9840	8510	
MAZDA							320 / 350 CDI Avantgarde	★★★	31785	26475	22840	16470	14085	SD 143 ch Cooper S	★★★	17195	15085	13295			
MAZDA2							300 CDI BE Avantgarde 4-MATIC A	★★★	36546	30415	22210	20140	15750	MINI CABRIOLET							
1.3 Élégance		10760	9100	7945	5650	4960	SLK							One 95-98 ch	★★★	16845	15075	13450	11815		
1.5 MZR Performance		12240	10290	8990	6320	5525	200 K							Cooper 120-122 ch	★★★	19395	17190	15165	12820	11465	
1.4 MZ-CD Élégance							250 K BlueEfficiency BVA							Cooper S 184 ch	★★★	22740	20110	17590	15130	13110	
1.6 MZ-CD Performance		11540	9940	8490	6650	5675	280 / 300							211 ch John Cooper Works	★★★	26930	23915	20990	17655	15375	
MAZDA3							350							D 112 ch Cooper	★★★	20475	18110	16090			
1.6 MZR Élégance	★★★★★	14475	12385	10320	8960	7970	250 CDI BlueEfficiency BVA							SD 143 ch Cooper S	★★★	22840	20170	18055			
2.0 MZR Performance	★★★★★	16985	14500	12000	10465	9360	CLASSE E							MINI COUPÉ							
1.6 MZ-CD 110-115 ch Harmonie	★★★★★	15645	13255	10320	9190	8030	200 CDI Classic	★★	30305	28785	24735			122 ch Cooper	★★★	17460	15605				
2.2 MZ-CD 183 ch Dynamique	★★★★★	19040	16135				220 CDI Classic	★★	31315	30425	25830	19560	17170	184 ch Cooper S	★★★	20980	18585				
MAZDAS							250 CDI BE Avantgarde Executive	★★★	34925	31980	27135	20510	17975	211 ch John Cooper Works	★★★	25105	22285				
2.0 MZ-CD / DISI 110-115 ch							300 CDI BlueTEC Classic BVA	★★★	37345	34115	28965			SD 143 ch Cooper S	★★★	20500	17595				
7PL Élégance			18000	15620	12730	9615	320 / 350 CDI Classic BVA	★★★	40240	35885	30260	23540	20520	MINI CLUBMAN							
MAZDA6							220 CDI BlueEfficiency	★★	34700	28535	24280	20405		95 ch One	★★★	14480	12930	11625	9940	8665	
2.2 MZ-CD 125-129 ch Performance		18965	15275	12010	9830	8460	250 CDI BlueEfficiency	★★★	37080	30185	25710	21515	1								

La cote de l'occasion

MODÈLES	VERDICT AJ	13	12	11	10	09	MODÈLES	VERDICT AJ	13	12	11	10	09	MODÈLES	VERDICT AJ	13	12	11	10	09
122 ch Cooper	★★★★★	19270	17260	15540			1.6 VTi 120 ch Premium	★★★★★		9265	7315	6505		1.5 dCi 85 ch Initiale	★★★★★	11185	9380	7470		
184 ch Cooper S	★★★★★	23615	21080	18910			1.6 THP 150 ch Premium Pack	★★★★★		10000	8600			CLIO II CAMPUS						
218 ch John Cooper Works	★★★★★	29690					1.4 HDI 70 ch Trendy	★★★★★		7835	6675	6215		1.2 Authentique	★★					
D 90 ch One	★★★★★	18830	16865	15100			1.6 HDI 90 ch Premium	★★★★★		8600	7310	6430		1.2 75 ch Trendy	★★					
D 112 ch Cooper	★★★★★	21060	18720	16740			1.6 HDI 110 ch Féline	★★★★★		9685	8320	7790		1.2 75 ch Sporty	★★					
D 143 ch Cooper S	★★★★★	24110	21470	19380			207 CC							1.6 HDI 110 ch Féline	★★★★★					
MITSUBISHI							1.6 VTi 120 ch Sport Pack	★★★★★	17320	14775	12420	10185		1.5 dCi 85 ch Sport Way	★★★★★	5750	5195	4825	4175	
ASX		21205	17070	16500			1.6 THP 150 ch Féline	★★★★★	17390	14795	12425	10180		1.5 dCi 85 ch Authentique	★★★★★					
1.8 Di-D Instyle			23185	20475	17170		1.6 HDI 110 ch Féline	★★★★★	16210	14500	12410	10260		CLIO III						
OUTLANDER							208							1.2 75 ch Authentique	★★	5940	5400	5940	5130	
2.2 Di-D 156 Instyle TC-SST		29840	23310	19065	15905		VTi 68 ch Confort	★★★★★	9200	6965				TCE 100 ch Dynamique	★★★★★	8750	7530	6435	5640	
2.2 Di-D 177 Instyle			23390	16910			VTi 82 ch Allure	★★★★★	12150	10685				1.6 110 ch Dynamique	★★★★★	10345	9060	7690	6670	
PAJERO LONG							VTH 120 ch BVA Allure	★★★★★	14430	13980				1.6 128 ch GT	★★★★★	10530	9245	7985	6485	
3.2 Di-D Instyle BVA		36940	31365	26185	22405	19215	THP 155 ch Féline	★★★★★	16700	14115				1.5 dCi 70 ch Authentique	★★★★★	8070	6780	5850	4570	
NISSAN							e-HDI 92 ch Allure	★★★★★	11500					1.5 dCi 85-90 ch Dynamique	★★★★★	9215	7815	6165	5455	
PIXO							e-HDI 115 ch Allure	★★★★★	14450	12220				CLIO IV						
1.0 68 ch Acenta		6540	5580	4705	3990		2008							1.2 75 ch Life	★★	10135				
MICRA							VTi 82 ch Access	★★★★★	12170					TCE 90 ch Intens	★★★★★	13710				
1.2 65 ch Acenta	★★★						VTi 120 ch Allure	★★★★★	16260					TCE 120 ch EDC GT	★★★★★	19245				
1.2 80 ch Acenta	★★★★★	10000	8100	6550	6175	4950	HDI 68 ch Access	★★★★★	12580					dCi 75 ch Life	★★	13700				
1.4 88 ch Lolla Lempicka	★★★★★	10075	8145		7355	6310	e-HDI 92 ch Active	★★★★★	15030					dCi 90 ch Intens	★★★★★	14885				
NOTE							e-HDI 115 ch Féline	★★★★★	16950					MODUS						
1.4 88 ch Visia							308						1.2 75 ch Expression	★★★★★	6460	5200	6150	5410		
1.6 110 ch Acenta							1.4 VTi 95 ch Confort	★★	11770	9930	8870	7375	6280	TCE 100 ch Dynamique	★★★★★	8790	7160	6330		
1.5 dCi 86 ch Life							1.6 THP 120 ch Navteq	★★★★★	15180	12775	11365	7790	7165	1.6 110 ch Dynamique A	★★★★★	9100	7335	6450		
1.5 dCi 106 ch Life							1.6 HDI 90 ch Confort	★★★★★	16615	14270	12700	9590	8685	1.5 dCi 65 ch Expression	★★★★★	6965	6500	5620	5550	
JUKE							1.6 HDI 110 ch Confort Pack	★★★★★	13275	10770	9100	7790	6290	1.5 dCi 85 ch Dynamique	★★★★★	11065	8785	7105	6110	
1.4 94 ch	★★★★★	12870					2.0 HDI 136-140 ch Premium	★★★★★	15850	12230	10470	8820	7115	1.5 dCi 105 ch Dynamique	★★★★★	7200	6180			
1.6 117 ch Acenta	★★★★★	17160	14745	11140			2.0 HDI 150 ch	★★★★★	16910					CAPTUR						
1.6 DIG-T 190 ch Acenta	★★★★★	20820	17855	12235			2.0 HDI 163 ch Féline	★★★★★	17715	14330	12230			TCE 90 ch Life	★★★★★	12545				
1.6 Turbo Nismo	★★★★★	22925					308 CC						TCE 120 ch Zen	★★★★★	15695					
1.5 dCi 110 ch Visia	★★★★★	14975	13090	11125			1.6 HDI 112 ch Sport	★★★★★	18815	15260	12810	10515	11100	dCi 90 ch Intens	★★★★★	14005				
QASHQAI							2.0 HDI 140 ch Féline	★★★★★	22170	18115	15255			MEGANE III						
1.5 dCi 106 ch Visia	★★★★★	16725	14375	12145	10430	9245	2.0 HDI 163 ch Féline A	★★★★★						TCE 115 ch	★★★★★	13380	12715			
1.6 dCi 130 ch s's Acenta	★★★★★	18740	16035	14350	13815	11735	1.6 HDI 110 ch Confort Pack	★★★★★						TCE 130 ch Bose	★★★★★	15810	14445	10705	8270	7505
2.0 dCi 150 ch Acenta	★★★★★	23025	21225	19310	11935		2.0 HDI 136 ch Confort Pack	★★★★★						dCi 90 ch Caminat	★★	13510	9535	9185	8305	6395
X-TRAIL							1.6 HDI 110-112-115 ch Access	★★★★★	16875	14430	12060			dCi 105-110 ch Authentique	★★★★★	14125	12100	10090	9000	7460
PATHFINDER							2.0 HDI 140-150 ch Active	★★★★★	19925	16985	14330			dCi 130 ch Caminat	★★★★★	15695	12290	10910	9185	7960
2.5 dCi 171 ch 7PL SE							2.0 HDI 163 ch Allure	★★★★★	22545	19115	16215			dCi 150-160-165 ch Dynamique	★★★★★	18935	15195	12630	10000	8450
2.5 dCi 190 ch 7PL LE							Hybrid 2.0 HDI 200 ch	★★★★★	23020	22155				MEGANE III CC						
3.0 V6 dCi 231 ch 7PL BVA							2.2 HDI 204 ch GT A	★★★★★	25970	22520	19105			1.2 dCi 110 ch	★★	17290	13430	11495	9530	
370Z							407						1.2 dCi 130 ch	★★★★★	19655	15300	12000	9975		
Coupé 3.7 V6 328 ch GT Edition		31935	28415	24390	20865	18590	1.6 HDI 110 ch Confort Pack	★★★★★						1.2 dCi 160 ch	★★★★★	15795	12195	10065		
Roadster 3.7 V6 328 ch Pack		33025	29000	24040	20480		2.0 HDI 136 ch Confort Pack	★★★★★						FLUENCE					</	

Président : Ernesto Mauri

axel springer
Président Axel Springer France : Ralph Büchi

RÉDACTION
8, rue François-Ory - 92543 Montrouge Cedex
Tél. : 01 41 33 50 00. Fax : 01 41 33 57 04
E-mail : autojournal@mondadori.fr
*(Pour joindre directement votre interlocuteur,
composez le 01 41 33... suivi du numéro de poste)*
Directeur de la rédaction : Laurent Chiapello

Rédacteur en chef : Jean-Eric Raoul, assisté de Karine Roumestand (5594)

Rédacteurs en chef adjoints : Thierry Emptas (5591), Guy L'Hospital (5396)

Directeur artistique : Véronique Martin

Actus, nouveautés : Brice Perrin (chef de rubrique, 5633), Florian Chopin (5595)

Essais : Mélina Priam (chef de rubrique, 5416), Stany Meurer (5307)

Service/Pratique : Pascal Richard (chef de rubrique, 5566)

Technique : Vincent Coppin, Frédéric Haas

Convoyage : Sylvain Cambier (responsable)

Sectaire général de rédaction : Denis Riffle

Secrétariat de rédaction : Jean-François Jollet

(1^{er} secrétaire de rédaction), Valérie Fröhlich
Chef de studio : Nicolas Georgieff

Maquette : Béatrice Schiano de Colella, Sabah Slimani

Photographes : Yann Lefebvre, Christian Martin

Responsable service photo : Jeanne-Marie Woitiée (5650)

A collaboré à ce numéro : Clément Choulot

DIRECTION - ÉDITION
Directeur de la publication : Carmine Perna

Directeur exécutif : Stéphane Hétaïan

Éditrice : Agnès Nicolas

DIFFUSION
www.vendezplus.com
Directeur diffusion : Jean-Charles Guérault

Responsable diffusion marché : Philippe Merrien

Responsable diffusion : Nicolas Chanliau

MARKETING
Directrice marketing : Sylvie Sigaret

Responsable marketing : Frédérique Gasbarian

Abonnements : Johanne Gavarini, Agnès Tran

PUBLICITÉ
Tél. : 01 41 33 53 52. Fax : 01 41 33 57 03
Directeur commercial : Christophe Bonnet

Directrice Groupe Commercial : Caroline Soret

Assistante de publicité : Christine Chessé

Équipe commerciale : Paul Bellaliche, Thibault Cocardon, Anne Buré-Emmel, Olivier Lamotte, Christian Touzay

Opérations spéciales : Grégory Gounse

Exécution : Stéphane Durand

Planning : Angélique Consoli (5352)

ANNONCES CLASSÉES
Tél. : 01 41 33 55 54
Directeur commercial : Jean-Michel Godet

Directeur de publicité : Marc Queille

Commerciale : Julie Aldabo

Assistante/maquettiste : Sylviane Ragusa

Maquettiste : Alexandre Guillard

FABRICATION
Directeur des opérations industrielles : Dominique Aymard

Directeur de la fabrication : Isabel Delanoy

Chefs de fabrication : Isabelle Simon-Mezari (1062), Henri Tuquetbarbe (2253)

Responsable service presse : Sylvain Boulard (2988)

Adjoint responsable service presse : Christophe Guérin (4919)

FINANCE
Finance manager : Guillaume Zaneskis

Éditeur : Éditions Mondadori Axel Springer "EMAS" SNC

Siège social : 8, rue François-Ory - 92543 Montrouge Cedex

Co-gérants : Carmine Perna et Patrick Wehrmann

Actionnaires principaux : Mondadori France SAS

et Axel Springer France SAS

Imprimeur : Maury, BP 12, Route d'Étampes, 45331 Malesherbes

N° ISSN : 0005-0768

Commission paritaire : 0318 K 82833

Dépôt légal : mars 2015

Abonnement

Vous souhaitez vous abonner ou vous avez besoin d'un renseignement sur votre abonnement ? Contactez-nous.

Par téléphone : 01 46 48 48 75.

Par courrier : Service abonnements L'Auto-Journal - CS 50273 - 27092 Évry Cedex 9

Par internet : en tapant dans votre navigateur abo.lautojournalmag.fr

Abonnement France : 64 € (1 an, 26 numéros dont Spécial Salon), 78 € (1 an, 26 numéros + 5 hors-séries).

Prix de vente incluant T.V.A. à 2,10 %.
Belgique (Edigroup Belgique Sprl, tél. : 070 233 304,

abobelgique@edigroup.org) : 89,95 € (1 an, 27 numéros).

Suisse (Edigroup S.A. tél. : 022 860 8401,

abonne@edigroup.ch) : 139 CHF (1 an, 26 numéros).

MODÈLES	VERDICT AJ	13	12	11	10	09
2.0 TD 170 ch Sport		20205	16705	12750	10945	
ALHAMBRA		22850	18950	16355	11340	7725
2.0 TD 1.9 TD 115 ch Styline		23350	19675	16975	12050	8000
2.0 TD 140 ch Styline		26715	21825	18600		

SKODA						
-------	--	--	--	--	--	--

CITIGO						
---------------	--	--	--	--	--	--

1.0 MPI 60 ch Active		6835				
----------------------	--	------	--	--	--	--

1.0 MPI 75 ch Active		7270				
----------------------	--	------	--	--	--	--

FABIA						
--------------	--	--	--	--	--	--

1.2 60 ch Pep's / Classic	★★	8670	7170	5770	4750	4125
---------------------------	----	------	------	------	------	------

1.2 70 ch Ambiente	★★★	9995	8040	6935	5765	5270
--------------------	-----	------	------	------	------	------

1.2 TSI 85 Active / 1.4 85 ch Ambiente	★★★★	12170	9325	7250	6025	5475
--	------	-------	------	------	------	------

1.2 TSI 105 Active / 1.6 105 ch Confort	★★★★	12115	10400	8310	6885	6215
---	------	-------	-------	------	------	------

1.2 TDI 75 / 1.4 TDI 80 ch Ambiente	★★★★	12055	10330	8920		
-------------------------------------	------	-------	-------	------	--	--

1.6 TDI 90 ch Active	★★★★	13445	11045	9090	7515	5505
----------------------	------	-------	-------	------	------	------

OCTAVIA						
----------------	--	--	--	--	--	--

1.2 TSI 85 ch Active	★★★★	13185	11065	9165	7740	
----------------------	------	-------	-------	------	------	--

1.2 TSI 105 ch Classic	★★★★	14035				

<tbl_r cells="7" ix="1" maxcspan="1" maxrspan="1" usedcols="

Une croisière d'exception

Vietnam - Cambodge

13 jours au fil du Mékong

Places limitées
réservez vite !

À partir de
2063€ PAR PERSONNE
au lieu de ~~2739€~~
13 JOURS / 10 NUITS
INCLUS vols réguliers, visites,
pension complète...
PRIX SPÉCIAL LECTEURS !

Jusqu'à
676€
de réduction

Les points forts *L'auto-journal*

VOYAGES

- Un programme original : 9 jours de croisière et 3 à terre
- TOUTES les visites et les spectacles inclus
- Un tarif **TOUT COMPRIS**, spécial lecteurs
- Un bateau 4* de 24 cabines, habillé de bois exotique.

Renseignements : 01 41 33 59 00

(*Prix d'un
appel local)

Hô-Chi-Minh (Saigon) - Phnom Penh - Temples d'Angkor

Découvrez les hauts lieux classés au patrimoine de l'Unesco au rythme des flots du Mékong.

Cette croisière fluviale offre un angle idéal et un confort de voyage pour comprendre le Vietnam et le Cambodge d'hier et d'aujourd'hui.

L'Auto-Journal Voyages vous propose ce programme de 13 jours pour découvrir la chaleureuse et trépidante Hô-Chi-Minh-Ville, les majestueux temples d'Angkor, Phnom Penh la coloniale et sa pagode d'argent, le fascinant spectacle des danses khmères.



DATES ET TARIFS DES CROISIÈRES 2015						
Mars	Juillet	Août	Septembre	Octobre	Novembre	Décembre
1 ^{er} au 13 mars 2685€ ↑	—	5 au 17 août COMPLET	—	—	—	—
—	—	—	12 au 24 sept. 2203€ ↓	—	—	17 au 29 dec. 2063€ ↓
17 au 29 mars 2685€ ↑	—	21 août au 2 sept. 2063€ ↑	22 sept. au 4 oct. 2263€ ↑	24 oct. au 5 nov. 2203€ ↑	—	—
23 mars au 4 avril 2685€ ↓	26 juillet au 7 août 2063€ ↓	27 août au 9 sept. 2063€ ↓	—	30 oct. au 11 nov. 2381€ ↓	24 nov. au 7 déc. 2381€ ↑	27 déc. au 8 janv. 2016 2381€ ↑

Pré/post acheminement de votre région, nous consulter.

Supplément/pers. pont supérieur : 200€.

Supplément Nouvel An : 160€/pers.

↑ Sens en remontant : HO-CHI-MINH VILLE-SIEM REAP ↓ Sens en descendant : SIEM REAP (ou ANGKOR si extension) HO-CHI-MINH VILLE

Avec l'Auto-Journal Voyages tout est compris dans le tarif à partir de 2 063€ :

Le vol Paris / Hô-Chi-Minh Ville et Siem Reap / Paris - les transferts aéroport / hôtel et bateau / aéroport ou inverse - en cabine double pont standard - l'hébergement en hôtel 4* NL en chambre double à Siem Reap - la pension complète pendant tout le circuit - les transferts, les visites et excursions mentionnées au programme - les services d'un guide national francophone pour les visites - des guides locaux pendant la croisière - les services de notre directeur de croisière CroisiEurope à bord - les boissons à tous les repas (1 soda ou 1 bière ou 1 eau minérale et café et thé par personne et par repas) - thé, café et eau à volonté pendant la croisière - l'assurance assistance / rapatriement - les pourboires (pour le personnel pendant la croisière). (NB : visas et taxes aéroport non inclus).

Référent sur le marché de l'automobile premium

aj LES PROFESSIONNELS S'AFFICHENT



UNE ÉQUIPE
À VOTRE ÉCOUTE :

- Directeur de publicité : Marc Queillé • Assistante : Sylviane Ragusa 01 41 33 55 54 •
- Directrice de clientèle : Julie Aldabo 01 41 33 55 45 - julie.aldabo@mondadori.fr •
- Graphiste : Alexandre Guillard - alexandre.guillard@mondadori.fr • www.autojournal.fr •

JAPAUTO
AUTOMOBILES
1^{er} distributeur Honda de France
depuis 1966

HONDA
The Power of Dreams®

Le mois de la Civic chez Japauto
CONDITIONS EXCEPTIONNELLES SUR STOCK



CIVIC 1.8 i-VTEC Executive 18 900 €⁽²⁾

CIVIC 1.6 i-DTEC - Diesel - Executive 19 900 €⁽³⁾

JUSQU'À 5 400 €⁽¹⁾
D'ÉCONOMIE

SANS AUCUNE
CONDITION DE REPRISE



CIVIC TOURER 1.6 i-DTEC - Diesel - Executive 20 900 €⁽⁴⁾

(1) Avantage client jusqu'à 5 400 € sous forme d'une remise Japauto de 5 400 €, sans aucune condition de reprise. Montant de la remise selon modèle. (2) Prix de la CIVIC 1.8 i-VTEC Executive, peinture métallisée incluse, déduction faite d'une remise Japauto de 5 260 €, sans aucune condition de reprise. Offre valable sur CIVIC 1.8 i-VTEC Executive immatriculée le 28/05/2014, ayant parcouru au maximum 50 km. Tarif au 01/01/2014, hors frais d'immatriculation. Consommation en cycle mixte de la CIVIC 1.8 i-VTEC Executive : 6,1 l/100 km (normes CEE). Emissions de CO₂ : 145 g/km (D). (3) Prix de la CIVIC 1.6 i-DTEC Executive, hors peinture métallisée, déduction faite d'une remise Japauto de 4 710 €, sans aucune condition de reprise. Offre valable sur CIVIC 1.6 i-DTEC Executive immatriculée le 29/01/2015, ayant parcouru au maximum 50 km. Tarif au 02/01/2015, hors frais d'immatriculation. Consommation en cycle mixte de la CIVIC 1.6 i-DTEC Executive : 3,7 l/100km (normes CEE). Emissions de CO₂ : 98 g/km (A). (4) Prix de la CIVIC TOURER 1.6 i-DTEC Executive, peinture métallisée incluse, déduction faite d'une remise Japauto de 5 400 €, sans aucune condition de reprise. Offre valable sur CIVIC TOURER 1.6 i-DTEC Executive immatriculée le 05/12/2014, ayant parcouru au maximum 50 km. Tarif au 02/01/2015, hors frais d'immatriculation. Consommation en cycle mixte de la CIVIC 1.6 i-DTEC Executive : 3,9 l/100km (normes CEE). Emissions de CO₂ : 103 g/km. (B) Offres non cumulables, réservées aux particuliers, valables jusqu'au 31/03/2015 chez Japauto Automobiles, dans la limite des stocks disponibles. Photos non contractuelles. *Donnez vie à vos rêves.



HONDA À PARIS

Paris - Grande Armée | 29, avenue de la Grande Armée - 16^e
01 45 00 14 51

Paris - Porte de Saint Cloud | 147, boulevard Murat - 16^e
01 53 84 20 30

Retrouvez nos offres sur www.japauto.com

Paris - République | 32, avenue de la République - 11^e
01 43 14 38 38

Courbevoie | 100, boulevard de Verdun
01 41 88 30 30

LES PROFESSIONNELS S'AFFICHENT

Audi

Vorsprung durch Technik



Audi A4 avec technologie quattro®.

À partir de **399 € / mois avec apport.***



3 ans de Garantie inclus. Forfait Service Entretien inclus***.**

Location longue durée sur 36 mois. 1er loyer 4 499 € et 35 loyers de 399 €. Offre valable du 1er janvier au 30 avril 2015.

*Exemple pour une Audi A4 2.0 TDI 150 ch clean diesel BVM6 Attraction en location longue durée sur 36 mois et pour 45000 km maximum, hors assurances facultatives.
Garantie 2 ans + 1 an de garantie additionnelle incluse. Offre réservée aux particuliers chez tous les Distributeurs présentant ce financement, sous réserve d'acceptation du dossier par Volkswagen Bank GmbH - SARL de droit allemand - Capital 318 279 200 € - Succursale France : Bâtiment Ellipse - 15 av de la Demi-Lune 95700 Roissy en France - RCS Pontoise 451 618 904 - ORIAS : 08 040 267 (www.orias.fr). *Forfait Service Entretien obligatoire souscrit auprès d'Opteven Services, SA au capital de 365 878 € - RCS Lyon B 333 375 426 siège social : 35-37, rue Guérin - 69100 Villeurbanne. Modèle présenté : Audi A4 allroad 2.0 TDI 150 ch clean diesel BVM6 Ambiente avec options peinture métallisée et 1 an de garantie additionnelle. **1er loyer 5 899 € et 35 loyers de 529 €.** Tarifs au 04.12.2014. Publicité diffusée par le concessionnaire en qualité d'intermédiaire de crédit, à titre non exclusif, de Volkswagen Bank. 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 A4 : consommation en cycle mixte (l/100km) : 4,0 – 10,7. Rejets de CO2 (g/km) : 104 - 249.

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

NOUVEAU DISCOVERY SPORT
**L'AVENTURE ?
C'EST DANS NOTRE ADN.**



ABOVE & BEYOND

#DiscoverySport

landrover.fr



Découvrez notre SUV compact le plus polyvalent.
Ses technologies intelligentes, incluant le système Terrain Response®, font du Nouveau Discovery Sport le véhicule idéal pour explorer les grands espaces. Son généreux volume de rangement de 1698 litres et son ingénieux système de sièges 5+2 garantissent quant à eux votre plus grand confort.

ELYSÉE EST AUTOMOBILES

102, Route de la Libération - 94430 Chennevières sur Marne

Tél. : 01 45 93 05 55

www.elysee-automobiles.com

ABOVE AND BEYOND : Franchir de nouveaux horizons.
Consommations mixtes Norme CE 1999/94 (L/100 km) : de 5,7 à 8,3 - CO₂ (g/km) : de 149 à 197.

LES PROFESSIONNELS S'AFFICHENT



VOLVO V40 T2 MOMENTUM

AIRBAG PIÉTON | ANTICIPATION DE COLLISION | LIMITEUR DE VITESSE
PACK CITY SENSUS

24 900€*

AVANTAGE CLIENT DE
3 000€

ÉCOTAXE NEUTRE

* Offre spéciale : remise de 3 000€ sur VOLVO V40 T2 BM6 Momentum avec options peinture métallisée et Pack City Sensus. Prix public conseillé en euro TTC au 01/10/2014 de 27 900€ soit après remise : 24 900€. Offre réservée aux particuliers exclusivement dans le réseau Actena valable du 01/03/2015 au 30/04/2015. Tarif valable en France Métropolitaine. Modèle présenté avec option jantes Taranis 18" (1 200€). **VOLVO V40 T2 BM6 120ch** : consommation Euromix (l/100 km) : 5.3 - CO₂ rejeté (g/km) : 124. volvocars.fr

75 PARIS 16 ^e	01 44 30 82 30	56, AVENUE DE VERSAILLES
92 NEUILLY	01 46 43 14 40	58, AVENUE CHARLES DE GAULLE
92 LA GARENNE	01 56 47 06 60	86, AVENUE DE L'EUROPE
78 PORT-MARLY	01 39 17 12 00	8, ROUTE DE ST GERMAIN
78 VERSAILLES	01 39 20 17 17	45/47, RUE DES CHANTIERS
78 MAUREPAS	01 30 50 67 00	ZA PARIWEST - 8 RUE ALFRED KASTLER
78 BUCHELAY/MANTES	01 34 79 92 92	ZI LES CLOSEAUX - 1 RUE DES GAMELINES

Actena
Automobiles
www.actena.fr

Priod

Service Exclusif Vente aux Diplomates et Expat : 01 44 30 82 30
Service Flotte-Entreprises, Loueurs Longue Durée et Grands Comptes : 01 56 47 06 60



GRAND DESTOCKAGE DE PRINTEMPS

NOUVEAU NISSAN JUKE
UN CARACTÈRE À TOUTE ÉPREUVE



Photos non contractuelles

A partir de
18 990 €*
sur 4 véhicules
en stock

NISSAN QASHQAI CONNECT
URBAIN PAR INSTINCT

A partir de
23 990 €*
sur 7 véhicules
en stock

DIG-T 115 ch⁽¹⁾ DCI 110 ch⁽²⁾ et DCI 130 ch⁽³⁾



* 3 Nissan Juke 1.2 115cv DIG-T Connect Edition en stock. Prix véhicule neuf 20.950 € + peinture métallisée (valeur 500 €) soit 21.450 €, prix Elance Automobiles Beauvais et Chantilly 18.990 € soit une remise déduite de 2.460 €. (1) Nissan Qashqai 1.2 DIG-T 115 cv Connect Edition Pack Design (valeur 750 €) et peinture métal (valeur 600 €), prix véhicule neuf 27.490 €, prix Elance Automobiles 23.490 €, soit une remise déduite de 4.000 €. (2) Nissan Qashqai 110cv Connect Edition Pack Design (valeur 750 €) et peinture métal (valeur 600 €), prix véhicule neuf 29.990 €, prix Elance Automobiles 25.990 €, soit une remise déduite de 4.000 €. (3) Nissan Qashqai Connect Edition 1.6 DCI 130 ch + Pack Design (de 750 €) prix véhicule neuf 31.590 €, prix Elance Automobiles 27.590 €, soit une remise déduite de 4.000 €. Offre valable pour une livraison avant le 28 mars 2015, uniquement dans vos concessions de Beauvais et Chantilly selon liste disponible. Dans la limite des stocks disponibles.

VÉHICULES DE DIRECTION

MODELES		IMMAT [®]	KMS	VALEURS NEUVES	A SAISIR
3 MICRA	MICRA 1.2 80 cv Visia Pack - Blanche	25/02/2015	1 500	12 900 €	8 990 €
	MICRA 1.2 80 cv Connect edition P.M Bleu extrême	31/10/2014	1 500	15 450 €	11 300 €
	MICRA 1.2 DIGS Acenta P.M Rouge framboise /JA 15'	28/04/2014	7 300	15 850 €	10 900 €
3 NOTE	NOTE 1.5 DCI 90 Tekna P.M Gris perle	07/09/2014	3 000	17 640 €	11 990 €
	NOTE 1.5 DCI 90 Tekna P.M Noir métal	26/12/2014	3 000	20 340 €	13 990 €
	NOTE 1.5 DCI 90 Tekna P.M Noir métal	31/12/2014	3 000	20 340 €	13 990 €
2 PULSAR	PULSAR 1.5 DCI 110 Tekna P.M Bleu cobalt /GPS/Caméra recul	04/10/2014	9 000	27 350 €	19 990 €
	PULSAR 1.5 DCI 110 Tekna P.M Bleu cobalt /GPS/Caméra recul	25/09/2014	8 000	27 350 €	19 990 €
4 JUKE	JUKE 1.5 DCI Connect Edition P.M Blanc lunaire /Toit panoramique	18/02/2015	3 600	24 200 €	19 990 €
	JUKE 1.5 DCI Tekna P.M Blanc lunaire / Accoudoir central	24/12/2014	2 000	25 359 €	21 490 €
	JUKE 1.5 DCI Tekna P.M Noir métal / Cerclage phares	10/01/2015	4 500	25 440 €	22 490 €
	JUKE 1.5 DCI Tekna Nismo P.M Blanc lunaire / Seuil de porte	31/12/2014	100	29 650 €	26 000 €
2 LEAF	LEAF Tekna P.M Noir métal / Chargeur 6 KW	26/12/2014	1 000	37 165 €	24 990 €
	LEAF Tekna P.M Gris perle / Chargeur 6 KW	26/12/2014	1 500	37 165 €	24 990 €
4 QASHQAI	NEW QASHQAI Connect 1.6 DIG T 163cv P.M Bronze	21/02/2015	2 500	29 389 €	24 490 €
	NEW QASHQAI Tekna 1.5 DCI 110 P.M Blanc /toit panoramique/cuir/JA 19'	06/10/2014	9 500	31 540 €	25 990 €
	NEW QASHQAI Tekna 1.5 DCI 110 P.M Noir métal /toit panoramique/cuir/JA 19'	25/11/2014	4 000	31 540 €	25 990 €
	NEW QASHQAI Tekna 1.6 DCI 130 P.M Gris squale /toit panoramique/cuir/JA 17'	21/02/2015	100	34 190 €	28 990 €
1 XTRAIL	X TRAIL Tekna 7 places CVT P.M Gris perle / Bac de coffre/Suburban AV et AR	24/02/2015	900	37 790 €	31 990 €
1 NV	NV 200 Acenta 90 cv 4 portes Blanc nacre / Cloison Complète	25/07/2013	3 800	20 100 €	12 490 €

NISSAN CHANTILLY

LE COQ CHANTANT RN16
60500 CHANTILLY - 03 44 67 18 18

NISSAN BEAUVAIS

RN1. RTE D'AMIENS - AV. DES POMMERETS
60000 BEAUVAIS TILLÉ - 03 44 15 65 65

LES PROFESSIONNELS S'AFFICHENT

HONDA
The Power of Dreams*

OFFRE LIMITÉE
aux 500 plus malins!

500 CR-V
À SAISIR

4 000 €
D'AVANTAGE CLIENT*



Gamme CR-V Diesel à partir de 23 300 €

*23 220 € : prix du CR-V 1.6 i-DTEC 2WD Comfort incluant un avantage client total de 4 000 € constitué de 2 400 € de remise concessionnaire et 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 CR-V Executive Navi avec option peinture métallisée (610 €) : 32 400 € selon tarif au 02/01/15. Consommations et émissions de CO₂ du modèle présenté : 4,7 l / 100 km en cycle mixte et 124 g/km de CO₂. www.honda.fr

GARAGE DU CLOS

47 av. du Général de Gaulle - 91 Villebon sur Yvette - 01 69 31 55 00
Z.A.E de Linas - 2 av. Ettore Bugatti - 91 Linas - 01 69 80 72 80

ÉVEILLEZ VOTRE CÔTÉ NOBLE



SUBARU

Confidence in Motion

NOUVEAU SUBARU OUTBACK

 **EyeSight**
Driver Assist Technology

Racé et tout en souplesse avec sa boîte Lineartronic,
l'Outback se révèle d'une douceur féline en toutes circonstances.
Avec son moteur boxer Essence ou Diesel et ses 4 roues motrices
permanentes, la puissance est là, disponible à tout moment.
En ajoutant son système EyeSight, vous bénéficiez d'un dispositif
de repérage des obstacles incroyable. L'œil du tigre en plus rapide...



REJOIGNEZ-NOUS SUR FACEBOOK

Gamme Outback à partir de 38 350 €. Modèle présenté : Outback 2.0D Luxury Eyesight (PM incluse) : 43 900 €. Tarif public au 1^{er} janvier 2015.
Consommations et émissions de CO₂ (sur parcours mixtes) de la gamme Outback : de 5,6 à 7 l/100 km et de 145 à 161 g/km.



RETRouvez LA GAMME SUR SUBARU.FR



SUBARU XV



FORESTER



FORESTER SPORT



OUTBACK



WRX STI



SUBARU BRZ

LES PROFESSIONNELS S'AFFICHENT

La citadine aux idées larges

À partir de 7 390 €, sous condition 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 Avantage après déduction d'une remise de 500 € offerte par votre concessionnaire, et d'un capital reprise de 1 000 €, sans condition d'âge. Votre concessionnaire additionne cette offre capital reprise à la valeur de reprise de votre véhicule, selon les conditions générales de l'argus disponibles en concession. Offre réservée aux particuliers valable pour tout achat d'une Celerio neuve du 23/01/2015 au 31/03/2015, en France métropolitaine, chez les concessionnaires participants. (2) Consommation mixte CEE de la Celerio 1.0 VVT. (3) Selon version.

Modèle présenté : Nouvelle Suzuki Celerio 1.0 VVT Pack Plus (84 g) : 12 190 € + peinture métallisée : 410 €. Consommations mixtes CEE gamme Suzuki Celerio (l/100km) : de 3,6 à 4,3. Émissions CO₂ (g/km) : de 84 à 99. Prix TTC clés en main, tarif au 19/01/2015. *Way of Life! Un style de vie !

Garantie 3 ans ou 100 000 km au 1^{er} terme échu. 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° Azur 0 810 100 150

VENDEZ VOTRE VOITURE AVEC L'AUTO-JOURNAL

OFFRE RESERVÉE AUX PARTICULIERS *

FORFAIT 2 PARUTIONS **29€**

Envoyez nous 1 photo et le texte de votre annonce :

1. Par email : sylviane.ragusa@mondadori.fr
Paiement par CB sécurisé.

2. Par courrier : Mondadori Magazines France,
TSA 70002, L'Auto-Journal, service PA, 8 rue François Ory,

92543 Montrouge cedex.
Paiement par chèque à l'ordre d'EMAS.

3. Par téléphone : 01 41 33 55 54
Paiement par CB sécurisé.

Marque : _____

Modèle : _____

Année : _____

Km : _____

Descriptif : _____

Nom / Prénom* : _____

Prix : _____

Téléphone : _____

Adresse* : _____

Mail : _____

* Données confidentielles, ne paraîtront pas dans l'annonce.

L'auto-journal

PRO FESSIONNELS

RÉSERVEZ VOTRE EMPLACEMENT **ICI**

CONTACTEZ

JULIE ALDABO 01 41 33 55 45
MARC QUEILLÉ 01 41 33 55 72

JUSQU'À
-40%
SUR VOTRE VOITURE
NEUVE

JUSQU'À
-24,3% AUDI Q5



JUSQU'À
-28,4% PEUGEOT
NOUVEAU 5008



JUSQU'À
-17,6% CITROËN C4 CASTUS



JUSQU'À
-20,5% NISSAN JUKE



04 70 30 87 60



IES (nom commercial : Auto-IES.com SAS au capital de 400 000 € filiale et locataire gérante de la société AUTO-IES, SAS au capital de 583 270 €. ZAC les Ancises 03300 CREUZIER LE NEUF. RCS CUSSET 449 120 799 - FR 11449120799-APE4511Z. Meilleure remise en date du 10/03/2015. Voir les conditions d'applications des garanties et des engagements sur www.auto-ies.com. Photo non contractuelles.



• Jeep Grand Cherokee IV 3.0 CRD 29 900 €
V6 190 FAP, 10/11, 66 000 km, BVA, gris métal, tissus noir, 4 RM, config. 5 pl, xénons, JA 18, entretien méticuleux. Jeep Bordeaux. Ref929(G). 06 51 74 75 24



• Saab 9.3 Aero V6 2.8T Sport Hatch 250ch 10 900 €
12/05, 115 000 km, argent, cuir gris bi-ton, xénon, GPS, alarme... Rare en BVM6. Saab de passionné, histo. Chassay dps l'achat. Superbe état. Dpt 92. Ref929(G). 06 80 15 13 48



• Bora Variant 1.9 tdi 130ch 5 490 €
09/2003, 115 620 km, CT OK, entretien exclusif VW, 1^{re} main, ttes factures, pneus neufs, JA, radar de recul, clim auto, système radio cd "Delta". Ref929(2). 06 08 50 00 75



• BMW 635 D Exclusive 286cv 37 000 €
2010, 110 000 km, état impeccable, gris nacré, int. cuir noir, révision chez BMW, Ref928(2). langinypatrick@pharmateque.com 06 40 71 89 61

**Vendez
Votre automobile
dans
*L'auto-journal***
2 parutions
29€
01 41 33 55 54

les Voitures DE L'ANNÉE

**Mercedes - BMW
Audi - VW**

Direction et Collaborateur ALLEMAGNE

www.lesvoituresdelannee.com

06.09.78.09.20

aupe@lesvoituresdelannee.com

**Véhicules de direction
Véhicules du Personnel
Usine de POISSY
PEUGEOT & CITROËN**
**Tél : 01 30 19 22 00
01 30 19 72 27
Fax : 01 30 19 52 10**
du lundi au vendredi de 8h30 à 17h00
samedi sur rendez-vous
www.info-auto.org

Aramisauto.com
**VENDRE
VOTRE VOITURE**
• Estimation
en 2 min
• Sans obligation d'acheter
une nouvelle voiture
• Vendue et payée en 24h !
www.AramisAuto.com
0 811 365 804
(prix d'un appel local)

LES PROFESSIONNELS S'AFFICHENT

TOUR AUTO

2015

Optic 2000



LUNDI 20 AVRIL
10H-17H PARIS - GRAND PALAIS



LORENZO

WWW.TOURAUTO.COM

Optic 2000

ZENITH



Le Point



Allianz

MOTUL

ALAIN FIGARET



EDMOND
DE ROTHSCHILD

MAIRIE DE TOULOUSE

PpP
Pau Pyrénées



BOSCH
Service

RMC
INFO TALK SPORT

NOUVEAU

AVEC L'APPLICATION
REPRISE ARAMIS AUTO

**Vendez votre voiture
à distance !**



Téléchargez-la dès maintenant !

Application gratuite disponible sur :



Avec l'appli **Reprise Aramisauto**, obtenez votre offre de reprise ferme en quelques clics !

Téléchargez l'application Reprise Aramisauto et entrez tout simplement les caractéristiques de votre voiture. Notre équipe d'experts s'engage à vous communiquer, dans les 2h*, votre prix de reprise garanti. Alors n'attendez plus, téléchargez-la vite !

- ✓ **Prix garanti communiqué en 2h***
- ✓ **Engagement de rachat sous 24h**
- ✓ **Sans obligation d'acheter une nouvelle voiture**

* En 2h du lundi au samedi, de 9h à 18h, réponse avant 11h le jour ouvré suivant en dehors de ces périodes.
Prix garanti sous réserve de description fidèle de la voiture par l'utilisateur.

Une question ? Un conseil ?
Contactez-nous au
0 811 365 804
(prix d'un appel local)



23 AGENCES EN FRANCE

Aramisauto c'est aussi :

- Des voitures neuves et d'occasion jusqu'à -35 %
- La garantie d'être satisfait ou remboursé (15 jours - 1000km)
- Voitures d'occasion reconditionnées garanties 12 mois minimum

LES PROFESSIONNELS S'AFFICHENT

Découvrez la saga **RENAULT**



The image shows the cover of the magazine 'Auto Classiques' (Hors-Série N°2). The title 'Auto Classiques' is prominently displayed in large white letters on a red background. To the left, a vertical column reads 'Classiques' and 'PLUS'. A yellow banner at the top right says 'HORS-SÉRIE N°2'. Below the title, a subtitle reads 'LE PLAISIR DE LA VOITURE ANCIENNE' and 'À LA PORTÉE DE TOUS'. The central part of the cover features several classic Renault cars from different eras: a white Renault 16, an orange Renault 5, a black Renault 8, and a blue Alpine A110. Below these cars, text reads '1938-1996, de la Juvaquatre à la Supercinque'. On the left edge, a vertical strip says 'TOUTES LES RENAULT À L'ESSAI'. The main headline 'TOUTES LES RENAULT à l'essai' is written in large, bold, black and white letters. An inset image shows a row of small Renault cars. At the bottom, there's a preview of an open magazine spread showing a blue Alpine A110 1300 S driving on a road, with the text 'L'enragée des virages' and 'BANDE ESSINÉE'.

PRENDRE LE VOLANT D'UNE RENAULT ANCIENNE, C'EST UN PEU ESSAYER UNE ŒUVRE DU PATRIMOINE NATIONAL !

Symbol des premiers congés payés la petite 4CV connaît un succès phénoménal ! Cette star populaire ouvrira les routes à de nombreux styles différents. De la Juvaquatre à la super 5 GT turbo, nos essayeurs d'Auto Plus Classiques vous invitent à partager leurs sensations de conduite des Renault emblématiques !

4,95

ACTUELLEMENT EN VENTE

MECACRAFT

Le MEILLEUR rapport QUALITE / PRIX en vente directe !



BROYEUR
GSR 150
DÉS 1950,00 € TTC



BROYEUR
THERMIQUE
DÉS 690,00 € TTC

Facilité de paiement en 3X



MOTOBINEUSE
THERMIQUE
DÉS 369,00 € TTC



DÉBROUSSAILLEUSE
7 EN 1 DÉS 279,00 € TTC

TONDEUSES THERMIQUES
SEMI-PRO ET PRO
DÉS 459,00 € TTC

SAV de qualité



TAILLE HAIE DELUXE
THERMIQUE DÉS 198,00 € TTC



BROYEUR PRO
TRACTABLE
DÉS 3750,00 € TTC



SCIE À MOTEUR THERMIQUE
DÉS 990,00 € TTC



MOTOCULTEUR
DÉS 780,00 € TTC

SIRET : 533901713300018 // Creation : LilaVert.com

AUTO JOURNAL

► 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

Zone libre



L'actu auto croquée par Goubelle



DANS L'AUTO-JOURNAL
DU 2 AVRIL 2015
N°930

- 1^{er} ESSAI XL: Mercedes CLA Shooting Brake



- 1^{er} ESSAI: BMW Série 1
- DOSSIER: Spécial flottes d'entreprises
- RETRO: BMW 633 CSI

Et où que vous soyez, sur
SMARTPHONE et TABLETTE

[ET AUSSI... EN KIOSQUE]

L'AUTO-JOURNAL
ÉVASION & 4X4
N°72

Découvrez en exclusivité les futurs SUV Peugeot 6008 et 1008, ainsi que les Audi Q7, Renault Kadjar et autre Mercedes CLE Coupé qui préparent leur entrée sur le marché. Prenez aussi le volant des dernières nouveautés (Porsche Cayenne Hybrid ou Range Rover Discovery Sport...). Enfin, partez à la découverte de l'île de São Tomé.





Innovation
that excites

NOUVEAU NISSAN QASHQAI. URBAIN PAR INSTINCT.



À partir de
289 € /MOIS⁽¹⁾
SANS APPORT⁽²⁾. SANS CONDITION.

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

Innover autrement. (1) Exemple pour un Nouveau Nissan QASHQAI Visia DIG-T 115 neuf en Location Longue Durée sur 49 mois, 40 000 km maximum, premier loyer de 1 980 €⁽²⁾ puis 48 loyers de 289 €. Restitution du véhicule chez votre Concessionnaire en fin de contrat avec paiement des frais de remise en état standard et des kilomètres supplémentaires. Sous réserve d'acceptation par Diac - RCS Bobigny 702 002 221. **Modèle présenté :** Nouveau Nissan QASHQAI Tekna DIG-T 115 Gamme 2015 avec options peinture métallisée et toit panoramique en verre, en Location Longue Durée sur 49 mois, 40 000 km maximum, premier loyer de 2 655 €⁽²⁾ puis 48 loyers de 388 €. (2) Premier loyer pris en charge par votre Concessionnaire NISSAN. Offres réservées aux particuliers, non cumulables avec d'autres offres, valables jusqu'au 31/03/2015 chez les Concessionnaires participants. NISSAN WEST EUROPE SAS au capital de 5 610 475 € - RCS Versailles B 699 809 174 - Parc d'Affaires du Val Saint-Quentin 2, rue René Caudron - CS 10213 - 78961 Voisins-le-Bretonneux Cedex.

Consommations gamme cycle mixte (l/100 km) : 3,8 - 6,0. Émissions de CO₂ (g/km) : 99 - 138.



paco rabanne

Eau de toilette



#1Million - pacorabanne.com/million